PEDEPES

Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal

DIAGNÓSTICO

TOMO VII

QUESTÕES URBANAS

AMRS
Associação de Municípios da Região de Setúbal

Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal

– Diagnóstico Prospectivo –

Tomo VII – Questões Urbanas

SUMÁRIO

VII. QUESTÕES URBANAS VII.3

1. Caracterização da Estrutura Territorial da Península de Setúbal VII.3

1.1. A Península de Setúbal no Esquema de Modelo Territorial do PROTAML, na Região de Lisboa e Vale do Tejo e no País VII.3

1.2. Bases de Ordenamento da Península de Setúbal VII.7

1.3. Hierarquia da rede urbana e estrutura funcional da Península de Setúbal VII.17

2. Análise das unidades territoriais da Península de Setúbal VII.21

2.1. Classificação e qualificação dos usos do solo à luz do PROTAML e dos PDM VII.21

2.2. Capacidades das unidades de ordenamento VII.26

2.3. Áreas estruturantes da Península de Setúbal em transformação VII.29

3. Dinâmicas territoriais da Península de Setúbal no contexto da AML e da Região de Lisboa e Vale do Tejo VII.31

3.1. Evolução da inserção metropolitana da Península de Setúbal VII.31

3.2. Reflexos territoriais de transformações estruturais recentes da Península de Setúbal VII.34

3.3. Principais situações de risco ou ruptura VII.35

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS VII.37

VII. QUESTÕES URBANAS

1. Caracterização da Estrutura Territorial da Península de Setúbal

1.1. A Península de Setúbal no Esquema de Modelo Territorial do PROTAML, na Região de Lisboa e Vale do Tejo e no País

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) assenta no conceito de cidade de duas margens, centrada na cidade de Lisboa e no Estuário do Tejo como espaço central da sua estrutura urbana.

Contudo, as duas margens desta estrutura apresentam características distintas, estando a margem Norte muito mais ocupada urbanística e populacionalmente, devido à maior acessibilidade desta área à cidade de Lisboa. A Península de Setúbal (PS), pela barreira natural que constituiu o Rio Tejo, não oferece as mesmas condições de acessibilidade a Lisboa, apresentando por isso uma menor ocupação urbana e muito concentrada no Arco Urbano Ribeirinho, o que se reflecte numa menor integração metropolitana da Península.

Um dado inequívoco desta diferença está espelhado na população residente da AML de aproximadamente 2.500.000 habitantes, dos quais cerca de 650.000 estão na cidade de Lisboa, acrescidos de 1.250.000 na margem norte e apenas cerca de 650.000 na PS.

A rede de transportes radial existente na AML veio fortalecer estas diferenças. A margem norte apresenta 4 eixos principais de ligação a Lisboa – Cascais, Sintra, Loures e Vila Franca – enquanto que na Península de Setúbal apenas existia até 1998 uma ligação estruturante a Lisboa – a ponte 25 de Abril / Auto-estrada do Sul – o que condicionou o desenvolvimento da Península.

Esta tendência será atenuada pelas novas condições de acessibilidade proporcionadas pela construção da Ponte Vasco da Gama e pelo anel de Coina que

irão permitir reequacionar o papel da PS na AML e reforçar o papel central do Estuário do Tejo.

Mais do que criar uma nova ligação da Península a Lisboa, a nova estrutura de transportes assente num sistema radiocêntrico vem fortalecer as ligações entre os vários centros da AML, com a construção das circulares, completando a rede de infra-estruturas radial existente.

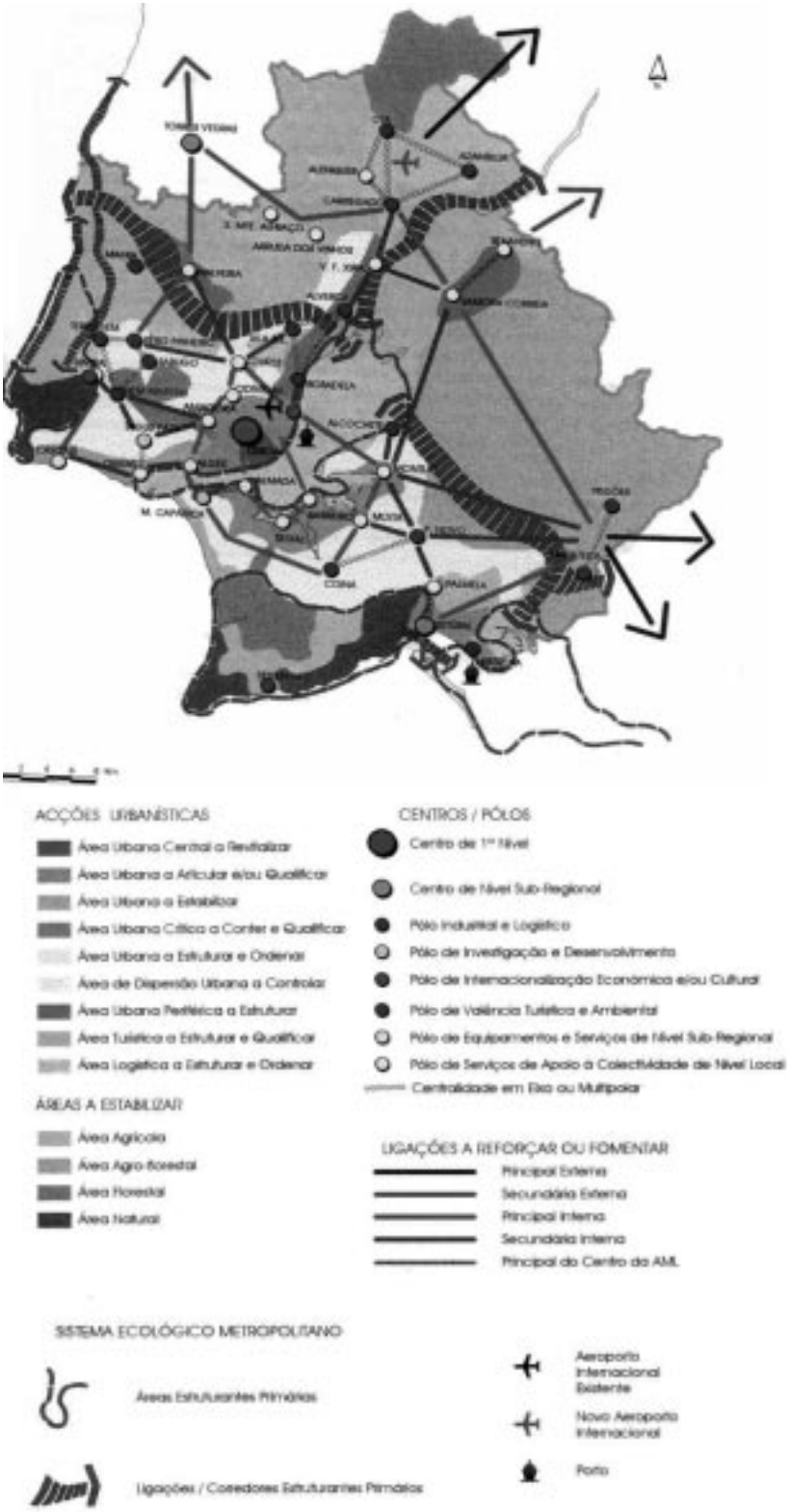
As novas infra-estruturas rodoviárias permitem ainda a articulação da Área Metropolitana Central, onde se inclui o Arco Urbano Ribeirinho, com a Periferia Metropolitana, fechando um anel da rede metropolitana radioconcêntrica.

A rede de transportes radioconcêntrica proposta para a AML é o elemento estruturante de toda a região metropolitana, caracterizada pela existência de uma área central - Centro da AML - constituída por Lisboa e por Almada-Seixal-Barreiro, onde se deverão melhorar as acessibilidades entre as duas margens, no sentido de reforçar as relações internas desta área.

Na sua envolvência, O PROT-AML propõe a criação de um primeiro anel metropolitano, constituído pelos pólos de Algés, Amadora, Odivelas, Loures, Montijo e Moita e reforçado pela nova ponte, que são pólos vocacionados para equipamentos e serviços. Este anel inclui ainda Coina, como centro de indústria, armazenagem e logística; Monte da Caparica, como pólo de investigação e desenvolvimento e o Parque das Nações, que deverá constituir o principal pólo de internacionalização económica da AML.

Numa coroa mais periférica de articulação da AML com o exterior, propõe-se um segundo anel metropolitano, constituído por Cascais, Sintra, Malveira, Torres Vedras, Benavente/Samora Correia e Setúbal, vocacionados para centros de equipamentos e serviços, Sintra vocacionada para a internacionalização cultural e os pólos de Terrugem/Mem Martins/Sabugo/Pêro Pinheiro, Carregado/Azambuja/Ota e Pegões/Marateca vocacionados para indústria, armazenagem e logística.

