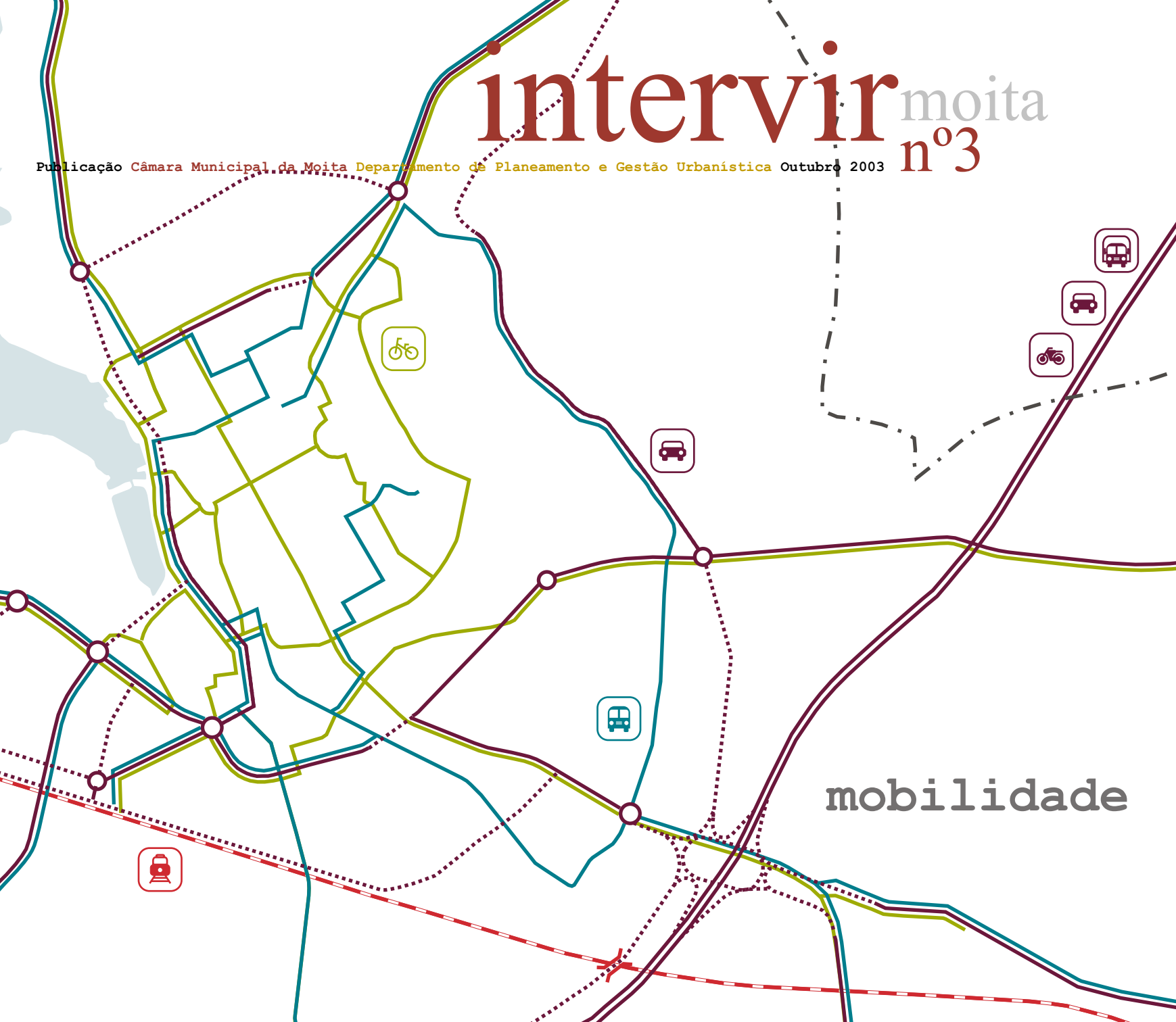
intervir moita nº3

Publicação Câmara Municipal da Moita Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística Outubro 2003



mobilidade

Ficha Técnica **Propriedade e Edição** Câmara Municipal da Moita / Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística / Praça da República, 2860-422 Moita / Telefone 212 806 700 / Fax 212 894 928 / e-mail cmmoita@mail.telepac.pt / www.cm-moita.pt

Colaboração FPCUB **Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicletas** APD **Associação Portuguesa de Deficientes** Luís Jorge Bruno Soares **Arquitecto** DIRP **Divisão de Informação e Relações Públicas**

Design DPGU **Paginação e Impressão** Belgráfica **Tiragem** 2000 exemplares **Distribuíção Gratuíta** Depósito Legal nº165507/01

índice

editorial participar no desenvolvimento 2 ciclovias a bicicleta e a cidade 6 a emergência de um novo modo de mobilidade urbana - a bicicleta 8 acessibilidade acessibilidade para todos - um desígnio estratégico para o país 16 com todos, uma cidade para todos 18 tráfego Concelho da Moita - da periferia ao centro da Área Metropolitana de Lisboa 24 rede viária 28 Circular Regional Externa da Moita 29 duplicação da ex-EN11-1 30 transportes públicos 32 rede rodoviária 33 rede ferroviária 36 mobilidade população + território > mobilidade 38

Pretendemos desta forma, não só prestar contas do nosso trabalho mas, igualmente, contribuir para a reflexão e mobilização dos cidadãos

o desenvolvimento ou é participado, ou não será.

editorial

participar no desenvolvimento

A revista Intervir surge neste seu terceiro número assumindo o carácter de publicação do Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística da Câmara Municipal da Moita. Forma de comunicação com os munícipes, instrumento de divulgação do trabalho realizado e dos estudos e planeamento, que são parte essencial do trabalho nesta área, esta publicação, como o seu nome aliás indicia, pretende também ser um instrumento de intervenção e mobilização dos cidadãos para pensar e agir (n)a cidade e (n)o

território. O carácter determinante do ordenamento do território, do ambiente urbano e das políticas urbanísticas em geral, para as condições de vida das populações obrigam a encarar estes temas como centrais na definição e orientação das políticas locais e estruturantes dos rumos do desenvolvimento que se projectam para o futuro.

A Câmara Municipal na Moita assume um compromisso firme e irreversível com o desenvolvimento sustentado do nosso concelho. Condenada durante muitos anos a viver nas "traseiras" da Grande Lisboa, a Moita desfruta hoje, graças às novas acessibilidades da região, da possibilidade de assumir uma nova centralidade metropolitana. Mas tal exige que não se confunda crescimento com desenvolvimento; exige que se disponham de orientações e instrumentos de planeamento eficazes, que definam com clareza os rumos a seguir e naturalmente, excluam os caminhos indesejáveis do desordenamento, da descaracterização, do facilitismo das opções.

A Acessibilidade e a Mobilidade, são tratadas nesta publicação como questões centrais de uma estratégia de desenvolvimento sustentado, que é a nossa. Procuramos ao longo destas páginas dar a conhecer, ainda que de forma necessariamente sucinta, as novas condições que se oferecem ao nosso concelho e o trabalho que vem sendo realizado ao nível do estudo, planeamento e implementação neste âmbito. Procuramos desta forma não só prestar contas do nosso trabalho mas igualmente, como já referi, contribuir para a reflexão e mobilização dos cidadãos, porque entendemos que o desenvolvimento ou é participado, ou não será.

Sabemos para onde queremos ir, e temos propostas para lá chegar. Contamos com todos para o fazer.

Rui Manuel Marques Garcia
Vice-Presidente da Câmara Municipal

ciclovias

a bicicleta e a cidade

Em Junho de 1992, na Cimeira da Terra, no Rio de Janeiro, os líderes mundiais pediram que fossem reduzidas as emissões de gases com efeito de estufa (GEE), por serem um dos factores do aquecimento global do planeta. Em 1996, na Conferência de Génova, é feito um apelo à indústria para reduzir as emissões dos GEE com origem nos combustíveis fósseis e no carvão. Em 1997, é assinado no Japão o Protocolo de Kyoto, que constitui o primeiro tratado internacional para a redução das emissões dos GEE; impôs-se então aos países industrializados que, entre 2008 e 2012, descessem em 5,2% o nível de emissões de 1990.

Neste contexto, torna-se necessário que o poder municipal / local promova políticas concretas para o relançamento da bicicleta como modo de transporte, tendo em conta não só as suas características de mobilidade, economia de energia e de espaço, como também a sua complementaridade com os restantes meios de transporte urbano.

A utilização da bicicleta tem muitas vantagens, tanto para o indivíduo como para a sociedade e para o ambiente. Como modo de transporte individual, oferece uma rápida e eficiente ligação porta à porta, melhora a saúde física e mental, reduz os congestionamentos e promove o desenvolvimento do comércio local ao possibilitar o estabelecimento de relações urbanas de maior próximidade.

A maioria das viagens individuais em ambiente urbano são curtas – 60% a 90% das jornadas são menores que 7 km. Cerca de 50% de todas as viagens de carro são menores que 7,5 km (o equivalente a meia hora a pedalar); a utilização da bicicleta é uma alternativa realista para aproximadamente metade destas viagens de carro. Nas grandes cidades e ligações interurbanas, as bicicletas podem aumentar o potencial de utilização dos

transportes públicos, sendo utilizadas como meio de transporte de e para as estações / paragens, ao contribuir para o alargamento da sua área de captação.

A bicicleta deve ser encarada como parte integrante das soluções a adoptar para a resolução dos problemas de tráfego nos grandes centros urbanos.

Devem ser tomadas medidas urgentes por parte dos poderes regionais, municipais e locais com vista a promover a utilização da bicicleta, em articulação com o transporte público e em detrimento do transporte automóvel individual.

A bicicleta é um veículo ecológico (não polui o ar nem provoca ruído), de baixos custos e acessível à maioria da população.

A Organização Mundial de Saúde aconselha o uso da bicicleta como forma de medicina preventiva.

Além do já implementado, muito haverá ainda a fazer, para reduzir, cada vez mais, a diferença que nos separa da maioria das cidades do centro e norte da Europa, pelo que a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicletas (FPCUB) irá continuar a exercer esforços nesse sentido junto das entidades responsáveis.

