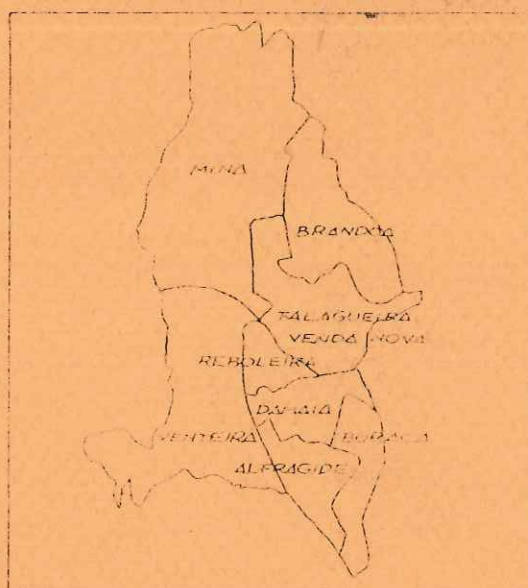


amadora

plano director municipal



1

relatório



Câmara Municipal da Amadora



P.D.M. DA AMADORA

RELATÓRIO FINAL

I SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

II CENÁRIOS ALTERNATIVOS DE
DESENVOLVIMENTO PARA O CONCELHO

III QUADRO DE REFERÊNCIA PARA O P.D.M.

IV O MODELO DE ORDENAMENTO E AS
PROPOSTAS DO PDM

I

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

1. EVOLUÇÃO E ESTRUTURA DEMOGRÁFICA
2. ESTRUTURA PRODUTIVA
3. DEPENDÊNCIAS E ESTRUTURA DE DEPENDÊNCIAS
4. ESTRUTURA URBANA
5. SISTEMA DE TRANSPORTES E ACESSIBILIDADE
6. TENDÊNCIAS DE EVOLUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

1. EVOLUÇÃO E ESTRUTURA DEMOGRÁFICA

1.1 EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE

1.2 ESTRUTURA ETÁRIA

1. EVOLUÇÃO E ESTRUTURA DEMOGRÁFICA

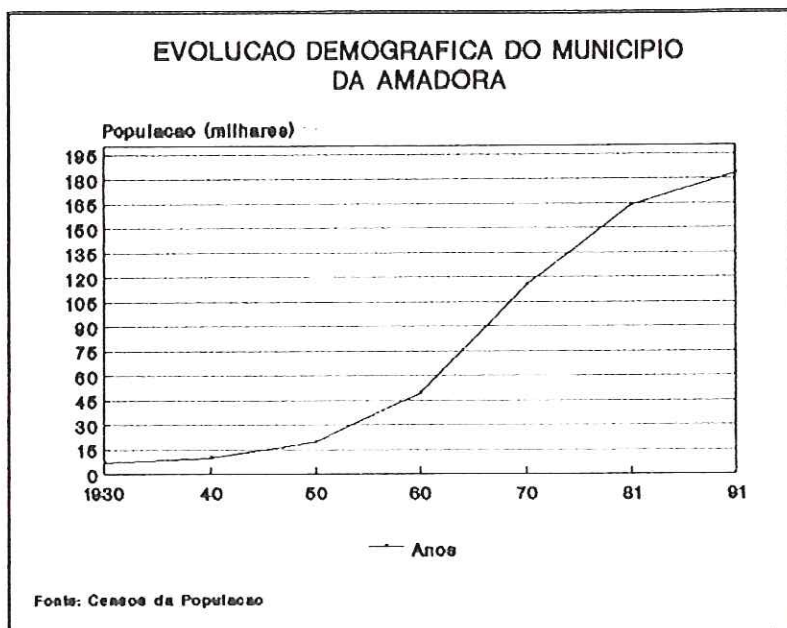
A Área Metropolitana de Lisboa concentra uma parte substancial dos recursos, das actividades industriais, comerciais e de serviços do país e constitui de igual modo a principal aglomeração urbana.

O modelo de industrialização caracterizado por uma forte concentração do investimento na faixa litoral, e em particular nas áreas de Lisboa e Porto, influenciou decisivamente as tendências da distribuição espacial da população.

O crescimento demográfico da AML - e o reforço do seu peso no contexto nacional - tem-se caracterizado por uma profunda reorganização da distribuição da população no território metropolitano.

1.1 EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE

No Município da Amadora, a primeira fase de crescimento demográfico perdurou até meados dos anos 50 e está associada ao desenvolvimento das infraestruturas de transporte na região. Constituiu uma evolução característica de áreas agrícolas que se foram gradualmente transformando em zonas urbanas, com crescimento exponencial típico.



A explosão demográfica do Município situa-se entre 1950 e 1970, acompanhando de perto a industrialização e a crescente terciarização da AML, atraindo fortes fluxos migratórios e confirmando o peso reduzido da componente de crescimento natural.

É na década de 50 que se fortalece a imagem da AMLN com a expansão do crescimento urbano nos Municípios da primeira coroa envolvente de Lisboa - Amadora e Loures atingem as maiores taxas de crescimento (150% no caso da Amadora nesta década).

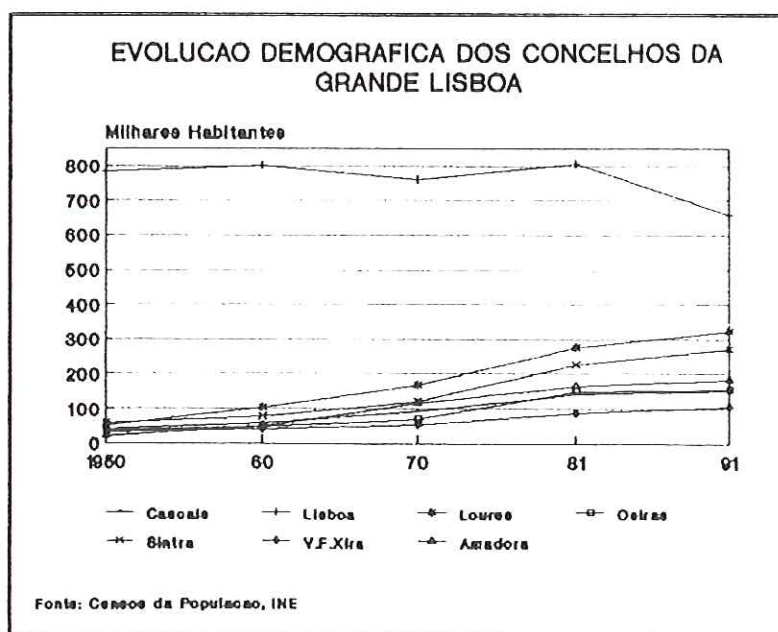
A década de 70 inicia a fase de abrandamento do ritmo de crescimento da primeira coroa de expansão. Este fenómeno corresponde a uma deslocação do centro de gravidade do crescimento da AMLN em direcção à segunda coroa de expansão explicável designadamente por:

- . um elevado preenchimento das malhas urbanas na periferia e 1ª coroa de expansão da cidade (como já acontecera na década de 60 com Lisboa);

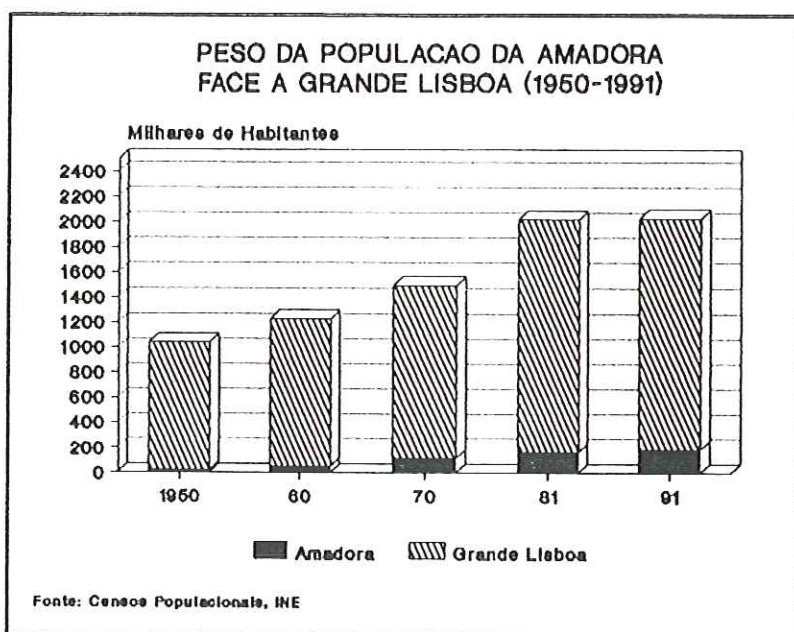
- . uma progressiva substituição na parte central da cidade de Lisboa da função residencial pelo sector terciário;
- . um aumento da acessibilidade entre Lisboa e a 2ª coroa através da introdução do passe social.

A tendência de perda de atractividade que se regista (taxas de crescimento de 42% e 11,5% respectivamente nos períodos 70-81 e 81-91) desde o início da década de 70 está a acentuar-se, determinando a médio prazo profundas alterações ao nível dos factores que induzirão o crescimento na Amadora (reforço de componente do crescimento natural).

O Recenseamento de 91 confirma as tendências de desaceleração do crescimento demográfico da Área Metropolitana de Lisboa, integrando-se o Concelho da Amadora no escalão de concelhos com crescimento intermédio (entre 9 e 11%).



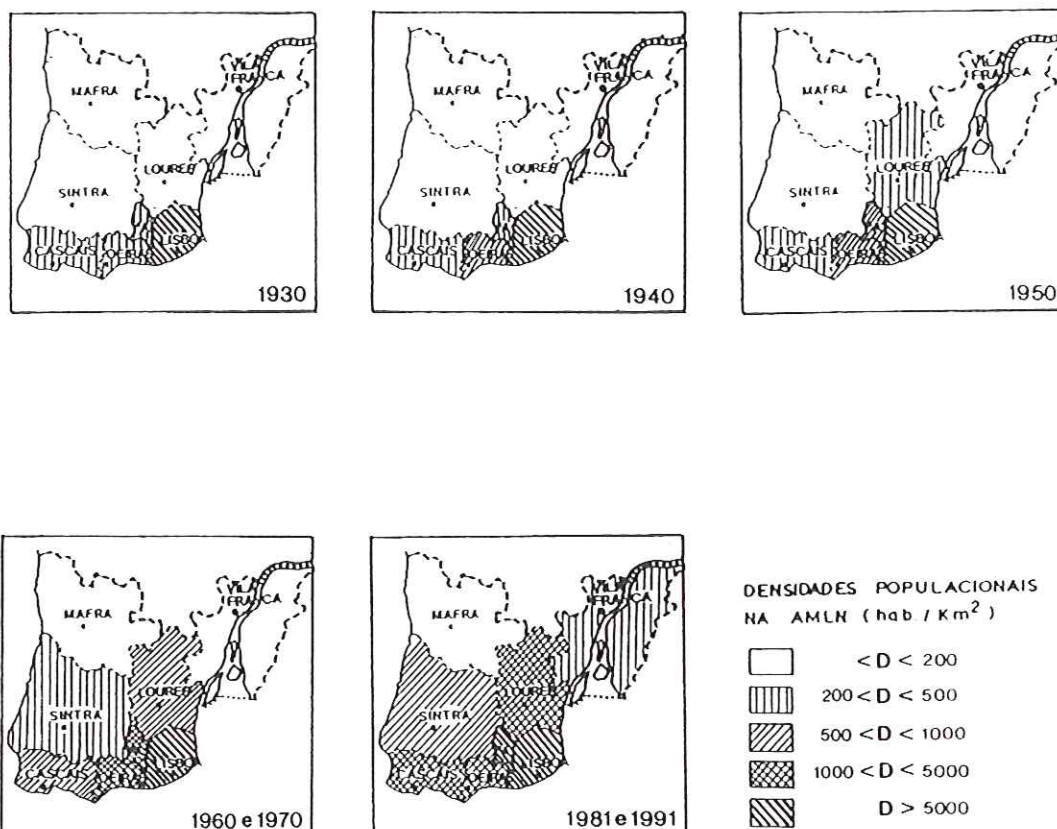
A evolução demográfica da Amadora não diverge, pois, essencialmente do perfil de crescimento da AML, pelo que o peso da população residente do Município da Amadora relativamente à população da AML-Nor-te se tem sensivelmente mantido.



Em termos intraconcelhios, a diferenciação espacial do crescimento na década de 80 resulta no essencial de dois efeitos (diminuição ou pequeno acréscimo nas áreas iniciais de ocupação urbana do Concelho e crescimentos intermédios ou acentuados nas áreas com bolsas ainda urbanizáveis ou nas áreas com amplas zonas não ocupadas).

Os acréscimos populacionais traduziram-se espacialmente em sucessivos acréscimos das densidades populacionais, no Município da Amadora como aliás no conjunto dos Municípios.

EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA



1.2 ESTRUTURA ETÁRIA

A evolução demográfica recente foi acompanhada por transformações na estrutura demográfica da população, com especial ênfase ao nível da estrutura etária.

Em relação ao conjunto das regiões do Continente, a AML representa uma população bastante jovem, caracterizada por um índice de dependência bastante menor e com peso da população em idade activa bastante superior.

Ao nível intrametropolitano verificam-se diferenciações importantes, destacando-se como o concelho mais envelhecido, o Concelho de Lisboa.

A pirâmide etária do Concelho que evidenciava, em 1981, um equilíbrio harmonioso dos seus escalões, apresenta no final da década sinais de aumento do nível de envelhecimento, particularmente evidente na base.

A situação que se perspectiva de desaceleração contínua do crescimento demográfico no concelho, deixa antever um aprofundamento deste nível de envelhecimento.

Em síntese, as características dos movimentos ao nível da evolução e da estrutura demográfica da Amadora terão importantes consequências com especial significado no sistema de escolaridade obrigatória (com a queda tendencial dos alunos do básico e secundário) e ao nível dos equipamentos de 3ª idade e de equipamentos para ocupação de tempos livres associado ao aumento da procura destes serviços.

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

2. ESTRUTURA PRODUTIVA

2.1 BASE ECONÓMICA DO CONCELHO E DA REGIÃO

2.2 A INDÚSTRIA

2.3 O TERCIÁRIO

2. ESTRUTURA PRODUTIVA

2.1 BASE ECONÓMICA DO CONCELHO E DA REGIÃO

O desenvolvimento da Região de Lisboa tem características complexas que resultam por um lado, da vocação terciária inerente a um centro institucional (Lisboa), e, por outro lado, do desenvolvimento industrial que teve a sua fase mais expressiva na década de 50/60 (com a instalação de complexos da indústria pesada, das indústrias voltadas para o mercado interno, etc.).

O perfil da AML - e também o do Concelho da Amadora - tem vindo a sofrer mutações muito sensíveis decorrentes, nomeadamente, dos reajustamentos de cariz internacional ao nível de sectores industriais fortemente representados na região e das alterações da conjuntura económica-financeira (período entre meados de 70 e meados de 80 caracterizados por uma forte contenção do crescimento e período pós meados de 80 marcado por uma expansão relevante) que, conjugada com os processos de integração europeia, deu origem a fortes fluxos de investimento externo e de investimento nas áreas das infraestruturas.

A RLVT e o Distrito desempenham uma função estruturante do tecido económico nacional, na qual detêm um papel chave a localização dos principais centros de comunicação com o exterior (Porto de Lisboa, Aeroporto, Centrais de Telecomunicações) e a concentração regional do tecido empresarial moderno (bancos, seguros, serviços prestados às empresas) e da Administração Pública.

A ventilação distrital dos dados do emprego e do VAB confirma a tendência para a terciarização do distrito de Lisboa - em 1980, cerca de 63% do emprego distrital e 66,8% do VAB concentravam-se no terciário, enquanto que esta proporção, em 1985, era já respectivamente de 70,4% e de 68%.

A região reforçou entre 80 e 85 a sua participação no VAB nacional e no VAB do terciário, apesar de a situação em termos de emprego se ter mantido sem alterações, o que é revelador da especificidade do padrão económico da região face ao continente (concentração na região de sectores com maiores índices de produtividade).

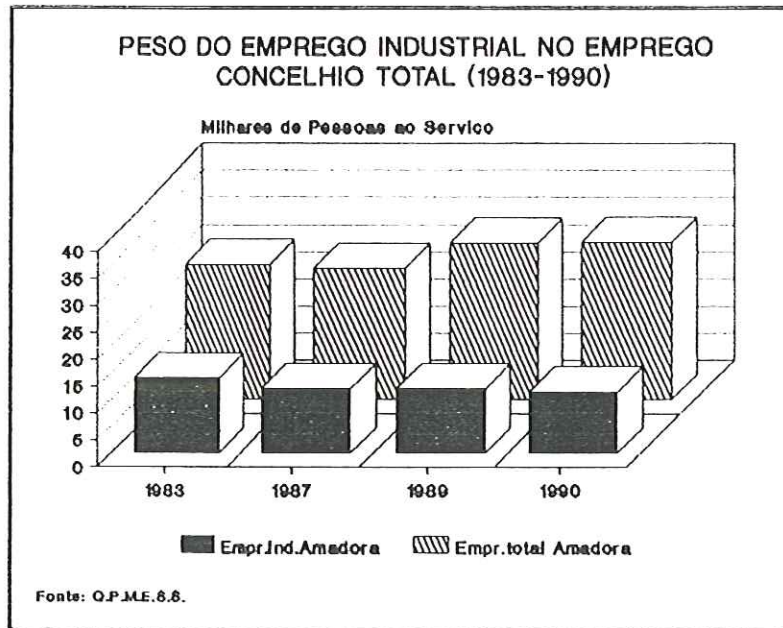
Este processo de terciarização envolve, para além do crescimento do serviços, a reestruturação do tecido industrial de que resultam uma redução significativa do emprego industrial.

Com efeito, e de acordo com os dados dos Quadros de Pessoal do MESS, a AML perdeu entre 82 e 88, cerca de 40 000 postos de trabalho na indústria.

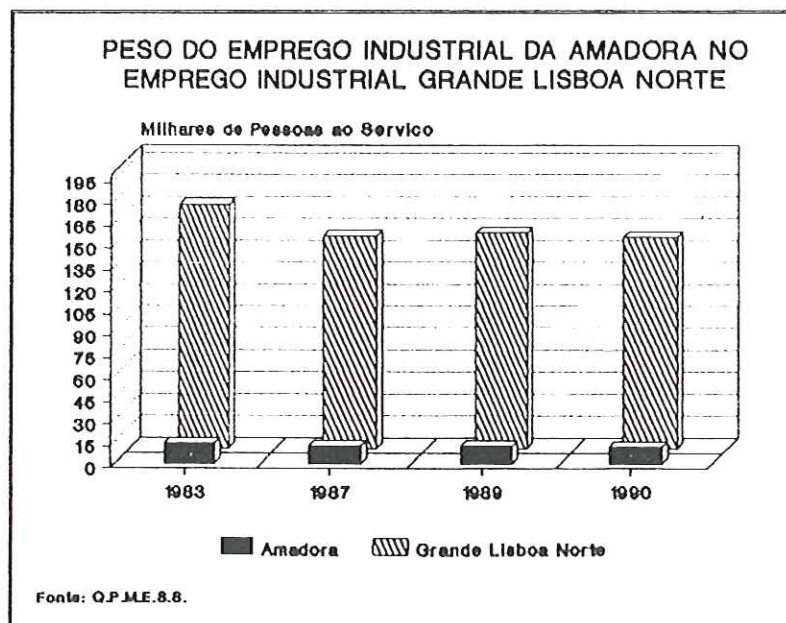
As tendências da evolução do tecido económico produtivo da região não parecem diferir substancialmente das alterações da base económica do Concelho da Amadora.

Com efeito, a estrutura do tecido económico concelhio articula a importância decisiva, mas decrescente da indústria, o papel crescente do comércio/serviços e a localização expressiva das actividades de construção civil.

A vocação produtiva do município é marcada pela sua vocação industrial, apesar de a evolução recente do emprego concelhio revelar, no entanto, uma quebra do peso relativo e absoluto da indústria, evolução do mesmo sentido à verificada na AMLisboa.

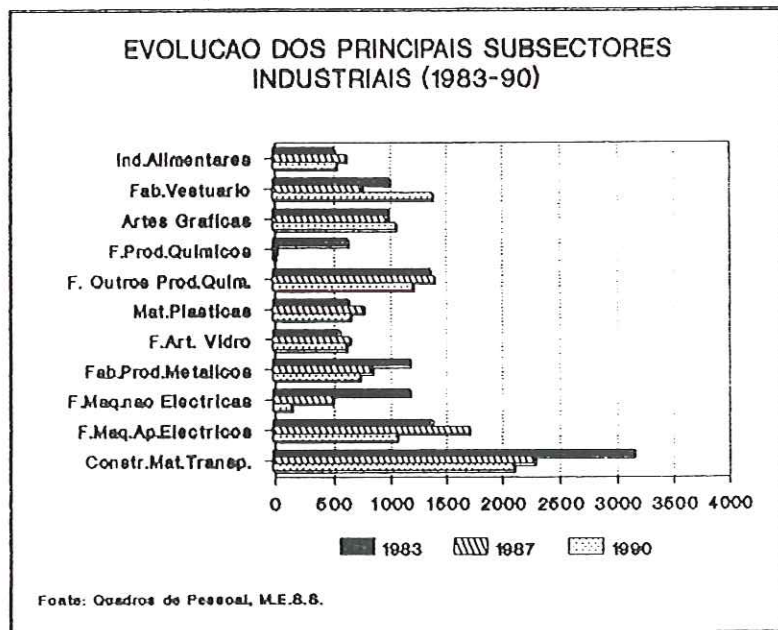


A análise do resultado conjugado destes processos de redução do emprego industrial à escala metropolitana e concelhia revelam, no entanto, que a importância regional da indústria municipal não sofre reduções sensíveis.



2.2 A INDÚSTRIA

O período de 83-90 foi caracterizado por uma diminuição do emprego industrial no Município da Amadora na ordem dos 18% e por dinâmismos dos diversos subsectores industriais diferenciados. A este nível, salienta-se o reforço da indústria de confecções e vestuário - sector não tradicional no concelho e na região - em termos concelhios e do seu peso na região de que poderá resultar, num contexto de investimento em segmentos qualificados da fileira, numa maior diversificação produtiva industrial, a redução muito significativa da indústria de material de transporte e um ligeiro decréscimo da especialização no ramo das químicas (que não se verificou, no entanto, na fileira farmacêutica).



Este processo é essencialmente induzido por profundas alterações nos mercados internacionais, com especial incidência nos sectores químicos e metálico.

Esta "desindustrialização" não é reveladora de perda de dinamismo e vitalidade industrial no concelho, mas resulta de processos de re-

estruturação empresarial e modernização produtiva e tecnológica que visam a obtenção de ganhos na produtividade e o reforço da competitividade a médio prazo é de processos de relocalização industrial em outros concelhos de que resultou a desactivação de importantes unidades industriais.

Estes processos de relocalização têm um grande impacte no município, não só porque induzem alterações na sua especialização produtiva, como porque colocam com grande emergência a necessidade de equacionar e definir a utilização das áreas desocupadas.

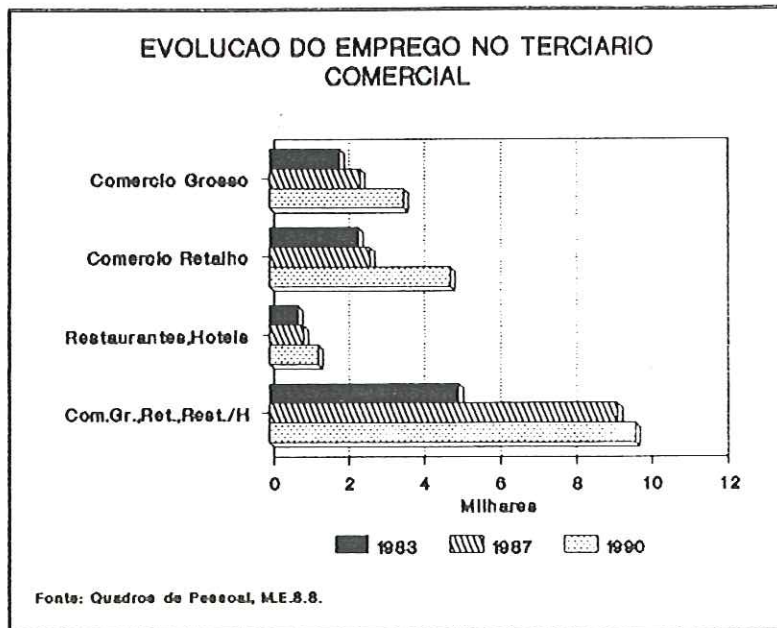
O reforço do investimento tecnológico em empresas importantes em termos do tecido económico concelhio e regional constitui de igual modo um traço caracterizador da evolução recente da indústria concelhia.