Figura VII.1 – Esquema Territorial do PROT-AML



Ainda se identificam três pólos de valência turística e ambiental não inseridos neste segundo anel, nomeadamente Alcochete, vocacionado para o apoio ao turismo, recreio e lazer de muito baixa densidade e também para actividades de investigação e desenvolvimento ligadas ao meio estuarino; Sesimbra, com potencialidades de recreio, lazer e turísticas ligadas às condições naturais; e ainda Mafra, vocacionado para o apoio ao turismo rural, ao agroturismo e ao turismo de litoral.

Estão presentes então duas lógicas de organização do território metropolitano: uma do tipo centro-periferia sustentada pelas sucessivas coroas a partir do núcleo central de Lisboa e outra do tipo radioconcêntrica, materializada através dos vários corredores viários multimodais que convergem para o mesmo centro principal. A rede deverá evoluir para o relacionamento entre os vários pólos, especializados e complementares entre si, e progressivamente independentes de Lisboa.

A grande capacidade de polarização da cidade de Lisboa na AML também é clara no contexto de toda a Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT), onde a própria estrutura radial das vias de comunicação facilita as relações da AML com o Oeste e o Vale do Tejo. Neste contexto, a PS assume um papel fundamental na consolidação das ligações inter-regionais (com o Alentejo e Algarve) e internacionais (com Espanha).

A região é fortemente polarizada, verificando-se uma ausência de equipamentos descentralizados de desporto, lazer, cultura e participação cívica. Esta polarização, reforçada pela forte tendência para a dissociação entre o local de residência e o de emprego, origina uma forte dependência funcional de toda a região à cidade de Lisboa, criando grandes dificuldades na autonomização dos outros centros da rede urbana metropolitana.

Simultaneamente, esta excessiva polarização da cidade de Lisboa também é visível a nível nacional, onde se verifica a ausência de uma rede urbana nacional equilibrada e com centros urbanos de média dimensão, o que, em conjunto com uma

estrutura administrativa e política bastante centralizada, contribui e intensifica este poder polarizador da cidade.

1.2. Bases de Ordenamento da Península de Setúbal

A PS, enquanto espaço sul da AML, apresenta uma grande diversidade interna. O seu desenvolvimento processou-se fundamentalmente centrado em Lisboa e sustentado pela acessibilidade fluvial e rodoviária (ponte 25 de Abril) que originou uma extensa consolidação urbana que se desenvolve na margem esquerda do rio Tejo, de Almada ao Montijo / Alcochete, e em Setúbal / Palmela, este como único centro urbano que sempre conservou uma centralidade própria e uma relativa independência funcional. A proximidade geográfica a Lisboa permitiu-lhe desenvolver algumas relações de complementaridade com a capital.

A PS encerra ainda espaços naturais de elevado valor ecológico, como são o Parque Natural da Serra da Arrábida, o Cabo Espichel, as matas de Sesimbra e as praias da Costa da Caparica, para além da área estruturante de ligação ambiental entre o Estuário do Tejo e o Estuário do Sado.

Observa-se ainda que a extensão e intensidade da urbanização vai-se esbatendo de poente para nascente, encerrando vastas e importantes áreas rurais, correspondentes a grande parte da área nascente da Península.

As novas travessias do rio Tejo - a ponte Vasco da Gama e a travessia ferroviária na ponte 25 de Abril - os novos eixos viários a construir e a completar na AML - os IC32, IC11, IC3, IC13 - e o metropolitano de superfície da Península - MST – proposto, alteram a estrutura das acessibilidades internas e externas, colocando novos desafios à PS. Fenómenos como a especulação imobiliária, aumento das áreas de 2ª residência, pressões intensas sobre espaços com valor natural e ecológico são exemplos de cenários resultantes desta alteração, que se terão que equacionar na Península de Setúbal.

A nível interno, e tomando como base os estudos de caracterização e diagnóstico do PROT-AML (1990/91 e 1999/2000), identificam-se 6 unidades territoriais distintas na PS, para além dos dois estuários que a limitam.

Figura VII.2 – Unidades Territoriais da Península de Setúbal (PROT-AML)

Estas unidades constituem espaços razoavelmente homogéneos, que devem ser abordados e equacionados em conjunto, e sujeitos a intervenções integradas.

- ARCO RIBEIRINHO

O Arco Ribeirinho constitui a grande coroa urbana da margem sul. Identificam-se no seu interior várias sub-unidades: o espaço urbano consolidado de Almada/Montijo; o interior dos concelhos de Almada e Seixal; a faixa litoral das praias urbanas e naturais da Costa da Caparica até à Fonte da Telha; as áreas ribeirinhas do concelho de Almada.

O desenvolvimento urbano desta unidade foi inicialmente suportado pela acessibilidade fluvial a Lisboa, tendo a construção da Ponte 25 de Abril vindo a intensificar o fenómeno da suburbanização aqui evidente, fundamentalmente no troço Almada – Fogueteiro. Aqui coexistem áreas de construção de alta densidade, com tipologias multifamiliares para dormitório da cidade de Lisboa, núcleos históricos ribeirinhos ainda razoavelmente preservados e bolsas de habitação de má qualidade construtiva e arquitectónica, em alguns casos de génese ilegal, com graves deficiências de infra-estruturas e equipamentos.

Outra característica desta área é a forte presença industrial que apresenta sintomas de abandono devido à evolução económica recente que levou à obsolescência e decadência de muitas unidades industriais. De facto, a alteração dos processos de produção e do tipo de produtos, em conjunto com o aumento dos sectores do comércio e da armazenagem, originaram processos de reorganização espacial das actividades económicas, com uma forte tendência de deslocação das actividades do Arco Ribeirinho para as áreas de Coina e de Setúbal.

A poente da auto-estrada, a área correspondente aos concelhos de Almada e Seixal é um espaço urbano de baixa densidade, baseado em

tipologias de moradias, de primeira residência no sector norte e de segunda residência no sector sul.

Esta divisão espacial das tipologias urbanísticas, marcada pela auto-estrada, é cada vez mais ténue, começando a surgir construção de alta densidade também nas áreas a poente da auto-estrada, como são os casos da baixa de Corroios e ao longo do IC 20, via rápida que liga Almada à Costa da Caparica. A nova travessia ferroviária a Lisboa irá contribuir para a acentuação deste fenómeno.

A faixa litoral de praias da Costa da Caparica, que se estende da Trafaria até à Fonte da Telha/Aroeira-Verdizela, é caracterizada por um conjunto de áreas urbanas e de áreas de matas vocacionadas para o turismo, recreio e lazer. É uma área com grande capacidade de carga em termos de utilização balnear, apresentando algumas debilidades ao nível construtivo e de ocupação do solo, especialmente tendo em conta as suas sensibilidades naturais.

A sub-unidade das áreas ribeirinhas do concelho de Almada viradas para o Tejo corresponde a espaços com algum valor paisagístico, pelo enquadramento que proporcionam ao rio Tejo e à cidade de Lisboa. Porém, encontram-se nestas vertentes, junto ao rio, cais e instalações de armazenagem relacionadas com a actividade portuária, o que compromete o seu valor paisagístico.

Internamente, o Arco Ribeirinho apresenta conexões fracas entre os diversos aglomerados que o compõem, verificando-se conexões apenas entre os concelhos fisicamente mais próximos – Almada/Seixal, Barreiro/Moita, Montijo/Alcochete. A ausência total de ligações fluviais entre os aglomerados ribeirinhos da margem sul, e as inexistentes ligações nas áreas de sapal, impedem o estabelecimento de ligações estruturantes entre os aglomerados e assim a sua coesão interna global.

Esta característica é resultado do cenário de crescimento que privilegiou as ligações a Lisboa, o que implicou também que os concelhos com ligação privilegiada a Lisboa assumissem um papel mais determinante nesta área. As melhorias internas esperadas ao nível da acessibilidade – IC32 e metropolitano de superfície – irão fomentar e consolidar as relações no interior do arco.

Deste grande conjunto urbano, destaca-se o concelho de Almada pelo processo de autonomização relativamente a Lisboa, fundamentado pelo equipamento, infraestruturação e qualificação do território concelhio e também pela dotação funcional e de emprego.

- SETÚBAL/PALMELA

Esta unidade é constituída por duas sub-unidades: o pólo urbano e industrial de Setúbal, associado a Palmela por razões históricas, de complementaridade funcional e pela existência da área agrícola a norte de Setúbal.