O potencial benefício decorrente do uso da bicicleta irá, certamente, ser referido e considerado quando forem redigidos novos tratados internacionais sobre qualidade de vida, ambiente, saúde pública e erradicação da pobreza; tal como já aconteceu com o Protocolo de Kyoto e com as conclusões do Encontro Habitat II.

A FPCUB continuará a promover o uso da bicicleta, na defesa da saúde, da mobilidade e do ambiente urbano, em infra-estruturas apropriadas, nomeadamente através da criação de redes de ciclovias ao nível urbano e concelhio.

Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicletas

A emergência de um novo modo de mobilidade urbana a Bicicleta

A crescente sensibilização para as questões ecológicas, ambientais e urbanas, tem proporcionado o aparecimento [ou o reaparecimento] de formas de locomoção alternativas. Neste cenário, a **bicicleta** conquista cada vez mais adeptos. Ela faz parte de um novo modo de vida urbano.

Ao contrário do que se pensa, existem poucas situações realmente incompatíveis com o uso diário da **bicicleta**, apesar de insistirmos em encontrar um conjunto de pretextos para não a utilizar. De facto, o clima pode exercer uma influência dissuasora; no entanto, a curta distância dos trajectos urbanos, juntamente com a opção por um vestuário apropriado e uma adequada infra-estrutura, reduzem significativamente os inconvenientes.

O reaparecimento deste modo de deslocação tem provocado impactos significativos, quer ao nível urbano, quer ao nível social:

> mudança na atitude e no comportamento cívico, através da aprendizagem de regras de condução e de conduta;
> adopção de hábitos de vida mais saudáveis, como resultado do incentivo à prática de exercício físico;
> valorização do carácter ecológico e paisagístico do território, aproximando a população de espaços naturais anteriormente pouco acessíveis;
> reconversão e reorganização do espaço urbano, aumentando as áreas que excluem o automóvel, permitindo revitalizar as malhas urbanas consolidadas e trazer mais pessoas para os espaços públicos, elevando assim o seu sentido de comunidade.

A **ciclovia** está, portanto, na ordem do dia. Como suporte físico do uso da **bicicleta**, a **ciclovia** permite que os seus utilizadores se desloquem confortavelmente, com segurança e rapidez. Ela constitui um dos principais incentivos à utilização de meios de transporte não motorizados, uma vez que surge como uma alternativa à utilização das vias tradicionais, caracterizadas pelo elevado fluxo de tráfego automóvel.
Além das **bicicletas**, a **ciclovia** pode ser usufruída por utilizadores de skates,

trotinetes, cadeiras de rodas e carrinhos de bebés, ou servir para a prática de atletismo, justificando assim um perfil bem dimensionado. Este corredor deve ser, sempre que possível, complementado com um passeio.
Na prática, principalmente nos centros urbanos, onde o espaço escasseia, uma **ciclovia** pode consistir apenas numa linha no chão, que reserva um corredor para ciclistas, ou numa zona de pavimento diferenciado, perfeitamente enquadrado no espaço público.

A **bicicleta** é um meio de transporte respeitador do ambiente e tem contribuído significativamente, em diversas cidades e países, para uma política de mobilidade mais equilibrada.

Como agente da implementação das políticas locais, a autarquia desempenha um papel fundamental na adequação deste novo conceito de mobilidade à realidade do Concelho, sendo sua obrigação optar por políticas concretas que procurem incentivar o uso da **bicicleta**, não só em lazer mas também no dia-a-dia, e que permitam assegurar boas condições de deslocação a todos os seus utilizadores.
Esta é uma nova responsabilidade em matéria de Ambiente Urbano e Gestão de Cidade.

A Câmara Municipal da Moita deu já início a este processo, com a preparação do Plano da REDE MUNICIPAL DE CICLOVIAS.
O Concelho da Moita possui características óptimas para a implementação de uma REDE MUNICIPAL DE CICLOVIAS: topografia plana, disponibilidade de espaço, pequena e média dimensão dos aglomerados, curta distância entre eles (inferior a 6,0km), existência de inúmeros potenciais utilizadores nos vários escalões etários, enquadramento ambiental na zona ribeirinha, excelente cenário para as actividades de lazer.

A REDE MUNICIPAL DE CICLOVIAS deverá possibilitar que se circule em segurança entre

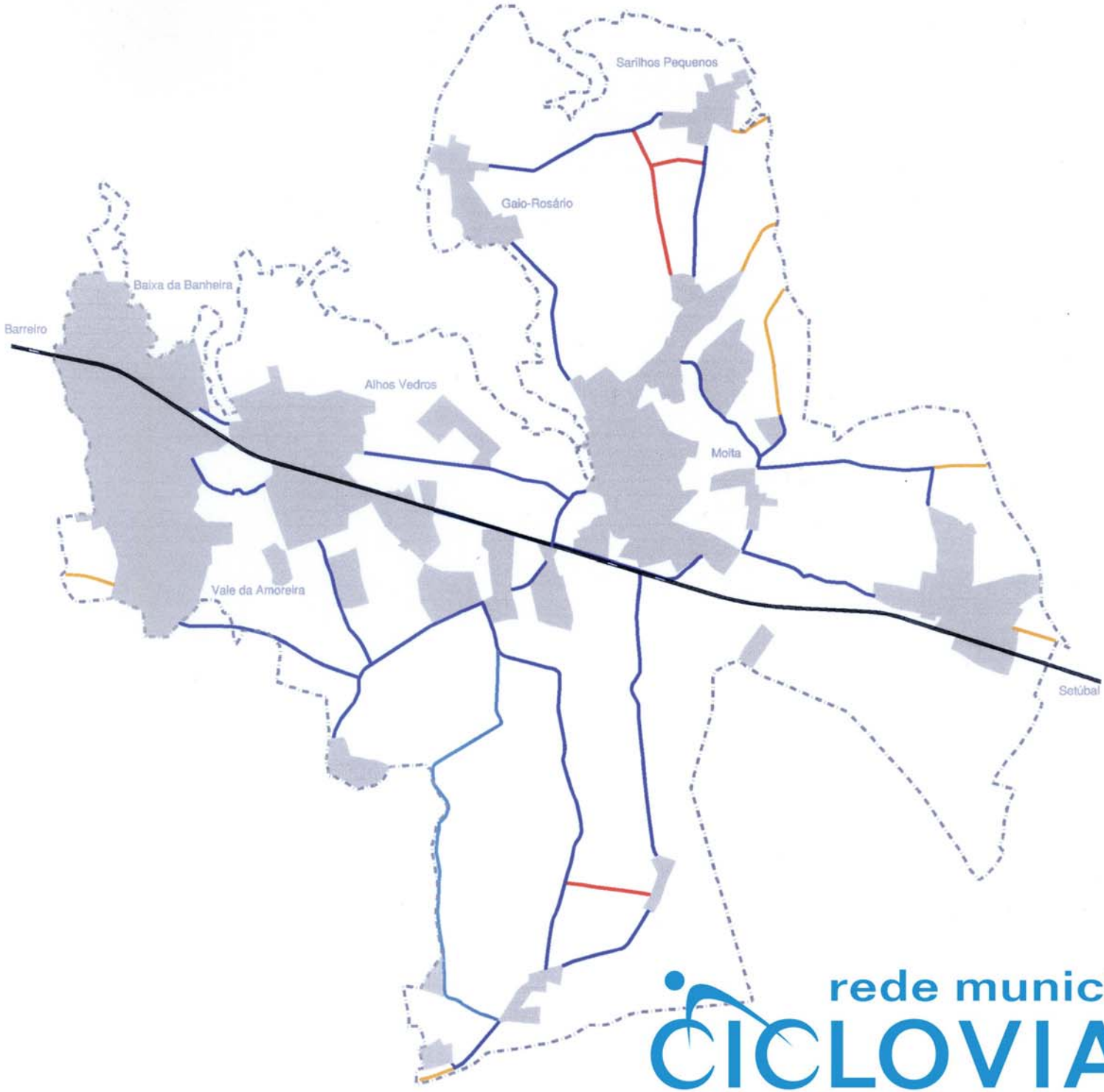
vários pontos estratégicos – aglomerados urbanos, equipamentos colectivos, zonas verdes, interfaces/estações/paragens de transportes públicos – respondendo assim às várias necessidades da população; para tal é fundamental a elaboração de um estudo sobre os itinerários mais prováveis e sobre o seu funcionamento em rede, permitindo assim proporcionar um melhor serviço ao maior número possível de utilizadores.

A implementação de uma REDE MUNICIPAL DE CICLOVIAS obriga a diversos tipos de cooperação, entre organismos públicos, instituições locais e entidades privadas – quer ligadas à promoção imobiliária, quer simplesmente proprietárias de terrenos onde se pretende localizar as **ciclovias**. Desde 2002 que a Autarquia tem vindo a encetar contactos para formalizar protocolos com vista à cedência de terrenos e à execução de infra-estruturas, sendo a participação dos privados fundamental neste processo.

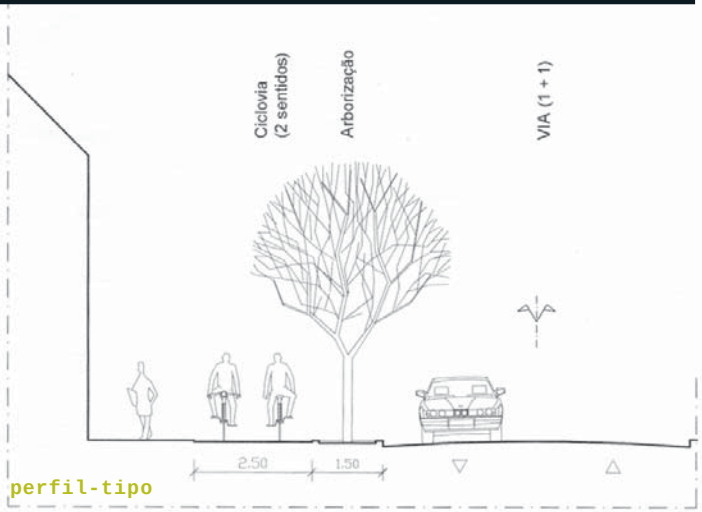
Deste modo, há que incentivar a utilização da **bicicleta** como veículo utilitário e como opção de mobilidade urbana, para além da sua função de lazer ou de turismo, através da:

> realização de sessões de divulgação nas Escolas Básicas e Secundárias, dando a formação adequada aos mais novos;
> sensibilização da população em geral para o uso da **bicicleta**, com a divulgação e disponibilização de serviços de aluguer;
> criação de infra-estruturas que facilitem o uso da **bicicleta**, como **ciclovias**, parqueamentos e sinalização adequada.