2.3 O TERCIÁRIO

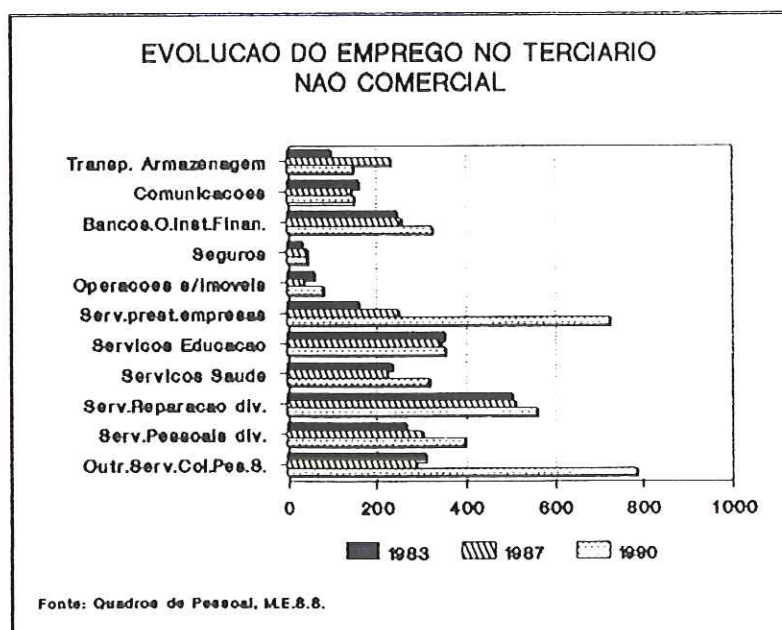
As mutações na especialização do município traduzem-se, por outro lado, na expansão da sua base produtiva assente quase exclusivamente no aprofundamento do seu sector terciário, e particularmente no segmento "comércio" cujo emprego cresceu em valores absolutos aproximadamente o mesmo que o emprego global do município.

Na Amadora, e excluindo a Administração Pública, o terciário comercial e não comercial representava em 83, 30% dos postos de trabalho e em 90 cerca de 47%.

Este período revela o papel estruturante do tecido económico concelhio que o segmento "comércio" desempenha (57% e 40% do acréscimo global do emprego entre 83 e 90 foi suportado pelo comércio retalhista e pelo comércio grossista).



O terciário não comercial apresentou de igual modo um dinamismo global assinalável que se manifestou preferencialmente no subsector "Operações sobre Imóveis/Serviços prestados às empresas" (85% do crescimento do emprego no Sector 8 entre 1987 e 1990 foi suportado por este subsector).



A evolução sectorial do emprego (em termos concelhio e face à AMLN) parece revelar uma tendência para a identificação da estrutura sectorial do emprego no Município com a estrutura produtiva regional.

- . A natureza das mutações do tecido económico do Município delineadas com particular evidência na década de 80 (resultado por um lado das políticas de reestruturação e modernização encetadas pelas empresas tradicionais do Concelho - Sorefame, Celcat, Sotancro - e por outro, da criação de novas áreas disputando a boa acessibilidade em termos regionais para usos industriais, comércio grossista e retalhista, serviços);
- . As transformações do padrão territorial da indústria na Área Metropolitana de Lisboa decorrentes de novas áreas preferenciais de investimento (Palmela, Setúbal e Seixal na AML-Sul e Sintra na AML-Norte);
- . O perfil das empresas mais recentemente instaladas com capacidade económica para fazer face às actuais condições do mercado fundiário;
- . As características de ocupação actual intensa e a escassez do potencial de expansão da Amadora;
- . A importância das "condições de acessibilidade", da "disponibilidade de recursos humanos qualificados", da qualidade do espaço urbano, como factores preferenciais de localização das empresas.

constituem o quadro de referência fundamental para a definição das políticas municipais tendentes ao fortalecimento e diversificação da base económica.

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

3. ESTRUTURA DE DEPENDÊNCIAS

3.1 DEPENDÊNCIA FACE AO EMPREGO

3.2 DEPENDÊNCIAS FUNCIONAIS

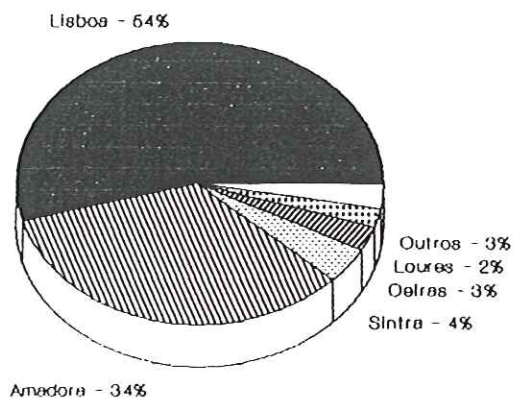
3. ESTRUTURA DE DEPENDÊNCIAS

3.1 DEPENDÊNCIA FACE AO EMPREGO

A caracterização das deslocações de activos intermunicipios no espaço metropolitano assume particular interesse pois permite, para além de quantificar o emprego municipal, avaliar o grau de dependência do Município nesta matéria.

O Município da Amadora é fortemente dependente face ao emprego - em 1981, 66% dos seus residentes estavam empregados em estabelecimentos localizados fora do Município e apenas 34% dos activos residentes trabalhavam no território concelhio.

LOCAL DE TRABALHO DOS RESIDENTES NO CONCELHO DA AMADORA



Fonte: Censo 1981

Do conjunto dos municípios da Grande Lisboa Norte, são Amadora e Oeiras os municípios mais dependentes face ao emprego, o que está associado à maior acessibilidade que detêm ao centro da área metropolitana e à existência de importantes zonas de continuidade da malha urbana.

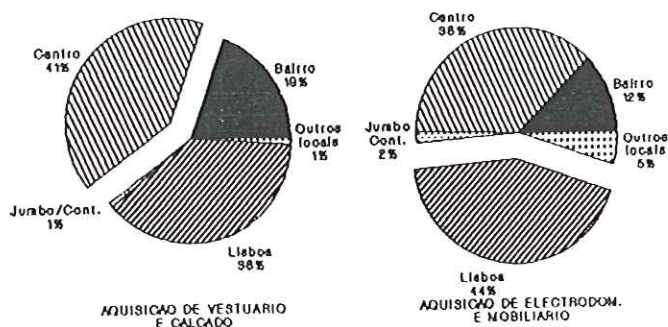
As estimativas próprias para o emprego em 1991 apontam para uma ligeira redução do nível de dependência do Concelho face ao emprego. O facto de a maioria da população do município exercer a profissão em Lisboa influencia fortemente as dependências em matéria de aquisição de bens e serviços, quer os de utilização ocasional, quer os de utilização excepcional.

3.2 DEPENDÊNCIAS FUNCIONAIS

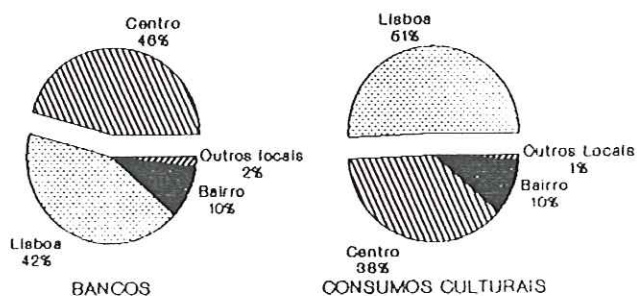
Com efeito, o Município é muito polarizado por Lisboa nesta matéria, pois todos os lugares - à excepção dos situados na Zona Norte -, ainda que em grau variável, têm com a capital importantes relações de dependência funcional.

O inquérito sócio-económico de 90 permitiu identificar as deslocações preferenciais de população residente para a aquisição de bens e serviços e clarificam neste contexto o papel de Lisboa.

AQUISIÇÃO DE BENS DIVERSOS NO MUNICÍPIO DA AMADORA

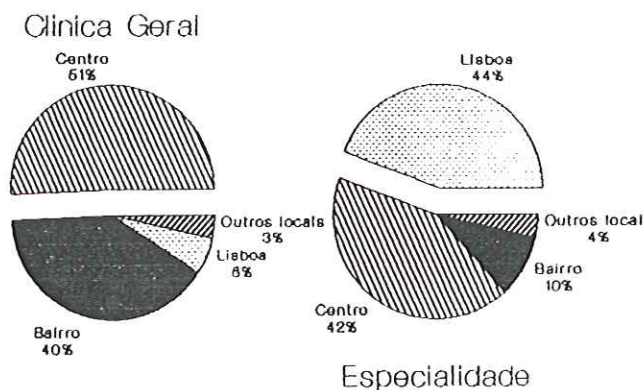


UTILIZACAO DE SERVICOS NO MUNICIPIO DA AMADORA



Inquerito socio-economico, 1990

UTILIZACAO DE SERVICOS DE SAUDE • CONSULTAS MEDICAS •



Inquerito socio-economico, 1990

A análise integrada dos resultados revela:

- . A zona centro da Amadora como centro principal, pelo peso que assume no que diz respeito à aquisição de bens diversos de consumo ocasional (41% da aquisição do vestuário e 38% de electrodomésticos e mobiliário) e pelo papel dominante que desempenha na utilização dos serviços (bancos 46% e consultas de clínica geral 51%).

. A importância preponderante de Lisboa em termos de acesso aos consumos culturais (livros, discos e cinema: 55% e consultas de especialidade: 44%) a par da importância secundária que ainda detém para determinado tipo de aquisição de bens e serviços/vestuário e calçado: 38% e bancos: 42%).

. A importância do "Bairro" (45%) como local preferencial para a aquisição de bens alimentares de consumo diário, para além da utilização dos Hipermercados Jumbo e Continente que polarizam 25% das deslocações da população residente.

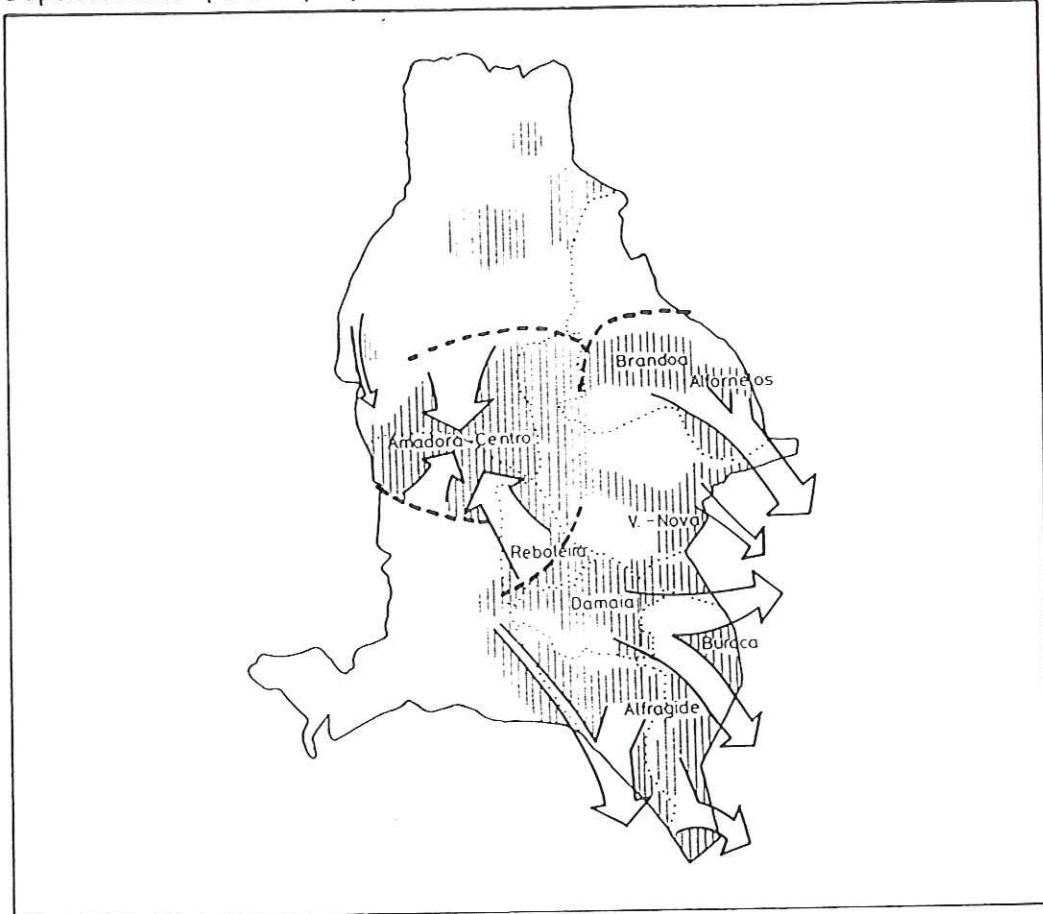
O Município da Amadora tem condições para no curto e médio prazo, registar alterações significativas na estrutura de dependências actual.

As principais mutações decorrerão por um lado, da abertura do Hospital Distrital que contribuirá para a atenuação das carências ao nível da oferta de serviços no âmbito do sistema de saúde público em matéria de especialidades médicas e da construção dum Tribunal da Comarca.

Por outro lado, o desenvolvimento do terciário comercial - diversificação da oferta - e a requalificação das unidades comerciais existentes constituem condições essenciais para a atenuação das dependências diagnosticadas em matéria da aquisição de bens e serviços.

A espacialização das tendências dominantes das deslocações evidencia que nas faixas de contacto entre os Municípios da Amadora e Lisboa se manifestam opções semelhantes de maior relacionamento com Lisboa, nomeadamente na aquisição de bens excepcionais, sendo reduzidas (abaixo dos 20-30%) as deslocações ao centro para aquele fim e que a população residente nos "bairros" que apresentam maior contiguidade com o tecido da Zona Centro privilegia a opção "centro" na aquisição de bens e serviços.

Dependências para Aquisição Bens e Serviços → Tendências Dominantes



Não subvalorizando o perfil da oferta que não terá capacidade de satisfazer todos os segmentos da procura e a continuidade da malha urbana Lisboa/Amadora, um outro factor altamente influente na estrutura actual de dependências funcionais resulta dos níveis de acessibilidade ao centro muito diferenciados e da lógica da rede municipal de transportes.

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

- 4. ESTRUTURA URBANA
- 4.1 INSERÇÃO REGIONAL E CARACTERIZAÇÃO GERAL
- 4.2 FORMAÇÃO DO TECIDO URBANO
- 4.3 REDE DE EQUIPAMENTOS

4. ESTRUTURA URBANA

4.1 INSERÇÃO REGIONAL E CARACTERIZAÇÃO GERAL

A Amadora insere-se na área territorial Noroeste da região metropolitana norte e é abrangida pela 1ª coroa de expansão urbana da cidade de Lisboa e território envolvente.

De acordo com a observação da actual mancha de solo urbano edificado, representada esquematicamente na figura, os principais elementos fisicamente reconhecíveis e individualizáveis no espaço urbano da Região, será:

M.U. Ix.

- . a mancha urbana ocupada pela cidade quase totalmente preenchida

C1 C2 C3 C4

- . os quatro corredores onde se condensa a ocupação urbana em banda mais ou menos contínua e/ou nucleada

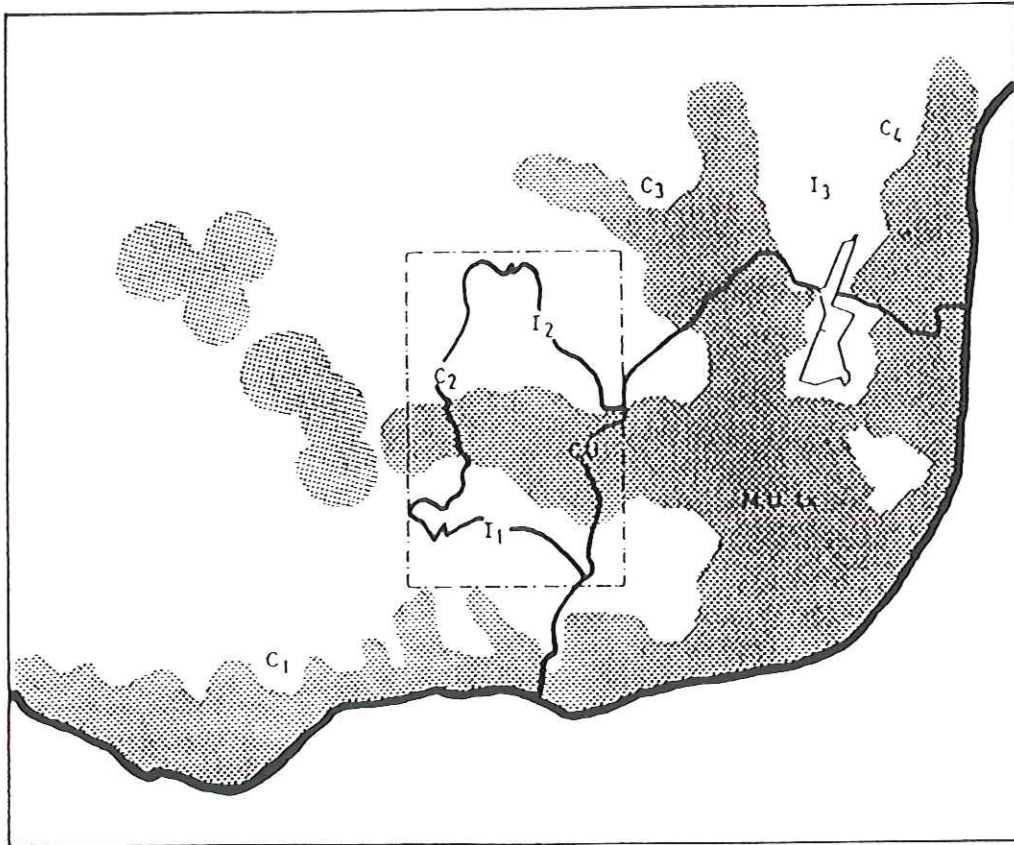
CU

. o prolongamento da cidade de Lisboa para NW expresso na faixa ocupada com continuidade física de Benfica a Queluz (corredor de Sintra)

I1 I2 I3

. os sectores intersticiais com uma ocupação dispersa mais ou menos densa

Mancha de Urbanização na AMLN e Concelho da Amadora



Face à actual mancha de solo urbano edificado da AMLNorte, no território concelhio são identificáveis, especialmente, 3 zonas associadas:

- ao contínuo urbano (CU) de Benfica (no Município de Lisboa) a Queluz (no Município de Sintra) abrangendo a faixa urbana central do Município da Amadora

- a uma parte do sector I1 (nos Municípios de Oeiras, Sintra e Zona Sul do Município da Amadora)

- a uma parte do sector I2 (nos Municípios de Sintra, Loures e Zona Norte do Município da Amadora)

Estas três zonas distinguem-se designadamente no que se refere:

- . às relações de acessibilidade interna e com o exterior
- . ao peso demográfico em termos de concentração populacional e de actividades
- . às características da ocupação do solo: usos/densidades
- . ao processo de urbanização

Os aspectos que as individualizam entre si permitem situar o Município na sua área territorial e identificar as suas relações dominantes com as áreas contíguas dos Municípios de Oeiras, Sintra, Loures e Lisboa.

Genericamente pode descrever-se o carácter dessas 3 zonas no território concelhio da seguinte forma:

FAIXA URBANA CENTRAL.

- . Génese e crescimento urbano precoces associados à sua aptidão/vocação natural para a ocupação urbana (Vale de Benfica/Amadora/Queluz) e às condições favoráveis de acessibilidade a Lisboa e Região - eixos rodoviário e ferroviário.
- . Forte crescimento populacional num tecido urbano de densidade elevada praticamente totalmente edificado.
- . Maior concentração de emprego concelhio na indústria, comércio e

serviços. Reune duas áreas de actividade com um peso importantíssimo na estrutura urbana e sócio-económica do Concelho - o centro urbano tradicional e a área industrial da Venda Nova.

. Em resultado da sua urbanização intensiva na década anterior, e particularmente nesta década, a área insere-se, hoje, num contínuo edificado de Benfica a Queluz e é um tecido urbano denso e compacto com uma imagem cada vez mais uniforme ainda que tipológica e morfológicamente heterogénea e pouco qualificada.

. A intensidade da sua urbanização e a importância dos seus eixos de transporte radiais nas deslocações de acesso a Lisboa e nas deslocações intraconcelhias, tem vindo a implicar a progressiva asfixia das suas infraestruturas urbanas e o esgotamento da sua capacidade de resposta. Desta situação ressentem-se todo o funcionamento do sistema urbano e a vitalidade de duas das suas áreas principais, precisamente a Zona centro e a Zona industrial. Actualmente com uma evidente perda de competitividade para outras áreas do Concelho e concelhos limítrofes, no que se refere à fixação de actividades, continua a oferecer vantagens locativas importantes que a tornam um centro de pressão urbanística para a transformação urbana, predominantemente residencial, com uma componente significativa da fracção comercial de serviços de apoio à residência.

ZONA NORTE

. Condições desfavoráveis de ligação a Lisboa e Região, uma acessibilidade deficiente e muito condicionada, a fraca aptidão urbana de grande parte dos terrenos, têm colocado esta zona numa situação de desvantagem face ao restante território, servido por grandes eixos de transporte e com uma clara vocação urbana.

- . Estas limitações determinando um baixo valor locativo dos terrenos está na origem do aparecimento de urbanizações não licenciadas (em resposta a uma procura marginal de habitação) que, de par com a expansão dos aglomerados tradicionais de Carenque e A-da-Beja, caracterizam a ocupação urbana dominante na área. Recentemente o processo de alastramento da ocupação urbana na faixa central (hoje um contínuo edificado praticamente esgotado), tem vindo a invadir o limite sul da zona e a produzir outro tipo de ocupação urbana, de alta densidade (oferta do mercado legal de habitação), generalizadamente de baixa qualidade e para uma população com fraco nível de rendimentos.
- . O processo de urbanização é disperso no território, produzindo um tecido construído descontínuo e sem uma lógica de crescimento homogénio e uma hierarquia e estruturação urbanas.
- . Em toda a zona têm ainda um peso significativo: as quintas e casais, alguns florestados, sem utilização agrícola; os terrenos livres - baldios; os terrenos ocupados com pedreiras, lixeiras, na sua maioria já desactivadas, mas por recuperar.
- . O território e o espaço urbano são desqualificados: desestruturado, com áreas significativas em decadência de uso e/ou com usos degradantes, o primeiro; com carências profundas de infraestruturas urbanísticas (arruamentos, saneamento básico, equipamentos, espaços de utilização colectiva), o segundo. Ainda que com uma percentagem significativa de terrenos livres sem aptidão urbana ou altamente condicionados, a zona Norte constitui a maior reserva de expansão urbana do Concelho.
- . Do ponto de vista económico-funcional a zona para além de um comércio reduzido e incipiente de bairro, tem, nas áreas urbanizadas clandestinamente, um número expressivo de unidades produtivas (oficinas e fabriquetas) e alguns armazéns,

dependentes em grande parte de mão de obra local.

ZONA SUL

. Génese e crescimento urbanos associados às condições favoráveis de acessibilidade rodoviária a Lisboa e Região.

. Ocupação urbana apoiada na EN.117. Reune uma importante área de concentração de instalações de grandes empresas de serviços e equipamento comercial, bem como grandes áreas de urbanização residencial dirigida a extractos médios-altos da população - Qt^a Grande/Alfragide.

Actualmente está em curso a formação de um polo expressivo de terciário no Zambujal com a instalação de vários serviços da Administração Central.

. A zona reúne, a poente, duas importantes áreas separadas pela EN 117, com características especiais: a área militar (Academia e Comandos); uma parte da Serra de Carnaxide, que constitui uma unidade de interesse paisagístico que se estende aos concelhos de Oeiras e Sintra.

A primeira, é uma área estável que poderá vir a exercer um papel importante no sistema urbano, quando se verificar a prevista transferência do regimento de comandos. A segunda, é uma área ocupada apenas marginalmente e constituída por terrenos livres - baldios, sem utilização agrícola é, pelo contrário, uma área em situação de instabilidade, cujo papel no sistema urbano concelhio e regional está ainda por definir.