O pólo de Setúbal/Palmela representa uma centralidade de nível sub-regional dentro da AML e supra-regional com o Alentejo, em consequência de uma relativa autonomia funcional, sustentada pelas infra-estruturas e equipamentos de nível superior que contém. Esta autonomia é ainda consequência da sua localização geográfica periférica em relação à cidade de Lisboa e a uma grande centralidade em termos de acessibilidade rodoviária, ferroviária e marítima, que permitiu a consolidação deste pólo em termos económicos.

O porto de Setúbal, que apresenta complementaridades em relação aos portos de Lisboa e de Sines, confere um valor estratégico a este pólo. As

actividades ligadas ao porto e a industrialização virada para a exportação, presentes neste pólo, sustentam o seu dinamismo económico. Assiste-se ainda a um grande crescimento económico deste pólo em função das políticas de relocalização, renovação e incremento industrial dentro da Península de Setúbal.

Este pólo apresenta ainda fortes relações tanto a nível físico, como a nível funcional com a península de Tróia - a outra margem do estuário do Sado - que, embora exterior à Península de Setúbal e à AML, requer o seu equacionar no contexto da AML.

A área agrícola a norte de Setúbal possui uma grande importância do ponto de vista agrícola e ambiental para a região, em especial os territórios marginais do rio Sado, garantindo a manutenção da diversidade biológica e a capacidade dos solos como depuradores de água.

Esta unidade territorial apresenta, no seu conjunto, um elevado potencial em termos naturais, históricos e culturais, com áreas patrimoniais bem preservadas, como são os casos dos centros históricos de Setúbal e Palmela. A própria localização geográfica, entre o Parque Natural da Serra da Arrábida e o Estuário do Sado, favorece este pólo devido à multiplicidade de relações que se estabelecem entre estas sub-unidades.

- PLANÍCIE INTERIOR SUL

A Planície interior sul constitui o território central da Península de Setúbal. É uma área que resultou de um crescimento desorganizado e não planeado, o que levou à ocupação por construção de áreas não vocacionadas para a urbanização, pelo que apresenta uma grande desqualificação ambiental e paisagística.

Este território apresenta ainda profundos traços da herança do fenómeno de loteamento e construção clandestinos, que aqui se reflectiu de forma alargada, fundamentalmente a partir da década de 60, em consequência da construção da ponte 25 de Abril e posterior "boom" urbanístico. Assim, são nulas ou insuficientes as infra-estruturas urbanísticas e equipamentos existentes, sendo a construção desordenada e fragmentada.

Verifica-se ainda uma grande promiscuidade entre os usos do solo aqui presentes, coexistindo espaços habitacionais de primeira e segunda residência com espaços industriais e de armazenagem.

As características da ocupação urbana desta área levantam problemas à preservação do aquífero da Península de Setúbal, observando-se níveis descontrolados de exploração e de contaminação deste recurso.

O reforço das condições de acessibilidade, materializado pela nova travessia ferroviária do rio Tejo e pelas melhorias efectuadas na auto-estrada A2 e, de futuro, com a conclusão da construção do IC 32, confere a esta unidade uma posição progressivamente mais determinante no desenvolvimento da Península de Setúbal.

A área de Coina, em consequência das suas condições de elevada acessibilidade e dos processos de relocalização industrial que se verificam na Península de Setúbal, assume-se neste quadro como fortemente atractiva para espaços industriais, de armazenagem e de logística, o que também é um indicador do futuro papel desta unidade na Península.

- ESPAÇO DE TRANSIÇÃO NASCENTE

O Espaço de Transição Nascente assume-se como um território de transição entre as unidades urbanas atrás referidas e o extenso espaço rural da

lezíria do Tejo e do Alentejo. É uma área muito vasta, que se desenvolve desde Alcochete para sul, pelo Pinhal Novo, até Palmela.

Apresenta fortes traços de ruralidade, relativamente diversificada em termos de dimensão das parcelas agrícolas, coexistindo desde grandes herdades até pequenos foros, e é marcada por habitação dispersa e pouco densa.

Esta tendência de dispersão, ligada à estruturação da propriedade e aos tipos de exploração agrícola, acentuaram-se com a construção da ponte Vasco da Gama, que tem originado uma grande procura de habitação, ligada a uma população urbana que opta por morar em meio rural, sem abdicar dos padrões de conforto urbano.

É um espaço bastante sensível às melhorias das condições de acessibilidade a Lisboa resultantes da ponte Vasco da Gama e que desempenha um papel importante na Península de Setúbal, tanto no que diz respeito à exploração agrícola, pelo elevado potencial agrícola do solo, como para o equilíbrio do aquífero.

Nesta unidade destacam-se dois aglomerados principais: Alcochete e Pinhal Novo. Alcochete, pela sua localização privilegiada junto ao Estuário do Tejo, apresenta grandes potencialidades a nível turístico, de recreio e lazer, ligados ao contacto com a natureza e à prática de desportos náuticos, bem como a actividades produtivas ligadas ao meio estuarino. Nos últimos anos, pela posição privilegiada que assumiu em termos de acessibilidade a Lisboa, tem vindo a sofrer um grande incremento habitacional e populacional, que deve ser controlado.

Pinhal Novo, desenvolvido junto ao caminho-de-ferro, está localizado na charneira entre Setúbal/Palmela, Coina e Montijo e constitui uma "ilha urbana" no território agro florestal envolvente. Esta posição de charneira

possibilita a atracção de actividades, de forma complementar e articulada com as actividades existentes nos outros pólos.

- ARRÁBIDA / ESPICHEL / MATAS DE SESIMBRA

Esta unidade encerra um conjunto de espaços fundamentais do ponto de vista natural para a AML, constituindo uma das áreas estruturantes primárias da rede ecológica metropolitana. Identificam-se 5 sub-unidades autónomas: Serra da Arrábida, Cabo Espichel, matas de Sesimbra, área agrícola de Azeitão e eixo urbano Sesimbra / Santana / Lagoa de Albufeira.

O Parque Natural da Serra da Arrábida e o Cabo Espichel constituem paisagens e zonas únicas, de elevado valor patrimonial natural da AML e do país. Desenvolvem-se ao longo de uma grande área de costa e serra, apresentando uma grande diversidade natural como falésias, praias, maquis, garrigue, pastagens, florestas e áreas agrícolas compartimentadas de elevado valor e diversidade ecológica.

As matas de Sesimbra têm um grande valor florestal e natural, constituindo a única mancha integralmente florestal e contínua em toda a AML. A sua ocupação arbórea contém um elevado interesse faunístico e florístico, também presente na zona húmida da Lagoa de Albufeira, incluída nesta sub-unidade.

A área agrícola de Azeitão, de elevado interesse agrícola, apresenta uma paisagem compartimentada e um património histórico-cultural associado às quintas, com especializações na produção de queijo e vinho. Estes produtos agrícolas potenciam o desenvolvimento agrícola desta área, devendo ser preservados das externalidades das outras actividades aqui presentes. É ainda uma área bastante valorizada e procurada para habitação de baixa densidade e de qualidade em meio rural, de primeira e segunda residência.

O eixo urbano Sesimbra / Santana / Lagoa de Albufeira, pelas óptimas condições naturais interiores e litorais que apresenta, é uma área urbana ligada a actividades de turismo, recreio e lazer. Identificam-se debilidades ao nível urbano de alguns aglomerados em termos de infra-estruturas e de falta de ordenamento. Estas debilidades são, na maioria dos casos, resultado de urbanizações casuísticas, em parte de origem ilegal.

- NASCENTE AGRO-FLORESTAL

A unidade nascente agro-florestal é um território vasto, para nascente da linha Alcochete/Montijo, Pinhal Novo, Setúbal/Palmela, que delimita as unidades mais urbanas da Península de Setúbal e que se estende desde o Estuário do Sado até Benavente/Samora Correia, estando parcialmente incluída no Estuário do Tejo. É também uma área de ligação entre os dois estuários, constituindo uma das ligações/corredores estruturantes primários da rede ecológica metropolitana.

O uso dominante é o agro-florestal, observando-se predominantemente uma ocupação extensiva relativamente homogénea de montado de sobro, mas também algumas áreas de exploração agrícola intensiva de regadio.

É um território com interesse paisagístico e de elevado valor ecológico e agrícola, derivado das potencialidades da exploração do montado, da protecção que proporciona ao aquífero e das condições que oferece à avifauna em termos de habitat.

Observam-se, no entanto, situações de conflito entre usos do solo, nomeadamente através da expansão da área de agricultura intensiva de regadio à custa da área de montado e através da expansão de espaços urbanos que surgem em resposta a uma procura habitacional muito específica, que tenta conciliar modos de vida urbanos com a localização em espaço rural de grande qualidade ambiental e paisagística.