A REDE MUNICIPAL DE CICLOVIAS, em implementação no Concelho, prevê a criação de infra-estruturas flexíveis e adequadas à utilização deste meio de transporte, prevendo tipologias distintas, adaptadas às condicionantes do espaço disponível, consoante a especificidade do local em que se insiram:
> **ciclovias urbanas** – localizadas dentro do tecido urbano, interligando equipamentos, zonas comerciais, espaços públicos, muitas vezes implicando obras de reformulação dos arruamentos existentes, com a criação de vias de sentido único e o alargamento de passeios;
> **ciclovias inter-urbanas** – estabelecem a ligação entre aglomerados urbanos, pretendem ser vias de circulação mais rápidas e directas, adjacentes a eixos viários existentes, constituindo alternativas para a mobilidade dentro do concelho;



rede municipal
CICLOVIAS



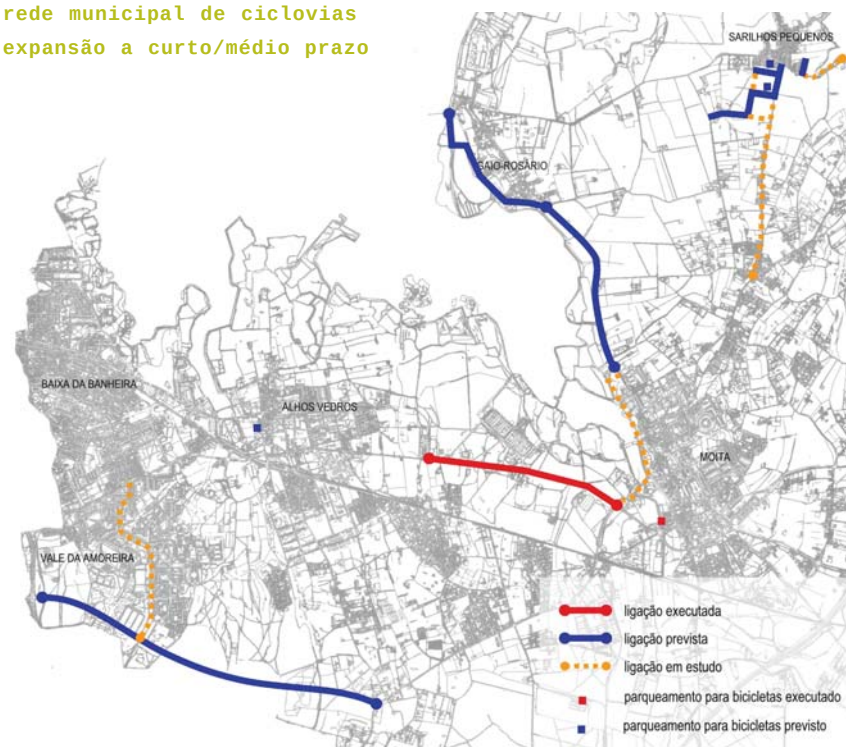
perfil-tipo
ciclovia urbana com dois sentidos

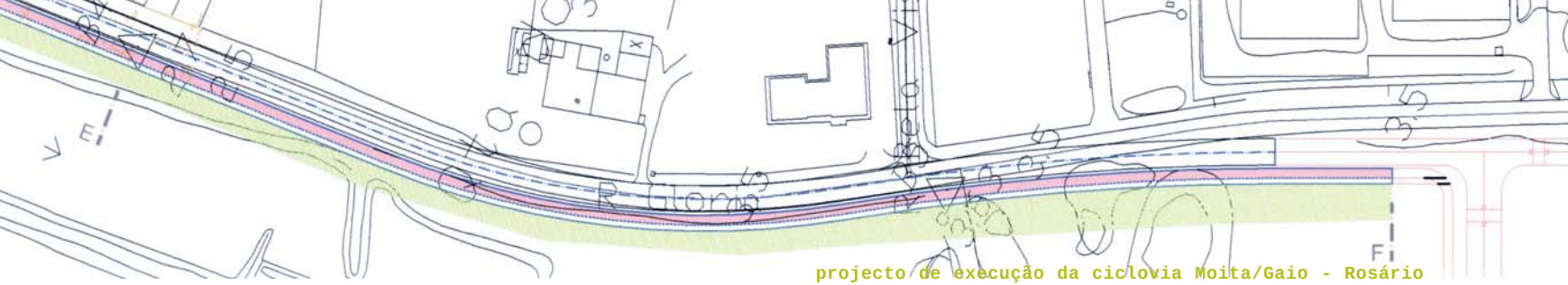
> **ciclovias de fruição e lazer** – visam potenciar e valorizar os espaços com interesse ambiental, privilegiando a relação com o rio e com o meio rural, prevendo a sua utilização para fins mais lúdicos de desporto e recreio.

A REDE MUNICIPAL DE CICLOVIAS é um projecto a longo prazo. A infraestruturação a que obriga constitui um esforço técnico e financeiro contínuo para o Município, o que, necessariamente, tornará gradual a sua conclusão.
Importa aproveitar as oportunidades e concertar a sua concretização com a realização de intervenções de iniciativa privada, como aconteceu no processo de duplicação da ex-EN11-1, entre a rotunda do Matão e a rotunda da Lagoa da Pêga. Neste caso, o estabelecimento de um corredor de circulação mínimo, com cerca de 2,0m, permitiu proporcionar melhores condições a um percurso que já se fazia sem qualquer segurança, tornando-o assim mais atractivo.

O Plano da REDE MUNICIPAL DE CICLOVIAS prevê a sua expansão a curto/médio prazo com a concretização das seguintes iniciativas:
> **ciclovia Moita/Gaio - Rosário** – um troço de **ciclovia** com cerca de 3,3km (1,7km em percurso

rede municipal de ciclovias
expansão a curto/médio prazo





projecto de execução da ciclovia Moita/Gaio - Rosário

inter-urbano e os restantes 1,6km em percurso urbano, já dentro do aglomerado do Gaio - Rosário) que visa estabelecer uma ligação entre os aglomerados urbanos, tirando partido das potencialidades ambientais do trajecto;

> **ciclovia Barreiro/Rego d'Água** – este troço pretende acompanhar o troço da CREM, cujo projecto de execução se encontra em curso. Introduzida numa fase já avançada dos estudos, a **ciclovia** possui um perfil de 2,5m e irá ligar áreas urbanas e zonas verdes programadas para a zona sul do Vale da Amoreira e Quinta da Migalha, numa extensão de cerca de 2,8km;

> **ciclovia Chão Duro/Sarilhos-Pequenos** – um troço de **ciclovia** com cerca de 1,5km de percurso inter-urbano que visa estabelecer uma ligação entre os aglomerados urbanos e que irá ser articulado com os troços urbanos já projectados para as áreas de expansão do aglomerado de Sarilhos-Pequenos;

> **ciclovia Moita** – troço urbano com cerca de 1,1km que marginará a nascente a Caldeira, a executar no âmbito da Reabilitação da Envolvente à Caldeira da Moita, (Intervenção Polis);

> **ciclovia Vale da Amoreira** – troço urbano com cerca de 1,5km que permitirá ligar alguns dos principais equipamentos existentes na freguesia;

> **parqueamento de bicicletas** – o município iniciou já a sua colocação junto dos principais equipamentos públicos (envolvente ao Centro de Saúde da Moita), o que terá continuidade na Praça da República, em Alhos Vedros.

A Câmara Municipal da Moita continuará a trabalhar na sensibilização e mobilização da população, em geral, e dos potenciais utilizadores, em particular, para que a **bicicleta** deixe de ser considerada como um meio de transporte arcaico, um brinquedo para crianças ou um equipamento de desporto e passe a ser encarada como um meio de transporte corrente, característico de uma sociedade contemporânea empenhada na sustentabilidade ecológica, na valorização ambiental e na qualificação urbana.

acessibilidade

Acessibilidade para Todos

um desígnio estratégico para o País

O desenvolvimento sustentável do País, quer económico quer social, terá de passar por uma intervenção decidida ao nível das condições de acessibilidade e mobilidade que assegure a qualidade de vida de todos os cidadãos, bem como a competitividade no contexto regional, nacional e internacional.

A estrutura da nossa sociedade não corresponde do ponto de vista físico, informativo e comunicacional às reais necessidades dos cidadãos (pessoas que não falam nem lêem português, pessoas com dificuldades de orientação espacial, pessoas que transportam pesos, crianças, idosos, pessoas com deficiência, grávidas, pessoas que transportam carrinhos de bebé, etc.), pessoas que vêem a sua mobilidade condicionada ou reduzida por um design discriminatório e violento do meio ambiente.

Um País planeado para TODOS, sem excepção, assegurará a inclusão dos seus habitantes. Será esta a realidade em que as actividades económicas estarão facilitadas. Em que não serão necessários tantos investimentos em equipamentos especiais. Uma visão de curto prazo, de poupança no imediato, só trará custos acrescidos no futuro próximo. Não só custos económicos mas também custos sociais, decorrentes da exclusão de parte significativa da população.

Devem ser criadas condições técnicas, humanas e financeiras para a PARTICIPAÇÃO DAS PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA NA DEFINIÇÃO DE UMA POLÍTICA GERAL DE ACESSIBILIDADE PARA TODOS, a saber:

1 definição de objectivos, de estratégia e de prioridades;
2 consensualização e contractualização de metas qualitativas e quantitativas;
3 consensualização e contractualização das respectivas acções e sua calendarização;
4 consensualização e contractualização das metodologias de intervenção;
5 aconselhamento e teste das soluções técnicas propostas por forma a garantir que as soluções apontadas correspondem efectivamente às necessidades e limitações funcionais dos utentes;

6 monitorizar partilhadamente a implementação das acções e o cumprimento das metas e objectivos contractualizados, assinalando os desvios e propondo as correcções necessárias;
7 avaliar regularmente ao fim de cada período acordado (por exemplo, quatro anos) para relançar novamente a estratégia de forma partilhada e participada.