Com excepção destas duas bolsas, a restante zona a nascente da E.N.117/Av. Conde Castro Guimarães é hoje um tecido urbano praticamente preenchido.

4.2 FORMAÇÃO DO TECIDO URBANO

ELEMENTOS ESTRUTURANTES E INDUTORES DO CRESCIMENTO URBANO

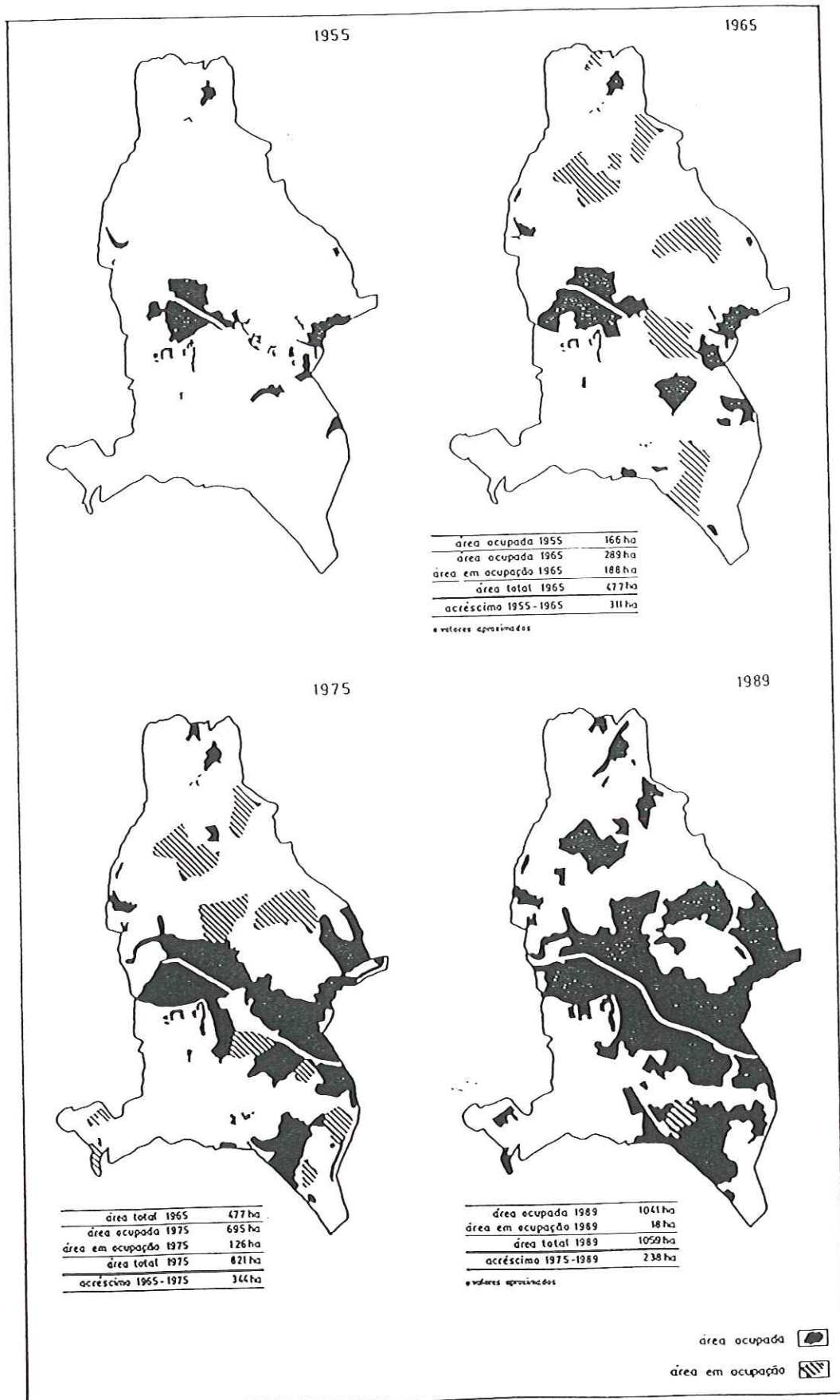
Tomando como referências a situação do território nos meados do século passado e o momento actual em que o município se encontra predominantemente ocupado com áreas urbanizadas onde reside uma população de cerca de 215 000 habitantes, identificamos como principais elementos de suporte da expansão urbana e de transformação do território:

- . a rede viária regional - antigas estradas reais de Sintra e Mafra e actual Estrada Nacional 117;
- . a linha do caminho de ferro de Sintra e suas estações.

A estes elementos de suporte e estruturantes ligam-se as condições favoráveis proporcionadas pela continuidade física entre Lisboa e Amadora através do Vale de Benfica.

As características naturais da área da Amadora associadas à boa acessibilidade criada pela rede de estradas e sobretudo pelo caminho de ferro, criaram boas condições à implantação, desde o princípio deste século, de habitação de populações ligadas ao terciário da capital ou à indústria local.

Estas mesmas condições de acessibilidade e de disponibilidade de mão de obra, associadas ao baixo custo dos terrenos, facilitaram, a partir dos anos 30, a instalação de indústrias e de serviços de apoio às empresas.



Se o caminho de ferro teve um papel fundamental na indução da expansão urbana a partir das estações, dinamizando o crescimento "concêntrico" dos núcleos da Amadora, Damaia e Buraca, **as estradas de ligação a Lisboa**, nas quais circularam desde meados do século XIX transportes públicos, **organizaram uma expansão urbana linear** ao longo da Estrada de Benfica e para além das Portas da cidade, pela Venda Nova até à Porcalhota e Venteira.

A progressiva urbanização de terrenos intersticiais nas décadas de 60, 70 e 80 acabou por "colar" aqueles dois tipos de formações, produzindo um contínuo urbano morfológica e tipologicamente muito heterogéneo.

Periféricamente a este contínuo urbano formaram-se, a partir dos anos 50, diversos **núcleos habitacionais isolados** uns resultantes de projectos de urbanização de iniciativa privada (Alfragide e Alforneiros) e pública (Zambujal), outros de origem "clandestina" ou "espontânea" (Brandoa, Moinhos da Funcheira, Serra da Mira, Cova da Moura, Quinta da Laje, etc.) **que disseminando a expansão urbana, actualmente tendem, também, a "colar" ao contínuo urbano** por preenchimento dos terrenos intersticiais.

Também este crescimento urbano desligado do contínuo edificado Benfca-Amadora surge associado às condições de acessibilidade.

Na área a Sul do caminho de ferro, a Estrada Nacional 117, induz o aparecimento a partir dos anos 50, e sobretudo nos anos 60 e 70, de unidades industriais e de novos núcleos habitacionais (Alfragide) fortemente dependentes de Lisboa, e apoiados no transporte rodoviário pesado e individual.

Mais recentemente, na década de 80 são novamente estas mesmas condições de acessibilidade, reforçadas entretanto com a implantação da Radial da Buraca que continuam a suportar uma importante expansão urbana através da localização de indústrias e empresas de serviços (loteamento da Jofrasa) e a atrair a instalação de Serviços públicos, equipamentos especiais de carácter central e/ou regional

(Estado Maior da Força Aérea, Serviços desconcentrados da Administração Pública, Hospital regional, supermercado Continente) e de novas urbanizações residenciais dirigidas a extractos médios e médios/altos da população metropolitana (Qtª Grande).

Na zona Norte, a ocupação progressiva assente na urbanização dispersa de parcelas de terreno na sua maioria de carácter ilegal é, inversamente, reflexo de uma acessibilidade deficiente (expressa na persistência de uma rede viária ligada ainda ao povoamento rural metropolitano do início do século e na ausência de eixos pesados de transporte regional).

A ocupação predominantemente residencial serve uma população de menores recursos, cativa do transporte público rodoviário.

Pode dizer-se, como conclusão que um dos aspectos importantes da formação do tecido urbano no município é o de se estruturar com base em infraestruturas regionais pré-existentes que acabaram por ser progressivamente absorvidas pela expansão suburbana na Amadora e a montante nos concelhos de Sintra e Loures e que têm vindo a sofrer uma progressiva degradação do seu nível de serviço.

Ao longo deste século, e com excepção da Radial da Buraca, executada já nos anos 70, não foram criados nem a nível regional no sector, nem a nível interno do Concelho, elementos estruturantes específicos do tecido suburbano, daí resultando, como se verá adiante, uma deficiente organização e articulação interna e, das áreas urbanizadas da Amadora com Lisboa e com as áreas envolventes.

A ocupação actual reflecte as três formas complementares de formação do tecido urbano:

- . expansão progressiva de núcleos habitacionais pré-existentes em especial os ligados às estações de caminho de ferro;

- . implantação dispersa de novos núcleos habitacionais, industriais e de serviços;
- . preenchimento de terrenos rústicos intersticiais com novas urbanizações.

O resultado é um tecido heterogêneo resultante de intervenções projectadas e/ou espontâneas, correspondendo não só a conceitos diferentes de cidade mas também a formas de produção muito diferenciadas.

ASPECTOS DETERMINANTES DO PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA

A propriedade fundiária, a sua estrutura e os interesses a ela ligados tem constituído, simultâneamente, o mecanismo de dinamização da expansão urbana e da sua contenção.

De facto, a dinâmica de transformação dos solos rústicos em urbanos tem assentado, fundamentalmente, na iniciativa dos proprietários dos terrenos e nos mecanismos do mercado imobiliário.

A propriedade do solo tem marcado a morfologia urbana e o ritmo de crescimento do Município condicionando a abertura das frentes de urbanização, de que é exemplo a área da Falagueira que dispõe de plano aprovado desde 1974, até agora não concretizado.

Os planos de urbanização de iniciativa pública tendem a acompanhar a dinâmica dos promotores privados mais do que orientarem e enquadrarem o crescimento urbano.

Contrariando este processo dominante, a Administração Pública in-

terveio de uma forma directa, através do FFH, na área do Zambujal onde executou apenas parcialmente, o programa habitacional previsto inicialmente.

Não tem existido da parte da Administração Pública capacidade de intervir directamente na produção e construção do espaço urbano.

BARREIRAS E ELEMENTOS CONDICIONADORES DA EXPANSÃO URBANA

O crescimento da área urbana tem encontrado barreiras que condicionam fortemente a sua progressão e organização e que, ainda hoje, se mantêm constituindo elementos importantes a ter em conta no planeamento:

a) **Linha de caminho de ferro** - atravessa o território na direcção Este/Oeste e condiciona fortemente a acessibilidade e a interrelação do tecido urbano.

Desde o início do século têm sido tomadas algumas medidas no sentido de atenuar o impacto desta barreira.

Nos anos 40 é construído pela JAE o viaduto do Alto Maduro e a variante à estrada de Sintra que melhora a ligação Porcalhota-Venteira.

Nos anos 50 é construído o viaduto da Av. Alvares Cabral que liga a Venteira à Mina.

Recentemente, por iniciativa da Câmara Municipal em colaboração com a CP, foi realizado o Projecto de passagem inferior para peões da Estação da Amadora que se encontra em fase de conclusão.

Está ainda prevista a execução duma outra passagem superior, junto ao Parque Central para apoio ao futuro Tribunal.

b) **Radial da Buraca** - construída nos finais dos anos 70 pela JAE (mas já prevista no Plano Aguiar-1967) melhora as ligações no sector Lisboa-Sintra com acessos à Damaia, Buraca e Alfragide mas,

provoca mais um importante corte no território (paralelo ao caminho de ferro), o qual vem dificultar as ligações Norte-Sul do tecido urbano.

c) **Vale de Carenque e Aqueduto** - este Vale ao longo do qual corre a céu aberto um troço do Aqueduto das Águas Livres, constitui uma forte barreira natural, no sentido Este-Oeste que foi utilizada para delimitação do território municipal.

Tem condicionado a expansão urbana para Poente.

d) **Zona Militar da Amadora** - iniciada a ocupação no princípio do século com a instalação do Grupo de Esquadrilhas "República", consolidou-se posteriormente com a construção de edificios militares e instalação do Regimento de Engenhos. Posteriormente a área militar foi ampliada no sentido de Queluz e actualmente é ocupada com a Academia Militar e Regimento de Comandos.

Constitui uma "bolsa" que condiciona a estrutura urbana numa vasto sector.

e) **Estação Nacional de Selecção e Reprodução Animal (ENSRA)** - instalada junto à Venda Nova nos anos 40, é idênticamente também uma "bolsa" que condiciona a estrutura urbana.

4.3 REDE DE EQUIPAMENTOS

O processo de urbanização do território a que corresponde hoje o Município da Amadora deu origem a um tecido urbano com déficits significativos em equipamentos colectivos e espaços verdes públicos tratados, situação que a autarquia tem atenuado nos últimos anos.

EQUIPAMENTOS DE ENSINO

A evolução global da população em idade escolarizável na década de 80, intimamente associada à evolução demográfica verificada no Município da Amadora apresenta as seguintes tendências:

- Diminuição gradual dos valores de entrada no 1º ciclo do Ensino Básico, que se prolongará no 2º ciclo.
- Subida inicial dos valores de entrada no 3º ciclo (antigo secundário unificado), em virtude da efectivação da escolaridade obrigatória de 6 para 9 anos, ocorrendo posteriormente uma certa diminuição até se verificarem valores próximos dos actuais.
- Acréscimo significativo da população escolar inscrita no Ensino Secundário que atingirá os valores mais elevados no final da década de 90, altura que se verificará a queda da população no escalão etário correspondente.

Relativamente ao equipamento escolar básico 1º ciclo em termos globais a política desenvolvida pelo município, apontando para uma progressiva redução do déficit de salas verificado em 1981, a par da situação de decréscimo populacional verificado no escalão 6-9 anos tem conduzido a uma aproximação entre os níveis da oferta e procura.

Esta situação de decréscimo populacional poderá permitir uma evolução positiva do nível de serviço prestado que se poderá traduzir na:

- possibilidade crescente da oferta de regime normal no 1º ciclo do Ensino Básico e a aproximação nos restantes ciclos dos valores médios alunos/turma recomendáveis pelo Ministério da Educação;
- melhoria das estruturas de apoio (refeitório, cantina) e instalação de equipamento desportivo;
- funcionamento de actividades complementares - Pré-Primária e ATL.'s enquadradas no equipamento escolar.

EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA SOCIAL

. A taxa de cobertura do equipamento de infância de iniciativa pública existente no concelho (creche e jardins de infância), situa-se dentro dos limites apontados pelas Normas de Programação que apontam para uma cobertura entre os 10 e 30%.

De facto, o conjunto de equipamentos de infância - 17 Centros de Infância - 6 da CMA, 11 IPSS e 5 salas de pré-primária da rede pública - permite uma taxa de cobertura global de 13%; contudo, a espacialização da informação ao nível da freguesia mostra que não está garantido o nível mínimo de serviço na Mina, Damaia e Venteira.

A taxa de cobertura assegurada pelos Centros de Actividades de Tempos Livres (ATL.'s) é da ordem dos 10%, significando que apenas 10% das crianças de idade compreendida entre os 6 e os 12 anos poderão beneficiar de acompanhamento na ocupação dos seus tempos livres.

. O equipamento de idosos existente é insuficiente para satisfazer a população em idade igual ou superior a 65 anos, sendo a **valência** lar para a 3ª idade aquela onde se verifica maior insuficiência.

A oferta de centros de dia (7) que a autarquia tem privilegiado deve ser complementada com um serviço integrado de apoio domiciliário que, envolvendo vários agentes, poderá atenuar a insuficiência referida.

EQUIPAMENTO DESPORTIVO

O equipamento desportivo de base (campos de grandes e pequenos jogos, pistas de atletismo, pavilhões, piscinas cobertas e descobertas) existente no município apresenta grandes insuficiências face aos actuais quantitativos populacionais.

A oferta municipal ao nível dos equipamentos desportivos até agora definida tem privilegiado a construção de campos de pequenos jogos na proximidade imediata dos equipamentos escolares para minimizar a deficiência em espaços desportivos destas unidades, a construção de tanques de aprendizagem e a constituição de parques urbanos como forma de colmatar os déficits em equipamentos desportivos em áreas de forte ocupação urbana.

Como principais situações deficitárias a merecerem atenção neste domínio destacam-se a inexistência de pavilhão polidesportivo e Piscina Olímpica e de suficientes zonas de recreio e lazer com equipamento integrado (zonas destinadas a desporto livre: cestos de basquete, rede de vólei, circuito de bicicleta, etc. e zonas marcadamente verdes com equipamento de nível superior).

Apesar de continuarem a existir as situações referidas (cuja redução só será possível a longo prazo), é visível uma subutilização do equipamento existente, o que recomenda a necessidade de reequacionar o modelo de gestão.

EQUIPAMENTOS DE CULTURA E RECREIO

A oferta do Município em matéria de espaços culturais tem evoluído favoravelmente, o que constitui uma condição básica para a melhoria do padrão dos serviços culturais no Município e a atenuação da dependência face aos consumos culturais e lúdicos.

Verificou-se nos últimos anos a instalação por iniciativa autárquica de um número considerável de bibliotecas (9), do surgimento de museus (2) e galerias de arte (2) e aquisição de espaços com vocações múltiplas (cinema, teatro, conferências, exposições) enquanto se assiste à redução do dinamismo do movimento associativo.

Uma das questões fulcrais neste domínio prende-se com a programação dos investimentos de reabilitação que são essenciais para sua plena exploração.

EQUIPAMENTO DE SAÚDE

O equipamento de saúde existente no Concelho integra as seguintes tipologias: Centro de Saúde (Venteira, Reboleira e Venda Nova), extensões de Centros de Saúde (Buraca, Damaia e Brandoa), Serviço de Atendimento Permanente (SAP) a funcionar após as 20 horas na Venda Nova e a curto prazo, o Hospital Distrital Amadora/Sintra.

Como principal carência destaca-se a necessidade de um centro de Saúde na freguesia da Mina tendo em conta a população já instalada em Casal de S. Brás e as perspectivas de expansão urbana da Zona Norte do Concelho.

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

5. SISTEMA DE TRANSPORTES

A - SITUAÇÃO ACTUAL

5.1 REDE VIÁRIA

5.2 INFRAESTRUTURAS E SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

5.3 REDE E SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO

5.4 ACESSIBILIDADE

B - SITUAÇÃO FUTURA PERSPECTIVAS DE EVOLUÇÃO DO SISTEMA

5. SISTEMA DE TRANSPORTES

A SITUAÇÃO ACTUAL

É através do território concelhio que passam os principais eixos de transporte do Sector III - corredor de Sintra.

As deslocações que se operam na Região são sobretudo do tipo radial e de carácter pendular tendo Lisboa como ponto de convergência dos vários eixos de transporte e local de origem/destino da maioria das deslocações.

A Amadora é em si um importante gerador de viagens para Lisboa e, o seu espaço urbano, ao absorver as várias componentes da rede de acessos do corredor a Lisboa - eixos ferroviário, de transporte pú-

blico rodoviário, de transporte individual - constitui um importante suporte físico de viagens geradas fora dos limites do Município com destino à capital.

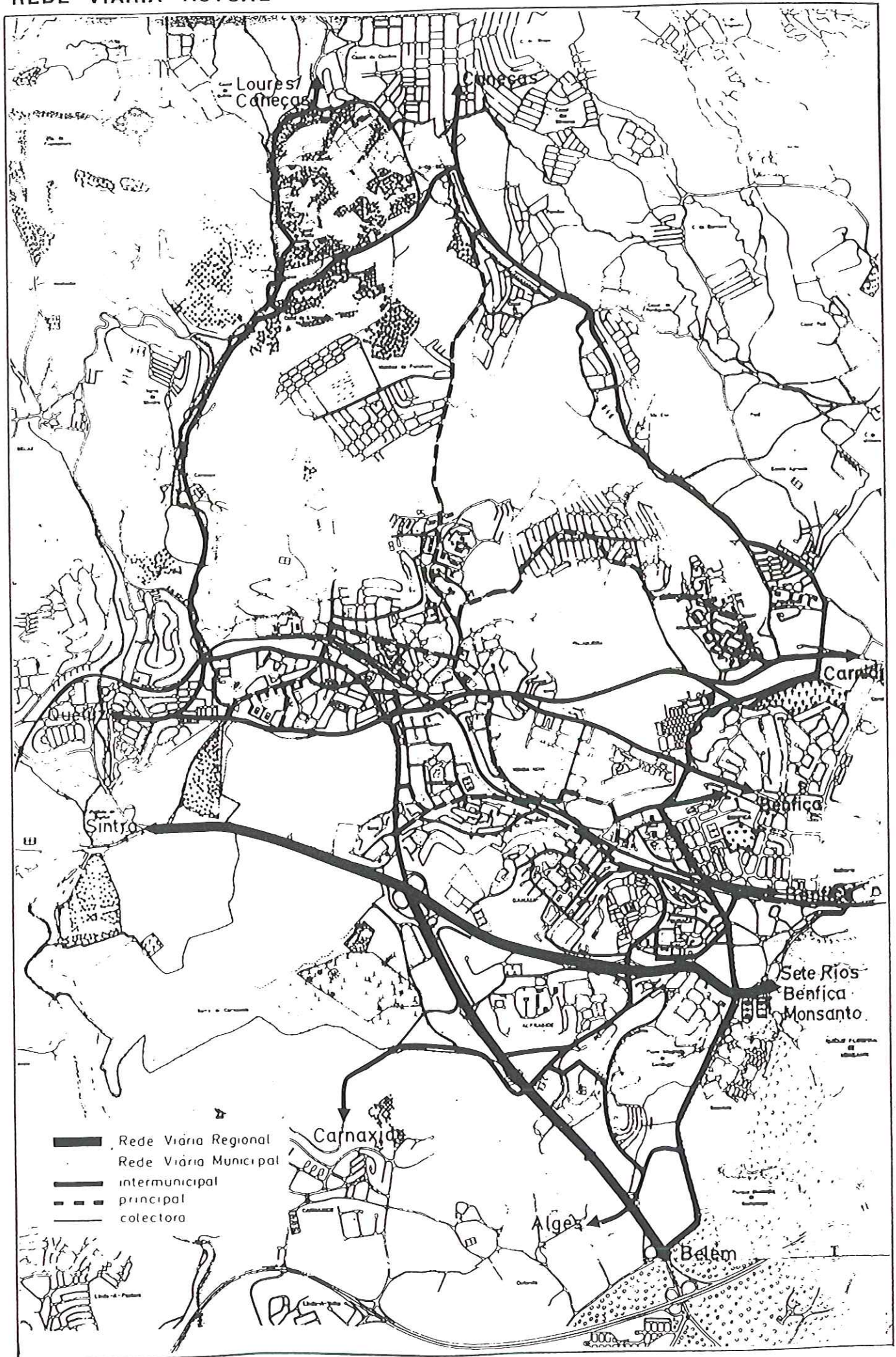
Esta situação tem reflexos significativos no funcionamento actual da rede urbana municipal. Note-se que, o peso da componente do tráfego de passagem (TI, TP) tem-se vindo a acentuar com o desenvolvimento e expansão urbana do Município de Sintra e com a persistência do carácter predominantemente radial, das redes de infraestruturas viárias e de transportes públicos.

5.1 REDE VIÁRIA

A rede primária estruturante da Amadora representada na planta inclui:

- a. Vias (regionais) que se constituem como eixos de transporte fundamentais assegurando as ligações regionais do sector;
- b. Vias (principais) que promovem ligações entre o Município e a sub-região envolvente, nas quais se incluem quer as restantes Estradas Nacionais, quer as vias urbanas que constituem eixos principais de entrada/saída do território concelhio;
- c. Vias urbanas que asseguram no interior do território municipal, as principais ligações entre os diversos bairros/zonas.

REDE VIÁRIA ACTUAL



Na sua maioria, o conjunto de vias referido em b., para além de assegurar ligações internas estruturantes entre grandes áreas urbanas do Município e destas para o exterior, é utilizado por um importante tráfego de passagem com origem/destino nos Municípios envolventes.

EVOLUÇÃO RECENTE DA REDE NACIONAL

O sistema viário constituído pelo conjunto de ligações regionais e sub-regionais (a e b) foi mantido praticamente inalterável nas últimas décadas.

Concretamente, na rede nacional a única evolução recente consistiu:

- . Na realização da Radial da Buraca, com o Nó da Buraca e a inserção na 2ª circular, por realizar.
- . Na beneficiação da EN 117 (alargamento), ficando por resolver conflitos no acesso a Queluz (nó do Palácio) e os problemas de segurança rodoviária em todo o troço que margina a área de concentração industrial e de serviços ainda por completar, o nó dos 4 caminhos.