O eixo urbano de Samora Correia/Porto Alto/Benavente possui características de centralidade própria, baseadas numa especialização funcional em equipamentos e serviços de apoio às actividades agrícolas da área envolvente. O seu crescimento foi, no entanto, determinado pela proximidade geográfica e consequente ligação a Vila Franca de Xira, constituindo-se actualmente como uma extensão deste pólo.

A área de Pegões / Marateca, pelas boas condições de acessibilidade que apresenta tanto a nível rodoviário como ferroviário, associadas às boas ligações que possui com o porto de Setúbal, tenderá a constituir-se a médio /longo prazo como a plataforma logística principal de articulação do sul da AML com o sul do país e com Espanha.

Com a construção dos futuros IC 11, que liga Marateca a Torres Vedras, atravessando o rio Tejo no Carregado e que se articula com o IP 1, dos IC 3 e IC 13, que estabelecem a ligação da Península ao Vale do Tejo por Alcochete, articulando-se com o IC 11, irá ainda consolidar mais as potencialidades desta área como plataforma logística. A construção do novo aeroporto internacional de Lisboa na Ota, articulado com estas novas infra-estruturas viárias, irá também constituir um factor determinante no desenvolvimento desta unidade.

1.3. Hierarquia da rede urbana e estrutura funcional da Península de Setúbal

A PS, enquanto espaço integrante da AML, apresenta uma grande dependência funcional em relação à cidade de Lisboa. Neste sentido, sentem-se grandes disparidades entre quantitativos populacionais e número de equipamentos, comércio e serviços dos centros urbanos aqui existentes.

Assim, a análise da rede urbana da PS terá sempre que ser realizada com base nos equipamentos que existem nos diversos pólos, avaliando a maior ou menor especialização funcional de cada centro urbano.

O pólo urbano principal da PS, que constitui um centro de nível sub-regional e que está relativamente bem estruturado, comparativamente à população residente. As suas condições de acessibilidade a Lisboa, no passado menos favoráveis em relação aos outros centros, permitiram que este pólo mantivesse e mesmo reforçasse uma maior autonomia funcional, o que se reflecte na maior especialização funcional dos seus equipamentos.

Num segundo nível, destacam-se os centros de Almada, Seixal, Barreiro, Moita e Montijo, tendo sobretudo o primeiro uma população bastante elevada. Estes centros são bastante dependentes funcionalmente de Lisboa, apresentando grandes desequilíbrios entre população e funções, especialmente de nível superior. Palmela também se enquadra neste nível, embora apresentando uma grande dependência funcional a Setúbal.

Sesimbra e Alcochete, com populações muito mais reduzidas, constituem os pólos de nível inferior, muito pouco especializados e com grandes dependências funcionais dos pólos mais próximos.

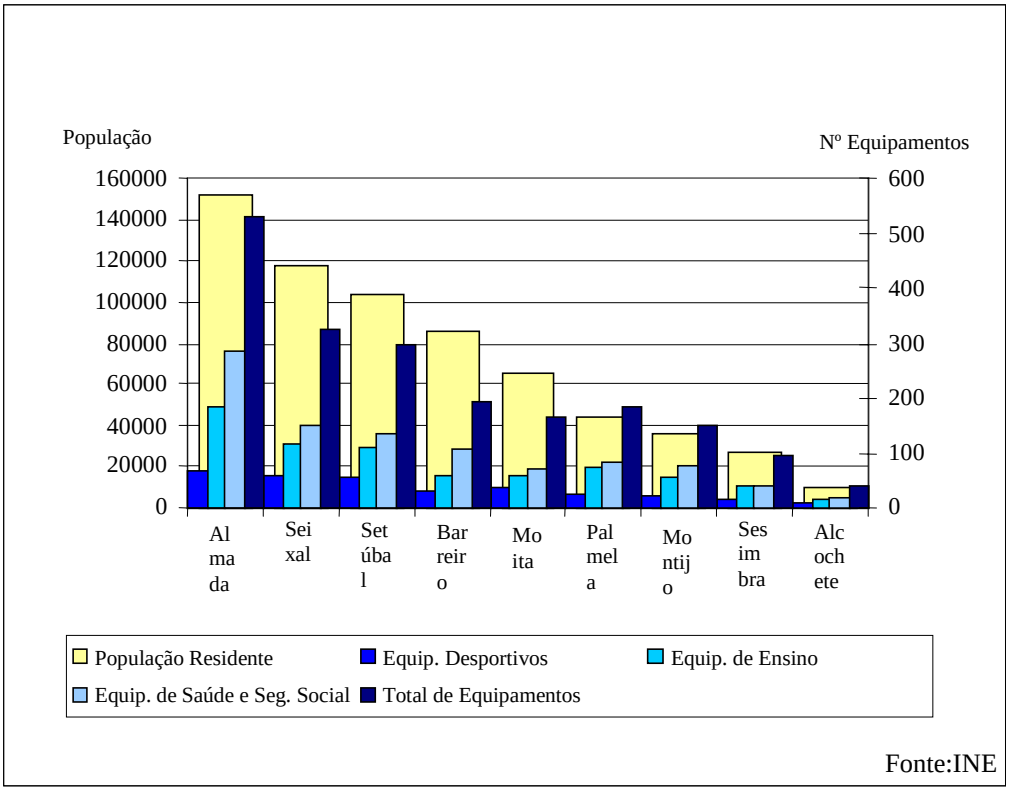
Independentemente do quantitativo populacional dos aglomerados, a sua localização geográfica é, já por si, um sinal do desequilíbrio da rede urbana, observando-se uma concentração excessiva de pólos junto ao estuário do Tejo, fruto da grande dependência funcional e das condições de acessibilidade à cidade de Lisboa, o que dificulta o estabelecimento de um equilíbrio funcional na Península.

Analisando a distribuição da população por concelho, comparativamente aos equipamentos desportivos, de ensino e de saúde e segurança social existentes, observa-se que o município com maior quantitativo populacional é Almada, com cerca de 150.000 habitantes e mais de 500 equipamentos.

Seixal e Setúbal aparecem como municípios secundários, com cerca de 115.000 e 105.000 habitantes respectivamente, ambos com cerca de 300 equipamentos cada. Seguem-se, por ordem de importância, Barreiro, Moita, Palmela, Montijo, Sesimbra e Alcochete.

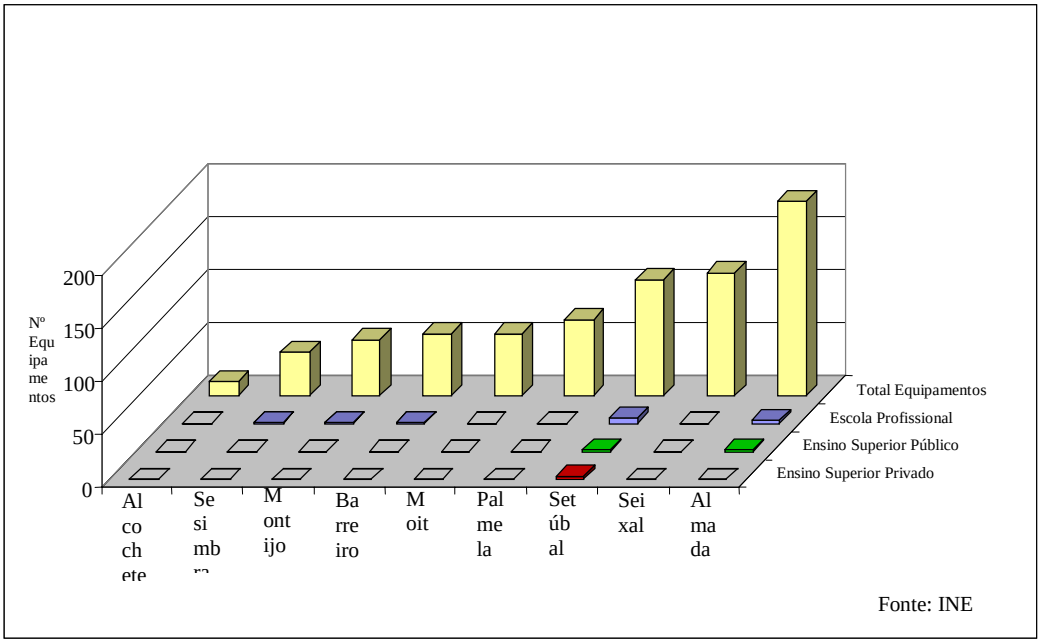
Porém, tendo em atenção a localização geográfica destes municípios e a especialização das funções existentes, é Setúbal que assume um papel estruturante na Península, tanto pela maior independência funcional em relação a Lisboa, como pela sua localização mais periférica, assumindo um papel de pólo sub-regional.