Esta participação poderá ser dinamizada a partir da constituição de órgãos consultivos, nos quais esta faixa da população se vê representada através de associações de utilidade pública legalmente constituídas.

Estas associações deverão ser representativas dos mais variados grupos de utilizadores que vêem o exercício dos seus direitos humanos, constitucionais e legais (civis) limitado ou mesmo impedido face às barreiras físicas que consubstanciam a inacessibilidade do meio edificado, do sistema de transportes e dos sistemas de informação e orientação ou à sua ausência.

A acessibilidade é uma questão transversal que tem implicações no acesso a actividades tão diversas como, por exemplo, a educação, a formação, o trabalho, a saúde, a cultura ou o lazer, seja nas grandes áreas metropolitanas seja nas vilas e aldeias do espaço rural, para todos os estratos sociais e económicos da população portuguesa. Assim, decorre óbvia a importância de se PLANEAR, EXECUTAR, MONITORIZAR E AVALIAR UMA POLÍTICA DE ACESSIBILIDADE PARA TODOS MULTINIVELADA HORIZONTALMENTE (TRANSVERSALIDADE SECTORIAL), VERTICALMENTE (A NÍVEL NACIONAL, REGIONAL E MUNICIPAL) E PARTICIPADA.

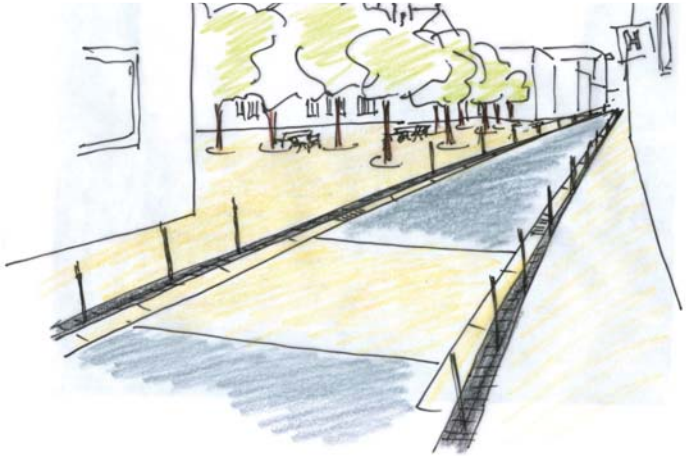
Uma sociedade para todos e com todos. Será este o desígnio a alcançar, com o contributo de todas as entidades, públicas e privadas, com ou sem fins lucrativos, começando pelo Governo e Autarquias. A estes dois últimos cumpre, de hoje em diante, legislar e coordenar os esforços para que sejam criadas as condições objectivas, de modo a que a política e as medidas sejam conhecidas e as responsabilidades e os meios sejam atribuídos a cada um dos intervenientes do sistema. Assegurar uma das condições indispensáveis para o crescimento e desenvolvimento sustentado do País. Acessibilidade Para TODOS como condição para a participação cívica de todos os cidadãos e oportunidade de realização dos seus direitos mais elementares.

Associação Portuguesa de Deficientes

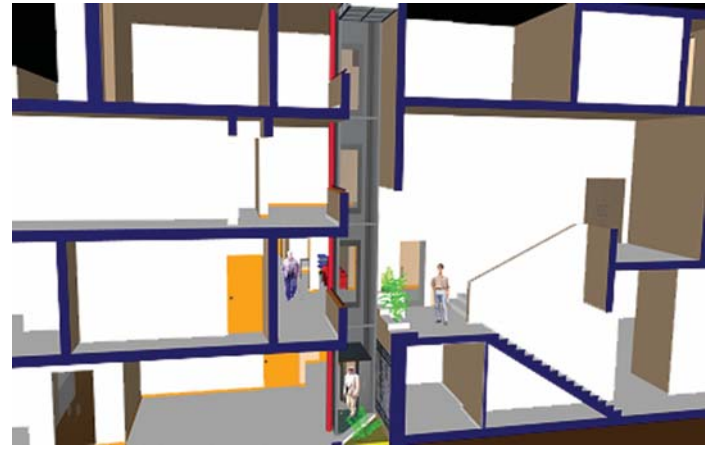
com todos, uma cidade para todos

"O imperativo da progressiva eliminação das barreiras, designadamente urbanísticas e arquitectónicas, que permita às pessoas com mobilidade reduzida o acesso a todos os sistemas e serviços da comunidade, criando condições para o exercício efectivo de uma cidadania plena, decorre de diversos preceitos da Constituição, quando proclama, designadamente, o princípio da igualdade, o direito à qualidade de vida, à educação, à cultura e ciência e à fruição e criação cultural e, em especial, quando consagra os direitos dos cidadãos com deficiência." [*].

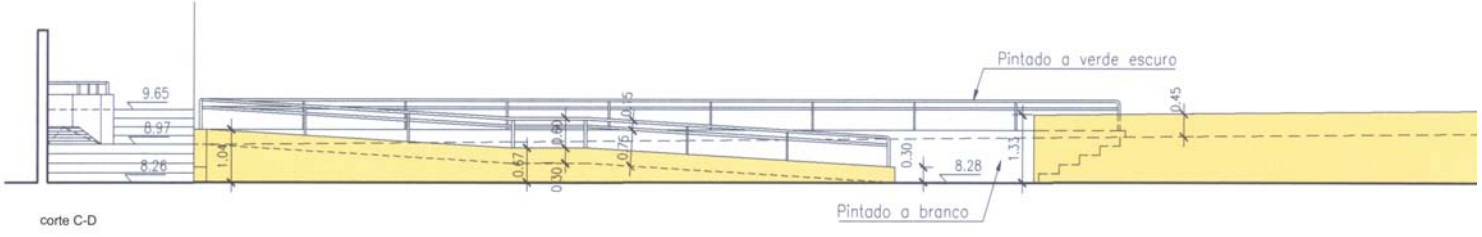
A abolição de todas as barreiras, quaisquer que elas sejam, deverá constituir um objectivo inadiável das sociedades contemporâneas e surge como a única via para tornar as nossas cidades adequadas a todos os cidadãos, sem discriminações de qualquer natureza.



estudo para o Largo da Misericórdia
pavimento contínuo e balizadores



estudo para introdução de elevador
Edifício dos Paços do Concelho



projecto de rampa para espaço público

Construir cidades acessíveis constitui, por isso, um propósito ético e social que traduz e reflecte o respeito pelos valores fundamentais da democracia – liberdade, igualdade e fraternidade.

Existe, na nossa sociedade, um elevado número de pessoas que frequentemente se depara com um grande conjunto de dificuldades para viver o seu dia a dia. Essas pessoas, que de forma temporária ou permanente se encontram fisicamente debilitadas ou incapacitadas, são confrontadas com um sem número de obstáculos que as impossibilitam de circular convenientemente na via pública e de aceder adequadamente aos edifícios (quer sejam públicos ou privados), vendo-se assim impedidas de participar de forma plena na vida (económica, social, cultural) da comunidade a que pertencem.

Com o objectivo de eliminar as barreiras urbanísticas e arquitectónicas existentes, enquanto parte de um processo de total integração social e como forma de melhorar a qualidade de vida de todos nós, foi publicado o Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, através do qual foram *"(...) aprovadas as normas técnicas destinadas a permitir a acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, nomeadamente através da supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública (...)"* [*].

Numa altura em que conceitos como “cidade acessível” e “desenho universal” já se encontram mais difundidos entre a população, a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 123/97 permitiu *“(...) **consagrar legalmente exigências técnicas mínimas de acessibilidade** a adoptar nos edifícios da administração pública central, regional e local e dos institutos públicos que revistam a natureza de serviços personalizados e de fundos públicos, bem como em alguns edifícios e estabelecimentos que recebam público.”* [*].

Neste contexto, o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido, nos últimos anos, sobre esta matéria, pelo Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística (DPGU) da Câmara Municipal da Moita (CMM) assenta, essencialmente, em duas vertentes:

1 O assegurar que todos os projectos relativos a obras de urbanização e edificação, de iniciativa particular, acompanhados pelo DPGU cumprem as normas técnicas estabelecidas no Decreto-Lei n.º 123/97, tentando também divulgar as vantagens que resultam da sua utilização, por forma a que as mesmas sejam igualmente aplicados, por decisão dos promotores, nos edifícios em que a sua obrigatoriedade não está prevista;

passadeira nivelada com o passeio

eliminação de degrau de soleira através da modelação do passeio

pavimento contínuo com opção de percurso (escada ou rampa)

2 A adopção em todos os trabalhos que promove ou desenvolve – Planos de Pormenor, Estudos Urbanísticos, Projectos de Loteamento, Projectos de Espaço Público, Projectos de Arquitectura e Projectos de Design de Equipamento – de opções de projecto que permitem não só garantir o cumprimento de todos requisitos mínimos obrigatórios mas também inovar e alargar o âmbito da sua aplicação, procurando aumentar, significativamente, os níveis de conforto para os utilizadores e a "inclusividade" das soluções propostas – isto é, a "**qualidade** de**vida**" da população.

Com o trabalho entretanto desenvolvido, tem procurado o DPGU aproveitar todas as oportunidades de que dispõe para desempenhar um papel importante, se não mesmo fundamental, no despertar da consciência dos munícipes, em geral, dos promotores imobiliários e dos projectistas, em particular, para a criação e desenvolvimento de um sentido colectivo de cidade, com vista à obtenção de um melhor e mais qualificado ambiente urbano.