Para além destas duas vias (regionais) todas as outras estradas nacionais (arteriais) têm péssimas condições de traçado, perfil, ocupação marginal e estado de conservação. Antigas vias rurais constituem hoje vias de carácter urbano e suburbano que se podem considerar completamente desajustadas da função de ligação subregional que exercem.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA REDE PRIMÁRIA - ADEQUAÇÃO FUNCIONAL.

Toda a rede primária estruturante tem graves deficiências.

O sistema viário de nível regional, claramente insuficiente é constituído apenas por duas vias que se articulam de forma incorrecta com as vias de nível inferior que constituem o sistema arterial.

Por seu lado, a maioria das vias que integram este último sistema têm características técnicas (perfis, traçado) não aceitáveis a este nível e importantes limitações na articulação com os sistemas de nível inferior (rede colectora e de acesso local) e de inserção urbana - que condicionam ou, impedem o seu correcto ordenamento.

Como consequência, a maioria das vias que actualmente constituem o sistema arterial têm apenas características que lhes permitem um ordenamento como vias colectoras/distribuidoras.

Isto significa que para a estruturação de uma rede arterial eficaz haverá que perspectivar a abertura de novas vias e/ou em alternativa a melhoria do nível de serviço das vias existentes.

ESTRUTURA VIÁRIA

Da análise da estrutura da rede viária principal decorre que, para o tráfego gerado em toda a faixa urbana central do Município e a norte da linha férrea, bem como para o tráfego proveniente dos núcleos urbanos do Município de Sintra N/NW, não existem praticamente alternativas de acesso a Lisboa independentes de troços da Elias Garcia.

Este eixo, até há pouco tempo uma Estrada Nacional, é hoje uma via urbana totalmente inserida na área central da Amadora (principal zona de concentração do comércio e serviços do Município).

Para o tráfego proveniente das áreas de expansão Norte, a passagem no interior do Bairro da Brandoa e Alforneiros, tem vindo a constituir um itinerário de desvio à passagem no cruzamento do Bairro do Bosque (inserção da Estrada da Falagueira na Elias Garcia). As vias que constituem este eixo alternativo são desajustadas da função de ligação arterial.

Verifica-se pois em toda a Zona a Norte do C.F. a ausência de um eixo fundamental que exerça uma função complementar da Elias Garcia no acesso a Lisboa (corredor de Benfica/Estrada da Luz).

Paralelamente, salienta-se que as deslocações com origem naquelas áreas cujo destino é a área ocidental da cidade de Lisboa (Belém, Alcântara) e/ou as áreas urbanas do Município a Sul da via férrea, dependem obrigatoriamente do atravessamento da área central.

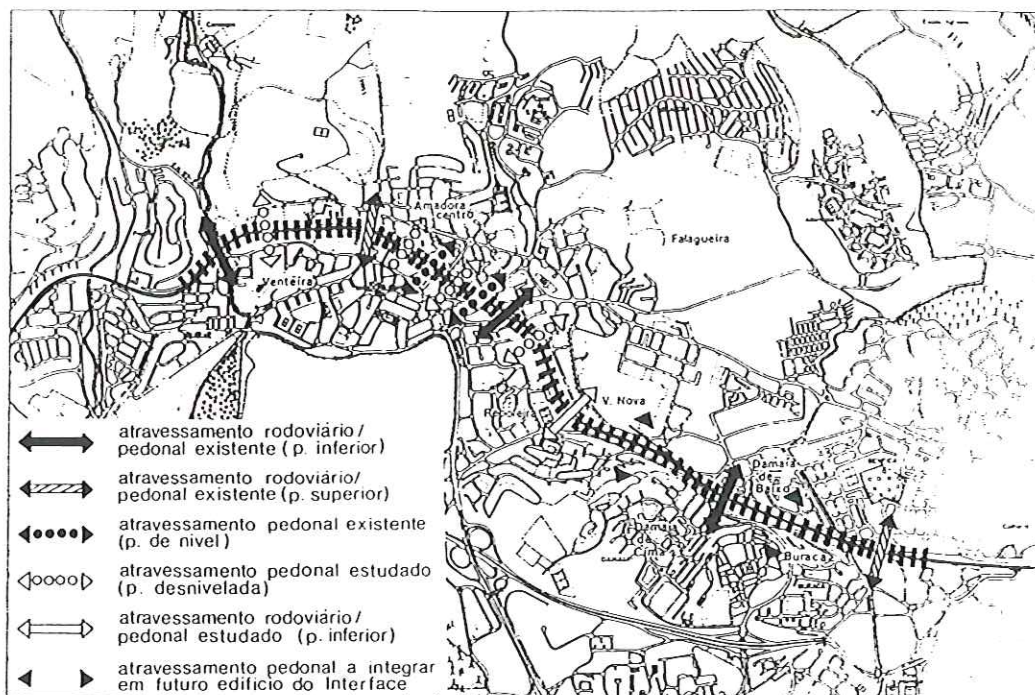
Não há assim nenhuma ligação transversal Norte-Sul, estruturante, alternativa à passagem pelo Centro.

Por outro lado, e para o tráfego a Sul da linha férrea - deslocações com origem/destino nas áreas urbanas da Reboleira, Damaia, Alfragide, Buraca - a estrutura viária oferece ligações alternativas de penetração em Lisboa ainda que através de uma rede desarticulada, hierarquicamente irregular e com pontos importantes de estrangulamento e congestão viária no interior do Município e na ligação à rede de Lisboa.

5.2 INFRAESTRUTURAS E SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A LINHA DE SINTRA - INSERÇÃO NA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO

A linha férrea atravessa a faixa central do Município e constitui uma importante barreira física que põe em risco nalguns dos seus pontos a segurança da população residente e dificulta a circulação viária e pedonal na área urbana.



A transposição desta barreira pelo tráfego automóvel faz-se através de 5 passagens desniveladas.

As ligações pedonais fazem-se nestes pontos e através de passagens exclusivamente pedonais, todas de nível (no centro e na Venda Nova) sem medidas de protecção suficientes.

Actualmente está em conclusão a construção de uma passagem inferior de peões na área central (Estação da Amadora).

Atendendo às fortes relações de dependência urbana que se estabelecem entre as duas margens desta linha, praticamente ao longo de todo o seu traçado no Município, o número e as condições destes atravessamentos são evidentemente críticos.

Numa área urbana com a densidade populacional da Amadora e com um desenvolvimento urbanístico forte a Nascente e a Poente da via férrea, é absolutamente indispensável prever-se frequentes pontos de atravessamento, obrigatoriamente desnivelados.

Favorecer a transposição rodoviária e/ou pedonal da via e atenuar o mais possível, a barreira que esta infraestrutura (hoje completamente absorvida pelo tecido urbano consolidado), constitui, é uma necessidade fundamental para uma correcta estruturação urbana do território.

O SERVIÇO DE TRANSPORTES

A linha de caminho de ferro de Sintra, cuja entrada em funcionamento data de 1887, foi catalizadora do desenvolvimento da ocupação espacial do eixo Sintra-Lisboa.

O desenvolvimento urbanístico da Amadora, a partir de 1950, a concentração de emprego no Centro de Lisboa e a enorme acessibilidade deste a partir do Município, determinaram uma crescente pressão da procura.

As condições de exploração foram-se alterando e a Linha de Sintra deixou progressivamente de ser um eixo regional de transporte para

se transformar, pelo menos parcialmente, em transporte urbano, passando a existir um serviço de tipo "Metro" com utilização de material e infraestrutura adequada a outro tipo de exploração.

No diagnóstico que a CP-Gabinete do Nó Ferroviário, faz sobre a Linha de Sintra (vidé "Plano de Intervenção Ferroviária na Linha de Sintra-Acções no Município da Amadora - Memorando de Julho de 88) a situação desta linha no que se refere à relação oferta/procura é caracterizada como de rotura.

Para o Nó, são vários os pontos críticos, a nível dos meios de produção que impedem a melhoria do serviço na linha de Sintra, reconhecendo que, apenas com uma profunda intervenção correctora, será possível melhorar a capacidade do transporte neste eixo.

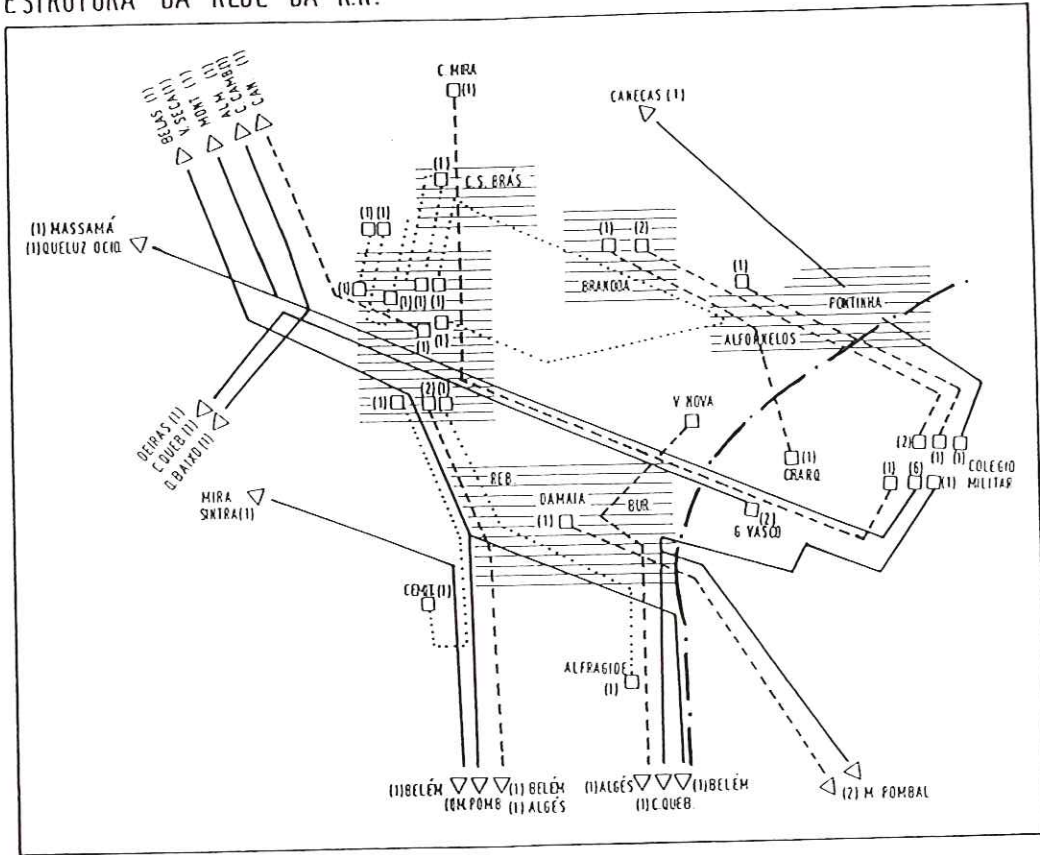
A indispensável adequação oferta/procura ultrapassa, no entanto as condições de funcionamento da Linha de Sintra pressupondo também a exploração complementar da Linha de Cintura e a consequente diversificação de destinos na capital.

5.3 REDE E SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO

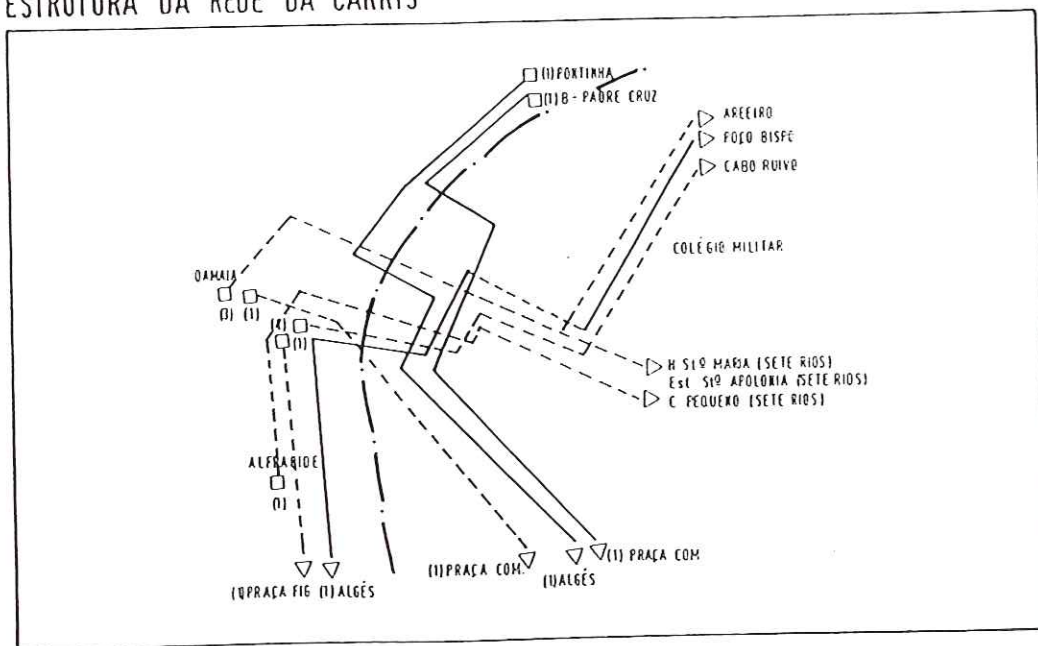
A rede de transportes públicos rodoviários que serve o Município é constituída por 41 carreiras (30 da RN e 11 da Carris).

Das carreiras existentes 13 são carreiras de atravessamento do Município, 16 têm apenas um terminal de origem e/ou destino no Concelho. Das restantes, 5 são carreiras adjacentes, ou seja carreiras com parte do itinerário coincidente com os limites administrativos do Concelho.

ESTRUTURA DA REDE DA R.N.



ESTRUTURA DA REDE DA CARRIS



Como se verifica, globalmente a Amadora é servida por uma importante rede de Transportes Públicos rodoviários que assegura:

- . ligações municipais i.é entre as diferentes áreas urbanas no interior do Município;
- . ligações entre o Município e os municípios envolventes;
- . ligações supra-municipais i.é das áreas urbanas da sub-região envolvente aos municípios de Lisboa e Oeiras - Algés, C. Quebrada e Oeiras (vila).

No conjunto da rede, o destino Lisboa assume uma importância fulcral.

Nestas ligações a Lisboa é dominante a importância do corredor Benfica-Luz deslocações de rebatimento sobre as estações do metropolitano e deslocações com origem e/ou destino na área urbana de Benfica (geração/atracção local importantes).

Na estrutura da rede distinguem-se dois ramos principais, divergentes a partir do centro da Amadora (nó do Quartel).

- . Um primeiro ramo que atravessa a área central do Município e assegura a ligação a Lisboa-Benfica (Grão Vasco, com 9 carreiras e 550 circulações/dia nos dois sentidos, cuja oferta é completada por uma carreira de rebatimento proveniente da Zona Norte com 9 circulações/dia.
- . Um segundo ramo que tem um desenvolvimento comum com o anterior na área central do Município e que posteriormente diverge para Sul, com 7 carreiras e 440 circulações/dia nos dois sentidos.

Esta oferta é completada a partir da Damaia e Buraca por 3 carreiras com 305 circulações/dia e 3 sub-ramos importantes:

- . o primeiro constituído por carreiras (4) com origem/destino na Brandoa e Alfoanelos (com 356 circulações dia nos dois sentidos.
- . o segundo constituído por carreiras (6) que servem toda a faixa urbana limítrofe do Município, com 356 circulações dia nos dois sentidos.

Completa a rede descrita o conjunto de carreiras urbanas (5) com 187 circulações/dia

ESTRUTURA DAS LIGAÇÕES

A lógica de organização desta rede obedece visivelmente a uma exigência fundamental de penetração em Lisboa característica de uma área periférica funcionalmente dependente do núcleo urbano principal.

O peso da componente das deslocações casa-emprego com destino à capital e as características do sistema de infraestruturas de transporte - rede viária, linha férrea e respectivos pontos de acesso no Município explicam uma organização radial convergente para Lisboa e/ou para as estações ferroviárias.

Toda a organização da rede e serviço é predominantemente marcada por uma função complementar do transporte ferroviário e simultaneamente pela oferta de um serviço alternativo - ligações de rebatimento sobre as estações do Metro e ligações a outras áreas da cidade de Lisboa não servidas pelas redes pesadas (em particular à sua zona ocidental).

Em síntese é possível observar que:

- . as ligações exclusivamente urbanas (com origem/destino no território Municipal) são em termos relativos reduzidas quer em número de carreiras quer em número de circulações.
- . as deslocações entre as diferentes áreas (bairros) da Amadora, são ainda subordinadas a carreiras cujos terminais e itinerários são marcados pelo acesso a Lisboa.
- . as deslocações com uma extensão significativa entre as áreas a Norte e a Sul do C.F. processam-se obrigatoriamente em duas carreiras. Não há praticamente ligações transversais sem transbordo a não ser na faixa urbana limítrofe do Município.

5.4 ACESSIBILIDADE

No sector III e a nível regional a Amadora detém uma situação privilegiada de acessibilidade, atendendo à sua proximidade a Lisboa e ao conjunto de infraestruturas - ferroviárias e rodoviárias e serviço de transportes públicos que a servem.

A acessibilidade das diversas áreas do território entre si e relativamente às áreas envolventes não é, no entanto homogénea. É assim que é possível dividir o Município em várias zonas relativamente autónomas com diferentes condições de acessibilidade ao Centro (área de desenvolvimento urbano tradicional do Município) e a Lisboa.

A figura seguinte apresenta essa subdivisão procurando também representar aquelas diferentes condições de acessibilidade.



Distinguem-se assim:

- . Com forte acessibilidade a Lisboa assente no T.P. e embora em perda de nível de serviço, toda a faixa longitudinal central.
- . Com forte acessibilidade a Lisboa T.I./T.P., a área a Sul desta faixa (b1 e b2) e, inversamente, com fraca acessibilidade T.I./T.P., praticamente toda a área a norte (c1, c2, d1), com excepção da franja Brandoa-Alfornelos no limite nascente do Concelho.

Por outro lado e relativamente à acessibilidade das diferentes áreas do território da Amadora ao seu centro tradicional, é de referir que:

- . as condições de acessibilidade ao centro são para todo o territó-

rio fora da faixa longitudinal/central (a) de uma maneira geral deficientes.

- . a relativa pobreza da rede viária (escassez e características técnicas) na origem de uma concentração de fluxos gerados - no Concelho (zona poente (c1) e zona planáltica central (c2), no centro e ao longo de toda a faixa longitudinal (a)) e no Concelho de Sintra - não favorecem a acessibilidade aquela área.
- . áreas como Casal da Mira, A-da-Beja, Alfragide, Buraca, Alforne-los, são relativamente autónomas e têm relações preferenciais com centros, fora do território concelhio, como por exemplo, Pontinha-Benfica, o que se explica por ausência e/ou congestionamento dos acessos ao centro da Amadora, hoje existentes ou ainda pela sua maior proximidade física a Lisboa.

B - SITUAÇÃO FUTURA - PERSPECTIVAS DE EVOLUÇÃO DO SISTEMA

A prevista evolução do sistema de transportes regional irá influenciar decisivamente o funcionamento e desenvolvimento da rede urbana do território.

Isto porque, com a concretização dos projectos existentes, a Amadora verá aumentar a atractividade de grande parte das suas áreas urbanas e todo o sistema de deslocações a nível sub-regional será profundamente alterado.

O conjunto de realizações programadas nas várias componentes do sistema de infraestruturas e transportes, é o seguinte:

- . REDE VIÁRIA
 - . 5 eixos estruturantes que atravessam o território concelhio
 - Radial de Sintra (IC19) - beneficiação da EN117
 - CRIL (IC17) - nova realização
 - CREL (IC18) - nova realização
 - Radial da Pontinha(IC16) - nova realização

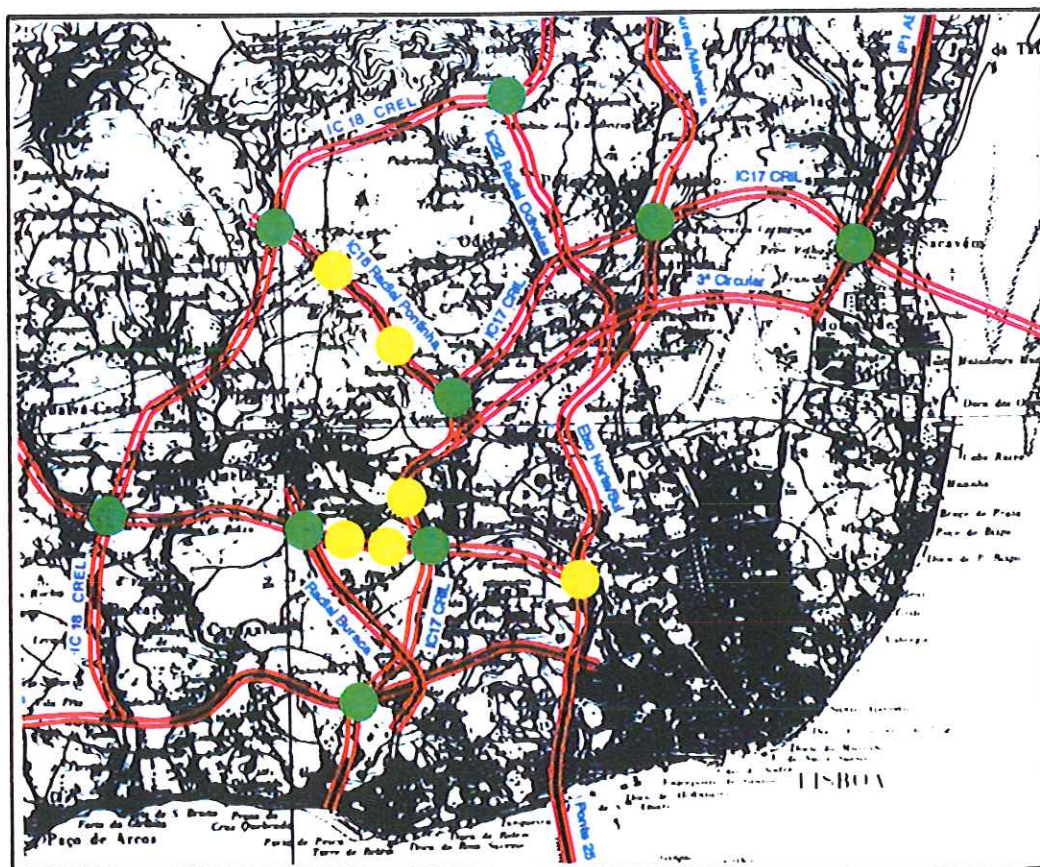
- . REDE E SERVIÇO FERROVIÁRIOS
 - . Quadruplicação da via férrea entre Cruz da Pedra e Benfica até à Amadora e Cacém.
 - . Activação e entrada em funcionamento da linha de cintura e exploração conjugada com a linha de Sintra.
 - . Remodelação/criação de Interfaces no território
 - Amadora reordenamento
 - Damaia novo
 - Reboleira novo

- . REDE E SERVIÇO DE TRANSPORTES PÚBLICO
 - . Reformulação de carreiras e itinerários com a entrada em funcionamento do novo serviço ferroviário e Interfaces.

REDE VIÁRIA

A realização das 3 novas vias, CRIL, CREL e Radial da Pontinha, obedece a critérios e normas de Projectos características de Auto-Estradas/vias rápidas, o que tem várias consequências, designadamente:

- . irão constituir enormes barreiras físicas com um número restrito de nós de acesso ao sistema viário arterial;
- . terão exigências técnicas traduzíveis em fortes limitações de traçado (inclinação de traneis, raios de curvatura, etc) que dificultarão a sua adaptação aos terrenos.