Figura VII.3 – População Residente e equipamentos dos municípios da Península de Setúbal (1998)



Analisando os equipamentos de nível superior, este posicionamento é bem visível, como no caso dos equipamentos de ensino, onde Setúbal é o único concelho que simultaneamente dispõe de estabelecimentos de ensino superior públicos e privados e de escolas profissionais. É evidente ainda a importância de Almada no contexto da Península de Setúbal, apresentando também uma especialização funcional elevada, que se aproxima da qualificação de Setúbal. O Seixal apresenta um desfasamento entre o número de habitantes e o nível funcional, não possuindo nenhum equipamento de nível superior.

Figura VII.4 – Equipamentos de Ensino dos municípios da Península de Setúbal (1998)



Esta situação é reflexo por um lado da grande dependência funcional de todos os aglomerados do Arco Ribeirinho à cidade de Lisboa, e por outro da interdependência funcional que se observa entre os aglomerados mais próximos. Este fenómeno é visível nos casos de Almada/Seixal, Barreiro/Moita e Montijo/Alcochete, com predominância funcional dos primeiros. Outro caso semelhante é Setúbal/Palmela que é tradicionalmente uma área de fortes inter-relações funcionais, sustentada pela proximidade geográfica.

Assim, ao nível da estrutura funcional da PS, são os aglomerados de Almada, Barreiro, Montijo e Sesimbra que se destacam pela importância funcional que imprimem a nível territorial. Os aglomerados de Palmela, Seixal, Moita e Alcochete perdem importância relativa e absoluta a nível da estrutura funcional da Península, em consequência das dependências funcionais com os aglomerados mais próximos atrás referidas.

2. Análise das unidades territoriais da Península de Setúbal

2.1. Classificação e qualificação dos usos do solo à luz do PROTAML e dos PDM

O esquema do modelo territorial do PROT-AML propõe para a PS duas áreas urbanas a articular e/ou qualificar, correspondentes ao Arco Ribeirinho e a Setúbal/Palmela. Nestas áreas deverão ser revistos os padrões urbanísticos através do aumento das áreas afectas a espaço público, espaços verdes, espaços para equipamentos colectivos e rede viária estruturante, áreas de circulação de peões e de estacionamento, numa tentativa de qualificação global destas áreas.

Na ligação entre estas duas áreas, estendendo-se para poente até ao Monte da Caparica, propõem-se acções urbanísticas de estruturação e ordenamento dos espaços urbanos, tentando recuperar as áreas urbanas de génese ilegal aí existentes. São definidas acções concretas, a implementar nos PDM, de colmatação de carências a nível de equipamentos e infra-estruturas nas áreas urbanas, bem como de garantia de qualificação do espaço público e de requalificação urbanística do território. Devem-se ainda integrar as áreas estruturantes da rede ecológica metropolitana e criar remates urbanos coerentes e estáveis para as áreas de expansão urbana.

O espaço de transição nascente, que se estende entre os dois estuários, desde Alcochete até Palmela, está classificado como área de dispersão urbana a controlar. Segundo a proposta de PROT-AML, os PDM devem promover a concentração do alojamento nas proximidades dos núcleos já existentes, impedindo a dispersão urbana. Devem ainda ser criadas medidas de ordenamento e estruturação do povoamento rural e de enquadramento e dinamização de actividades e usos compatíveis com as características do território e com as actividades agrícolas, florestais e pecuárias dominantes.

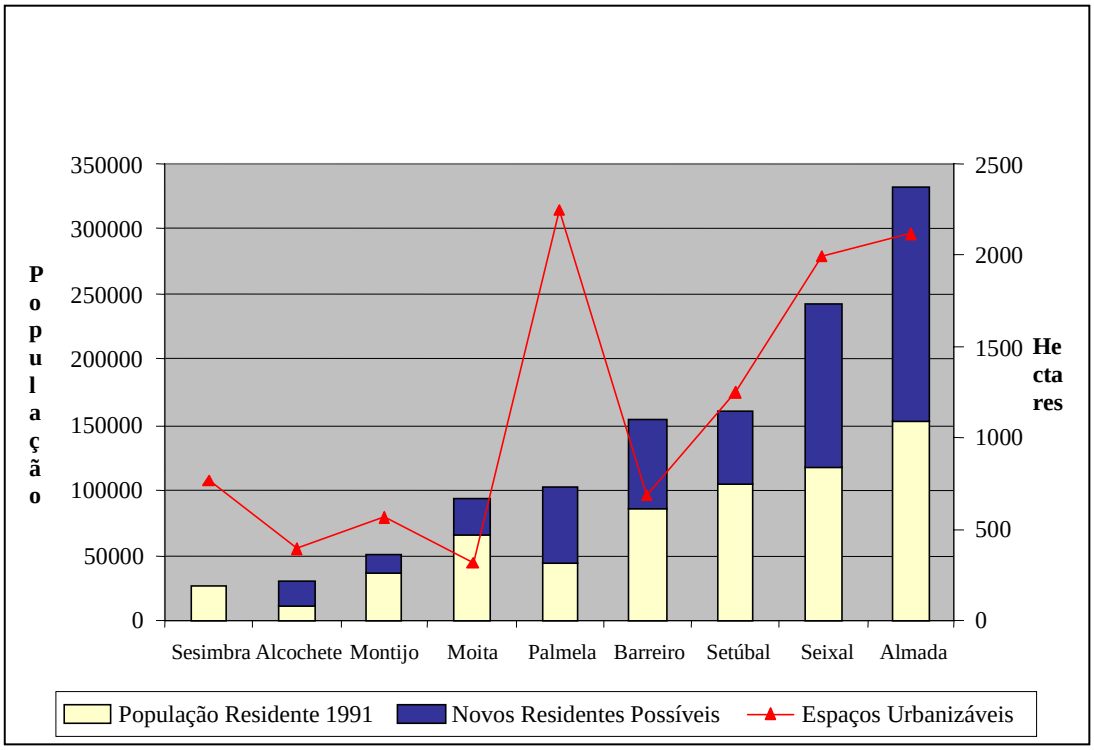
Todo o espaço Sudoeste da Península, que se desenvolve para sul do eixo Almada/Seixal/Coina, está classificado como área estruturante primária do sistema ecológico metropolitano, correspondendo grosso modo à unidade Arrábida / Espichel

/ Matas de Sesimbra. O grande objectivo do PROT-AML para este espaço é a sua estabilização, identificando três sub-espaços no seu interior: área natural, correspondente à Serra da Arrábida e ao Cabo Espichel; área agrícola, correspondente à área agrícola de Azeitão; e área agro-florestal, incluindo a área das matas de Sesimbra.

No seu interior identifica-se ainda uma área turística a estruturar e qualificar correspondente ao território de Sesimbra / Santana / Lagoa de Albufeira, com classificação idêntica à da área da Costa da Caparica.

Toda a região da fronteira nascente da Península, que se estende da Marateca, passando por Pegões até Samora Correia/Benavente, está classificada como área agro-florestal a estabilizar, com objectivos específicos de preservação e potenciação das capacidades agro-florestais desta área, correspondente à unidade do nascente agro-florestal.

Figura VII.5 – Espaços Urbanizáveis propostos e população possível nos concelhos da Península de Setúbal (1991)