* Ministério da Solidariedade e Segurança Social. "Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio". Diário da República – I Série-A. 22-5-1997, nº 118

rampa no espaço público

rampa de acesso a habitação

pavimento contínuo e contrastante

tráfego

Concelho da Moita

da periferia ao centro da Área Metropolitana de Lisboa

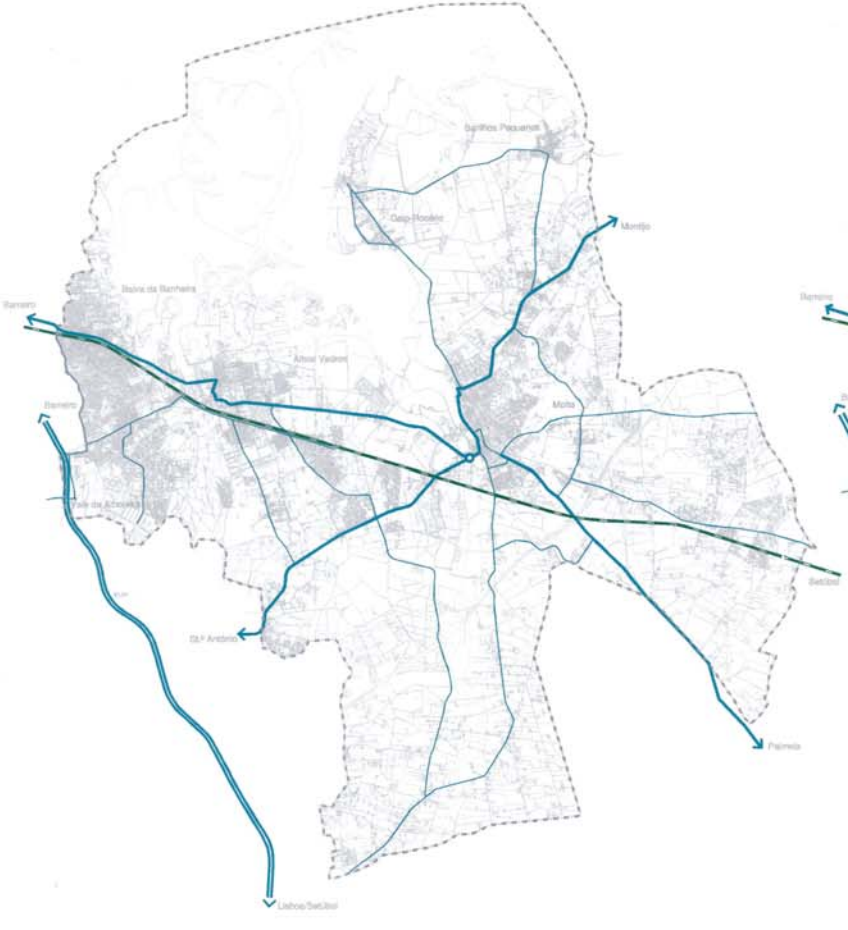
Há menos de cinco anos, a Moita era um dos concelhos mais periféricos na geografia da Área Metropolitana de Lisboa, situação que o mantinha, por um lado, numa grande dependência do Barreiro e, por outro, numa estreita relação com o espaço rural e com as actividades agrícolas e pecuárias.

Com a abertura da Ponte Vasco da Gama, em 1998, e a posterior conclusão do IC-32 ligando a nova ponte ao IC-21 (via rápida do Barreiro), as condições de acessibilidade rodoviárias do Concelho da Moita alteraram-se radicalmente e mudaram as condições da sua integração territorial e das dependências urbanas.
De facto, o Nó do IC-32 na Moita integra o Concelho e sobretudo, o seu sector Nascente, numa nova estrutura viária, construída ao longo da década de 90, que altera profundamente as condições de acessibilidade no conjunto da Área Metropolitana e configura uma nova matriz para o seu desenvolvimento urbano.

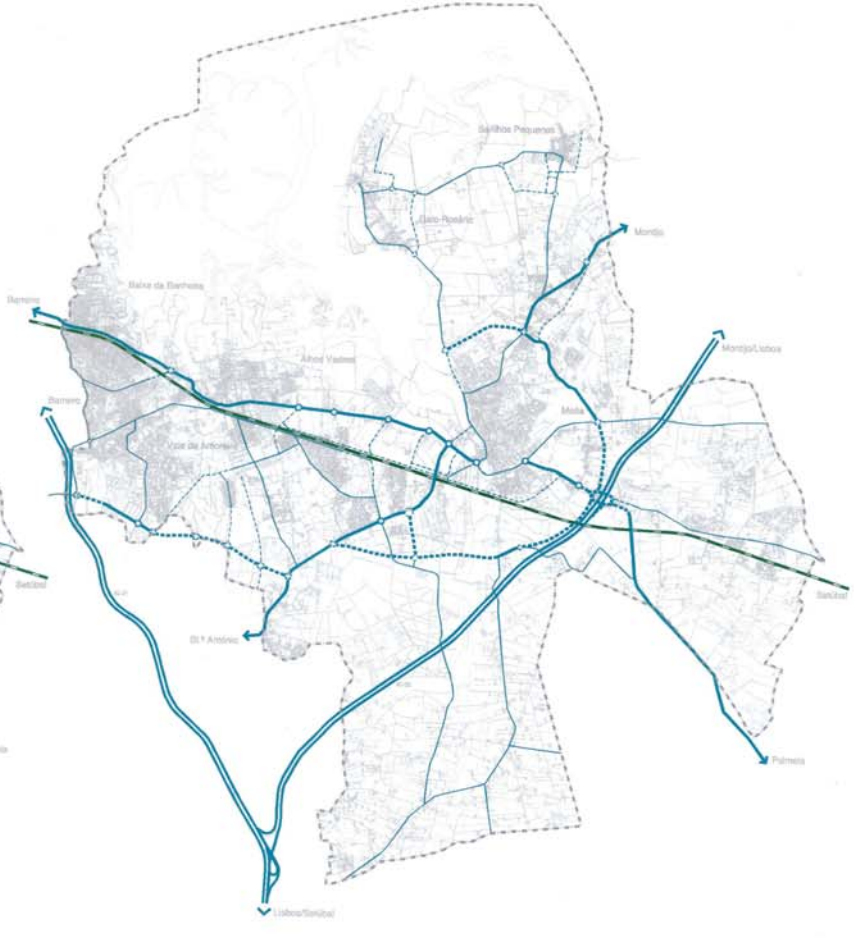
A construção da CREL, da CRIL e de novas radiais, a Norte, do IC-32 e da A-12, a Sul, ligadas pelas duas pontes, 25 de Abril e Vasco da Gama, complementadas no interior de Lisboa pelo Eixo Norte-Sul, criaram uma rede que abraça as duas margens do Estuário através de um anel que “recentra”, na Área Metropolitana, áreas tradicionalmente periferizadas como Alcochete, Moita, o interior do Concelho de Palmela ou, mesmo, vastas áreas dos concelhos de Loures, Odivelas, Amadora e Sintra.

Pode dizer-se que o Concelho da Moita passou, nestes últimos cinco anos, de um território da “borda da AML” a um dos territórios privilegiados do centro desta Área Metropolitana.

Obviamente que esta recentragem geográfica, proporcionada pelas novas acessibilidades rodoviárias que favorecem o transporte individual, não significa que a Moita tenha ganho centralidade urbana.



Concelho da Moita estrutura viária antes de 1998
(ponte Vasco da Gama / IC 32)



Concelho da Moita estrutura viária depois de 1998
(ponte Vasco da Gama / IC 32)

Esse é o desafio do futuro que este concelho enfrenta perante as novas condições territoriais e as oportunidades que lhes estão associadas. Estas novas condições e oportunidades foram reconhecidas no Plano Regional do Ordenamento do Território (PROTAML) que destaca o Arco Ribeirinho Sul, de Almada a Alcochete, como um novo sector a potenciar na estrutura metropolitana, no sentido de reforçar a "cidade das duas margens" e recentrar as dinâmicas de desenvolvimento metropolitano em torno do Estuário do Tejo.

Hoje, é inevitável reconhecer que o futuro do Concelho da Moita depende da forma da sua integração na "nova" Área Metropolitana de Lisboa, rompendo com a sua anterior perificidade e com as dependências tradicionais. Para tal, no quadro das potencialidades reconhecidas no PROTAML, o concelho pode beneficiar do "atraso" que preservou grandes áreas do seu território do crescimento urbano massificado, para criar novos espaços urbanos que proporcionem novos e melhores padrões de vida urbana.

Mas as alterações necessárias às práticas instaladas de produção do espaço urbano, isto é, as formas de realizar a urbanização dos terrenos, a construção de edifícios, a captação e instalação de actividades, e a atracção de novos habitantes, implicam uma estratégia municipal que suporte a antecipação às transformações que inevitavelmente se irão dar neste território.

Desde logo, ao nível das acessibilidades, é necessário, por um lado, repercutir no concelho as novas condições de acessibilidade metropolitanas, isto é, criar uma rede viária que permita, a partir do novo nó no IC-32 e do nó do IC-21, levar a todo o território

municipal as novas condições de acessibilidade, e, por outro lado, melhorar as condições de acessibilidade em transporte público, em relação ao qual o concelho da Moita continua a ser penalizado no conjunto da Área Metropolitana.

Neste último aspecto, pondo em segundo plano as ambições em relação ao Metropolitano a Sul do Tejo e a um novo terminal fluvial em Alhos Vedros, é necessário e possível apostar na criação de um serviço de transporte público eficiente e qualificado no eixo constituído pela linha de Caminho de Ferro Barreiro-Praias do Sado e pela ligação fluvial Barreiro-Lisboa, o qual se articula directamente com a rede de Metropolitano de Lisboa através da nova estação no Sul e Sueste.

No que respeita ao ordenamento do espaço urbano, é necessário, não só requalificar as áreas residenciais existentes, de características marcadamente peri-urbanas e suburbanas, mas também criar condições para a construção de espaços que proporcionem novos padrões residenciais e novas urbanidades na AML, orientando e enquadrando a pressão imobiliária sobre o concelho que se vai fazer sentir neste novo quadro territorial.

Pode dizer-se que a nova matriz territorial da AML e a alteração das condições de acessibilidade constituem o principal vector de uma nova integração do Concelho da Moita na área metropolitana e uma oportunidade para participar do desenvolvimento económico e social da região mais dinâmica e mais rica do país.