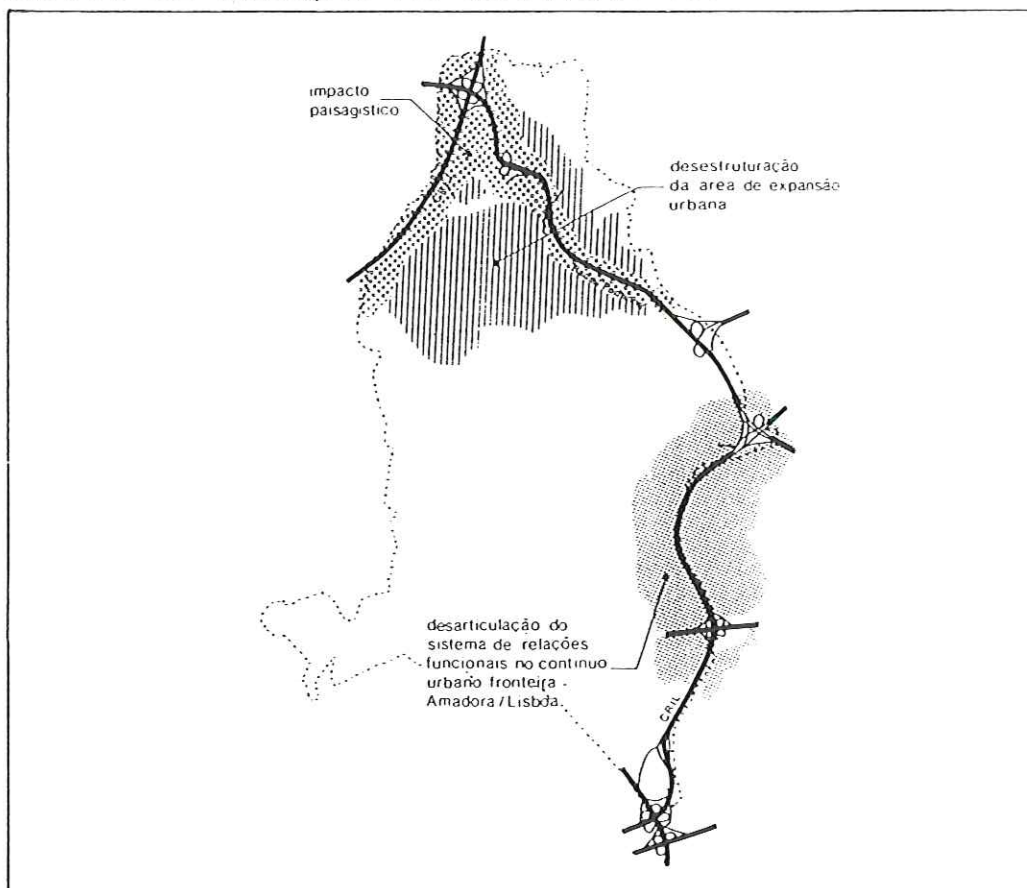


ACESSOS RODOVIÁRIOS A LISBOA

Estas características são pouco compatíveis com os espaços e/ou áreas onde se inserem, envolvendo a sua execução riscos importantes de inserção urbana.

Na perspectiva de funcionamento do sistema de transportes e sistema urbano, a orientação destes estudos e as suas opções fundamentais têm vindo a ser discutidas com a JAE, que se tem mostrado sensível à consideração de propostas desenvolvidas pela CMA.

RISCOS DE INSERÇÃO NO TERRITÓRIO MUNICIPAL



Os problemas em avaliação ou a avaliar são em síntese:

- . CREL. - Atravessamento de uma zona de grande riqueza paisagística e cultural, tornando impreterível a realização de um aprofundado estudo de impactos neste domínio e a adopção de soluções exigentes de enquadramento paisagístico.

- . RADIAL DA PONTINHA - Constituindo o traçado da via um importante "corte" na Zona Norte do Concelho, a preocupação principal é garantir a sua ligação às áreas urbanas existentes - Moinhos da Funcheira e A-da-Beja e às novas áreas de expansão previstas no PDM para esta Zona Norte do território.

- . CRIL - A articulação entre os objectivos de reestruturação urbana preconizada pelo PDM e as opções referentes a:
 - . entradas e saídas no sistema
 - . restabelecimentos permitidos;
 - . traçado e inserção urbana em particular no troço Buraca-Portas de Benfica;

- Os problemas de realojamento envolvendo cerca de 1426 famílias.

REDE E SERVIÇO FERROVIÁRIO DE TRANSPORTES

A activação da linha de Cintura é uma acção com profundas consequências para o sistema de transportes Municipal, na medida em que permitirá que a distribuição de tráfego pela cidade de Lisboa se faça sem passagem obrigatória pelo Centro (Baixa).

Os interfaces que esta linha terá com o metropolitano nos principais eixos estruturantes da cidade - Sete Rios, Entre Campos e Areiro - permitirão oferecer à população da Amadora um acesso muito mais directo às novas expansões do centro urbano de Lisboa.

Dentro do território concelhio, é alterado o número e localização dos pontos de acesso e entrada no sistema - Interfaces.

Assim, mantém-se o Interface principal - Estação da Amadora e são criados 2 novos Interfaces, na Reboleira (substituindo o antigo apeadeiro que nunca chegou a ser activado) e na Damaia (substituindo as actuais estações da Damaia e St^a Cruz de Benfica).

Todos aqueles Interfaces estão inseridos em áreas com fortes condicionamentos - tecidos urbanos consolidados, com usos intensos, terrenos com fortes limitações topográficas e, sistemas viários com pouca elasticidade (adaptação a novas necessidades).

Atendendo pois, à delicadeza dos "sitios" onde se localizam estes Interfaces, a procura de soluções de ordenamento exige uma cuidada reflexão e abordagem técnica.

REDE E SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO

A prevista evolução da rede e serviços ferroviários terá naturalmente consequências sobre o subsistema de transportes públicos rodoviários.

A repartição modal actualmente existente irá modificar-se.

A melhoria das condições de exploração da linha de Sintra, a sua conjugação com a linha de cintura induzirá adaptações do serviço de

transportes rodoviários.

Parece legítimo admitir-se que uma possível reformulação das redes ligeiras se venha a traduzir:

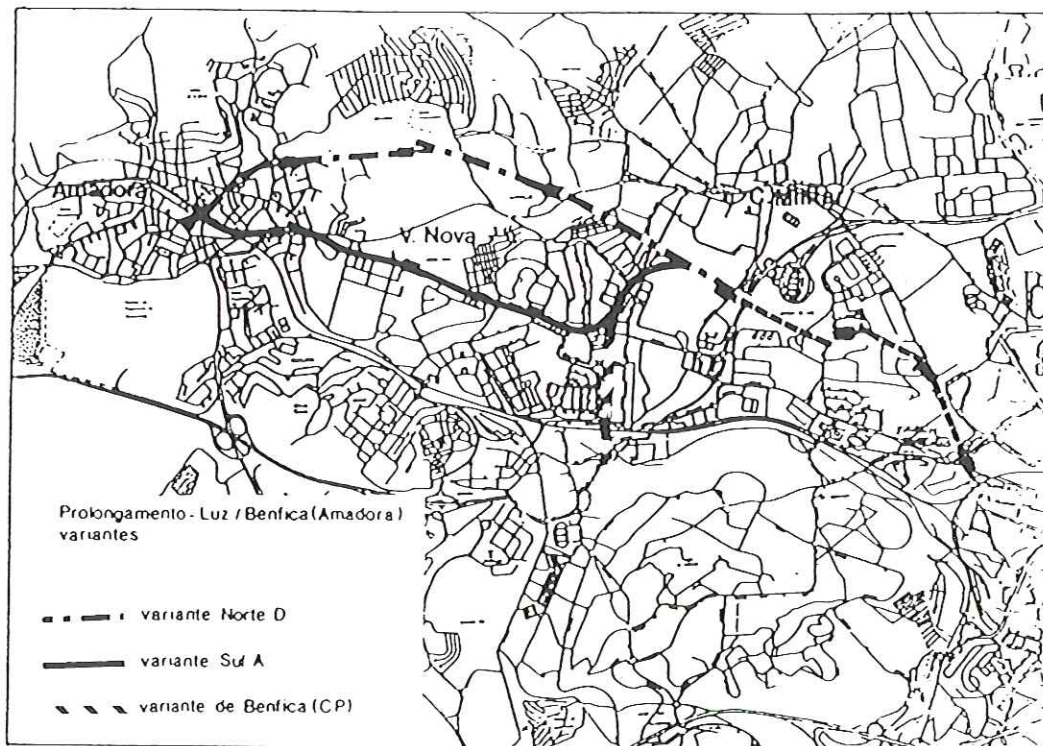
- . Numa diminuição das carreiras suburbanas de longo-curso que atravessam o concelho, passando estas a fazer ligações de rebatimento sobre as estações mais próximas, fora do concelho e/ou nos Interfaces da Amadora.
- . Numa reformulação de itinerários e percursos da maioria das carreiras dentro do concelho no sentido de favorecer a oferta de serviços de rebatimento nas áreas de atracção dos novos interfaces, com o caminho de ferro.

Esta evolução pressuporá uma adaptação também da rede viária concelhia, actualmente fortemente marcada pelo seu carácter radial (penetração em Lisboa).

METROPOLITANO

Nos possíveis cenários de Evolução do Sistema de Transportes pode incluir-se ainda, um novo elemento - o Metropolitano e o seu eventual prolongamento.

De acordo com os planos de expansão do Metro para os próximos 10 anos, não consta qualquer prolongamento da rede à Amadora. Contudo, sabe-se que o Metro estudou já duas alternativas de traçado para um possível prolongamento.



Dificuldades entretanto surgidas com necessidades de espao para a criaao de um parque dissuasor na futura estao da Pontinha, podem conduzir a uma revisao dos planos de expansao e concretamente a admissao de um prolongamento a Falagueira, o que se traduzira num acrescimo significativo de acessibilidade, abrindo novas potencialidades e vocacoes urbanas.

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

6. TENDÊNCIAS DE EVOLUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA

6.1 OCUPAÇÃO URBANA - - SITUAÇÃO ACTUAL

6.2 OCUPAÇÃO URBANA - - TENDÊNCIAS DE TRANSFORMAÇÃO

6. O TECIDO URBANO - TENDÊNCIAS DE EVOLUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA

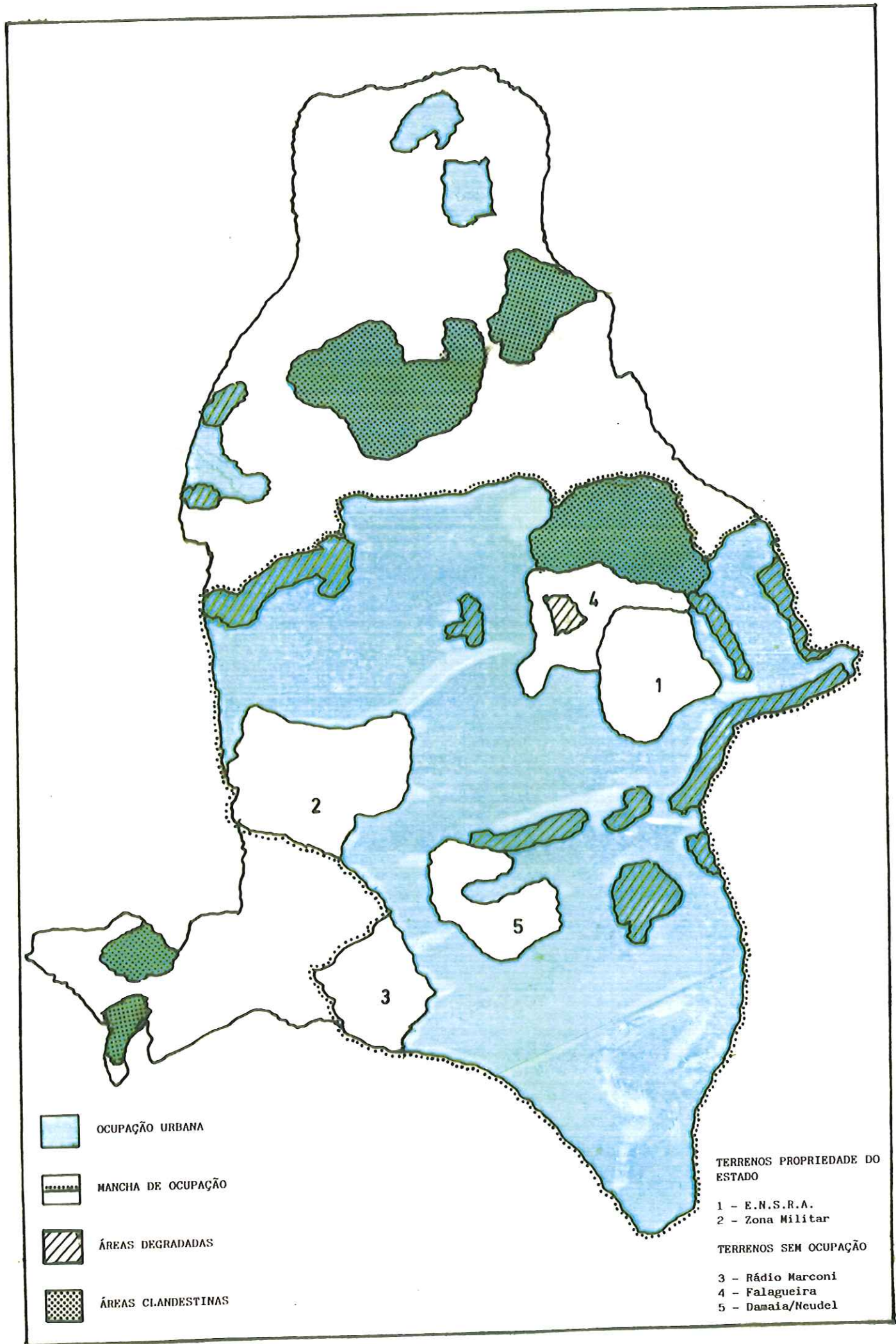
A caracterização do **estádio actual** de desenvolvimento urbanístico e a análise da dinâmica urbana do território permitem esboçar as grandes **tendências de evolução da ocupação**.

6.1 OCUPAÇÃO URBANA - SITUAÇÃO ACTUAL

Destacam-se, sobre a ocupação urbana hoje existente, os seguintes aspectos:

- . A grande mancha de ocupação no essencial interrompida por:
 - . três áreas relativamente importantes, sem ocupação (3, 4 e 5);
 - . duas grandes bolsas de terrenos propriedade do Estado (1 e 2);
 - . pequenas áreas dispersas na sua grande maioria, já com processos de loteamento aprovados.

O completo preenchimento e integração urbana dos espaços ainda



-  OCUPAÇÃO URBANA
-  MANCHA DE OCUPAÇÃO
-  ÁREAS DEGRADADAS
-  ÁREAS CLANDESTINAS

- TERRENOS PROPRIEDADE DO ESTADO
- 1 - E.N.S.R.A.
 - 2 - Zona Militar
- TERRENOS SEM OCUPAÇÃO
- 3 - Rádio Marconi
 - 4 - Falagueira
 - 5 - Damaia/Neudel

existentes é tendencialmente previsível.

Neste quadro, a dimensão de algumas das áreas por preencher e muito em especial a sua aptidão e localização atribuí-lhes naturalmente uma função estruturante.

- As áreas em formação/consolidação particularmente porque abrangem predominantemente grandes bairros de origem clandestina (Brandoa, Moinhos da Funcheira, Casal da Mira) com processos de recuperação e integração urbanas em curso.

São áreas cobertas por Planos e estudos prevendo ainda um número significativo de novas construções e a criação de mais equipamentos.

O ritmo de realização dos respectivos programas estará associado à "confiança" suscitada pelo processo de legalização, dependente da conjugação da iniciativa da Câmara e dos particulares.

- O conjunto relevante de áreas de carácter precário - vários núcleos habitacionais de barracas e construções de alvenaria sem condições de habitabilidade - que pontuam o tecido urbano.

Na sua maioria são zonas sem possibilidade de recuperação e integração urbanas, cuja anulação pressupõe o realojamento de importante população residente praticamente insolvente e só será possível a médio e longo prazos.

6.2 OCUPAÇÃO URBANA - TENDÊNCIAS DE TRANSFORMAÇÃO

Face às três grandes vertentes de actuação dos agentes privados que caracterizam o processo urbanístico mais recente - anos 80 - é possível concluir que:

- A primeira vertente - pressões para urbanização dos últimos pequenos espaços intersticiais - está praticamente esgotada e deixará de ter expressão relevante no futuro.

- A segunda vertente - pressões para o alargamento e extensão da mancha edificada - na origem de áreas (Casal de S. Brás, Borel, Quinta Grande, Vila Chã) começa a estar limitada, já que os terrenos ainda disponíveis (Zona Norte e Serra de Carnaxide) não têm grande aptidão urbana e têm fortes condicionalismos morfológicos e legais de acessibilidade.

As áreas de ocupação urbana existentes nestas duas zonas incluem-se num número relativamente pequeno de grandes propriedades. Do conteúdo urbanístico das propostas (projectos de loteamento) - que os seus proprietários foram apresentando (elevadas densidades, concentração de projectos promocionais na habitação, etc.) inferem-se as suas expectativas de urbanização.

Contudo, esta pressão tem-se mantido latente e só recentemente começou a revelar a verdadeira intenção de passar à fase de construção, situação a que não é alheia:

- . por um lado, a transferência do centro das pressões urbanísticas por esgotamento da oferta de terrenos nas áreas com maior densidade,

- . por outro lado, e no caso da zona norte, as expectativas de maior valorização associadas à melhoria a médio prazo das actuais condições de acessibilidade (Rede estruturante urbana a implementar no âmbito do PDM; CREL e Radial da Pontinha)

- A terceira vertente - pressões para renovação urbana das áreas consolidadas centrais continuará a fazer-se sentir em toda a Área

Central, alastrando a sua incidência e simultaneamente deslocando-se para outras áreas. É aqui que têm importância as pressões urbanísticas que actualmente incidem em toda a área industrial da Venda Nova.

Tal como a zona norte - com a CREL, Radial da Pontinha e rede estruturante urbana - o resto do concelho em particular a faixa urbana central irá beneficiar a médio prazo de realizações que melhorarão consideravelmente a sua acessibilidade interna e regional - CRIL, rede estruturante urbana, modernização ferroviária (rede, ligações e interfaces), remodelação da rede e serviço de transportes públicos rodoviários (rebatimentos sobre as novas estações e/ou estação remodeladas e metropolitano.

À medida que os terrenos livres com maior valor de mercado são cada vez mais escassos, as tentativas de valorização e rendibilização dos terrenos localizados em áreas centrais, urbanisticamente consolidadas e com boa acessibilidade, tenderão a acentuar-se.

Pode hoje referir-se em síntese que:

- . tendencialmente as grandes pressões urbanísticas irão incidir no tecido urbano consolidado - nas áreas de maior centralidade, ou em decadência de uso (centro e áreas adjacentes, zona industrial da Venda Nova) e em zonas de expansão - Zona Norte e Falagueira.
- . o conjunto de realizações de transportes previstas arrastará uma inevitável e generalizada expectativa de valorização fundiária/imobiliária cujos efeitos "preversos" não devem ser iludidos.

II

**CENÁRIOS ALTERNATIVOS DE
DESENVOLVIMENTO PARA O CONCELHO**

CENÁRIOS ALTERNATIVOS DE DESENVOLVIMENTO PARA O CONCELHO

- A. CENÁRIO TENDENCIAL
- B. MODELO DE "REEQUILIBRIO
URBANO DO CONCELHO"

Para identificação dos principais problemas urbanísticos que poderão resultar do crescimento do Concelho e para a formulação de critérios de planeamento, desenvolveram-se duas hipóteses de evolução a partir da situação actual (1992):

- . uma que projecta os processos conduzidos pelos promotores privados e tem em consideração os projectos públicos existentes e as ocupações actuais sem dinâmica para a mudança a curto/médio prazos.

Esta hipótese traduz-se num "Cenário Tendencial do crescimento do Concelho" o qual sofrerá uma influência reduzida da intervenção municipal na condução do processo urbanístico.

- . outra hipótese que assenta numa intervenção activa do município no ordenamento urbanístico com vista a atingir os objectivos estratégicos de desenvolvimento para o concelho.

Esta hipótese concretiza-se no "Modelo de reequilíbrio urbano do Concelho" e tenderá a reorientar a dinâmica dos promotores privados e a dinamizar processos urbanísticos essenciais às mudanças pretendidas.

A - "CENÁRIO TENDENCIAL DE CRESCIMENTO DO CONCELHO"

Tendo em conta o diagnóstico e as tendências de transformação urbana sintetizados anteriormente, o cenário tendencial assentaria no desenvolvimento dos processos instalados e levaria ao agravamento dos pontos críticos anteriormente identificados, ao acentuar das características de dependência em que o Concelho se encontra em relação ao exterior, bem como ao aprofundamento da deficiente qualidade urbanística e do nível de serviço dos equipamentos e infraestruturas urbanas.

Neste quadro, o futuro do Concelho seria marcado pelos seguintes aspectos:

- a) Alargamento a um ritmo mais ou menos rápido da ocupação urbana residencial dos terrenos da Zona Norte, aumentando a pressão para a urbanização/densificação dos terrenos rústicos mais periféricos.
Deste processo resultaria a ocupação de terrenos com baixa aptidão para habitação, a deficiente estruturação urbanística da zona e baixa qualidade do espaço urbano e da construção.
- b) Afectação dos terrenos sem aptidão urbana (terrenos acidentados expostos a norte) a usos desqualificados e/ou ocupadas duma forma descontrolada - (armazéns, oficinas, parques de sucata, habitação precária, estaleiro de construção civil).
- c) Densificação dos terrenos e lotes existentes no tecido consolidado com agravamento da qualidade e das condições de funcionamento do espaço urbano ao nível dos espaços pedonais, estacionamento, circulação automóvel, equipamentos e espaços verdes.
- d) Expansão e densificação das áreas de actividades (indústria,

serviços, comércio) ao longo da EN 117, com ocupação intensiva da Serra de Carnaxide.

- e) Permanência de grandes áreas com ocupações desadequadas aos usos urbanos dominantes - Área Militar, Estação de Selecção e Reprodução Animal.
- f) Degradação progressiva da área industrial da Vena Nova e pressão para reconversão de grandes áreas industriais abandonadas em loteamentos habitacionais.
- g) Permanência e consolidação das áreas de habitação precária.
- h) Execução da CRIL de acordo com o projecto da JAE de que resultaria o agravamento das condições de utilização da rede viária concelhia.
- i) Permanência da rede viária principal incompleta e desarticulada, mantendo rupturas de funcionamento do sistema de transportes.
- j) Construção das novas estações ferroviárias da Amadora, Damaia e Reboleira, sem a resolução da articulação entre os respectivos interfaces com os transportes e a rede viária municipal.

Em termos de funcionamento urbano, o futuro do Concelho caracterizar-se-ia:

- . pela progressiva saturação da rede viária concelhia e agravamento das situações mais críticas ao nível das ligações à rede viária regional e dos acessos a Lisboa;
- . pelo déficit crónico de equipamentos colectivos;
- . pelo agravamento do déficit de espaços verdes e da qualidade do espaço público urbano.

Em termos de gestão urbanística, agravar-se-ia a falta de capacidade municipal para recuperar os déficits já existentes em equipamentos, serviços urbanos e espaços públicos e para investir nas estruturas fundamentais de nível concelhio (rede viária principal, infraestruturas de saneamento, interfaces de transporte, estrutura verde principal e secundária).

B - "MODELO DE REEQUILIBRIO URBANO DO CONCELHO"

Apesar das situações urbanísticas deficientes que afectam actualmente o Concelho, existem condições para a correcção de algumas dessas situações e para projectar um espaço urbano mais equilibrado e qualificado.

A disponibilidade de um conjunto de solos ainda não urbanizados, quer na periferia da área urbana, quer mesmo no seu interior, é um factor fundamental a considerar na alteração do "modelo tendencial" anteriormente descrito.

A renovação urbana do tecido consolidado não é muito forte e poderá ser atempadamente regulamentada, evitando-se a substituição descontrolada de usos e tipologias de edificação.

A reestruturação do tecido urbano, com o objectivo de reequilibrar usos e funções e de proporcionar um melhor funcionamento e fluidez da rede viária, é ainda possível, se utilizadas convenientemente as possibilidades oferecidas:

- . pelos terrenos livres da Falagueira;
- . pela reconversão da zona industrial da Venda Nova;
- . pela possibilidade da criação de eixos viários transversais e de novas ligações a Lisboa.

os terrenos rústicos existentes permitem condicionar e destinar uma vasta área à estrutura verde principal e secundária integrando elementos fundamentais da estrutura bio-física da região com grande interesse cultural e paisagístico, como sejam áreas da Serra de Carnaxide e do Vale de Carenque.

Algumas áreas do tecido urbano consolidado oferecem ainda boas condições para uma requalificação urbana significativa, casos do centro da Amadora, da Avenida Conde Castro Guimarães, do Bairro da Mina ou do Centro da Damaia.

Uma política de incentivos à localização de "áreas de actividades" em diversas zonas do Concelho poderá reduzir desequilíbrios existentes entre as zonas Norte e Sul, os quais podem ser também atenuados com a construção da rede viária principal e com a construção de equipamentos colectivos beneficiando prioritariamente a zona norte do Concelho.