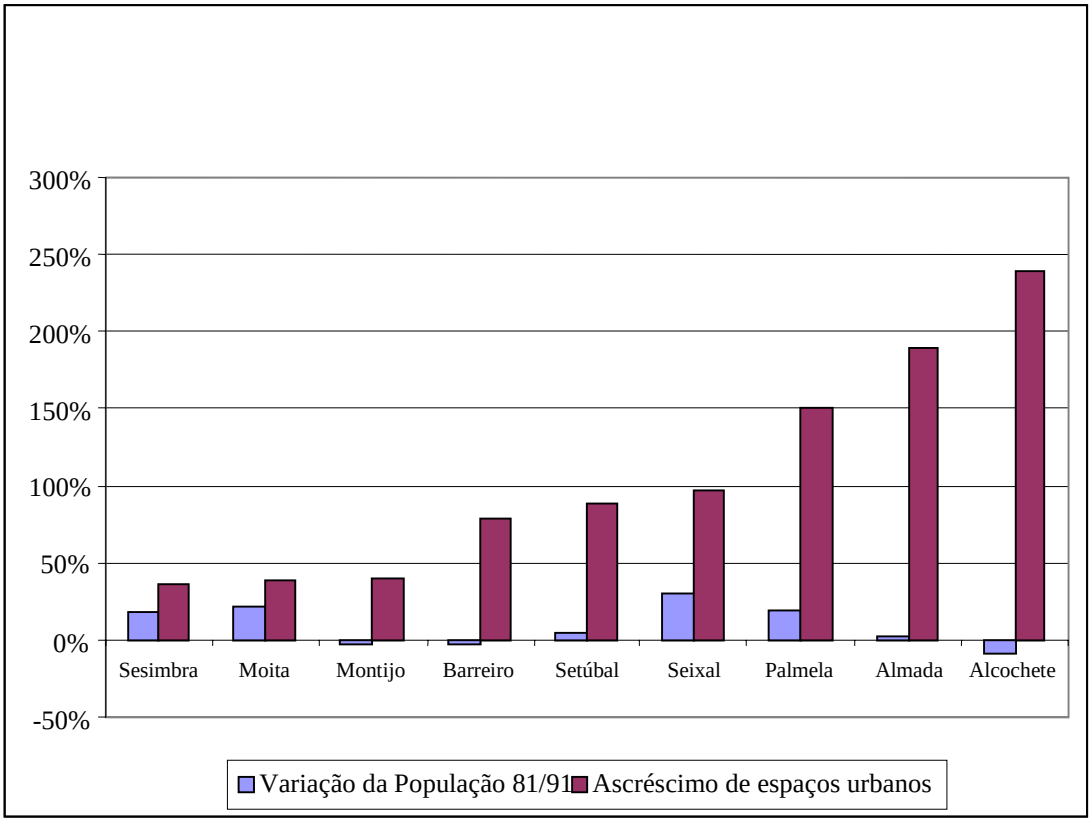


Por sua vez, os PDM dos municípios da Península de Setúbal definem grandes áreas de expansão urbana para os seus territórios. Tomando como base os índices urbanísticos propostos para os espaços urbanizáveis, observa-se que o crescimento demográfico potencial é bastante elevado, havendo mesmo casos, como Palmela, Seixal e Almada, onde a população total possível corresponde a mais do dobro da população residente em 1991.

Analisando a variação da população na década de 1981/91, observa-se que o comportamento demográfico dos municípios, em alguns casos negativo, não justifica o aumento dos espaços urbanizáveis, concluindo-se que parece haver de facto um sobredimensionamento destes espaços em relação às necessidades reais, mesmo tendo em conta o desdobramento familiar e a procura determinada pela melhoria dos

padrões habitacionais. Contudo, o aumento de área para equipamentos não é coerente com o aumento dos espaços urbanizáveis, havendo municípios que, segundo o estudo da DGOTDU (1998) não apresentam áreas específicas para novos equipamentos. É ainda de realçar que o município de Palmela apresenta um total de 759 ha de espaços turísticos não diferenciados (existentes e previstos).

Figura VII.6 – Variação da população e acréscimo de espaços urbanos nos concelhos da Península de Setúbal



Observando as propostas de ordenamento do território dos Planos Directores Municipais da Península de Setúbal, verifica-se que existem alguns desfasamentos nas fronteiras dos territórios municipais. Tal facto é notório, como exemplo, na área de fronteira entre os municípios de Palmela / Setúbal / Sesimbra, onde se verificam que certos espaços urbanos, urbanizáveis e industriais não têm continuidade para além do limite concelhio. Outro exemplo é a área de fronteira entre o território do concelho do

Montijo desligado da sede do concelho e Palmela, onde as áreas florestais, agrícolas e de verde misto estão delimitadas em função dos limites administrativos dos concelhos e não de critérios de ordenamento.

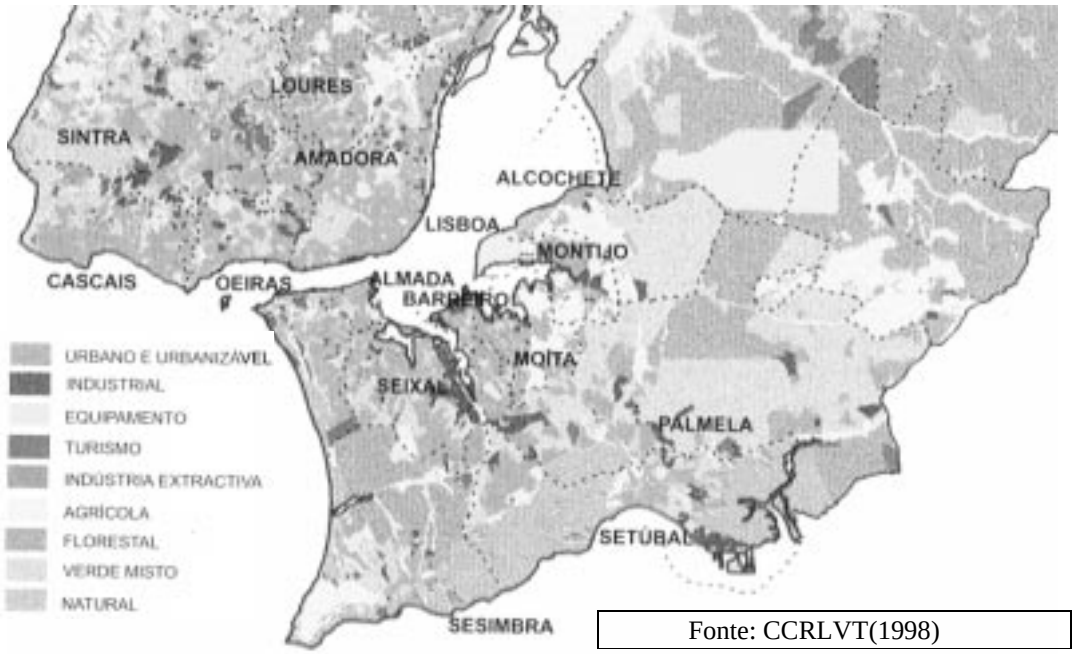
Comparando as propostas de ordenamento dos PDM dos municípios da Península de Setúbal com as propostas do PROT-AML, observa-se que existem algumas diferenças entre estes dois níveis de proposta.

A primeira grande diferença, resultante do sobredimensionamento dos espaços urbanizáveis já referido, é o proliferar de grandes espaços urbanos na área central da Península, que o PROT-AML classifica como área urbana a estruturar e ordenar. A agravar mais esta situação está a ausência, nos PDM dos concelhos envolvidos, de áreas de equipamentos sociais e espaços exteriores nesta área que estruturem e qualifiquem esta área.

As duas grandes áreas agrícolas classificadas a nível regional, a área agrícola de Azeitão e a área agrícola a norte de Setúbal, também não estão classificadas nos PDM respectivos, encontrando-se propostas de espaços urbanos e industriais para estes territórios.

A ligação / corredor estruturante primário do sistema ecológico metropolitano entre os dois estuários, corresponde a espaços classificados nos PDM como agrícolas e florestais, não assegurando a manutenção deste corredor.

Figura VII.7 Usos do Solo da Península de Setúbal



Fonte: CCRLVT(1998)

2.2. Capacidades das unidades de ordenamento

A PS, enquanto margem sul da AML, sofre de limitações impostas pelas infra-estruturas de transporte existentes de ligação da Península à cidade de Lisboa.

Persistindo a grande dependência funcional da Península em relação à capital, o equacionar do sistema de transportes é fundamental para a avaliação dos limiares de autonomização e de especialização dos seus centros urbanos e dos padrões de crescimento e desenvolvimento da Península de Setúbal.

De facto, a ligação viária principal da Península a Lisboa – a ponte 25 de Abril e a auto-estrada do sul – apresenta uma grande sobrecarga, o que desaconselha qualquer tentativa de aumento da área habitacional da Península dependente desta ligação. A nova ligação ferroviária, com um traçado próximo do desta ligação rodoviária principal, contribui para a melhoria das acessibilidades à cidade, sustentando alguma especulação imobiliária nas áreas mais beneficiadas por esta nova

infra-estrutura de transportes, marginais às áreas urbanas já existentes – fundamentalmente nos concelhos de Almada, Seixal e Palmela.

Os espaços urbanizáveis para aqui propostos são, de alguma forma, um reflexo desta nova estrutura de acessibilidades, originando que os espaços urbanizáveis propostos para estes concelhos permitam que a sua população duplique, correspondendo a um aumento de cerca de 360.000 habitantes.

Quadro VII.1

Concelhos	População Residente 1991	Novos Residentes Possíveis	População Total Possível
Alcochete	10169	19059	29228
Almada	151783	180658	332441
Barreiro	85768	67863	153631
Moita	65086	28051	93137
Montijo	36038	14662	50700
Palmela	43857	57260	101117
Seixal	116912	126863	243775
Sesimbra *	27246	*	*
Setúbal	103634	57289	160923
Península Setúbal	**640493**	**551705**	**1192198**

Fonte: DGOTDU (1998) e Nunes da Silva et al (1998)
* ausência de dados

Para o conjunto da PS, observa-se que as propostas de espaços urbanizáveis permitem que se atinja um quantitativo populacional total de cerca de 1.200.000 habitantes, o que corresponde a um aumento na ordem de 85%, sem contar com os novos residentes possíveis do concelho de Sesimbra.