Luís Jorge Bruno Soares
arquitecto, coordenador da equipa técnica da Revisão do PDM

rede viária

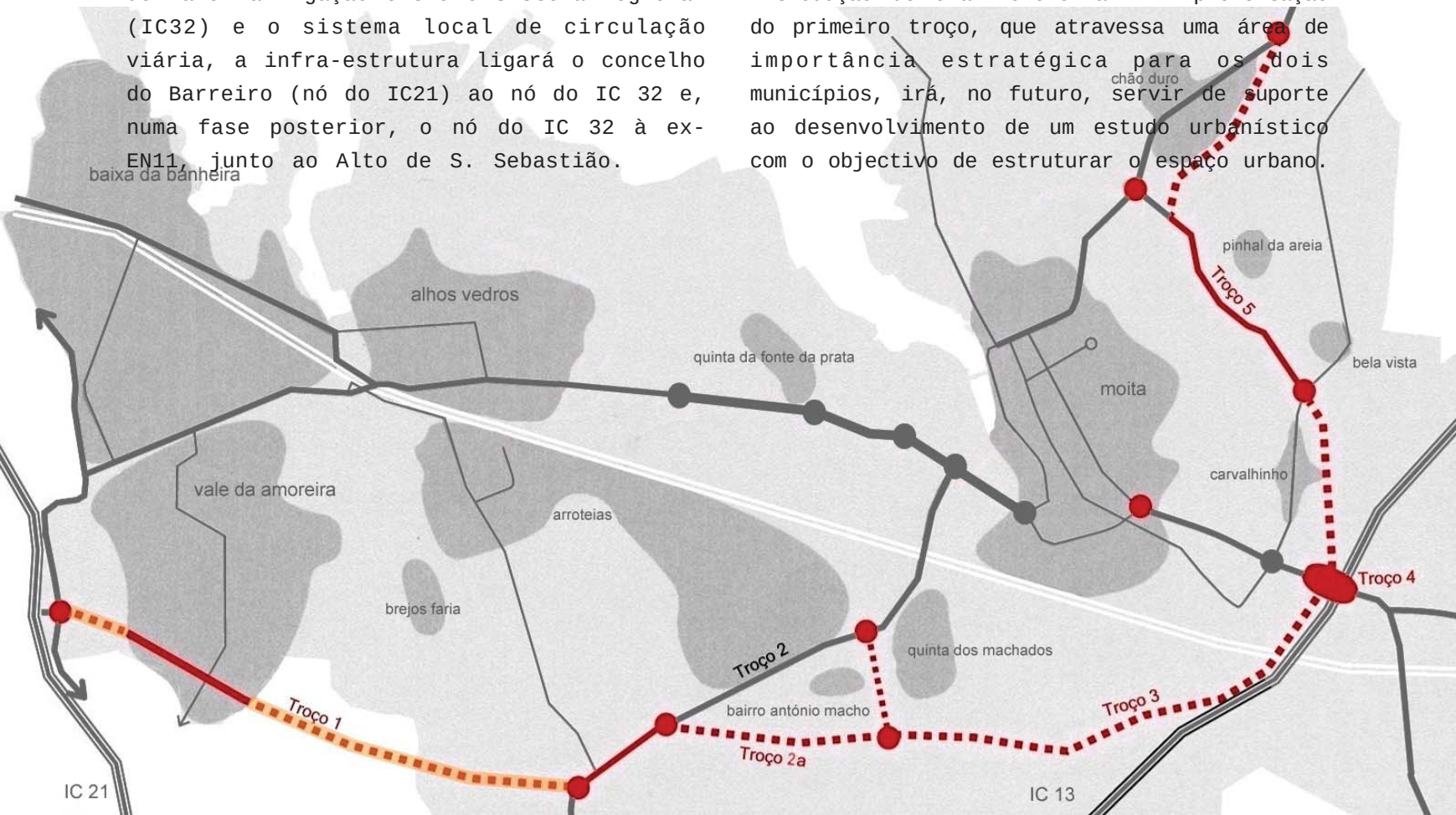
Constituindo uma prioridade na estratégia estabelecida para o concelho no âmbito do processo de Revisão do Plano Director Municipal (PDM), a Câmara Municipal da Moita (CMM) tem vindo a defender o reordenamento da rede viária concelhia e a criação de uma nova centralidade urbana, contrariando o cenário actual de deficiente articulação entre as novas infra-estruturas regionais e a rede viária principal.

A construção desta nova centralidade, no contexto dos sistemas territoriais metropolitanos da Margem Sul do Tejo, conta já com a consolidação de uma série de situações que irão contribuir, quer para a melhoria do ambiente urbano e da qualidade de vida das populações (entre as quais a Operação de Revitalização Urbana do Vale da Amoreira e Baixa da Banheira e o Estudo da Melhoria das Condições de Circulação dos Transportes Públicos Rodoviários do Concelho da Moita), quer para o aumento da actractividade económica do território (Revisão do PDM, a qual aponta para a reorganização da estrutura viária concelhia e para a disponibilização de solo tendo em vista a fixação de novas actividades e habitação qualificada), sem esquecer o, cada vez mais importante, factor ambiental (Programa POLIS).

Circular Regional Externa da Moita

De entre as medidas já em curso, destaca-se a implementação da Circular Externa da Moita (CREM). Esta via pretende criar uma cintura rodoviária que constitua uma alternativa para a circulação rápida, quer de atravessamento quer de penetração, nos núcleos urbanos do concelho. Com o objectivo de fazer a ligação entre o sistema regional (IC32) e o sistema local de circulação viária, a infra-estrutura ligará o concelho do Barreiro (nó do IC21) ao nó do IC 32 e, numa fase posterior, o nó do IC 32 à ex-EN11, junto ao Alto de S. Sebastião.

Neste momento, encontram-se em fase avançada os estudos para o primeiro troço, que ligará o nó do IC 21 à EN 11-2, junto ao Rego de Água. A primeira versão do Estudo, datada de Outubro de 2001, tem vindo a sofrer algumas alterações, quer por questões relacionadas com os interesses dos municípios envolvidos – Moita e Barreiro, quer pela introdução de novos elementos inicialmente não previstos, como por exemplo a introdução de uma ciclovia. A implementação do primeiro troço, que atravessa uma área de importância estratégica para os dois municípios, irá, no futuro, servir de suporte ao desenvolvimento de um estudo urbanístico com o objectivo de estruturar o espaço urbano.



duplicação da ex-EN11-1

Na perspectiva do desenvolvimento de uma nova centralidade para o concelho, foram já iniciadas algumas medidas com o objectivo de reorganizar e requalificar o eixo urbano Moita-Barreiro, actualmente muito fragmentado e desqualificado, que visam contribuir para a redução da tradicional dependência do Barreiro (como centro de emprego, de equipamentos, de serviços e interface de transportes com a margem Norte), minimizando assim a posição algo periférica do concelho na estrutura metropolitana e da qual resultaram algumas consequências negativas para o seu desenvolvimento social e económico.

O alargamento do troço da ex-EN11-1 entre a Quinta da Fonte da Prata e a Moita, principal via de ligação entre os aglomerados urbanos mais importantes do concelho, juntamente com a progressiva consolidação do carácter urbano do Bairro da Fonte da Prata, constitui uma dessas medidas.

Com uma extensão de cerca de 1.800 m, esta via introduz uma melhoria significativa nas condições de deslocação e de segurança das populações, duplicando a capacidade rodoviária e possibilitando um novo conceito de mobilidade, quer através da delimitação de uma ciclovia ao longo de todo o troço, quer pelo facto de aproximar o transporte público da população – passando o percurso dos autocarros a efectuar-se pelo interior do Bairro da Fonte da Prata.

Também se procuraram novos conceitos ao nível da ocupação do espaço central das rotundas, prevendo-se o seu tratamento através da intervenção de artistas plásticos, consolidando deste modo o carácter urbano de referência que se pretende para esta via, dotando cada rotunda de uma identidade própria e o conjunto de uma coerência global.

A reestruturação desta via pretende ainda estabelecer uma relação de complementaridade com a CREM, a um nível superior, e com os arruamentos de acesso local, a um nível inferior. De facto, o perfil proposto, mais adequado à sua função estratégica de viaurbana distribuidora, possibilitará a ligação entre os principais pólos geradores de tráfego, existentes e previstos já no próximo PDM, designadamente áreas urbanas de maior dinâmica e áreas de indústria, serviços e armazenagem.

Separador central	Berma	Faixa de rodagem	Faixa de rodagem	Berma	Separador	Ciclovia
1,00	0,25	3,50	3,50	0,25	0,50	2,00

transportes públicos

Em 2000, o Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas realizado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) revelou que na Área Metropolitana de Lisboa (AML) se realizam 3,5 milhões de viagens por dia, das quais apenas 40% têm lugar em transportes colectivos.

A mobilidade tem sido um dos parâmetros de avaliação da qualidade de vida nos centros urbanos. E se nas décadas de 70 e 80 essa mobilidade era entendida como o grau de utilização do Transporte Individual, hoje considera-se igualmente importante e bastante mais positiva, por motivos inerentes aos efeitos das actuais dinâmicas dos grandes centros urbanos, a atractividade do Transporte Público (designadamente a qualidade e frequência do serviço).

A articulação entre os diferentes tipos de transportes (rodoviário - colectivo e individual - ferroviário e fluvial) que servem directa ou indirectamente o território, é uma prioridade ao nível do Planeamento Estratégico. Neste cenário, são fundamentais os instrumentos de trabalho que resultam dos estudos efectuados sobre esta matéria,e que funcionam como suporte para decisões futuras, definindo programas de acção e estabelecendo prioridades de intervenção.

rede rodoviária

A CMM dispõe de um Estudo recente sobre a Melhoria das Condições de Circulação dos Transportes Públicos Rodoviários do Concelho da Moita que abrange o eixo da ex-EN11-1, desde a Broega, a Nascente, até à Baixa da Banheira, a Poente. O estudo teve como objectivo propor soluções para a melhoria da circulação rodoviária, em geral, e dos Transportes Públicos, em particular, no eixo mais densamente ocupado do concelho, servindo actualmente de suporte às mais recentes opções de planeamento urbano. Recentemente, foi também efectuado um Levantamento da Cobertura e das Condições de Serviço dos Transportes Públicos Rodoviários no Concelho – Plano de Reordenamento dos Abrigos; este levantamento tem-se revelado um excelente instrumento de negociação com as entidades privadas de transportes de passageiros que actuam no concelho.