O "modelo de reequilíbrio urbano" permitiria reorientar o desenvolvimento urbano no sentido de:

- a) Conter a expansão urbana habitacional em áreas com aptidão e vocação para este fim.
- b) Defender as áreas a integrar na estrutura verde regional e concelhia.
- c) Redistribuir as "áreas de actividades" no Concelho ao longo da EN 117, na Venda Nova-Falagueira e na Zona Norte (Moinhos da Funcheira e Serra da Mira).
- d) Dar prioridade à estruturação da rede viária principal, às ligações à rede viária de Lisboa e outros concelhos envolventes e projectar os interfaces de transportes, programando a sua execu-

- ção.
- e) Reservar áreas para a instalação de funções de nível supramunicipal que reforcem o papel da Amadora na AMLN.
 - f) Requalificar áreas urbanas no sentido de minimizar as características de subúrbio e tornar o Concelho da Amadora "mais cidade".
 - g) Conter o crescimento demográfico do Concelho no limite dos 250000 habitantes privilegiando a instalação de actividades económicas e a recuperação dos déficits urbanísticos actuais.

C - A INTERVENÇÃO MUNICIPAL

Entre um cenário tendencial negativo, mas que será o futuro real do Concelho se o crescimento urbano for conduzido pelos projectos privados e pelo ritmo actual de realização dos projectos públicos e o modelo de reequilíbrio que propõe um ordenamento urbano desejável, podem perspectivar-se diversas hipóteses intermédias conforme sejam ou não realizáveis acções-chave e projectos estratégicos que não dependem exclusivamente da Câmara Municipal e que envolvam um grande esforço de concertação entre todos os agentes que operam no território.

A reorientação do desenvolvimento urbano do Concelho implica uma forte intervenção municipal através sobretudo de:

- a) implementação de uma administração urbanística activa e apoiada em objectivos, políticas explicitadas e programas de realização;
- b) coordenação das acções urbanísticas de âmbito estatal, municipal

- e privado;
- c) dinamização da iniciativa municipal nas áreas estratégicas, implementando os estudos, planos e programas necessários;
 - d) negociações com os agentes sociais e económicos com vista à realização das operações urbanísticas programadas;
 - e) coordenação estreita do planeamento municipal com a gestão urbanística municipal.

Na discussão dos objectivos do PDM e ao longo do seu processo de elaboração, o Município desenvolveu acções que representam a opção pelo modelo de reequilíbrio urbano e privilegiou processos de negociação com entidades públicas e privadas, nos diversos domínios de actuação municipal.

III

QUADRO DE REFERÊNCIA PARA O PDM

- MODELO DE DESENVOLVIMENTO
- ESTRATÉGIAS DE ACTUAÇÃO

A identificação dos pontos críticos e potencialidades de desenvolvimento do Concelho permitiu delinear o QUADRO DE REFERÊNCIA para as propostas do PDM.

O **MODELO DE DESENVOLVIMENTO** assenta em 3 eixos fundamentais:

- . FORTALECER E DIVERSIFICAR A BASE PRODUTIVA
- . MELHORAR O PADRÃO DE VIDA
- . ATENUAR AS CARÊNCIA HABITACIONAIS

M O D E L O D E D E S E N V O L V I M E N T O

- FORTALECER E DIVERSIFICAR A BASE PRODUTIVA DO CONCELHO
- FAVORECER A CRIAÇÃO DE EMPREGO
- REFORÇAR A COMPETITIVIDADE DO CONCELHO FACE À AML-NORTE CRIANDO CONDIÇÕES DE ATRACÇÃO DE EMPRESAS
- APOIAR A INSTALAÇÃO DE PEQUENAS EMPRESAS COM PROJECTOS INOVADORES
- MELHORAR O PADRÃO DE VIDA NO CONCELHO
- QUALIFICAR URBANISTICAMENTE O TERRITÓRIO
- EQUILIBRAR URBANISTICAMENTE O SISTEMA URBANO
- GARANTIR UM BOM NÍVEL DE EQUIPAMENTOS, DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE APOIO À COMUNIDADE E DE INFRAESTRUTURAS URBANAS
- ATENUAR AS CARÊNCIAS NO DOMÍNIO DA HABITAÇÃO

A operacionalidade deste modelo pressupõe a adopção de um conjunto articulado de **estratégias de actuação** que alterem o funcionamento do sistema urbano, favoreçam o desenvolvimento harmonioso do território e promovam a concertação do interesse público e privado.

ESTRATÉGIAS DE ACTUAÇÃO

DOMÍNIO DO DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO

- . Ordenar e requalificar as áreas de concentração de actividades
- . Garantir a acessibilidade intra-regional e a Lisboa.
- . Criar condições favoráveis à constituição de uma estrutura de serviços pessoais e económicos.
- . Garantir a elevação generalizada da qualidade do espaço urbano

DOMÍNIO DA ACESSIBILIDADE

- . Promover a acessibilidade intra-regional e a Lisboa.
- . Promover a diversificação de fluxos de tráfego, por forma a atenuar o congestionamento viário.
- . Assegurar uma boa articulação entre as diversas áreas (bairros) o Centro da cidade e Centros secundários.
- . Assegurar uma boa conexão entre as diversas áreas (bairros) e os Interfaces de Transporte.

DOMÍNIO URBANÍSTICO

ESPAÇO URBANO

- . Conter o crescimento demográfico.
- . Requalificar o espaço urbano consolidado.
- . Controlar a qualidade das novas ocupações e da renovação urbana.
- . Revitalizar o centro da cidade como centro administrativo e de comércio.

AMBIENTE URBANO

- . Criar uma estrutura verde a inserir na estrutura verde metropolitana.
- . Criar uma rede concelhia de espaços verdes para recreio e lazer.
- . Promover a reabilitação de zonas com usos degradantes.

EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS PÚBLICOS

- . Reservar e/ou promover a reconversão/instalação de equipamentos e serviços públicos de apoio à população (nível local, municipal e supramunicipal).
- . Compatibilizar o ritmo de crescimento urbano e as necessidades em equipamentos, serviços e infraestruturas.

HABITAÇÃO

- . Eliminar progressivamente as áreas de habitação degradada.

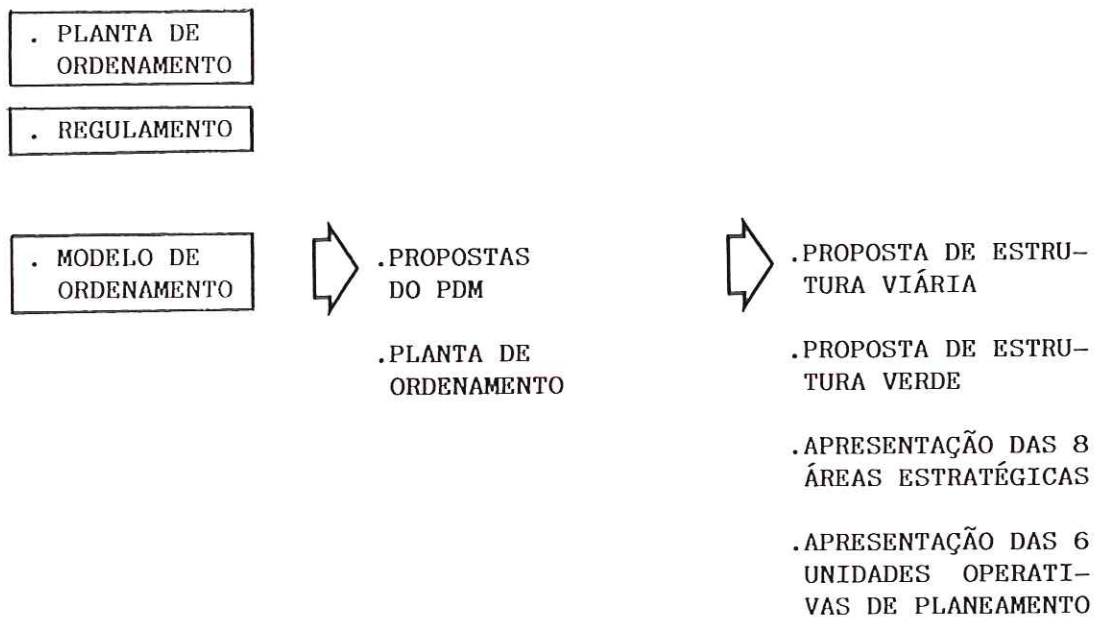
IV

O MODELO DE ORDENAMENTO E
AS PROPOSTAS DO PDM

APRESENTAÇÃO

O modelo de ordenamento para o Concelho da Amadora explicita sob o ponto de vista urbanístico as opções de desenvolvimento estratégico do Município.

Reune o conjunto de orientações que espacialmente dão resposta a aquelas opções e que fundamentam as propostas do PDM consubstanciadas neste capítulo do RELATÓRIO FINAL, e nos seguintes documentos.



A organização e conteúdo deste capítulo descrita no esquema anterior, pressupõe, em primeiro lugar, uma explicitação do MODELO DE ORDENAMENTO e, a seguir, uma apresentação da PLANTA DE ORDENAMENTO, relevando-se os seus aspectos estratégicos e as suas propostas fundamentais, designadamente:

. pelo facto de assegurarem uma melhor articulação entre o Concelho

da Amadora e AML-N e porque constituem um suporte fundamental para o reequilíbrio do sistema urbano - as propostas de estrutura verde e estrutura viária.

. pelo papel estratégico que poderão desempenhar na inversão das tendências actuais de desenvolvimento do concelho e pelas potencialidades que detêm para a construção do novo modelo urbano as intenções e propostas de planeamento para determinadas áreas do território municipal, eleitas como Áreas Estratégicas, ou seja:

- a. Serra de Carnaxide
- b. PIZ
- c. Área Militar
- d. Cova da Moura
- e. Venda Nova
- f. Falagueira
- g. Faixa urbana fronteira com a cidade de Lisboa
- h. Zona Centro
- i. Casal de S. Mamede

MODELO DE ORDENAMENTO

- Assegurar uma função estruturante no eixo Benfica-Queluz, potenciando a função polarizadora da área da Falagueira e do Centro da Amadora.
- Criar novas áreas de localização de indústria e serviços - eixo terciário Venda Nova / Damaia e zonas na serra de Carnaxide contíguas á EN 117.
- Manter o uso da zona industrial da Venda Nova.
- Atribuir à área do concelho que se integra na Serra de Carnaxide e Vale de Carenque um papel na estrutura verde de recreio e lazer da Área Metropolitana de Lisboa, bem como na estrutura de serviços e equipamentos de âmbito municipal.
- Criar novas acessibilidades expandido a rede viária e garantindo a articulação entre os eixos rodoviários regionais e a rede viária municipal.
- Libertar a faixa urbana central do Concelho de tráfego de atravessamento (origem e/ou destino fora da Amadora).
- Promover a articulação funcional das diversas áreas do concelho intervindo no sistema de transportes.
- Anular o efeito-barreira, que o caminho de ferro e a Radial da Buraca representam.
- Planear e controlar a ocupação das áreas não edificadas adequando o ritmo de construção à capacidade de execução das infraestruturas urbanísticas.
- Reservar nas áreas urbanizáveis bolsas vocacionadas para a construção de habitação de custos controlados.
- Adotar políticas de gestão que possibilitem a obtenção de fogos de custos controlados em novas urbanizações.
- Valorizar áreas-chave do Concelho visando a construção de uma imagem urbana qualificada.
- Favorecer a instalação de funções centrais e adoptar medidas nas áreas do estacionamento, e circulação pedonal que confirmem ao centro da Amadora, o estatuto de centro da cidade.
- Favorecer o desenvolvimento de funções centrais de hierarquia superior fomentando nomeadamente a localização de estabelecimentos de ensino médio e/ou superior e de serviços públicos.
- Programar nas áreas do Neudel ENSRA, Casal de S. Mamede, uma estrutura de equipamentos colectivos e de serviços de apoio de nível municipal, para o recreio e lazer dos residentes.
- Fomentar o tratamento dos espaços públicos e adoptar medidas de gestão viária (ordenamento de ruas, praças, passeios, estacionamento) em áreas residenciais consolidadas.
- Controlar a concepção e arranjo de novos espaços públicos em novas áreas urbanas.
- Controlar o desenho urbano das áreas urbanizáveis.
- Potenciar a oferta de solo industrial de pequena e média dimensão.

PLANTA DE ORDENAMENTO

PRINCIPIOS GERAIS

A planta de ordenamento explicita uma estratégia de reorientação do desenvolvimento urbano, no sentido de:

- . Reservar espaços significativos para a implementação da estrutura verde supra-municipal e da estrutura de recreio e lazer de nível municipal.
- . Revitalizar a faixa urbana central, articulando-a quer internamente, quer com a zona norte e com a zona sul do concelho, devolvendo-lhe a acessibilidade que tem vindo a perder.
- . Conter a expansão urbana habitacional em áreas com aptidão e vocação para esse fim.
- . Criar novas centralidades - eixo terciário da Venda Nova- Fala-gueira.
- . Manter a vocação empregadora das zonas industriais tradicionais do Concelho.
- . Perspectivar a futura vocação das áreas actualmente ocupadas pelos comandos e ENSRA, no sentido de uma melhor integração no sistema urbano-equipamento especial e zona de recreio e lazer.
- . Consolidar a "Zona Centro" como o centro cultural e administrativo do Concelho.
- . Articular a rede regional existente e prevista com a rede principal concelhia

PLANTA DE ORDENAMENTO

PROPOSTA DE ESTRUTURA VIÁRIA

A proposta da rede viária (vd. figura) desenvolvida com base nas limitações e disfunções do actual sistema viário concelhio e a partir das potencialidades abertas pelos investimentos em curso na rede viária regional e no sistema ferroviário e do metropolitano, obedeceu aos seguintes grandes objectivos específicos:

- . Assegurar boas conexões dos vários sectores do concelho à rede viária regional
- . Assegurar boas conexões entre os vários sectores do concelho e aos sectores dos concelhos adjacentes envolventes da Amadora.
- . Assegurar boas conexões viárias aos principais equipamentos de transporte localizados no interior do concelho - estações de caminho de ferro da Amadora, Reboleira e Damaia - ou cuja influência se estende ao concelho - estação de metropolitano do Colégio Militar e da Pontinha.

Atingir estes objectivos, exige o desenvolvimento duma rede viária assente numa hierarquização de nós que permita uma adequada separação de tráfegos.

Procurou-se conseguir uma estrutura que se aproximasse do tipo reticulado, de malha fechada e apertada, por forma a: corrigir e completar a actual estrutura do tipo radial, com falta de ligações transversais; garantir uma boa cobertura territorial e níveis de

permeabilidade adequados a um concelho de características urbanas e com uma ocupação de densidade elevada.

Ao nível da rede viária municipal propriamente dita integram-se, na proposta de estrutura de rede, vias já existentes e novas vias a construir a prazo.

Se em relação a estas o problema das características físicas, em particular em termos de perfis transversais a adoptar, não se põe, uma vez que o respectivo projecto de execução deverá decorrer de estudos de tráfego adequados, o mesmo não se passa em relação às vias já existentes, que, em muitos casos, estão sujeitas a limitações derivadas da ocupação marginal que impedem intervenções com vista à adequação das respectivas características físicas às funções a desempenhar e aos volumes de tráfego a canalizar.

É, em particular, o caso da rede viária da zona central do concelho, em que só uma intervenção ao nível do sistema de circulação e da gestão da via pública, permitirá adequar as capacidades viárias e as condições de operação, às funções e volumes de tráfego a canalizar. O mesmo problema se coloca em relação a determinadas secções e malhas viárias da Damaia, Reboleira e Buraca.

HIERARQUIA DA REDE

Consideram-se, tendo em conta a situação actual da rede, as perspectivas de evolução e tendo em conta a vantagem de contribuir para uma expansão harmoniosa e coerente do território e do correspondente sistema de espaços canais, os seguintes tipos de vias, de acordo com as respectivas funções:

- . **vias regionais** que correspondem a vias que asseguram predominantemente **funções de transporte/mobilidade** ligando os vários sectores da Região entre si e à cidade de Lisboa. São essenciais nestas vias a velocidade e a capacidade, constituindo aquilo que se designou de rede arterial. Estas vias devem assegurar as ligações ao exterior do concelho em termos **radiais** (para a cidade de Lisboa e para o resto do sector onde se insere a Amadora), e em termos **circulares**-ligações dos restantes sectores regionais da AML.

- . **vias intermunicipais**, que correspondem às vias que asseguram as **ligações aos concelhos adjacentes**. Na sua base estão, dum modo geral, as **antigas estradas nacionais**, que suportaram o crescimento urbano nas últimas décadas. Asseguram **funções de transporte de curta distância e funções de acessibilidade** entre zonas e pólos do concelho e dos concelhos adjacentes.

- . **rede viária municipal**, portanto **vias exclusivas do concelho** que integra três níveis de vias hierarquizadas de acordo com as respectivas funções:
 - . **principal**, que assegura as **ligações internas** no concelho entre os vários sectores e zonas, aos grandes equipamentos, garantindo o acesso à rede viária arterial e conexões a rede viária intermunicipal.

 - . **secundária**, que assegura predominantemente **funções de distribuição do tráfego da rede principal** garantindo pois acesso às várias zonas e sectores do concelho.

 - . **local**, com funções predominantes de **acesso local**.

ESTRUTURA DA REDE

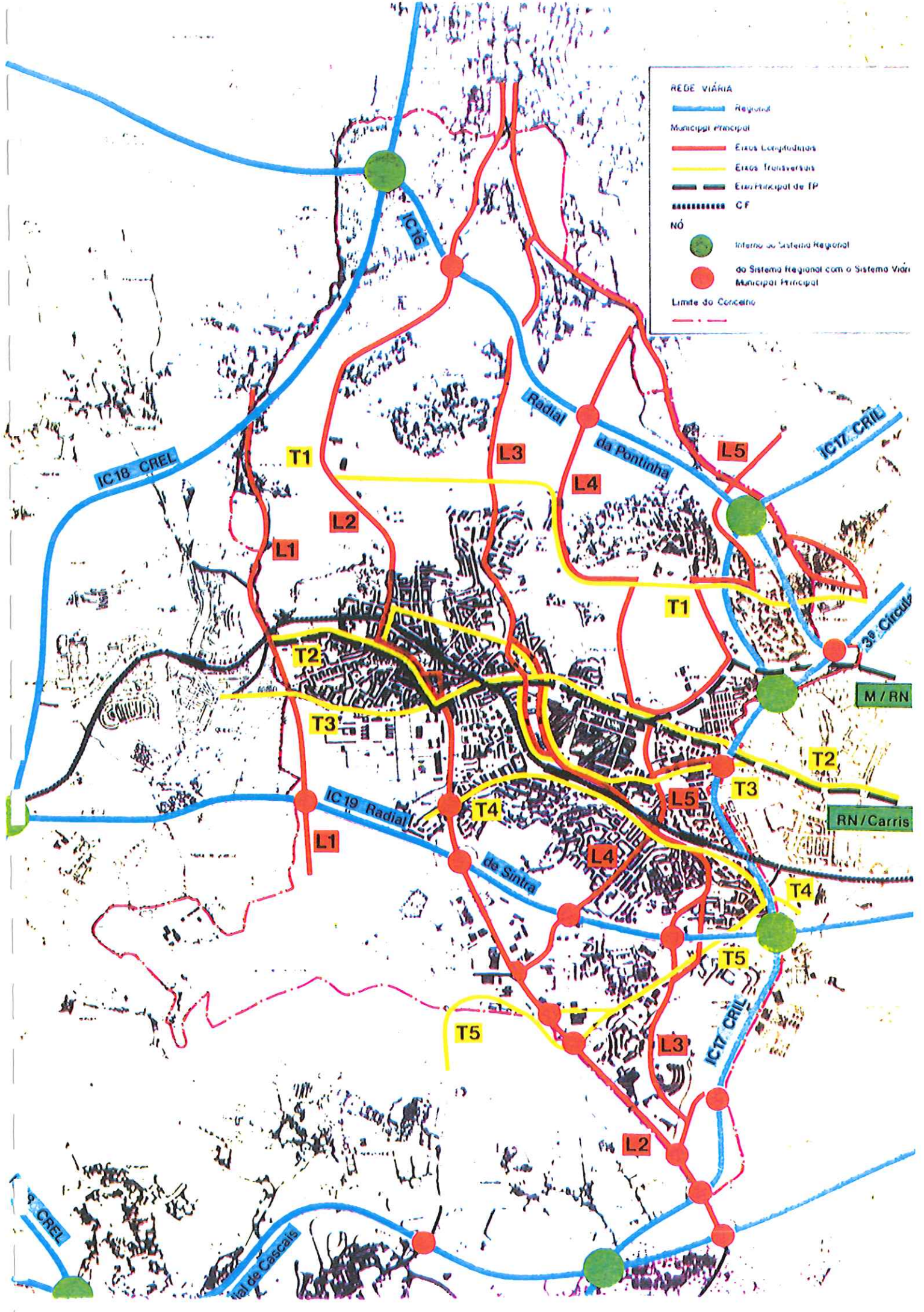
Na figura seguinte é apresentada a estrutura viária adoptada. O reticulado proposto, para a rede viária municipal principal, que se insere à escala regional, num segmento de coroa regional definido pela CRIL e CREL e pelas Radiais de Cascais e da Pontinha é interceptado ao meio por dois eixos regionais, radiais paralelos - Radial de Sintra e Linha de Sintra - e assegura as seguintes conexões à rede regional:

- CRIL: Nó do Zambujal, Nó da Venda Nova e Nó da Pontinha
- CREL: não tem conexões directas no Concelho só sendo acessível a partir de uma das três radiais.
- Radial da Pontinha - Nó da A-da-Beja e Nó da Paiã
- Radial de Sintra - Nó do Hospital, Nó dos Quatro Caminhos, Nó da Damaia e Nó de Alfragide.
- Radial de Cascais - Nó do Restelo.

A estrutura proposta assenta no seguinte conjunto de **eixos longitudinais** (orientação preferencial Norte/Sul):

- . L1 - Eixo parcial Norte-Sul a Poente, ligando Casal de Cambra, A-da-Beja, Carenque-Amadora-Lido (Queluz)-IC19 (Radial de Sintra)-Hospital.

Este eixo assegura as conexões do sector Poente de concelho bem como dos sectores de Queluz Oriental e Belas à rede viária regional, através do nó do Hospital (Radial de Sintra). Permite as ligações, no sector Poente, das zonas a Norte e a



REDE VIÁRIA

- Regional
- Municipal principal
- Eixos Longitudinais
- Eixos Transversais
- Eixo Principal de IP
- CF
- NÓ**
- Interno do Sistema Regional
- do Sistema Regional com o Sistema Viário Municipal Principal
- Limite do Concelho

IC18 CREL

IC16

Radial

da Pontinha

IC17 CRIL

T1

L3

L5

L2

L4

T1

M/RN

T2

T3

T2

RN/Carris

IC19 Radial

T4

L5

T3

de Sintra

L4

T4

T5

T5

L3

L2

IC20 CRIL

CREL

Val de Cascais

Sul do Caminho de ferro. É o eixo de acesso preferencial ao novo Hospital dos sectores a Poente e Norte do Concelho.

- . L2 - Eixo Norte-Sul Poente, ligando A-da-Beja a Moinhos da Funcheira - Serra de S. Mamede - Amadora (Centro) - Borel/Quatro Caminhos - Alfragide - Carnaxide - Lisboa (Restelo).

É um eixo central do concelho, assegurando conexões a todas as radiais regionais (Nó de A-da-Beja, Nó dos Quatro Caminhos e Nó do Restelo) e assegurando ligações a Lisboa e aos Concelhos de Loures e Sintra. Garante o acesso à zona Centro da cidade bem como à estação ferroviária da Amadora e correspondente interface. Garante igualmente o acesso aos principais equipamentos de comércio do Concelho localizados ao longo da EN117, bem como à zona industrial localizada do lado da Serra de Carnaxide e de Alfragide.

- . L3 - Eixo Norte-Sul Central, ligando as áreas de expansão a Norte-A-da-Beja, Moinhos da Funcheira - Casal de S. Brás, ao Bairro do Bosque, ao centro da cidade e à zona da Venda Nova, Damaia, Buraca e Zambujal, onde termina, no nó da CRIL.

Liga áreas de expansão a Norte e a Sul do Concelho à zona centro e ao sistema ferroviário (nova estação da Reboleira), marginando a Sul a zona industrial da Venda Nova, cuja renovação/reestruturação se perspectiva. Nesta zona articula-se com a Reboleira, a Sul do Caminho de ferro através de passagem inferior junto ao Estádio do Estrela da Amadora. Assegura conexões à Radial de Sintra - Nó de Alfragide - e à CRIL através do nó do Zambujal.

- . L4 - Eixo Norte-Sul Nascente, ligando St. Elói - Monte da Galega - Alfoanelos (Poente) - Falagueira (Poente) - Venda Nova - Damaia - Buraca - Alfragide.

É um eixo longitudinal parcial que assegura conexões dos sectores centrais do Concelho à rede regional, através do nó de St. Elói com a Radial da Pontinha a Norte e através do nó da Quinta Grande com a Radial de Sintra a Sul. Assegura as conexões dum importante sector industrial - loteamento da Jofrasa - e de dois sectores habitacionais do Concelho - Damaia e Quinta Grande, à rede regional. Refira-se que este nó da Quinta Grande permite simplificar e aliviar o actual diamante de Alfragide, podendo vir a garantir melhores condições de acesso a todo este sector do Concelho. Este eixo articula-se com o eixo L3 e com o eixo transversal T4, na zona da Damaia.

- . L5 - Arco longitudinal Nascente, ligando a Paiã a Alfoanelos (Nascente) - Falagueira (Nascente) - Venda Nova - Benfica (CRIL).

É um eixo parcial de ligação entre sectores do Concelho, que se desenvolve paralelamente - à CRIL, com que se articula em dois nós - Venda Nova e Pontinha. Integra o arco direccional de terciário Benfica (Colombo) - Av. do Uruguai - Falagueira - Venda Nova, articulando-se com a rede viária principal de Lisboa no nó da Pontinha (Av. Lusíada e 3ª circular de Lisboa).

Os eixos transversais, de orientação preferencial Este/Oeste, são os seguintes:

T1 - Eixo Este-Oeste, Norte, ligando o Casal de S. Mamede - Casal de S. Brás - Falagueira - Alfoanelos - Pontinha - Lisboa (Carnide).

É um eixo parcial, que estrutura áreas de expansão urbana do concelho, ligando os sectores Norte a Lisboa através da Pontinha.

T2 - Eixo central de Transportes Públicos, ligando a Ponte de Carrenque/Queluz - Centro da Amadora - Venda Nova, a Lisboa, através das Portas de Benfica ou à Falagueira e Lisboa através de Alfoanelos e Carnide - Colégio Militar.

Permite conexões com a rede de metropolitano, na Pontinha e Colégio Militar e com a rede de autocarros urbanos da Carris no interface das Portas de Benfica que substituirá o actual da Av. Grão Vasco.

T3 - Eixo Este-Oeste Central, ligando Queluz - Lido - Amadora - Venda Nova à CRIL e a Lisboa (Est. da Damaia).

Este é o eixo central do concelho para o transporte individual assegurando as conexões com a CRIL no nó da Venda Nova/Damaia. Liga a zona de Queluz à zona Centro da cidade, atravessando uma área estratégica de renovação/reconversão urbana - zona industrial da Venda Nova, cuja acessibilidade passará a ser assegurada pelo respectivo nó com a CRIL.

T4 - Eixo Transversal intermédio de ligação do Borel - Reboleira - Damaia - Buraca - Lisboa

É um eixo parcial, de ligação de sectores habitacionais às estações de caminho de ferro e a Lisboa. Articula-se no Nó dos Quatro Caminhos e na Damaia com dois eixos principais longitudinais do concelho. Na Reboleira através de desnivelamento a caminho de ferro assegura a conexão dos sectores a Norte e a Sul do C.F.

T5 - Eixo Oeste - Oeste Sul, ligando Carnaxide - Serra de Carnaxide - Alfragide - Buraca - Lisboa.

É um eixo de funções predominantemente intermunicipais, assegurando ligações de Carnaxide a Lisboa através de Alfragide. Assegura acessibilidade a zona de grande concentração de indústria e comércio, articulando-se com dois eixos principais longitudinais - EN 117 e Estrada do Zambujal.

PLANTA DE ORDENAMENTO

PROPOSTA DE ESTRUTURA VERDE MUNICIPAL

A estrutura verde municipal do Concelho da Amadora corresponde ao conjunto dos espaços não edificados, públicos ou privados, que exercem a função de espaços verdes integrados na estrutura urbana.

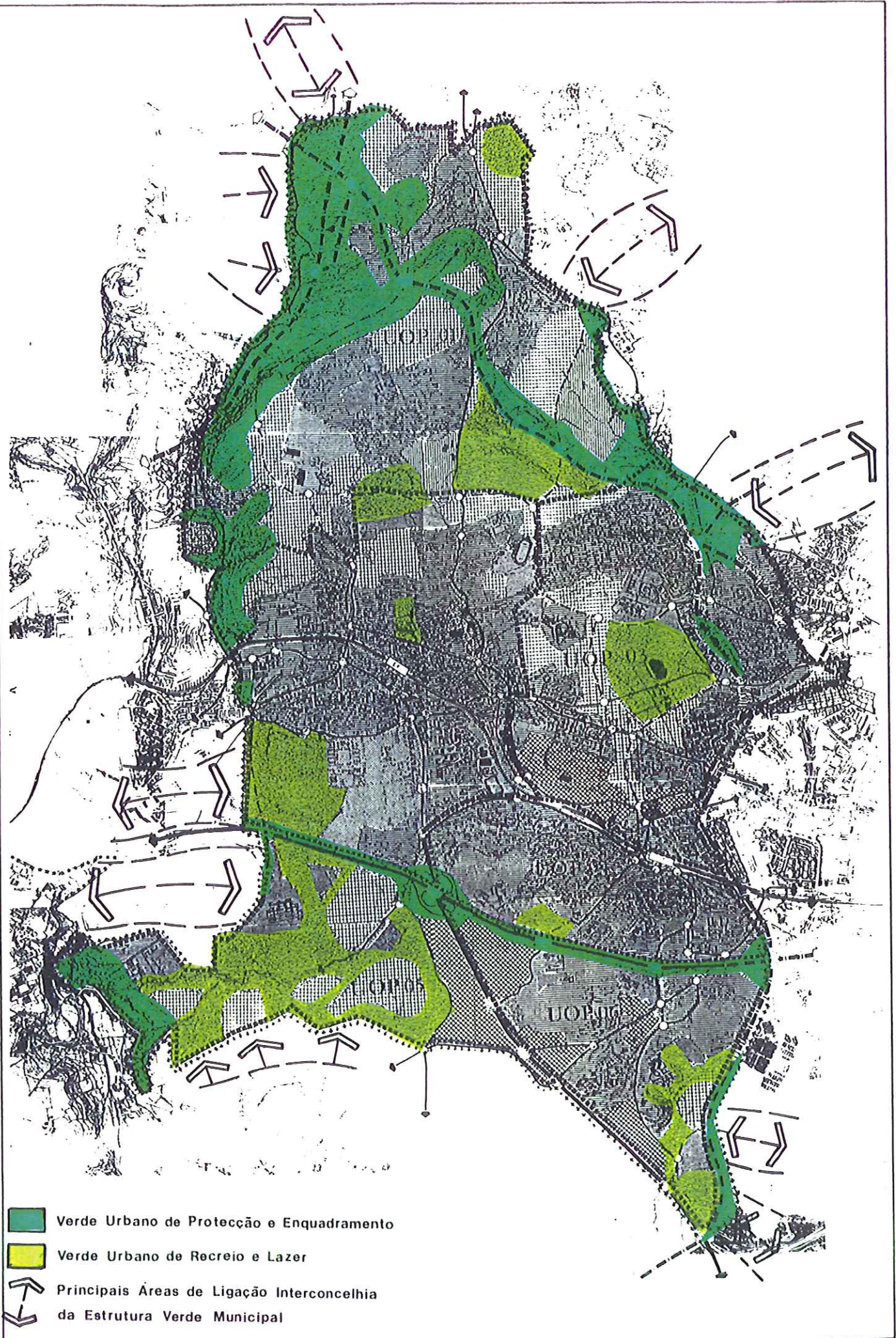
As condições específicas do território municipal impõem um conjunto de condicionantes à implantação e proposta de estrutura verde.

Por um lado, o Concelho possui a quase totalidade da sua área afectada ao uso dominante urbano ou urbanizável, face às construções já existentes ou previstas e é ainda afectado por uma rede de infraestruturas de carácter regional, localizada na sua envolvente ou atravessando o seu território.

A estrutura verde municipal desenvolve-se a dois níveis: o nível regional com áreas de enquadramento e ligação ao exterior e a nível urbano com espaços verdes públicos mais vocacionados para o uso da população residente.

A nível regional importa referir as áreas verdes de enquadramento da principal linha de água que limita o Concelho a Poente (a Ribeira de Carenque), e a Norte e Nascente as áreas verdes de enquadramento dos eixos viários fundamentais. Na zona Sul, a Serra de Carnaxide, ainda que venha a possuir áreas urbanizáveis constituirá, pelas áreas verdes disponíveis uma importante estrutura de ligação ao Concelho de Oeiras e, de forma menos próxima, ao Parque Florestal de Monsanto.

PROPOSTA DE ESTRUTURA VERDE



A nível urbano, os espaços ainda disponíveis com interesse para constituírem áreas verdes públicas, localizam-se no interior de áreas mais sensíveis, nomeadamente confluência de linhas de drenagem natural ou em áreas ainda não ocupadas, nomeadamente o terreno da Escola Agrícola que será, futuramente, destinado a um parque urbano central.

As restantes áreas constituem espaços residuais ainda que com grande importância concelhia face á elevada carência de espaços verdes públicos.

Admite-se ainda que nas áreas do centro urbano, sujeitas a operações de reabilitação ou reconversão, sejam disponibilizadas áreas verdes públicas significativas.

PLANTA DE ORDENAMENTO

ÁREAS ESTRATÉGICAS

- | | | |
|-----------------------|----------------------|--------------------|
| a. Serra de Carnaxide | e. Venda Nova | h. Zona Centro |
| b. PIZ | f. Falagueira | i. Casal S. Mamede |
| c. Área Militar | g. Faixa Urbana fron | /Fonte Santa |
| d. Cova da Moura | teira com Lisboa | |

a. SERRA DE CARNAXIDE

A Serra de Carnaxide é uma unidade morfológica com cerca de 590 ha pertencente a três concelhos - Amadora, Sintra e Oeiras.

A área da serra pertencente ao concelho da Amadora tem cerca de 291ha e é delimitada a Norte pela EN 117, a nascente pela EN 249-1, a poente e sul pela linha divisória dos 3 concelhos.

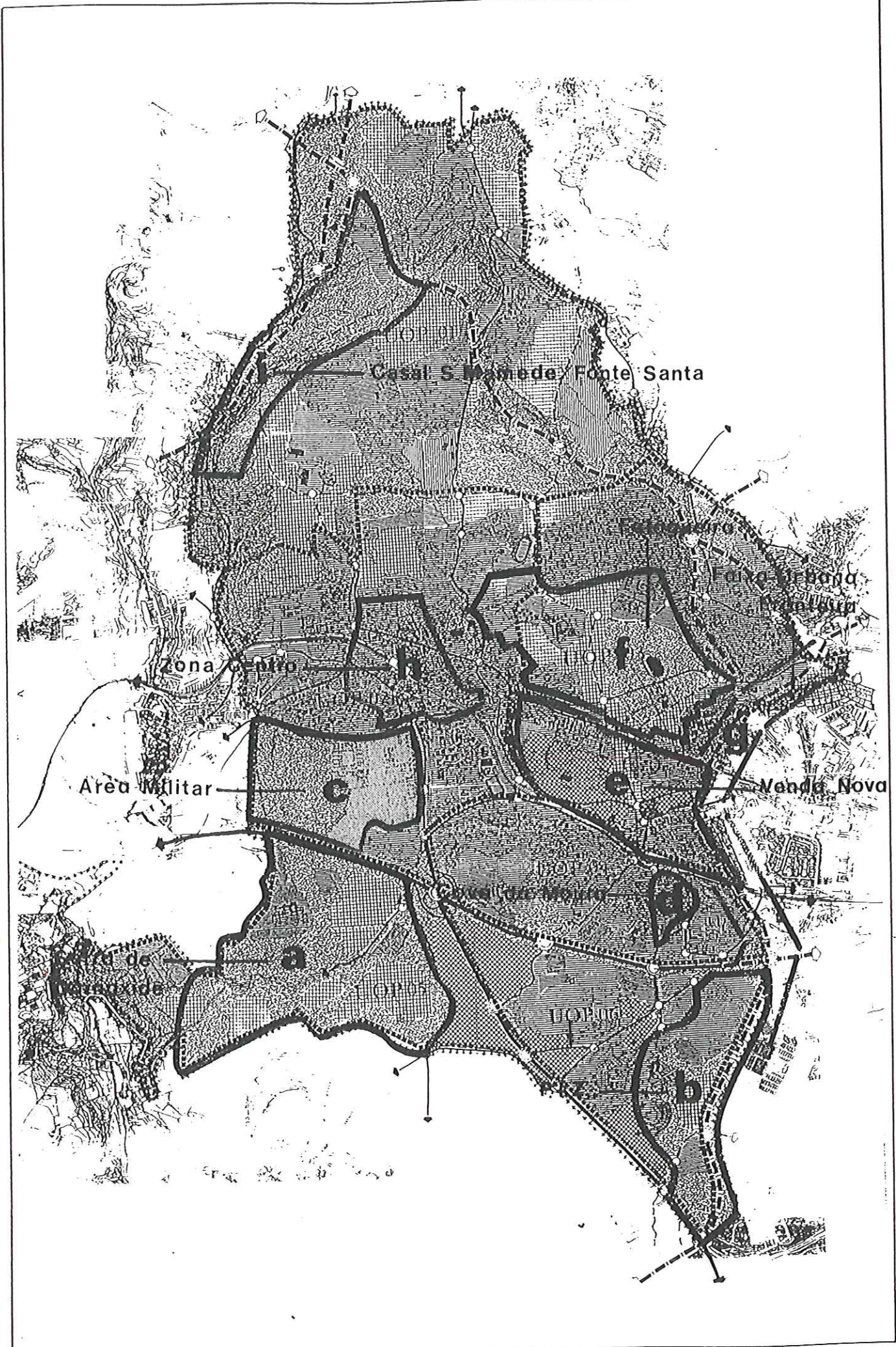
É hoje uma área do concelho separada física e funcionalmente do resto do território, constituída predominantemente por terrenos incultos ou com uso agrícola residual.

Integra um troço importante (e ainda intacto) da Estrada Militar de Lisboa de que se destacam o conjunto dos antigos fortins de betão, as minas da escadaria militar e a ponte de ferro, também militar que atravessa o Rio Jamor para Oeiras.

Até há pouco tempo a ocupação urbana resumia-se à estação da Rádio Marconi e ao cemitério municipal. Recentemente, uma área importante, a norte foi afectada à instalação do novo hospital distrital Amadora/Sintra.

A Serra de Carnaxide foi em 1985-1986 reconhecida pela Administração Pública como uma reserva de interesse paisagístico e/ou cultural existindo um consenso entre a administração central e

ÁREAS ESTRATÉGICAS



local abrangendo os 3 municípios interessados, acerca da sua protecção e integração no sistema natural de recreio e lazer (com interesse turístico) existente na envolvente regional - Palácio de Queluz e Matinha, Serra de Carnaxide e Parque de Monsanto, Vales de Algés e do Jamor.

No Concelho de Oeiras a área da Serra está abrangida por Medidas Preventivas (Decreto Regulamentar 27/86 de 7 de Agosto) que vigorarão até à aprovação do Plano Parcial de Urbanização elaborado pela C.M.O.

No Concelho da Amadora a área foi abrangida no Plano de Salvaguardas aprovado pela Câmara e Assembleia Municipal respectivamente em 3.10.85 e 28.2.86. Posteriormente em 20.5.86 a Câmara aprova a criação na área de um Parque suburbano/reserva de recreio.

Recentemente, e em consequência da dinâmica criada quer:

- . pelo desenvolvimento da importantíssima área terciária adjacente;
- . pelos planos de ocupação hoteleira desportiva, recreativa e residencial na encosta sul da Serra, no Concelho de Oeiras de acordo com o Plano de Urbanização aprovado pela C.M.O.;
- . pela instalação do Hospital Distrital;

têm vindo a crescer as pressões de urbanização de grandes áreas de terreno da Serra, a norte e sul da Estrada Militar.

Tendo em conta a inserção regional da área, as suas características de unidade de interesse paisagístico e cultural bem como a evolução recente da ocupação envolvente e o interesses dos agentes com terreno na área, considera-se que à Serra de Carnaxide poderá ser atribuído um importante papel na prossecução dos seguintes objectivos estratégicos do P.D.M.:

Contribuir para a concretização de uma estrutura verde regional e

municipal o que pressupõe:

- . assegurar a preservação desta unidade paisagística e a sua estruturação como área a integrar naquela estrutura;
- . garantir a manutenção de grandes áreas livres não construídas com predomínio de espaços verdes públicos.

Qualificar urbanisticamente o território favorecendo o interesse de agentes económicos apostados na instalação de terciário superior no concelho e na criação de uma oferta residencial qualificada, o que implica:

- . compatibilizar o primeiro objectivo com uma ocupação edificada controlada, reestruturada, restringida a uma área reduzida e com aptidão para esse fim;
- . vocacionar a ocupação edificada à instalação de terciário superior e de pequenos núcleos habitacionais;

b. PLANO INTEGRADO DO ZAMBUJAL

Esta área totaliza 100 ha e é abrangida na globalidade pelo Plano Integrado do Zambujal (PIZ) cujo objectivo foi o realojamento dos residentes dos bairros de Santas Martas e Vale Pereiro.

A estrutura urbana adoptada inicialmente previa a criação de uma estrutura linear com concentração de zonas edificadas de forma a garantir a preservação de zonas verdes como parte integrante do Plano e a distribuição dos equipamentos geradores de vida urbana ao longo dos eixos principais.

Dos 5 núcleos previstos no Plano (Alto do Zambujal, Rua das Mães de Água, Praça, Alto dos Moinhos e Terra da Eira) três estão construídos o que corresponde a 1 370 fogos, 61 lojas e 7 armazéns. Por despacho da SEHU de 81, foi iniciado pela ex-DGPU o processo de revisão do PIZ com o objectivo de densificar o Plano e rendibilizar

as infraestruturas previstas.

Esta revisão prevê a constituição de novos núcleos habitacionais e um aumento de cerca de 1 700 fogos, a remodelação da hierarquia da rede viária, o aumento dos equipamentos colectivos em função dos novos acréscimos populacionais, o aumento de equipamento funcional (unidades de comércio diário e comércio ocasional) e a alteração da estrutura verde.

Está igualmente prevista a instalação de três serviços públicos:

- Direcção-Geral da Qualidade do Ambiente cuja instalação dos Serviços está programada para o último trimestre de 94/1º Semestre de 95 e que deverá ter 280 pessoas ao serviço;
- Instituto Português de Qualidade, cuja instalação está programada para o 3º trimestre de 93 e que dá origem a 150 postos de trabalho;
- Direcção-Geral de Geografia e Minas cujo início da actividade está programado para o primeiro semestre de 94 e que terá 97 postos de trabalho.

A desconcentração destes serviços da Administração Central para esta área do Concelho é interessante, na medida em que induzirá de certo o aparecimento e/ou qualificação de unidades de comércio e restauração na zona envolvente.

A localização de um pólo de emprego na área do PIZ com estas características poderá, simultaneamente activar um processo profundo de qualificação de toda a zona, dotando-a de maior capacidade de atracção de residentes de estratos sociais heterogéneos (a habitar os novos 1700 fogos) e promovendo a criação de uma maior interacção urbana e harmonização com toda a área envolvente (Buraca e Alfragide).

Este conjunto de aspectos atribuem a esta área um papel muito importante no desenvolvimento da estratégia global de melhoria da imagem urbana e da qualificação do território concelhio.

c. ÁREA MILITAR

Esta área estratégica com cerca de 94ha é actualmente ocupada pelo Regimento de Comandos da Amadora e pela Academia Militar.

Pela sua localização e natureza funcional constitui uma bolsa que condiciona toda a área central do Concelho.

É uma área de grande extensão imediatamente adjacente ao centro, sob jurisdição militar, cujas características de acesso reservado lhe dão um carácter especial - espaço autónomo, sem relações e articulações funcionais com a envolvente, constituindo-se como uma barreira/tampão ou seja uma descontinuidade no tecido urbano.

A elevada centralidade e o carácter fortemente urbanizado da área em que se insere não justifica hoje, a sua afectação a funções militares operacionais como as que estão acometidas ao Regimento de Comandos.

Já as funções desempenhadas pela Academia Militar são do maior interesse.

Tendo em conta a decisão entretanto tomada pela hierarquia militar de desactivação do Regimento de Comandos ficam criadas condições para reequacionar o futuro papel deste espaço.

A estratégia municipal de reforço económico-funcional não se circunscreve à zona central, devendo ser alargada a outras áreas de elevada centralidade.

Nesta medida o objectivo estratégico do P.D.M. para esta área é o seguinte:

- Valorizar o papel do Concelho no sistema de ensino regional, tirando partido das suas condições favoráveis de acessibilidade - TP e TI - o que pressupõe:

. Vocacionar este espaço urbano para a criação de um parque de equipamentos de âmbito municipal e regional, inserido numa área de recreio e lazer.

Parque a constituir por equipamentos de ensino médio e/ou superior e equipamentos culturais, exigentes em espaço (edificado e livre) que em articulação com o hospital distrital e os estabelecimentos de ensino previstos, a ele associados organizariam um espaço/arco funcionalmente especializado num sector em que o Concelho e região envolvente são altamente deficitários.

. Assegurar uma articulação/integração desta área na estrutura verde que se irá desenvolver a Norte (Ribeira de Carenque) a Sul (Serra de Carnaxide) a Poente (Palácio e Matinha de Queluz).

d. COVA DA MOURA

O Bairro da Cova da Moura é um bairro de construção ilegal implantado em terrenos privados que ocupa uma área de 16,3 ha, apresentando uma grande densidade de standards construídos e um prodomínio de edifícios de tipo unifamiliar de um ou dois pisos (1392 fogos). No início da década de 80, a Câmara Municipal procedeu à análise sumária das características dos edifícios, suas condições de segurança, habitabilidade, à caracterização sócio-económica da população residente, à avaliação económica, jurídica e financeira da recuperação do bairro com vista a estabelecer cenários alternativos de recuperação urbanística.

Coexistem no bairro áreas de características urbanísticas claramente diferenciadas - área dos "quarteirões europeus" que possui uma estrutura urbanística mais organizada, menores densidades, edifícios que se enquadram no RGEU e área dos "quarteirões africanos" que apresenta uma estrutura urbanística mais desorganizada, um carácter semi-acabado os espaços intersticiais dos quarteirões preenchidos e uma presença relevante de um grande número de construções de carácter precário.

Esta diversidade urbanística entre os quarteirões apontava para a necessidade de definir intervenções de tipologias não homogéneas ou seja para um modelo de intervenção urbanística que deveria permitir delimitar as áreas a afectar a operações de renovação urbana e as áreas a serem objecto de operações de recuperação e reconversão urbanísticas.

Do processo de elaboração do PDM resultou, entretanto, um novo quadro de referência para a intervenção municipal no bairro, já que as alterações associadas à nova estrutura viária (criação do eixo transversal), à renovação da Zona Industrial da Venda Nova e à construção de um eixo de terciário atribuíram a esta área, dada a sua localização e proximidade das zonas correspondentes às Áreas Estratégicas da Falagueira e da Venda Nova, um perfil relevante na estratégia de requalificação do território concelhio e de elevação da imagem urbana de toda a envolvente do eixo.

Estes factores constituem, com efeito, uma pedra chave para a melhoria das condições de atracção de novas empresas industriais de tecnologias avançadas e de empresas de serviços qualificados e altamente qualificados.

E é este conjunto de razões que justificam a necessidade de pensar e esboçar um modelo de intervenção no bairro que tenha capacidade de integrar a resolução dos problemas sociais e de melhoria das condições de vida dos residentes e simultâneamente transformar aquela zona num espaço com qualidade urbana.

e. VENDA NOVA

Esta área tem 112 ha e é delimitada a Norte pela Av. Elias Garcia, a Sul pela via férrea e faixa adjacente afectos ao interface da Damaia, a nascente pela Estrada da Circunvalação e a poente pela Rua das Indústrias e Aqueduto das Águas Livres.