A ponte Vasco da Gama também é responsável por grandes pressões urbanísticas na Península, bastante visíveis no dimensionamento de espaços urbanizáveis do concelho de Alcochete, que vê a sua população potencial aumentar de pouco mais de 10000 habitantes para cerca de 30000 habitantes. Há, no entanto, que ter em conta que o grande aumento relativo possível da população de Alcochete é mesmo assim reduzido em termos absolutos (muito inferior aos concelhos mais

populosos) e permite que Alcochete atinja limiares indispensáveis à sua autonomização funcional . A ponte Vasco Gama veio, por outro lado, trazer melhorias nas ligações regionais da Península com o exterior, o que é favorável.

A área de Coina, no concelho de Palmela, foi uma das áreas mais beneficiadas com esta infra-estrutura, articulada com o IC 21, em virtude também da sua proximidade ao porto de Setúbal, aumentando as suas potencialidades para actividades industriais e de armazenagem, resultando num aumento de 780 hectares para espaços industriais.

Quadro VII.2
(unidade: hectares)

Concelhos	INDÚSTRIA TRANSFORMADORA			INDÚSTRIA EXTRACTIVA
	Existente	Expansão	Não diferenciadas	
Alcochete		199		
Almada *	235			
Barreiro	13	127	400	
Moita	92	50		
Montijo	289	247		1
Palmela	491	780		
Seixal	504	473		257
Sesimbra *	408			
Setúbal	289	491		127
Península Setúbal	**2321**	**2367**	**400**	**385**

Fonte: DGOTDU (1998) e Nunes da Silva et al (1998)
* Não diferenciado existente/expansão

Esta tendência de aumento dos espaços industriais é visível na maioria dos concelhos da PS, o que se reflecte num aumento de 2367 hectares para o total da Península, que corresponde a cerca de 140%, sem considerar as áreas de expansão industrial dos municípios de Almada e Sesimbra.

Assim, as unidades territoriais da PS apresentam margens de crescimento bastante grandes, localizadas fundamentalmente no eixo Almada / Seixal / Palmela / Setúbal, estendendo-se para os concelhos do Barreiro e Moita.

Estes dois últimos concelhos apresentam um menor crescimento urbano, derivado das suas piores condições de acessibilidade a Lisboa. A ser concretizada a nova travessia rodo-ferroviária do Barreiro para Lisboa, proposta no PROT-AML, estes espaços urbanos ganham novo potencial, fundamentalmente se esta ligação for acompanhada por ligações internas entre os vários aglomerados do Arco Ribeirinho.

2.3. Áreas estruturantes da Península de Setúbal em transformação

Na PS identificam-se algumas áreas estruturantes que, em consequência da evolução económica e da nova estrutura de acessibilidades, se encontram num processo de transformação significativa.

A área ocupada pelos estaleiros de reparação naval da Margueira, junto a Almada, tem tido uma grande importância ao longo dos últimos 30 anos no desenvolvimento económico da Península. A sua perda de importância em termos de emprego e as perspectivas do seu encerramento a prazo, no contexto de restruturação mundial da actividade de reparação naval, colocam a questão da sua reconversão urbanística. As consequência financeiras para o Estado resultantes das condições específicas determinadas por lei para o seu encerramento, têm motivado sucessivos estudos de aproveitamento urbanístico que excedem largamente a capacidade do sítio por procurarem internalizar os encargos indemnizatórios que, de outra forma, terão que ser suportados pelo Estado.

Trata-se de uma área estruturante do concelho de Almada, mas também da PS e da própria AML. A sua reconversão urbanística terá por isso efeitos a estes três níveis: local na envolvente, na Península e na AML.

A reconversão urbanística da Margueira deverá, naturalmente, tirar partido da sua localização privilegiada na margem do estuário do Tejo e da excelente acessibilidade a Lisboa por ferry, mas terá que respeitar as limitações de capacidade das infra-estruturas municipais e metropolitanas existentes e previstas que terão, em qualquer caso, que ser objecto de reforços suplementares. Os reforços possíveis de acessibilidade encontram-se, no entanto, condicionados pela natureza física e pela ocupação urbana da sua envolvente.

A área ocupada pela Siderurgia Nacional – a siderurgia propriamente dita e a área a sul desta reconvertida em parque de empresas – é também uma área estruturante da PS. A restruturação da actividade siderúrgica a nível internacional poderá determinar, a prazo, o encerramento da Siderurgia, pelo que a sua reconversão urbanística deverá ter em conta as potencialidades do sítio, junto ao estuário do Tejo, mas também as limitações determinadas pela sua envolvente, designadamente em termos de acessibilidades. A área a sul de Siderurgia, actualmente destinada a parque de empresas, localiza-se no prolongamento da área de Coina para norte, em direcção ao Seixal, com excelentes condições de acessibilidade rodoviária e ferroviária, representando uma das unidades do pólo industrial, de armazenagem, de serviços e de logística de Coina, que se reparte por cinco concelhos. É aliás nesta área, no concelho de Palmela, que se localiza a fábrica de automóveis Ford-Volkswagen, um importante pólo de emprego da Península e da AML.

A área da Quimiparque, no extremo norte do concelho do Barreiro, é uma área industrial em transformação e reconversão, presentemente sub-aproveitada, apesar do seu elevado nível de infraestruturação – rodoviário, ferroviário, portuário, de saneamento, energia, telecomunicações. Permanecem as indústrias de adubos, de rações e de fibras artificiais e surgiram mais recentemente actividades de distribuição e pequenas indústrias. No entanto, mais de metade da área encontra-se desaproveitada, o que se poderá explicar pela conjugação desfavorável da vizinhança negativa de actividades industriais poluentes, das condições de acessibilidade

metropolitanas comparativamente menos favoráveis e pelos custos de localização mais elevados.

A progressiva concretização das acessibilidades metropolitanas planeadas está a alterar as potencialidades desta área, que mesmo assim não tem tido capacidade de competir com outras áreas para a localização de actividades industriais, de armazenagem e de logística, designadamente a área de Coina. A execução de uma nova travessia do Tejo entre Lisboa e o Barreiro poderá acelerar o processo de reconversão desta área, estruturante do concelho do Barreiro e da Península, potenciando as suas infra-estruturas e a sua localização privilegiada.

O Porto de Setúbal e a área da Mitrena constituem um importante pólo industrial e de logística, não apenas para a Península, mas também para a AML. Entre o Porto de Lisboa e o Porto de Sines, e bem ligados à área de Coina, têm vindo a consolidar-se como pólo estruturante, que contribui para reforçar o papel do centro urbano Setúbal-Palmela.

Finalmente, a área de articulação da AML com o sul do país na Marateca, onde se entroncam o IP 1, o IP 7 e, futuramente o IC 11, e em Pegões, que constitui um entroncamento ferroviário fundamental da AML-sul, onde convergem (ou virão a convergir) as linhas de Setúbal, a travessia ferroviária do Tejo, linha do Barreiro, linhas de Sines e do Algarve, e linha do Setil, constitui uma base potencial de grande importância para, a prazo, se vir a constituir a plataforma logística sul da AML.

3. Dinâmicas territoriais da Península de Setúbal no contexto da AML e da Região de Lisboa e Vale do Tejo

3.1. Evolução da inserção metropolitana da Península de Setúbal

A rede urbana da PS era tradicionalmente constituída por Setúbal, com um peso importante na região, e por pequenos aglomerados ribeirinhos junto ao estuário do Tejo.

Em 1966, com a construção da ponte 25 de Abril e da Auto-estrada do sul, que se estendia inicialmente apenas até ao Fogueteiro, favoreceu o desenvolvimento urbano desta parte da Península. Simultaneamente, o arco ribeirinho assumiu um papel privilegiado em consequência das ligações fluviais com Lisboa.

A instalação na Península de unidades produtivas como a Lisnave, a Quimigal (ex-CUF) e a Siderurgia Nacional, fomentou o seu desenvolvimento, constituindo importantes pólos de emprego.

Setúbal, pela sua posição mais periférica em relação a Lisboa, manteve-se sempre como um pólo autónomo, sustentado por importantes unidades industriais ligadas ao mar e a actividades portuárias, como a Setenave e as fábricas de conservas.