Na perspectiva de contribuir para o incremento da actractividade do Transporte Público rodoviário no concelho, a Câmara Municipal deu início, recentemente, a um trabalho de projecto, no âmbito do referido Plano de Reordenamento dos Abrigos, que procura a criação de um Abrigo-Tipo, mais seguro e

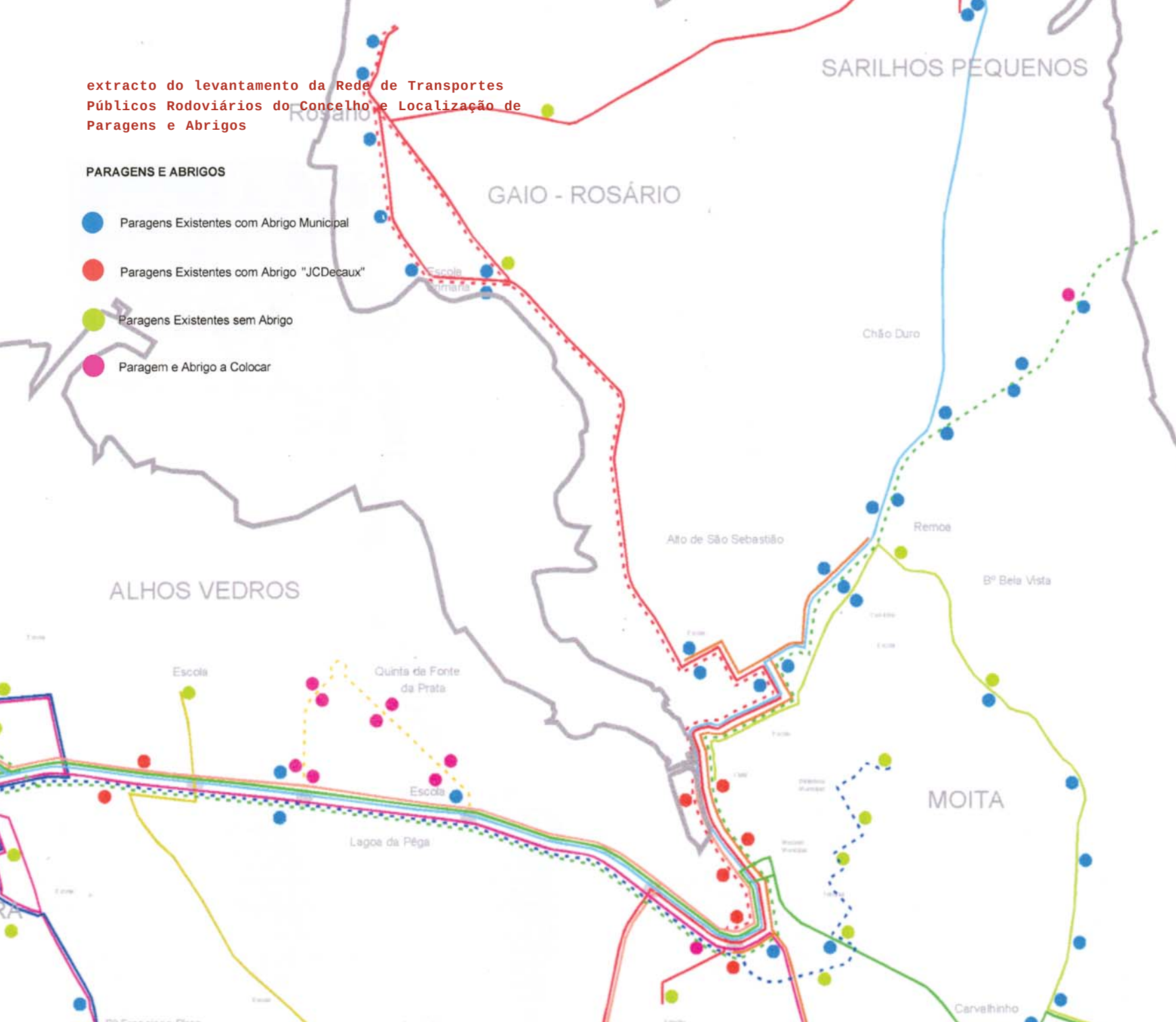
confortável, em substituição dos actualmente existentes, degradados e obsoletos; e cuja implementação tenha em consideração o baixo custo, a reduzida manutenção dos materiais a aplicar, a possibilidade de ser rentabilizado através da aplicação de publicidade e a capacidade de servir de suporte a intervenções artísticas ou à divulgação de acções municipais.

O desenvolvimento destas e de outras acções de apoio ao planeamento e à gestão do território concelhio permitiram já criar condições para o aparecimento de novas relações urbanas e interurbanas, como é o caso do estabelecimento de uma carreira entre a Quinta da Fonte da Prata, em Alhos Vedros, e a Gare do Oriente, em Lisboa.

De facto, a mobilidade é actualmente um dos principais factores que potencia o crescimento e a consolidação dos aglomerados urbanos. Numa altura em que se sofre com o congestionamento, a falta de espaço e a utilização irracional dos espaços de circulação nos centros urbanos, e se começa a questionar a insuficiência dos investimentos feitos nos últimos anos na rede de infra-estruturas viárias, surgem novas alternativas ambientalmente mais positivas, que caminham no sentido do desenvolvimento sustentável, baseadas numa nova política de transportes.

Neste âmbito, foram recentemente criadas condições para o estabelecimento de uma Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT); num cenário de crescente complexidade a que os sistemas urbanos se encontram sujeitos, este organismo terá como objectivo introduzir uma abordagem global e integradora sobre o funcionamento e a gestão do sistema de transportes da AML, Área na qual o concelho da Moita se integra cada vez com maior dinamismo e protagonismo.

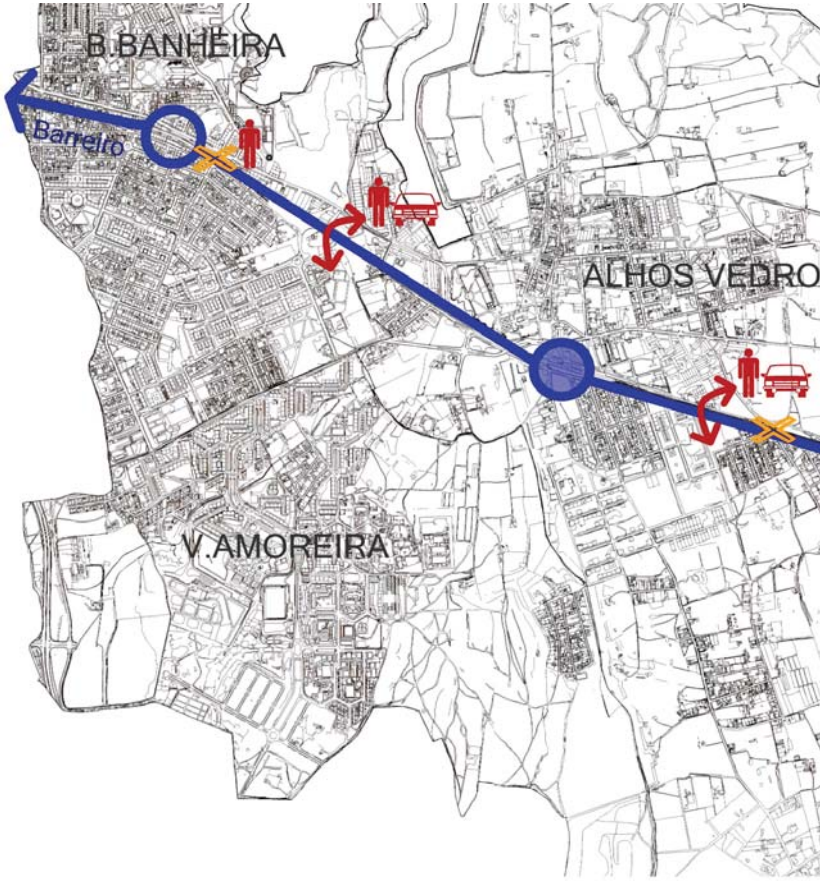
extracto do levantamento da Rede de Transportes Públicos Rodoviários do Concelho e Localização de Paragens e Abrigos