É uma área predominantemente industrial, em que os processos de relocalização industrial têm originado a desactivação de unidades que ocupam áreas significativas e onde existem importantes bolsas de habitação degradada (cerca de 900 famílias, numa área total de 1.2 ha).

Estas relocalizações têm grande impacto no Concelho não só porque induzem alterações nas sua especialização produtiva como porque colocam com grande emergência a necessidade de equacionar e definir a utilização das áreas desocupadas.

Os projectos de infraestruturas existentes para a zona (execução da CRIL, quadriplificação da via férrea, transferência da Estação da Damaia e criação da Estação da Reboleira, criação do eixo Norte-Sul/Ligação viária transversal), induzirão, por outro lado, profundas alterações do quadro actual de acessibilidade e de relações e interdependências funcionais nesta parcela do território.

Os factores preferenciais de localização da primeira fase de ocupação industrial do Concelho (Venda Nova a partir da década de 40) - preço do terreno, grandes áreas disponíveis - não constituem actualmente condições de oferta competitivas na Amadora face aos restantes municípios da AML-N.

Ou seja, o fortalecimento e diversificação da base económica do Concelho exige a definição de uma política municipal que privilegie novas condições competitivas, nomeadamente nos domínios da acessibilidade intraregional e a Lisboa, da elevação da qualidade do es-

paço urbano e da criação de condições para a instalação de novas empresas de serviços.

Este conjunto de factores (realização, no futuro, de infraestruturas fundamentais melhorando significativamente a acessibilidade à área e existência de algumas bolsas não urbanizadas, de áreas significativas com ocupações industriais desactivadas, de bolsas de habitação degradada não susceptíveis de recuperação e integração urbanística no sítio) constituem condições básicas favoráveis a uma proposta de desenvolvimento de um eixo terciário qualificado entre a Falagueira-Damaia, cujo carácter estruturante venha a potenciar e revitalizar toda a Zona Industrial envolvente e a abrir um processo evolutivo/progressivo de adaptação interna às actuais necessidades empresariais.

Tendo em conta a inserção urbana da área, os condicionantes e a sua evolução previsível, considera-se que esta área tem um importante papel a desempenhar na prossecução dos seguintes objectivos estratégicos:

1. Assegurar o reequilíbrio de usos e funções no território, contrariando a tendência instalada para o desenvolvimento de áreas exclusivamente habitacionais.
2. Atenuar a dependência do Concelho face aos outros Municípios em matéria de emprego.
Nesta medida a reconversão em curso da zona industrial deverá ser enquadrada por soluções urbanísticas que se adequem ao perfil actual da procura empresarial e na área vocacionada deverão ser novas zonas para a instalação de novas indústrias e serviços.
3. Melhorar a acessibilidade do território Municipal e especificamente desta área urbana, adequando o tecido existente:

- . às expectativas de evolução do sistema de transportes relacionadas: com as propostas de desenvolvimento da rede viária estruturante-regional (CRIL) e concelhia (eixo Norte-Sul); com a criação dos novos Interfaces da Damaia e Reboleira (Plano de Reconversão e Modernização Ferroviária).
 - . às necessidades de circulação e estacionamento inerentes à ocupação prevista.
4. Garantir a unidade e coerência da eminente transformação urbanística da área.
 5. Criar uma oferta qualificada susceptível de captar o interesse dos agentes económicos a que se dirige, o que pressupõe a produção de um espaço qualificado sob o ponto de vista funcional e de imagem urbana.

f. FALAGUEIRA

Esta área tem 170 ha e é delimitada a Norte pelos bairros da Brandoa e do Casal de S. Brás, a Sul pela Av. Elias Garcia, a Nascente pela Estrada de Alformelos e a malha urbana consolidada do Bairro das Cruzes/Venda Nova e a Poente pelo Bairro da Falagueira e Estrada da Falagueira.

Constitui actualmente a mais importante reserva de terrenos com vocação urbana e a sua inserção no eixo Benfica-Queluz perspectiva-lhe uma função polarizadora e um papel fundamental no processo de ordenamento e requalificação de áreas de concentração de actividades.

Esta área integra as instalações da Estação Nacional de Selecção e Reprodução Animal, propriedade do Ministério da Agricultura e Pes-

cas e uma zona de terrenos espectantes de 6 grandes proprietários, parcialmente ocupada por um bairro clandestino degradado - Quinta da Laje (499 fogos em 1985).

Esta zona é abrangida pelo PUBF - Plano de Urbanização da Brandoa-Falagueira aprovado ministerialmente em 1974 cujo perímetro inclui, para além da ENSRA e Falagueira, a Brandoa.

Este Plano previa a recuperação e a reconversão urbanística do loteamento clandestino deste bairro e a ocupação da Falagueira com habitação e equipamentos. As propostas urbanísticas do Plano para esta área não foram concretizadas.

A reavaliação do PUBF permitiu entretanto identificar um conjunto de pontos críticos decorrentes dos índices de ocupação preconizados e da alteração profunda dos pressupostos de evolução urbanística e evidenciou a necessidade de elaborar um novo plano que permita regulamentar e programar a ocupação urbana da área da Falagueira, articulando-a correctamente com os tecidos urbanos envolventes, estruturando-a com base na rede viária fundamental definida pelo PDM e encontrando soluções urbanísticas harmonizadas com os condicionamentos biofísicos da área.

A reestruturação da rede viária municipal (Eixo Norte-Sul) a construção de importantes infraestruturas viárias de nível regional (CRIL, prolongamento da rede metropolitana até à zona da Pontinha) com forte incidência nesta área, o processo de renovação/reconversão da área contígua da Venda Nova/Damaia constituem projectos com elevado impacto ao nível desta zona na medida em que favorecem uma proposta de ocupação urbana estruturada por um eixo de terciário qualificado entre a Falagueira e a Damaia de perfil qualificado que transforme a zona num polo de localização empresarial alternativo ao centro da região que é Lisboa.

Tendo em conta as características desta área e a evolução previsível do contexto urbanístico, considera-se que a esta área poderá

ser atribuído um importante papel na prossecução dos seguintes objectivos estratégicos do PDM:

1. Assegurar o reequilíbrio de usos e funções no território municipal, contrariando a tendência instalada para o desenvolvimento de áreas exclusivamente habitacionais, generalizadamente com grave déficit a nível dos diversos tipos de equipamento.
2. Atenuar a dependência face aos outros Municípios, em matéria de emprego, serviços, ensino superior.
3. Atenuar a carência do Município ao nível de áreas verdes urbanas e de equipamentos de recreio e lazer.
4. Contribuir para a concretização da estrutura verde municipal e assegurar a sua continuidade.
5. Melhorar a acessibilidade do território municipal e desta área específica, estruturando o tecido urbano tendo em vista:
 - . as expectativas de desenvolvimento da rede viária regional e concelhia, a criação dos novos interfaces da Damaia e Reboleira e o prolongamento da rede de metro até à Pontinha;
 - . as necessidades de circulação e estacionamento inerentes às características dos diversos tipos de ocupação prevista.
6. Garantir a unidade e coerência da ocupação de toda a área, assegurando simultâneamente a caracterização e individualização das diversas estruturas urbanas previstas (eixo de terciário supra-municipal, área residencial, eixo terciário nível local, etc.).
7. Tendo em vista a concretização do eixo do terciário, criar uma oferta qualificada susceptível de captar o interesse dos agentes económicos a que se dirige, o que pressupõe a produção de um espaço qualificado sob o ponto de vista funcional e de imagem urbana.

g. FAIXA URBANA FRONTEIRA COM LISBOA

A área de 73ha abrange grande parte da faixa urbana envolvente da actual estrada da circunvalação - fronteira com o concelho de Lisboa da Buraca a Alfovelos.

É uma área que se define como um corredor urbano cuja delimitação surge associada ao projecto de implementação da CRIL no troço entre o nó desta via com a Radial da Buraca e o nó com a Radial da Pontinha, acompanhando por isso a directriz prevista, praticamente coincidente com os limites do Concelho.

A continuidade física do tecido edificado entre a Amadora e o concelho de Lisboa é praticamente uma constante ao longo de todo este corredor.

A estrada da circunvalação e o conjunto de vias qua a atravessam são hoje (ainda que em condições deficitárias) o suporte de ligações rodoviárias e pedonais importantes do Concelho da Amadora com os concelhos envolventes.

O sistema urbano na envolvente próxima deste corredor é constituído:

- . a Norte e no Concelho da Amadora, por áreas urbanas residenciais, de elevada densidade - importantes geradores de tráfego entre a Amadora e Lisboa - (Bairros da Damaia/Reboleira, Buraca, Venda Nova, Alfovelos/Brandoa) e por duas áreas consideradas estratégicas para o PDM - Área Industrial da Venda Nova e Área urbana da Falagueira - às quais se pretende devolver uma maior centralidade;
- . a Sul e no Concelho de Lisboa, pela área urbana de Benfica/Carnide, corredor de penetração na capital, que, sendo já hoje um im-

portante pólo de atracção para o Concelho da Amadora, terá no futuro, com a construção do grande centro de comércio e serviços previsto (Colombo) uma atracção muitíssimo superior.

A articulação deste sistema urbano bem como a acessibilidade interna e externa das suas diferentes áreas dependerá do conceito e soluções de projecto que a CRIL vier a adoptar. Por isso o projecto desta via e as suas implicações nas áreas urbanas directa e indirectamente afectadas assumem uma importância estratégica.

No seu projecto inicial a CRIL foi prevista como uma via rápida de 3x2 faixas e com um número reduzido de acessos ao sistema urbano (3 entradas e saídas indirectas através das radiais de Sintra, Buraca e Pontinha e apenas um directa no Zambujal).

Estas limitações implicariam que os benefícios, que a CRIL poderia trazer, de acessibilidade às áreas urbanas envolventes - Damaia, Buraca, Venda Nova-Falagueira - fossem reduzidos e que a distribuição de fluxos gerados e/ou atraídos por estas áreas continuassem a fazer-se internamente através da rede municipal.

Por outro lado, implantando-se numa área urbana preenchida, o seu traçado e inserção e o número reduzido de estabelecimentos, afectariam violentamente todo o tecido envolvente, desarticulando relações funcionais importantes, particularmente no contínuo urbano fronteira Amadora/Lisboa.

Com a elaboração do PDM a explicitação dos seus objectivos e o equacionamento dos projectos estratégicos para a área industrial da Venda Nova e para a área terciária da Falagueira, a questão das acessibilidades proporcionadas pela rede viária estruturante regional/municipal adquiriu uma importância fulcral.

Reconhecida esta importância no diálogo entre o município da Amadora, a JAE e Câmara Municipal de Lisboa, foi entendida a necessidade

de admitir ajustamentos ao conceito inicial de nós e restabelecimentos e a necessidade de explorar outras soluções de projecto, minimizando impactes ambientais.

Assim têm vindo a ser desenvolvidos estudos sobre:

- . abertura de um novo nó (de entrada e saída da CRIL) na Damaia;
- . reformulação da directriz da zona da Pontinha-Alfornelos e reformulação do respectivo nó;
- . restabelecimento de uma ligação Av. Lusíada/Av. da Falagueira;
- . soluções em túnel/vala no troço nó da Buraca/Damaia.

Para além dos aspectos referidos e independentemente das revisões em curso, a realização da CRIL envolverá impactos directos importantes sobre construções existentes, exigindo a demolição de casas e realojamento da população residente. Esta situação ocorre principalmente no troço Portas de Benfica, nó da Pontinha, afectando os bairros das Fontainhas e Azinhaga dos Bezouros.

Tendo em conta a situação descrita e uma vez que o projecto e as condições de execução não estão completamente definidas, considera-se importante continuar a trabalhar em articulação com a JAE e CML por forma a garantir a prossecução dos objectivos estratégicos referidos.

h. ZONA CENTRO

Esta área estratégica com cerca de 58ha abrange a área do concelho onde historicamente se desenvolveu a ocupação urbana.

Corresponde ao coração da área central do concelho e cidade da Amadora e constitui o espaço urbano que concentra maior número e diversidade de funções centrais, integrando simultâneamente um dos maiores interfaces multimodais de transporte da AML Norte.

O centro da Amadora é uma área consolidada, na sua grande maioria construída nos últimos sessenta anos. Em toda a área são praticamente inexistentes terrenos livres edificáveis com uma importante excepção - um terreno da CP, marginal à linha férrea entre o viaduto da Mina e a passagem de nível da antiga Estrada de Sintra. A área tem sido sujeita a uma forte pressão de transformação urbana - substituição pontual de edifícios e operações de renovação urbana com intensificação de ocupação de solos e com uma acentuada tendência para a instalação de actividades terciárias mesmo em edifícios já existentes.

A transformação profunda da estrutura edificada tem estado a fazer-se, mantendo-se inalterável o sistema viário, as infraestruturas de suporte e os espaços públicos em geral.

Desta forma a área central em resultado da renovação urbana que se tem vindo a processar desde a década de 70 é hoje um espaço descaracterizado, com uma imagem desqualificada e com deficiências profundas de funcionamento; congestionamento do serviço de infraestruturas, da circulação e estacionamento viário; escassez de equipamentos colectivos; quase ausência de espaços de vivência colectiva (estar, recreio e lazer).

Também o funcionamento do Interface e a sua integração no tecido e sistema urbano tem sido, tradicionalmente, um dos pontos críticos da estruturação urbana da área.

Por outro lado, a importância económico-funcional do Centro da Amadora é ainda débil. Na estrutura funcional, a representação dos serviços é também ainda escassa e a função comercial evidencia algumas fragilidades no que diz respeito ao comércio ocasional. As

funções públicas e administrativas representativas, os equipamentos estruturantes, têm uma fraca presença. A revitalização e reforço da área como lugar central é por isso indispensável.

Neste quadro e tendo em conta a necessidade de atribuir ao núcleo central tradicional o carácter e dimensão de um verdadeiro centro numa cidade de perto de 200.000 habitantes, importa criar condições que garantam a prossecução dos seguintes objectivos estratégicos do PDM:

- . Favorecer a instalação de funções públicas e administrativas que reforcem e valorizem o papel do centro tradicional na estrutura e sistema urbanos.
- . Contrapor a reabilitação à tendência instalada de densificação e renovação urbana, o que pressupõe a valorização da arquitectura, imagem e utilização do espaço urbano, através:
 - . da preservação dos conjuntos e elementos urbanos que constituem a memória do lugar;
 - . do controle da evolução da forma e desenho urbano;
 - . da adopção de medidas de circulação e estacionamento que permitam libertar o centro do tráfego de atravessamento; criar condições de estacionamento em sítio próprio e racionalizar a capacidade de estacionamento existente na via pública; favorecer o tráfego de TP e a circulação de peões, disciplinar a utilização do espaço público recuperando, pontualmente, espaços - rua/praza para a vivência colectiva e criação de um ambiente urbano de qualidade.
- . Assegurar uma evolução/trans transformação urbana que impessa a excessiva terciarização e concretamente favoreça a coexistência e equilíbrio de funções residenciais, comerciais e de serviços.
- . Ampliar a área de influência/atracção do centro melhorando as

relações de acessibilidade peões - TP a partir das áreas envolventes, que constituem a sua expansão natural e das áreas que se apresentam como não directamente ligadas a Lisboa.

. No quadro dos dois primeiros objectivos está também a concretização do PROJECTO DO INTERFACE ou seja a edificação (utilizando o único grande espaço livre ainda existente) de uma unidade/conjunto arquitectónico no coração da área central, visando contribuir não só para a transformação e qualificação da imagem do centro como constituir uma estrutura que:

. fisicamente, unifique o espaço urbano a Norte e a Sul do caminho de ferro, ordenando simultâneamente em toda a envolvente a função transporte na área.

. funcionalmente, se torne um espaço de reunião de funções representativas da vida cultural, económica, social e administrativa da cidade.

Isto significa a resolução do problema do Interface não como uma mera questão de técnica de transportes, mas antes como um elemento chave da estrutura do centro tanto na sua organização funcional como na sua imagem.

i. CASAL DE S. MAMEDE

Trata-se de uma área de 98ha constituída pelas encostas Norte e Noroeste da Serra de S. Mamede envolventes dos Vales da Fonte Santa e Carenque.

Na Zona Norte a área do Casal de S. Mamede, Qta. da Fonte Santa e

Fonte das Avencas formam uma unidade paisagística pertencente a um sistema mais vasto que se prolonga para Norte/Noroeste no Concelho de Sintra.

Sob o ponto de vista biofísico este sistema é fundamental para o equilíbrio natural do território altamente urbanizado nos dois concelhos, mais a Sul.

Por toda a área, o aqueduto e mães de água, as antigas estradas rurais, os conjuntos edificados - quintas, casais, respectivos jardins, fontes, muros e portais,... - são vestígios e memória da vida rural que ainda no princípio do século dominava a ocupação do território e da função de local de repouso e veraneio das classes abastadas da capital.

A decadência da função económica e social, desempenhada no passado, é visível no abandono e degradação sofrido por todo este espaço, quer natural quer edificado, ao longo deste século, sem que outras vocações/uso contribuíssem para a sua reabilitação/integração urbanas.

Com a prevista realização de dois eixos viários metropolitanos - CRIL e Radial da Pontinha - cuja implantação irá fragmentar o território e cativar para as vias, nós, portagens e respectivas faixas de protecção um espaço considerável, a actual estrutura espacial irá modificar-se.

O traçado e inserção destas vias, especialmente delicado sob o ponto de vista paisagístico, tornarão imperativa uma nova estruturação/organização do território que entretanto verá substancialmente acrescida a sua acessibilidade, o que poderá fazer com que as tentativas de urbanização existentes na década de 70-80 ganhem uma nova consistência.

É neste quadro de transformação do território e face ao valor patrimonial, no sentido lato, da zona Norte que a área do Casal de S. Mamede/Fonte Santa, pela sua dimensão, adquire uma importância

estratégica, sendo objectivos do PDM:

- . Vocacionar a área como um espaço verde de protecção e enquadramento integrado na Estrutura Verde intermunicipal da sub-região envolvente;

- . Tirar partido das vantagens locativas regionais/sub-regionais que a nova estrutura viária irá proporcionar, estruturando este espaço verde também como área de reserva de equipamentos selectivos de repouso/lazer de interesse concelhio e sub-regional, compatíveis com um quadro qualificado do ponto de vista ambiental.

PLANTA DE ORDENAMENTO

AS UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO

As Unidades Operativas de Planeamento (UOP) resultam de um zonamento concelhio, definido em função de vários critérios, nomeadamente:

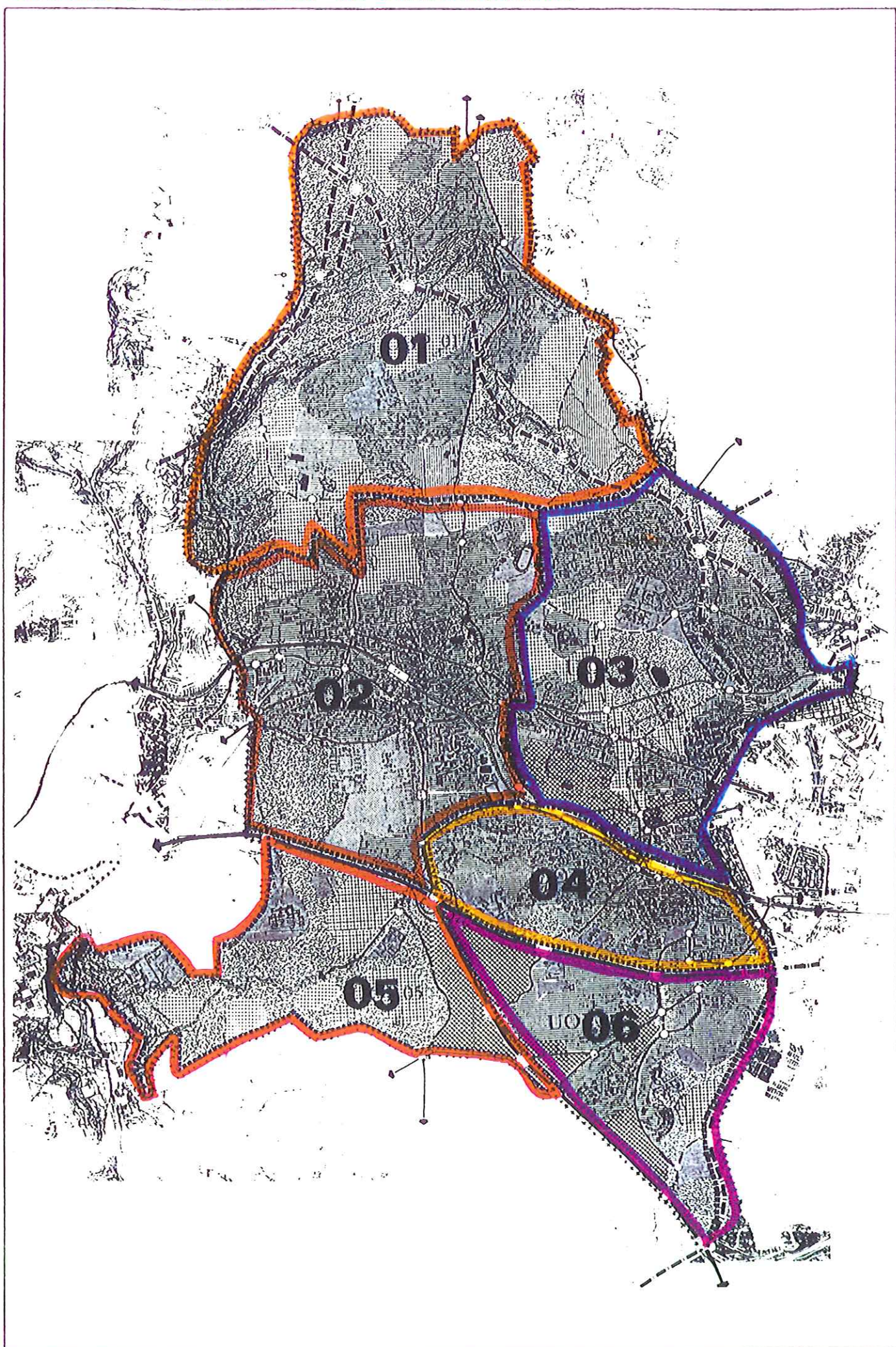
- Rede viária e ferroviária (barreiras físicas)
- Dependências funcionais internas e face a Lisboa
- Ocupação do solo - usos especializados
- Características do tecido urbano

As UOP (6) são áreas urbanas não homogêneas que funcionam com uma certa coerência, desenvolvendo relações de dependência funcional a nível interno e com as outras Unidades, diferenciadas entre si.

A caracterização das Unidades de Planeamento, contribuindo para perspectivar de uma forma integrada os grandes problemas do Concelho, permitiu fundamentar e posteriormente permitirá aferir a viabilidade dos objectivos do PDM.

É neste quadro que cada U.P. irá desempenhar uma função diferente a nível regional, concelhio e/ou local e um papel específico na implementação do modelo de ordenamento.

UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMIENTO



LOCALIZAÇÃO/FREGUESIAS	POPULAÇÃO RESIDENTE 1981	POPULAÇÃO PRESENTE 1991(1)	SUPERFÍCIE (ha)	DENSIDADE Hab/ha	F O G O S			NOVOS HABITANTES VALORES ABS. AUM. EM %
					1981	1991	81/91	
01 A-da-Beja, Fte. Santa Carenque, Moinhos da Funcheira/parte Mina e parte Brândoa	7 177	7 187	600	10	2 675	2 960	285	10 0,1
02 Zona Centro, Casal S.-Brás/parte Venteira parte Mina Reboleira Norte, Área Militar/parte Reboleira	65 527	72 950	514	142	21 625	29 634	8 009	7 423 11,3
03 PUBF, Parque Industrial Venda Nova, Damaia de Baixo/parte Brândoa, Venda Nova e Damaia	51 509	54 528	440	124	16 767	20 812	4 045	3 019 6
04 Reboleira Sul, Damaia Cova da Moura/parte Reboleira, parte Damaia parte Buraca	32 061	34 704	200	174	11 010	14 361	3 351	2 643 8
05 Serra de Carnaxide Valejas/parte da Venteira	337	89	285	0,3	106	35	-71	-248 -73
06 Alfragide, Zambujal/Alfragide e parte Buraca	7 267	11 105	250	44	2 734	3 863	1 629	3 838 52
TOTAL	163 878	180 563	2 379	76	54 417	71 665	17 248	16 685 10,2

(1) Dados provisórios do Censo/91

Câmara Municipal da Amadora