Nas décadas de 60 e 70 assiste-se a um crescimento demográfico exponencial da AML, que teve consequências na PS. A Ponte 25 de Abril dotou a PS de uma maior atractividade no contexto metropolitano, originando um crescimento muito acelerado de todo o Arco Ribeirinho e o aparecimento de grandes espaços urbanos de génese ilegal.

Constituiu-se assim uma grande mancha urbana junto ao estuário do Tejo, desqualificada e desordenada do ponto de vista urbano, com funções de dormitório da cidade de Lisboa.

As sucessivas crises económicas no país, designadamente a do início da década de 80, tiveram consequências marcantes na PS. O aumento do desemprego, aliado à diminuição de importância do emprego no sector industrial que se sentiu na AML, trouxe graves consequências à Península, assistindo-se a uma crise generalizada das suas unidades industriais, marcada principalmente pelas dificuldades económicas da Lisnave, vendo neste período diminuir o seu número de empregados para cerca de um terço.

Este novo panorama económico veio aumentar ainda mais a dependência dos aglomerados da Península em relação à cidade de Lisboa, fortalecendo-se o seu carácter de espaço dormitório.

Actualmente, a concretização de grandes infra-estruturas de transporte na PS aumentou o papel da Península na AML e na RLVT. As novas travessias do Tejo – a ponte Vasco da Gama em 1998 e a travessia ferroviária na ponte 25 de Abril em 1999 – alteraram toda a estrutura de acessibilidades a Lisboa, o que aumenta a integração metropolitana da PS.

A nova travessia ferroviária do Tejo vem resolver em parte os graves problemas de mobilidade da população que reside na Península e trabalha na cidade de Lisboa, descongestionando parcialmente a ponte 25 de Abril.

A ponte Vasco da Gama, se bem que tenha contribuído muito pouco para a melhoria das condições de mobilidade dos aglomerados do Arco Ribeirinho a Lisboa, veio potenciar o desenvolvimento urbano de uma área da Península com características ainda bastante rurais, aumentando a área de influência de Lisboa na PS.

Simultaneamente, a área de Coina vê a sua importância aumentar bastante em consequência da implantação da Auto-Europa, que dinamizou bastante a economia da PS e do país, e também da nova estrutura de acessibilidades, que lhe conferiu um papel central na Península.

Esta nova rede de infra-estruturas de transportes trouxe consequências para Setúbal/Palmela, que em resultado da nova estrutura de acessibilidades a Lisboa, tem vindo a integrar-se progressivamente na AML, perdendo alguma autonomia funcional.

A PS assume ainda um papel muito importante a nível ecológico e ambiental. A Serra da Arrábida, o Cabo Espichel, as Matas de Sesimbra e as praias da Costa da Caparica constituem um património ecológico fundamental da AML, que lhe atribuem uma atractividade muito grande para actividades de recreio e lazer ligadas ao contacto com a natureza.

A PS debate-se ainda com problemas de exclusão social e pouca qualificação urbana. Os programas de Realojamento e Qualificação Urbana, nomeadamente o PER, aliás consagrados no PROT-AML como primeira prioridade, são fundamentais

porque originam reflexos positivos na qualidade urbanística da Península e no combate às situações de exclusão social.

As acções de modernização e ampliação das unidades hospitalares existentes na PS – Hospital Garcia da Horta, de Setúbal, do Montijo e do Barreiro – são fundamentais para o funcionamento da rede hospitalar regional, descongestionando os Hospitais centrais de Lisboa e, fundamentalmente, aumentando a qualidade dos serviços de saúde prestados nas unidades da PS.

3.2. Reflexos territoriais de transformações estruturais recentes da Península de Setúbal

Em resultado da nova geografia de acessibilidades e do aumento da acessibilidade a Lisboa, tem-se verificado um aumento da especulação imobiliária na Península. A ausência ou insuficiente dimensionamento de reservas de solos municipais ou estatais dificultam o controlo da especulação, observando-se uma sobrevalorização dos terrenos em função dos investimentos públicos efectuados na Península, sem que a Administração Pública obtenha retornos desse investimento.

Aliada à especulação imobiliária, verifica-se uma densificação urbana pontualmente excessiva, nos aglomerados de Almada-Seixal, Barreiro-Moita e Montijo, onde se registam ausências de espaços livres e equipamentos colectivos, acentuando o carácter de dormitório destes aglomerados e originando situações de baixa qualidade urbanística e de conforto urbano.

A PS sofre ainda fenómenos de crescimento urbano extensivo acentuado, mais marcante nas áreas de Coina, Sesimbra-Santana-Lagoa de Albufeira e Alcochete, em resultado da falta de contenção dos perímetros urbanos, o que dificulta a instalação de equipamentos colectivos e áreas de recreio e lazer e encarece as infra-estruturas urbanísticas.

O crescimento urbano extensivo tem originado uma diminuição da área agrícola e florestal, reduzindo a dimensão média das parcelas e consequente perca de

competitividade das actividades agro-florestais, agravado por fenómenos crescentes de edificação no espaço rural, que aumentam a atractividade urbana de espaços com aptidões agro-florestais, promovendo a mudança de uso rural para uso urbano.

A nova estrutura de acessibilidades e as características naturais e ambientais da Península conferiram-lhe uma maior atractividade para áreas de habitação de segunda residência, que têm vindo a aumentar bastante na região. A relocalização do emprego na AML e as novas infra-estruturas de transportes previstas para a Península poderão transformá-las em áreas de primeira residência, o que já acontece em alguns casos, mas onde a população residente poderá ser maioritariamente constituída por reformados.

3.3. Principais situações de risco ou ruptura

A PS debate-se com algumas situações críticas de risco ou rotura tanto a nível urbanístico, como ao nível de infra-estruturas ou ambiental.

A Ponte 25 de Abril é um caso de ruptura nítida, não conseguindo dar resposta ao volume de tráfego diário entre as duas margens do Estuário do Tejo. As alterações recentes efectuadas na ponte – passagem de 5 para 6 vias e a nova travessia ferroviária – originaram melhorias muito marginais na circulação e mobilidade, continuando a existir graves deficiências na travessia global do Rio Tejo. A nova travessia prevista para o Barreiro é fundamental e prioritária para a melhoria das acessibilidades da Península a Lisboa, especialmente tendo em conta o crescimento urbano que se verifica na Península.

O abastecimento de água da Península, baseado em captações locais e pequenos sistemas de abastecimento, encontra-se também numa situação de pré-ruptura. O aumento significativo de população e actividades está a originar níveis de procura próximos dos níveis máximos de oferta, pelo que é fundamental a conclusão do sistema de abastecimento de água metropolitano, com origem na Barragem do Castelo do Bode, através da construção do adutor para a PS.

A sobre-exploração do aquífero da Península, aliada às descargas de águas residuais não tratadas, a existência de lixeiras e a contaminação industrial e agrícola do solo têm aumentado o risco de contaminação do aquífero da Península, o que constitui uma situação de risco ambiental e humano, podendo comprometer a sua sustentabilidade futura.

A reconversão urbanística da Margueira, em Almada, é um processo delicado e de risco urbanístico, podendo levar a uma situação de sobre-densificação de Almada, que deve ser evitada. As intervenções urbanísticas nesta área devem contemplar os limiares das infra-estruturas e equipamentos existentes, contribuindo para a melhoria global da qualidade urbana de Almada, nomeadamente através da inclusão de espaços verdes de recreio e lazer e de equipamentos colectivos.

Estão presentes ainda situações de risco ambiental, nomeadamente na Serra da Arrábida, em Sesimbra, no Cabo Espichel, na Aldeia do Meco, na Lagoa de Albufeira e na Costa da Caparica. São espaços com elevado valor ambiental, que contribuem para o equilíbrio ecológico e paisagístico da Península, sujeitos actualmente a pressões intensas de urbanização e de exploração dos seus recursos naturais.

As matas do interior da Península constituem outra área de risco ambiental, com grande importância na Península porque constitui a única área de matas em todo o território para poente do arco Alcochete/Pinhal Novo/Setúbal, devendo ser conservada e preservada, combatendo as pressões urbanísticas a que está sujeita actualmente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (1998). **Georeferenciação de Áreas Urbanas, Turísticas e Industriais.** Lisboa, DGOTDU.

Nunes da Silva, F *et al.* (1998). **Estudos de incidências ambientais para a localização do Novo Aeroporto de Lisboa em Rio Frio**. Lisboa, CESUR / Ecossistema.

Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo (1998). **Caracterização Física e do Ordenamento do Território da Região de Lisboa e Vale do Tejo**. Lisboa, CCRLVT.

Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo (1990/91 e 1998/2000). **PROT-AML** – ***Volumes de caracterização, diagnóstico e proposta***. Lisboa.