rede ferroviária

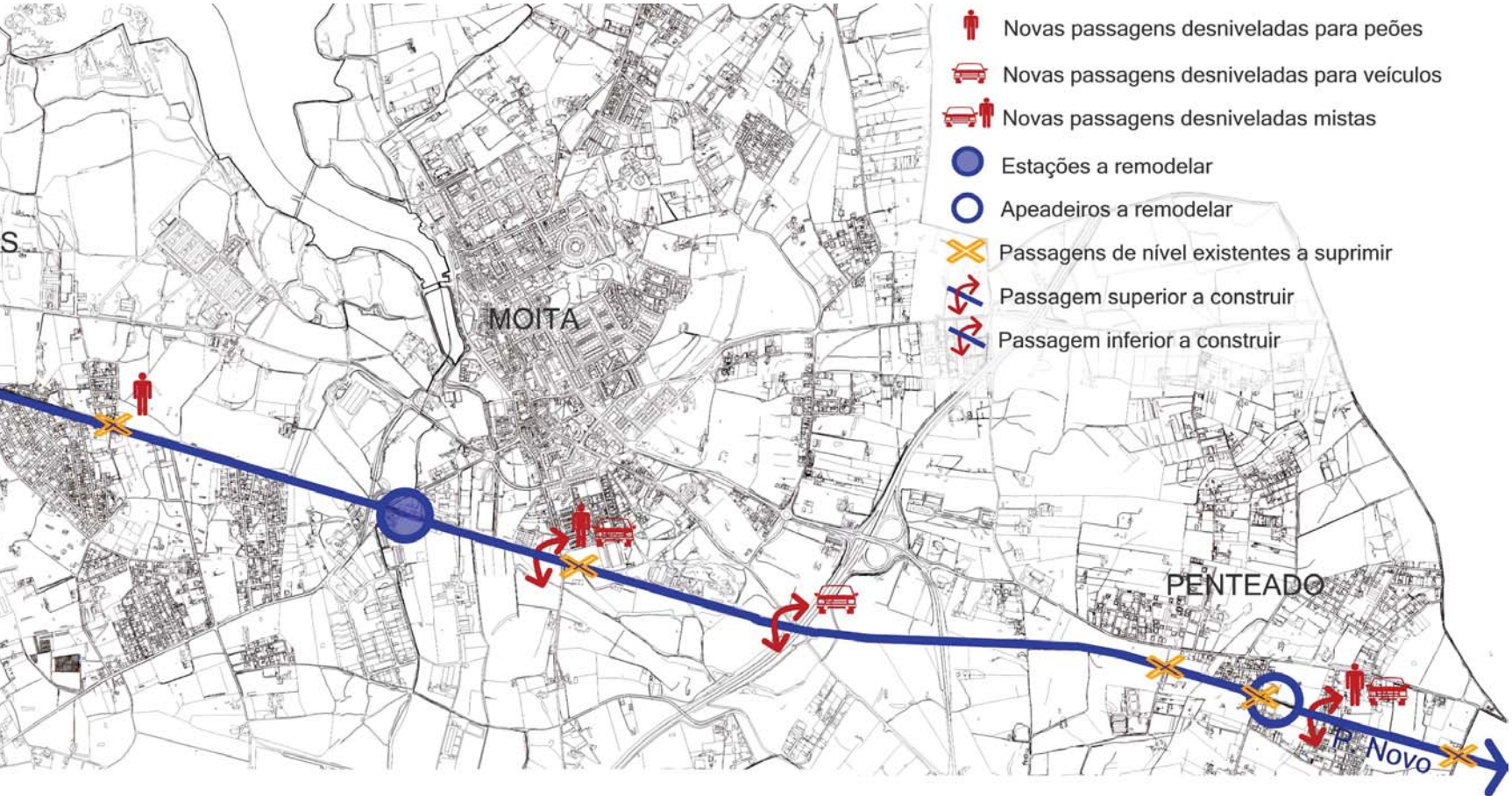
Abrangendo todo o troço ferroviário entre o Barreiro e o Pinhal Novo, estão em curso o Estudo para Supressão das Passagens de Nível e o Estudo para Melhoria das Condições e Acessibilidade às Estações e Apeadeiros. Da responsabilidade da REFER,EP – Rede Ferroviária Nacional, de acordo com o Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de Dezembro, que prevê a modernização da linha férrea até 2004, esta iniciativa, acompanhada pela CMM, visa modernizar as infra-estruturas ferroviárias do referido troço e requalificar os espaços físicos das estações e apeadeiros. Tendo em vista a sua futura exploração em "regime suburbano", pretende-se também assegurar melhores condições de "interface" com os restantes modos de transporte – individual (automóveis, bicicletas, etc.) e colectivo (autocarros e táxis) através da intervenção no exterior das estações e apeadeiros localizados no concelho.

A supressão das passagens de nível é a face mais visível desta iniciativa, destacando-se, em consequência desta supressão, a construção de passagens desniveladas na Baixa da Banheira - Nascente (ligação entre a Rua Augusto Gil e a ex-EN11-1) e em Alhos Vedros - Nascente (ligação entre as Arroteias e a ex-EN11-1), ambas já em fase de projecto de execução.
O processo de modernização implica ainda a eliminação de todos os atravessamentos pedonais de nível actualmente existentes e a sua substituição por passagens desniveladas para peões, inferiores ou superiores consoante as características técnicas de cada caso.



As obras, a iniciar brevemente, pretendem melhorar as condições de segurança e de acesso ao serviço prestado e, consequentemente, aumentar o leque de alternativas de circulação à disposição da população residente.

Bastante próxima do concelho da Moita encontra-se em construção a estação da Penalva. Esta estação, que irá permitir o acesso à ligação ferroviária directa a Lisboa através da Ponte 25 de Abril, além de configurar mais uma alternativa de transporte colectivo, poderá vir a constituir um pólo de atracção para fixação de população e, por esse motivo, gerar um maior desenvolvimento económico da sua área envolvente, com reflexos na parte Sul do concelho.



população + território > mobilidade

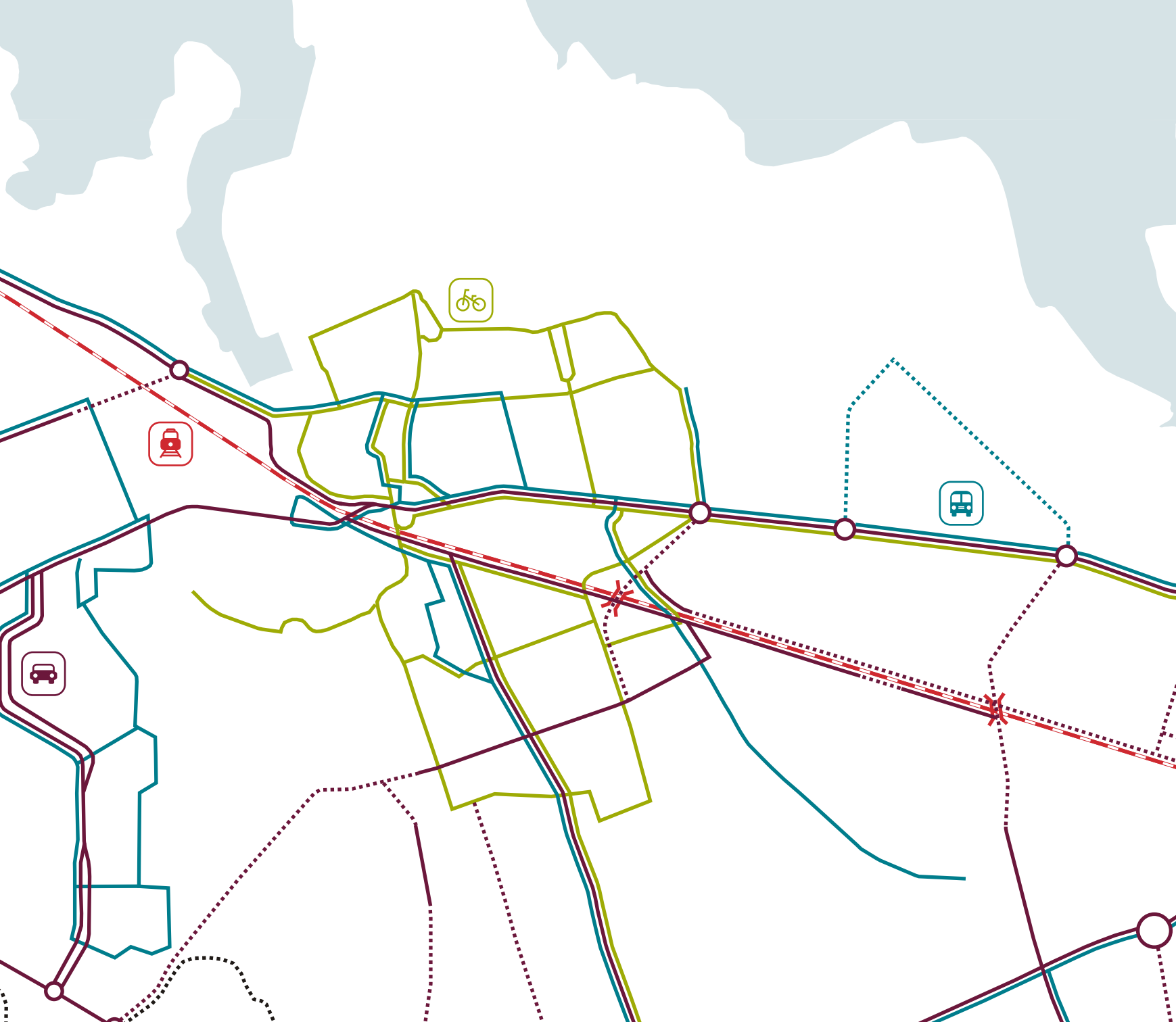
Como é sabido, as populações deslocam-se com o fim de satisfazerem determinadas necessidades, as quais estão dependentes do seu nível sócio-económico e cultural e da sua actividade (emprego, estudo ou outra).
Com efeito, as deslocações particulares (por motivos de trabalho e de estudo), e as deslocações ocasionais (compras, assuntos administrativos, lazer e outras actividades), abrangem a população activa e os estudantes, no primeiro caso, e toda a população no segundo.

Para garantir que a população de um determinado território tenha boas condições de acessibilidade e de mobilidade, torna-se necessário planear, disponibilizar e assegurar uma boa rede viária e uma rede de transportes eficaz.
Sem a aplicação deste principio, não é possível atingir quaisquer objectivos em termos de desenvolvimento, comprometendo-se assim a boa utilização de um território e o bem-estar da sua população.

As zonas urbanas que crescem são aquelas que ocupam a melhor acessibilidade na rede de transportes. Cada indivíduo pretende a melhor localização e a menor deslocação possível, tendo sempre presente os factores distância/tempo e custo da deslocação entre a residência e o local de trabalho.

A Câmara Municipal da Moita, ciente da importância desta questão, ao elaborar o Projecto de Carta Estratégica para 2000-2010, incluiu o item "acessibilidades" como uma das seis Linhas Estratégicas a concretizar nesse intervalo de tempo, tendo como objectivo prioritário permitir uma melhor integração metropolitana dos seus munícipes.

Esta Linha Estratégica propõe o desenvolvimento de cinco acções, todas elas já em fase de estudo ou de projecto, e presentes nos vários textos desta revista: Renovação da Linha Barreiro – Setúbal/Praias do Sado para implementação de um serviço ferroviário suburbano; Melhoria das acessibilidades fluviais a Lisboa; Eixo Estruturante do Concelho Sul (CREM); Melhoria dos Transportes Públicos nas freguesias e Integração do Concelho nas novas redes de transportes da Península de Setúbal: MST, CRIPS, Interfaces de transportes regionais.

Ao concretizar este projecto, estaremos certamente a valorizar o Concelho da Moita e a contribuir para o seu desenvolvimento.

Carlos Matos
arquitecto, director do Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística