



Oeiras XXI

PLANO ESTRATÉGICO PARA
O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

1.º RELATÓRIO

DIAGNOSTICO SELECTIVO PRELIMINAR

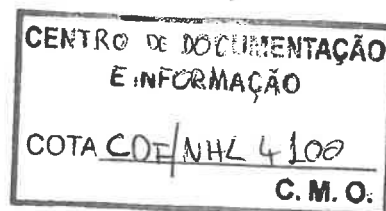
VOLUME V

ESTRUTURA URBANA



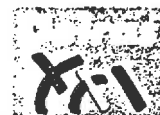
ESTRUTURA URBANA

ÍNDICE



- OEIRAS

1. INTRODUÇÃO	1
2. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA	2
2.1 Perspectivas de evolução económica	2
2.1.1 <i>Demografia</i>	2
2.1.2 <i>Actividades económicas</i>	2
2.1.3 <i>Emprego</i>	3
2.2 As perspectivas de desenvolvimento e o ordenamento	3
3. ESPAÇOS INDUSTRIAIS (ACTIVIDADES ECONÓMICAS) NO CONTEXTO INTERMUNICIPAL	5
4. O PDM DE OEIRAS	7
5. CONDICIONANTES AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	9
5.1 Questões ligadas ao desenvolvimento integrado da AML e concelhos vizinhos	9
5.2 Jurisdição de espaços e equipamentos por entidades externas ao concelho	10
5.3 Espaço aberto na Área Metropolitana de Lisboa	10
5.4 Gestão dos recursos hídricos e as características hidrográficas do concelho	11
6. COMISSÃO TÉCNICA INTERMUNICIPAL	12



7. BREVE CARACTERIZAÇÃO DE OEIRAS.....	13
7.1 Integração e Caracterização Física.....	13
7.2 Desenvolvimento Urbanístico.....	14
8. TENDÊNCIAS RECENTES DE ESTRUTURAÇÃO URBANA.....	15
8.1 Polaridades económicas.....	15
8.2 Assimetrias espaciais.....	16
8.3 Ritmos de crescimento.....	19
8.4 Rede Viária.....	21
9. NOVAS CENTRALIDADES E PROGRAMAS ESTRATÉGICOS.....	22
9.1 Dinamização de Novas Centralidades.....	23
9.1.1 Eixo Oeiras / Parque de Ciência e Tecnologia.....	23
9.1.2 Eixo Algés / Parque Urbano de Carnaxide.....	23
9.2 Impactes / Iniciativas a Desenvolver.....	25
10. CENTRALIDADES TRADICIONAIS, REABILITAÇÃO DE CENTROS HISTÓRICOS E IDENTIDADE CULTURAL.....	25
10.1 A Organização Espacial e o Sistema Cultural.....	26
10.2 Principais Problemas / Iniciativas a Desenvolver.....	28
10.2.1 Reabilitação Urbana / Animação da Vida Colectiva.....	28
11. NOVAS SUB-UNIDADES URBANAS.....	30
11.1 SUB-UNIDADE OCIDENTAL SUL.....	30
11.1.1 Enquadramento Urbanístico.....	30
11.1.2 Comércio e Serviços.....	35
11.1.3 Indústria.....	37
11.1.4 Rede Viária.....	38
11.1.5 Transportes.....	38
11.1.6 Estrutura Verde Principal.....	41
11.2 SUB-UNIDADE OCIDENTAL NORTE.....	42
11.2.1 Enquadramento Urbanístico.....	43
11.2.2 Comércio e Serviços.....	50
11.2.3 Indústria.....	51
11.2.4 Rede Viária e Transportes.....	51
11.2.5 Estrutura Verde Principal.....	53



11.3 SUB-UNIDADE ORIENTAL SUL	55
11.3.1 Enquadramento Urbanístico	55
11.3.2 Comércio e Serviços	59
11.3.3 Indústria	61
11.3.4 Rede Viária e Transportes	61
11.3.5 Estrutura Verde Principal	63
11.4 SUB-UNIDADE ORIENTAL NORTE	64
11.4.1 Enquadramento Urbanístico	64
11.4.2 Comércio e Serviços	69
11.4.3 Indústria	71
11.4.4 Rede Viária e Transportes	71
11.4.5 Estrutura Verde Principal	72
11.5 SUB-UNIDADE NORTE	74
11.5.1 Enquadramento Urbanístico	74
11.5.2 Comércio e Serviços	77
11.5.3 Indústria	78
11.5.4 Rede Viária e Transportes	79
11.5.5 Estrutura Verde Principal	79
12. MULTIFUNCIONALIDADE, MOBILIDADE E ESPAÇOS DE SOCIABILIDADE E ARTICULAÇÃO	80
12.1 Estrutura Urbana e Vida Colectiva	80
12.2 Estrutura Urbana e Desenvolvimento Sustentável	83
12.2.1 Forma urbana	83
12.2.2 Espaços Públicos	84
12.2.3 Renovação Urbana	86
12.2.4 Multifuncionalidade	86
13. CENÁRIOS DE FUTURO: FEDERAÇÃO DE AGLOMERADOS OU CIDADE VERDE?	87
13.1 As Novas Sub-Unidades Urbanas	87
13.2 Os Eixos de Centralidade	88
13.3 Factores Estruturantes	89
13.4 Qualificação Ambiental e Articulação Social	91
13.5 Cenários	92



1. INTRODUÇÃO

Na abordagem do diagnóstico, no âmbito da estrutura urbana, retomaram-se, questões de enquadramento teórico associadas à relação entre a estrutura urbana e a vida colectiva (ou, em sentido mais lato, entre o espaço e a sociedade), e ao quadro de acções a empreender numa perspectiva de desenvolvimento sustentável.

O trabalho realizado tem como objectivo identificar, tendências, problemas e potencialidades na sequência dos pressupostos conceptuais e objectivos do PEDS, e fundamentalmente expor o enlenco de temáticas que nesta etapa do trabalho poderá permitir uma reflexão alargada aos diferentes intervenientes, mais ou menos directamente envolvidos (ou interessados) no diagnóstico da situação do concelho de Oeiras e na definição de uma estratégia para o seu território.

O seu conteúdo decorre, essencialmente, das sessões de trabalho realizadas entre a equipa técnica da Universidade Nova e os técnicos dos diferentes Serviços, Departamentos e Executivo da Câmara Municipal de Oeiras, bem como da análise da vasta informação disponibilizada por estes.



2. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

2.1 Perspectivas de evolução económica

2.1.1 *Demografia*

Crescimento lento: crescimento natural quase nulo, diminuição do potencial emigratório das regiões interiores e sua provável reorientação para uma coroa periférica da AML (Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarém, Vendas Novas, etc.).

2.1.2 *Actividades económicas*

A AML tenderá a manter (e desenvolver) as actividades mais sensíveis ao parque de serviços disponíveis, às economias de aglomeração e à acessibilidade internacional.

Crescimento da função armazenagem (zonas portuárias, nós de articulação da rede viária metropolitana com a rede nacional / internacional).

Crescimento forte do terciário, embora limitado nos serviços avançados pela concorrência de metrópoles espanholas (Madrid, Barcelona).

Concentração de actividades de investigação e desenvolvimento.

Crescimento do turismo (lazer, negócios).

Relocalização das actividades:

- * indústria junto aos grandes eixos de ligação nacional e internacional;



- * armazenagem junto aos grandes terminais de mercadorias;
- * saída do centro da cidade (de Lisboa) de serviços económicos com clientes também localizados fora do centro, ou serviços que não necessitem de contacto com o público.

2.1.3 Emprego

Redução do emprego industrial, forte crescimento do emprego terciário.

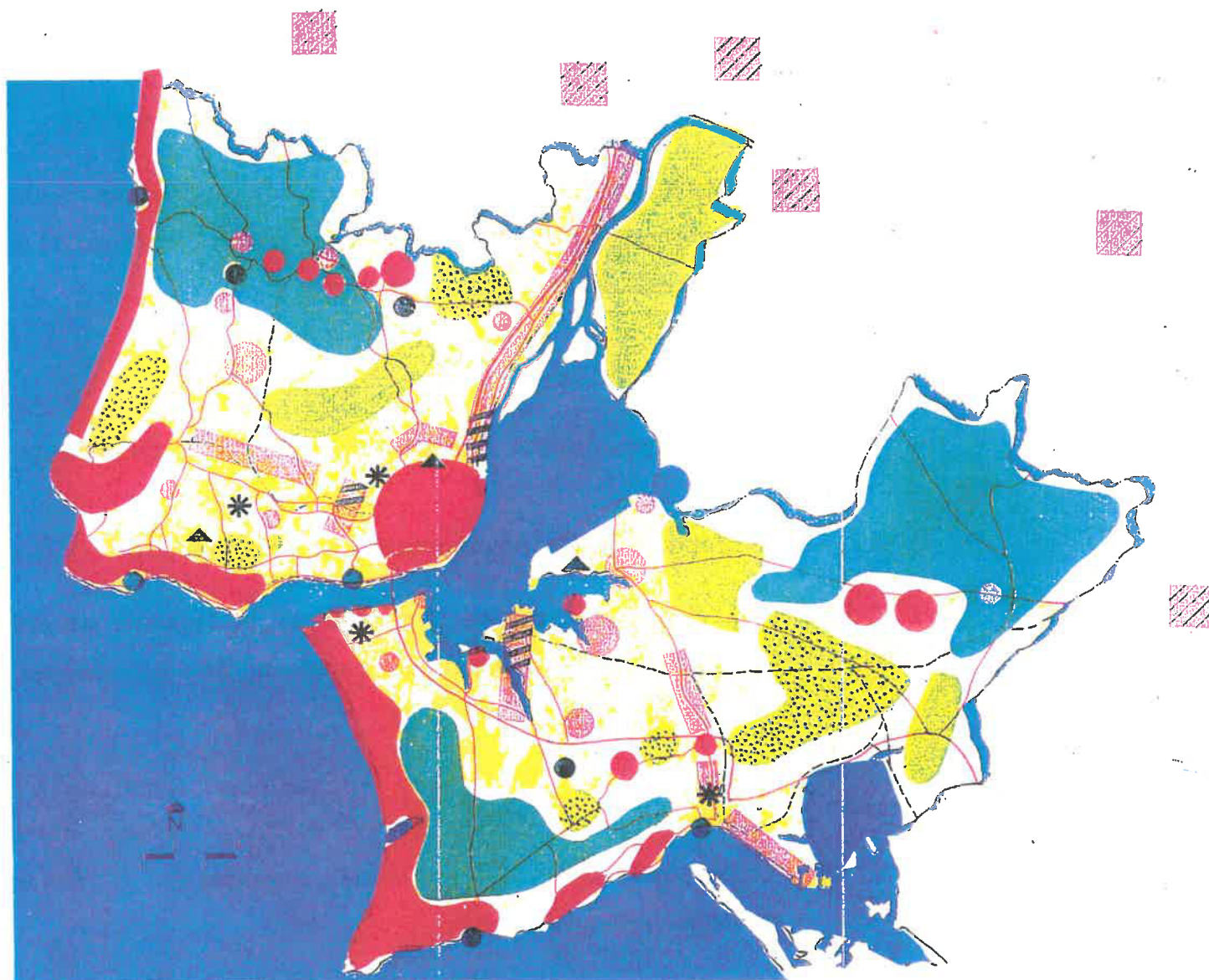
2.2 As perspectivas de desenvolvimento e o ordenamento

O PROTAML (Plano Regional de Ordenamento do Território da AML) identifica cinco factores decisivos nas transformações económicas e sociais que têm tido e terão lugar na AML,

Factores de transformação

- revolução nas tecnologias de informação e seu impacto nos processos produtivos, estruturas empresariais e factores locais das actividades;
- mundialização das economias e seu impacto nos factores locais das actividades económicas;
- integração europeia;
- mudança do padrão de acessibilidades a nível nacional;
- construção de grandes infraestruturas metropolitanas;

seis condicionantes e potencialidades básicas do processo de desenvolvimento da região,



- CULTURAS AGRÍCOLAS DE ELEVADA PRODUTIVIDADE
- VINHOS DE QUALIDADE
- QUEIJOS DE QUALIDADE
- AQUICULTURA
- FLORESTA
- INDÚSTRIA
- RECONVERSÃO INDUSTRIAL
- INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS
- TURISMO E LAZER
- * CENTROS DE I & D EM LIGAÇÃO COM A INDÚSTRIA
- AEROPORTO / AERÓDROMO
- PORTOS DE PESCA
- POLOS DE DESCONCENTRAÇÃO

MODELO ECONÓMICO VOCAÇÕES

FONTE: PROTAML, 2ª FASE, ESTRATÉGIA 1991



Condicionantes e potencialidades

- necessidade de uma perspectiva ibérica e europeia, articulada com as vertentes africana e americana do contexto atlântico;
- Lisboa como pólo - chave da inserção de Portugal na Europa;
- importância dos serviços, transportes e comunicações;
- vocação da AML como pólo cultural internacional;
- articulação entre o desenvolvimento da AML e o ordenamento global do território nacional;
- necessidade de a AML ganhar peso específico nos níveis onde deve competir na rede urbana internacional, ao mesmo tempo transferindo massa e poder para outros níveis do contexto urbano português;

concluindo por seis objectivos gerais de ordenamento,

Objectivos gerais de ordenamento

- negar a megalopolis e promover a integração regional;
- promover a integração territorial e o desenvolvimento urbano;
- promover o desenvolvimento económico e social;
- promover a valorização dos recursos naturais e do património histórico e cultural;
- promover a identificação das populações com os lugares e com a AML;
- criar um quadro institucional para a AML que responda eficazmente aos objectivos enunciados.



3. ESPAÇOS INDUSTRIAIS (ACTIVIDADES ECONÓMICAS) NO CONTEXTO INTERMUNICIPAL

Relativamente ao conjunto dos quatro concelhos integrantes da "Comissão Técnica Intermunicipal" (ver ponto 6 - Comissão Técnica Intermunicipal), Oeiras, Amadora, Cascais e Sintra, atente-se às figuras das páginas seguintes.

Estas figuras, tais como os comentários que se seguem, são reproduzidos da "Avaliação do PDM" (1996) elaborada pelo Gabinete de Desenvolvimento Municipal da Câmara Municipal de Oeiras.

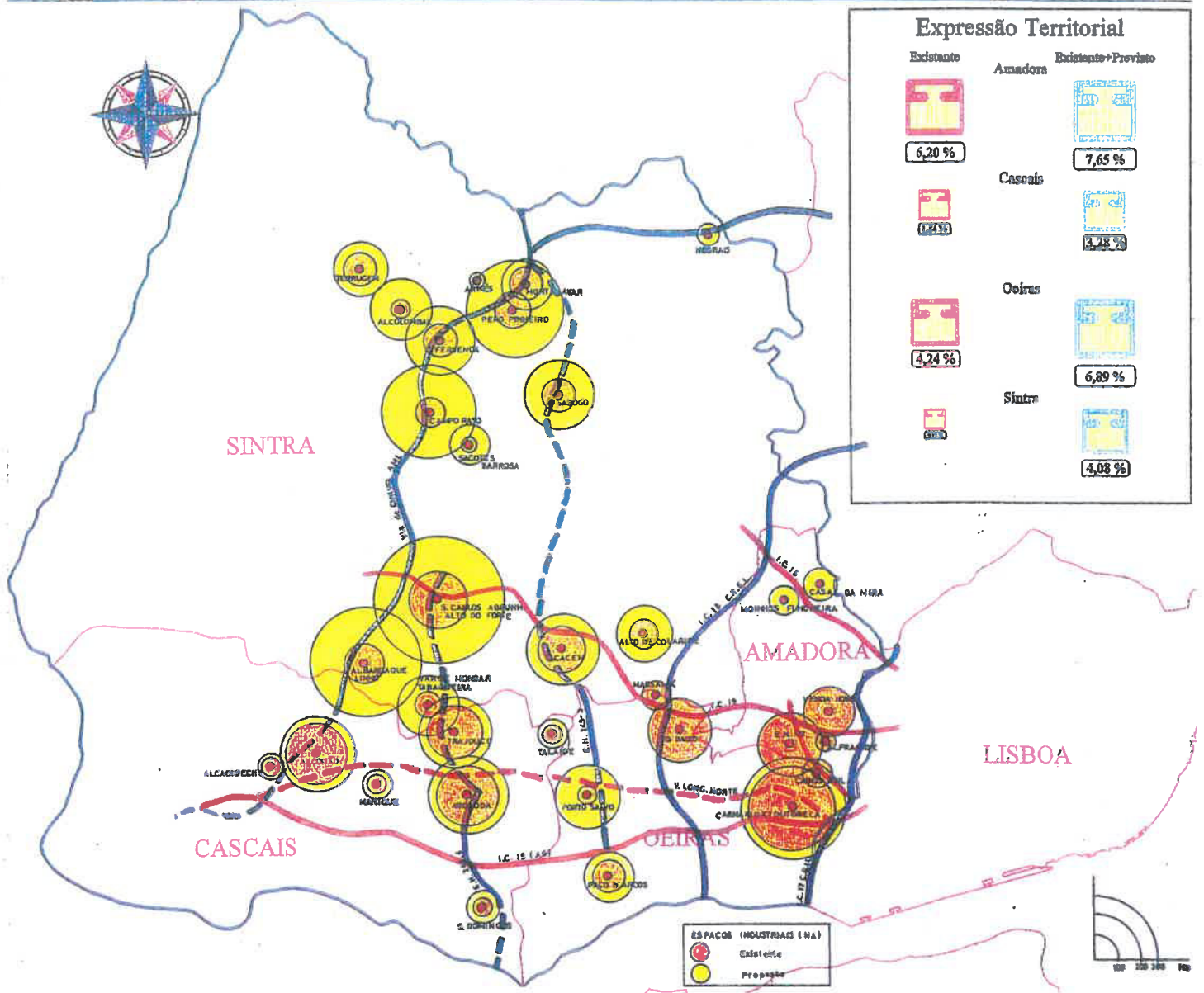
"(...)

Como suporte ao desenvolvimento das actividades económicas, situadas em espaços industriais, destaca-se o IC 15 (AE 5) e o IC 19 / EN 17, que reformulam e articulam longitudinalmente o território intermunicipal com a capital, num sistema convergente relativamente a Lisboa. A completar esta componente radial, interpõe-se a programada Via Longitudinal Norte, com um posicionamento intermédio, numa escala metropolitana.

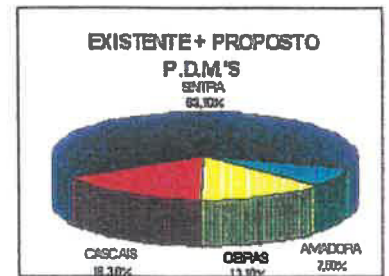
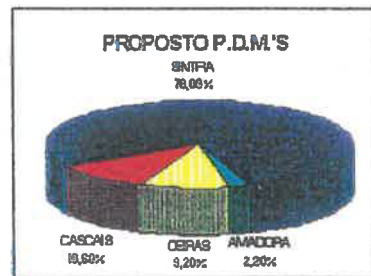
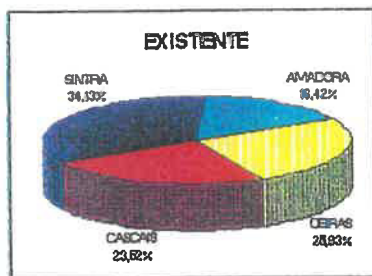
Em complementaridade, e com funções de rebatimento, desenvolvem-se as Circulares Regionais Interna e Externa de Lisboa e a Via de Cintura da AML, secundadas em termos de programação pelas Variantes às EN 249.3 e EN 249.4, localizadas entre as Circulares Regionais e a Via de Cintura.

(...)

A localização industrial, além da sua dependência em relação à rede de acessos, teve também como base o factor proximidade relativamente aos locais de consumo, correspondendo numa primeira fase ao anel mais



Distribuição por Concelho do Espaço Industrial Intermunicipal



FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O. PDM AVALIAÇÃO 96

SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



próximo da capital, de que podemos considerar as áreas de Carnaxide / Outorela, Cabos d'Ávila, Alfragide, EN 117 e Venda Nova.

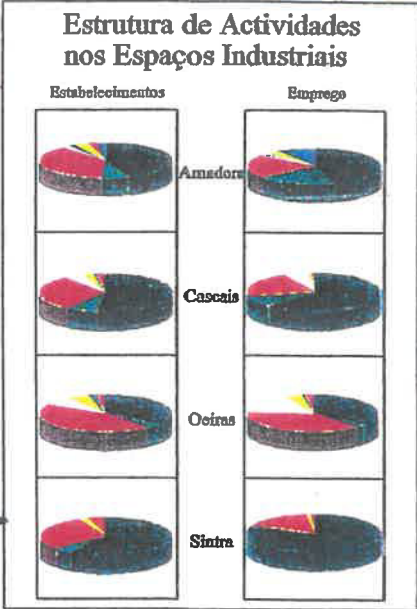
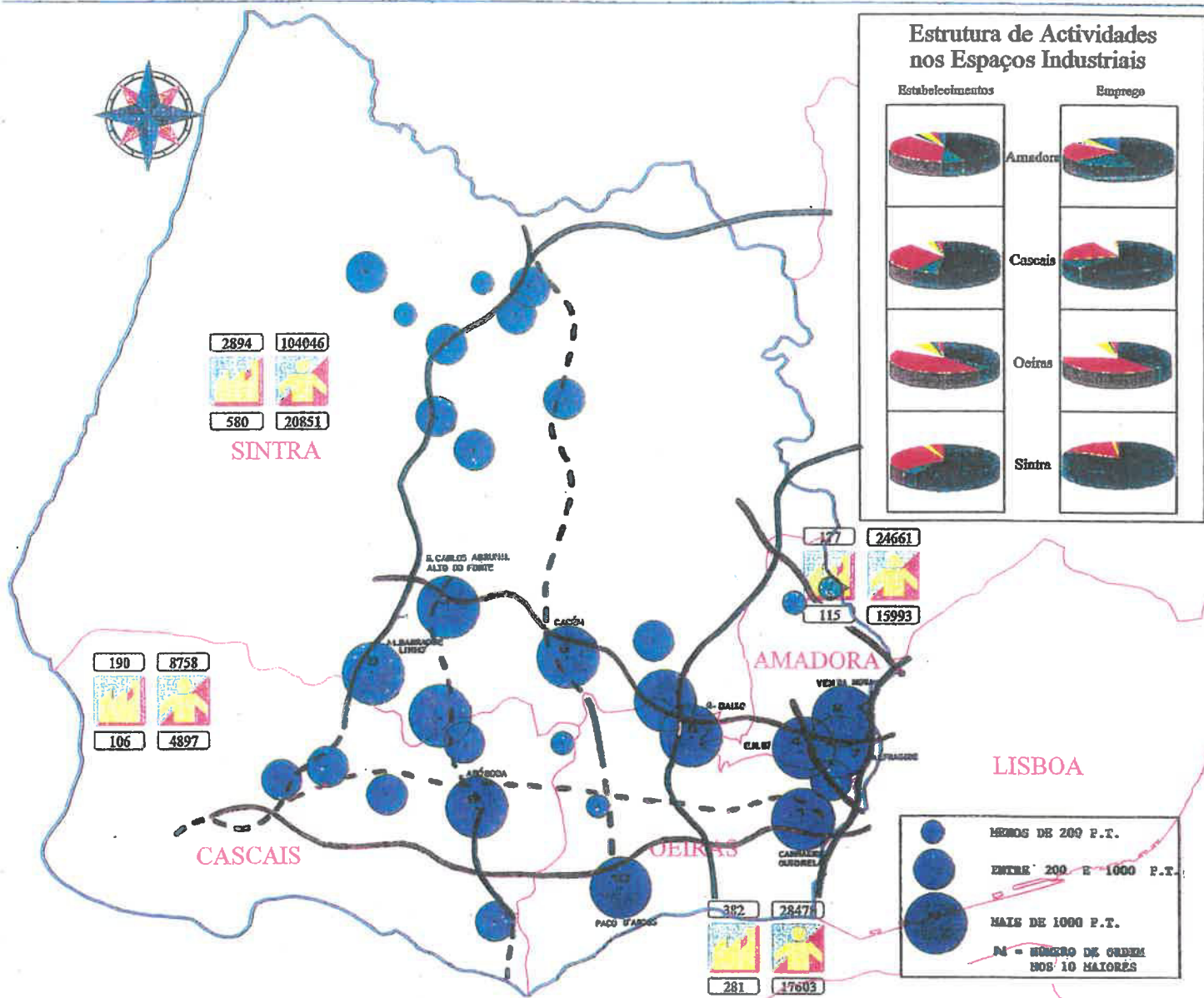
Numa segunda fase, o processo de migração sucessiva relativamente à capital tem como motor o alargamento do perímetro da cidade, o desenvolvimento económico e a satisfação de novas necessidades. Nesta fase podemos considerar as áreas de Queluz, Massamá, Paço de Arcos, Porto Salvo e Cacém, remetendo para uma área ainda mais alargada, onde se acentuam grandes áreas de expansão, que abrangem as zonas industriais de Abóbada, Trajouce, varge - Mondar, Albarraque, S.Carlos - Abrunheira - Alto do Forte, Sabugo, Campo Raso - Ral, Fervença, Pero Pinheiro - Morelena e montelavar.

(...)

Além da rede viária, outros factores de localização devem ser considerados, citem-se a título de exemplo as características locais ou regionais relacionadas com a disponibilidade de recursos naturais, caso das empresas ligadas à indústria extractiva e transformadora de pedra, no concelho de Sintra, nomeadamente em Pero Pinheiro e Montelavar, ou mesmo por questões de tradição / especialização, como as empresas gráficas e farmacêuticas em Queluz de Baixo.

(...)

A expressão territorial dos espaços industriais ao nível concelhio, evidencia um maior peso desta tipologia nos dois concelhos mais próximos de Lisboa, com predominância da Amadora em termos dos espaços existentes, mas com tendência a atenuar-se caso se concretizem as previsões contidas nos respectivos Planos Directores.



- CAE (rev2) ACTIVIDADES**
- D - Indústrias transformadoras
 - F - Construção
 - G - Comércio pequeno, grosso e a retalho
 - I - Transportes, armazéns e comunicações
 - J - Actividades Financeiras
 - K - Act. imobiliárias e ser. prestados às empresas
 - L - Administração Pública, defesa, segurança social obrigatória
 - O - Outras actividades de serviços colectivos sociais e pessoais

- Indústria**
- Existente + Previsto
 - Existente
- Emprego**
- Existente + Previsto
 - Existente

Razão do Dimensão e Qualificação	Empresas de mais 100 Trabalhadores por km ² em Espaço Industrial	Empresas Incluídas em Listagem de Topo Inovação por km ² em Espaço Industrial
Amadora	24,64	33,72
Cascais	4,21	5,41
Oeiras	16,99	32,83
Sintra	3,7	6,9

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O. PDM AVALIAÇÃO 96
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



Num segundo nível situam-se Cascais e Sintra, com predominância no momento actual de Cascais, situação que se inverterá no final da vigência dos PDMs, a materializarem-se as expansões previstas.

(...)

Naturalmente, as zonas industriais com maior capacidade de expansão correspondem, em geral, a espaços industriais de dimensão pequena ou média.

(...)

Em termos simples, os concelhos que mais e mais cedo apostaram no desenvolvimento industrial / empresarial, através da oferta desta tipologia de solo, são aqueles que, a nível de PDM, revelam menor capacidade de expansão. Os concelhos menos especializados neste domínio não só têm maior disponibilidade espacial para reforçar a sua oferta como, em termos económicos, o desenvolvimento da AML e a progressiva migração das actividades estimulam essa transformação”.

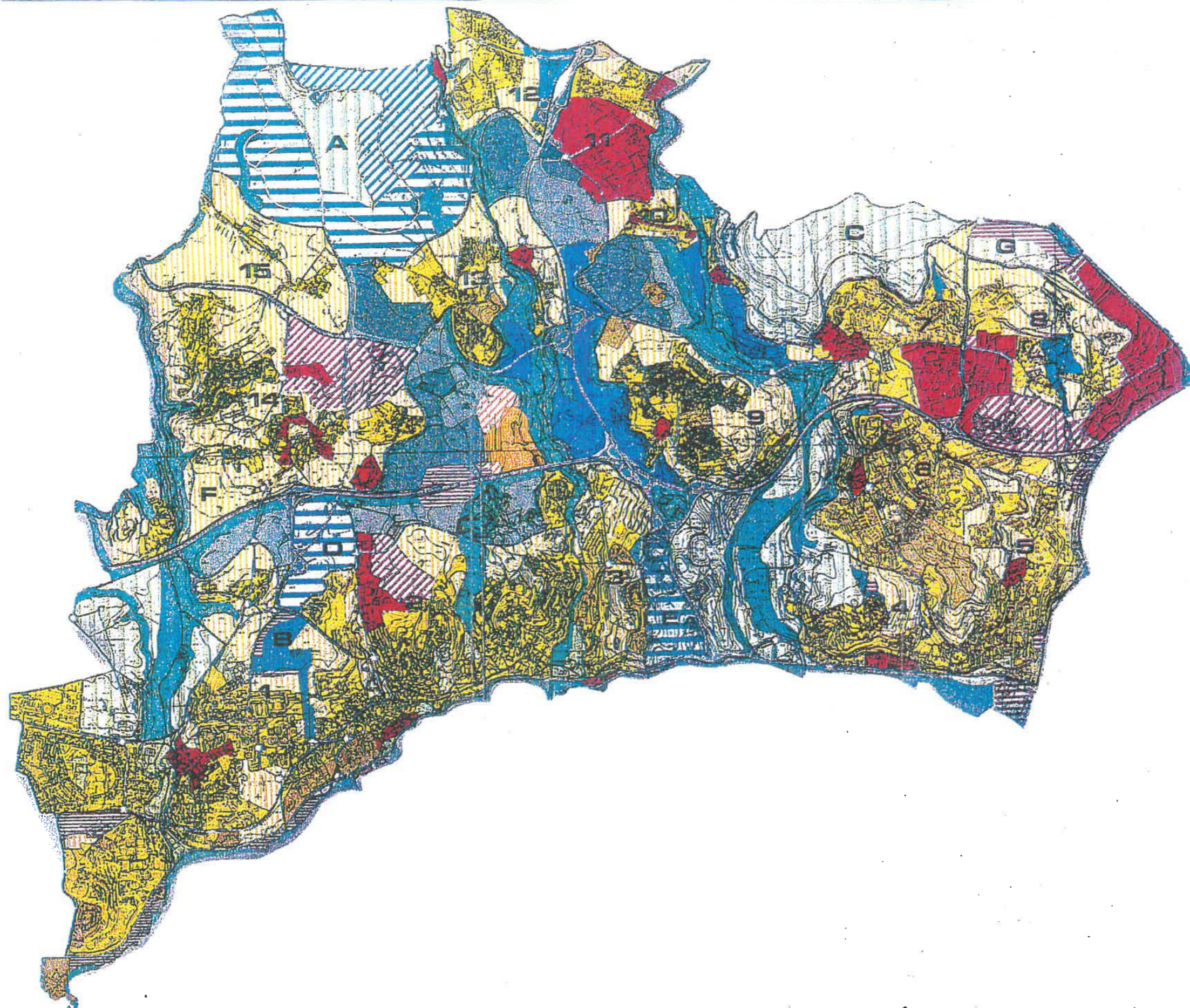
4. O PDM DE OEIRAS

O Plano Director Municipal de Oeiras, em vigor desde 1993, identificou condicionantes e potencialidades específicos do desenvolvimento do Concelho,

Condicionantes e potencialidades

- linhas de expansão da AML contrárias à localização em Oeiras (reorientação de fluxos de mercadorias e pessoas);
- nova travessia do Tejo e Expo'98;

CARTA DE ORDENAMENTO



PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

- A - PARQUE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA / CARANAS GOLF
- B - MORRE DE OEIRAS
- C - PARQUE URBANO DA SERRA DE CARANANDE
- D - QUINTA DA FONTE
- E - AUTO DA BOA VIAGEM
- F - COELHO DE LAGOAS
- G - PARQUE DE SANTA CRUZ

UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO

- 1 - OEIRAS / ST. AMARDO
- 2 - PAÇO DE ARCOS
- 3 - CARANAS / LAVAREAS
- 4 - CRUZ QUEBRADA / DARFUNDO
- 5 - ALGÉS / AMPARADORES
- 6 - LINDA-A-VELHA
- 7 - CARANANDE
- 8 - QUINTRELA - PORTELA
- 9 - QUEIRAS
- 10 - VALEIAS
- 11 - QUELUZ DE BAIXO
- 12 - TERCENA
- 13 - BAIRCARENA - LECIA
- 14 - PORTO SALVO - VILA FRIA
- 15 - TALAÍDE - LEÃO

- ESPAÇO URBANO
- ESPAÇO URBANIZÁVEL
- ESPAÇO INDUSTRIAL
- ESPAÇO INDUSTRIAL PROPOSTO
- ESPAÇO NATURAL E DE PROTECÇÃO
- ESPAÇO DE EQUILÍBRIO AMBIENTAL
- ESPAÇO MULTI-USO
- ESPAÇO SEMI-URBANO
- ÁREA ÚNICA - EXISTENTE
- ÁREA ÚNICA - EMPLANEIO
- VERDE URBANO - EXISTENTE
- VERDE URBANO - PROGRAMADO
- VERDE ÚRBO - PROGRAMADO
- MÚLDO DE FORTIFICAÇÃO HISTÓRICA

- QUINTAS
- ELEMENTOS CLASSIFICADOS, EM VIA DE CLASSIFICAÇÃO OU INTERESSE CONCELHO
- EXISTÊNCIA DE SERVIÇOS OU RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA COM INCIDÊNCIA DIRECTA NO ESPAÇO URBANO OU NO ESPAÇO URBANIZÁVEL

Fonte: Plano Director Municipal de Oeiras - Assumir a História, Preparar o Futuro, Câmara Municipal de Oeiras, 1996



- orientação da localização industrial para a margem sul da AML e, a norte, para espaços suburbanos ao longo dos novos eixos norte e oeste;
- melhor acessibilidade de Oeiras (auto-estrada do Estoril, CREL, CRIL, melhor acesso ao aeroporto);
- tendência unidireccional (no sentido de Oeiras) da melhoria da acessibilidade, comparativamente mais favorável à atracção de empresas que à atracção de novos residentes

definiu cinco grandes vectores estratégicos,

Vectores estratégicos

- atracção do terciário económico superior;
- funções de ensino superior, investigação e de suporte às indústrias do futuro, tendo como instrumento principal o Parque de Ciência e Tecnologia;
- afirmação como espaço residencial de qualidade e prestígio;
- localização de serviços especializados às empresas e populações;
- localização de serviços qualificados às populações;

e identificou seis linhas estratégicas de actuação

Linhas estratégicas de actuação

- controle do crescimento populacional;
- atracção selectiva de novas empresas (serviços avançados, indústrias "do futuro");



- organização urbana reforçando a identidade dos aglomerados e impedindo a proliferação de urbanizações estranguladoras das redes e equipamentos de serviço às populações e actividades económicas;
- criação de equipamentos e infraestruturas necessários à preservação do meio ambiente e à melhoria da qualidade de vida das populações;
- valorização do património cultural e paisagístico;
- erradicação dos bairros degradados de barracas.

5. CONDICIONANTES AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

5.1 Questões ligadas ao desenvolvimento integrado da AML e concelhos vizinhos

Apesar de se ter verificado uma maior autonomia no desenvolvimento do Concelho face à metropolização e dependência da cidade de Lisboa, o emprego e o trabalho fora do Concelho mantêm forte condicionante ao desenvolvimento sustentável.

De igual modo alguns programas só serão possíveis com a cooperação e interação dos concelhos vizinhos, como sejam: ambiente, controlo da poluição, transportes e rede viária, infraestruturas básicas ligadas à saúde, comunicações, etc.



5.2 Jurisdição de espaços e equipamentos por entidades externas ao concelho

Verifica-se actualmente que uma parte importante do território se encontra com jurisdição de entidades externas ao Concelho e abrangendo instalações militares, nomeadamente os fortes da orla costeira, Estação Agronómica e Estádio Nacional, obrigando a uma estreita colaboração para harmonizar e integrar esses espaços e equipamentos no planeamento e desenvolvimento local.

5.3 Espaço aberto na Área Metropolitana de Lisboa

Mesmo tendo em conta as medidas e orientações inseridas no PDM, no sentido de possibilitar um desenvolvimento estratégico definido para o Concelho, torna-se muito complexo o controlo de vectores que interaccionam o território pelo facto de ser "aberto".

Um espaço urbano aberto e gerador de melhores condições de vida situado numa extensa área metropolitana com desenvolvimentos desiguais, potencia através da pressão exterior, fenómenos sócio-económicos não previstos e difíceis de conter, como a criminalidade, toxicodependência, exclusão social.

O diagnóstico de situações com tais características e a tomada de medidas conjuntas com outros concelhos vizinhos, através de órgãos interconcelhios já existentes, parece ser uma das vias pela qual se poderá garantir a continuação de um espaço aberto evitando por outro lado os riscos e efeitos não desejáveis,



5.4 Gestão dos recursos hídricos e as características hidrográficas do concelho

As características físicas do território, no que diz respeito aos recursos hídricos, tem tido uma influência decisiva no ordenamento e ocupação humana.

Os vales e respectivas ribeiras marcam de forma incisiva uma boa parte da situação física e social dos aglomerados do Concelho, sendo necessária e já prevista a sua requalificação e regularização, a fim de diminuir riscos naturais e riscos ambientais.

Acontece que, encontrando-se situado o Concelho na parte final da rede hidrográfica e bacia, todas as consequências de uma má gestão dos recursos hídricos a montante se repercutem de forma concentrada e imponderável no seu território.

Obras como o interceptor do sistema de saneamento da Costa do Estoril, ou medidas previstas na gestão integrada das bacias hidrográficas, atenuarão as incidências negativas que cumulativamente recaem no território do Concelho.

Fazer face ao risco frequente das cheias, da má qualidade da água ou diminuição da qualidade ambiental, torna-se indispensável a prática de uma gestão integrada dos recursos por bacia hidrográfica, na perspectiva de desenvolvimento sustentável e da minoração para o Concelho de factores externos que dificultam a execução da estratégia prevista.



6. COMISSÃO TÉCNICA INTERMUNICIPAL

A Comissão Técnica Intermunicipal é uma estrutura que visa a resolução de problemas comuns e envolve, para além do concelho de Oeiras, os concelhos de Cascais, Sintra e Amadora. As acções que têm vindo a ser privilegiadas relacionam-se com os problemas ligados com :

- a gestão das bacias hidrográficas
- a necessidade de uma rede viária estruturante

Das problemáticas agendadas, destacam-se:

- a regularização das ribeiras
- o desenvolvimento conjunto de uma rede viária intermunicipal
- as actividades económicas

A um nível mais global procura-se desenvolver uma prática que permita:

- abordagens concertadas;
- maior capacidade de influência junto da Administração Central e Órgãos Regionais;
- otimizar o peso dos 4 concelhos no contexto da concorrência entre cidades e regiões.

Encontram-se já realizados, ou estão em curso, trabalhos dos domínios de acção principal acima referidos, tendo-se dado particular importância à definição de prioridades de intervenção no campo das bacias hidrográficas, em função dos riscos de cheias e (ou) níveis de poluição mais elevados.



7. BREVE CARACTERIZAÇÃO DE OEIRAS

O concelho de Oeiras, localizado na Península de Lisboa, na periferia imediata da cidade, conheceu ao longo da sua história uma evolução estreitamente associada à dinâmica de transformação desta :

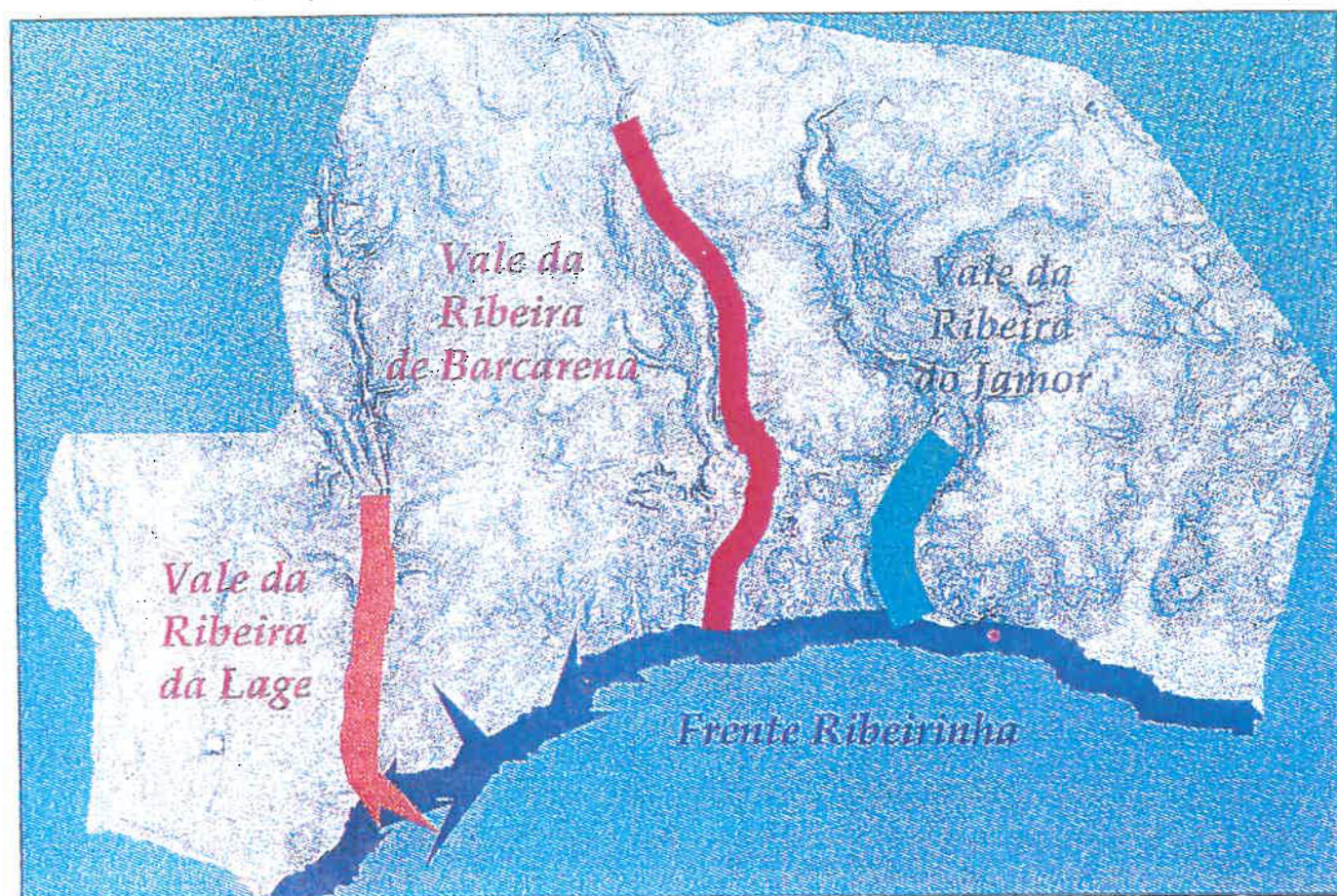
- local de fuga privilegiada da aristocracia no período áureo do século XVIII;
- local de fuga desqualificada e suburbana entre o fim dos anos 50 até ao início dos anos 80, assumindo, sobretudo nos anos 60 e 70, uma nítida função de dormitório de Lisboa;
- local beneficiado por processos de relocalização de actividades económicas, a partir da década de 80, integrando-se numa lógica de recomposição do núcleo central da AML.

7.1 Integração e Caracterização Física

O território do concelho faz parte e reflecte um contexto mais alargado que resulta, nos seus aspectos físicos, das suas unidades paisagísticas fundamentais - as bacias hidrográficas - que se estendem aos concelhos vizinhos de Sintra, Cascais , Amadora e Lisboa.

Estas unidades paisagísticas são marcadas pela existência dos vales profundos da Ribeira da Lage, Ribeira de Barcarena e Ribeira do Jamor que, rasgando o território em direcção ao rio, criam uma estrutura fundamental de relação espacial com os concelhos vizinhos e com a orla costeira.

A extensão da costa, dentro dos limites do concelho, é de cerca de 11 km, constituindo uma Frente Ribeirinha que forma uma baía suave virada a sul



CORREDORES ESTRUTURANTES DA PAISAGEM \ PRINCIPAIS RIBEIRAS E VALES

FONTE: OEIRAS MUNICIPAL, JULHO DE 1996



e que, no troço final do estuário do Tejo - espaço de encontro entre o rio e o mar - detém um valor cénico notável.

Com expressão assinalável ao nível da margem norte da AML, é de destacar a existência significativa de áreas livres para ocupação urbana, alguns "espaços abertos" (espaços verdes) de importância supra-concelhia (algumas áreas de servidão militar, o Estádio Nacional e a Estação Agronómica), e solos de excelente qualidade do manto basáltico de Lisboa.

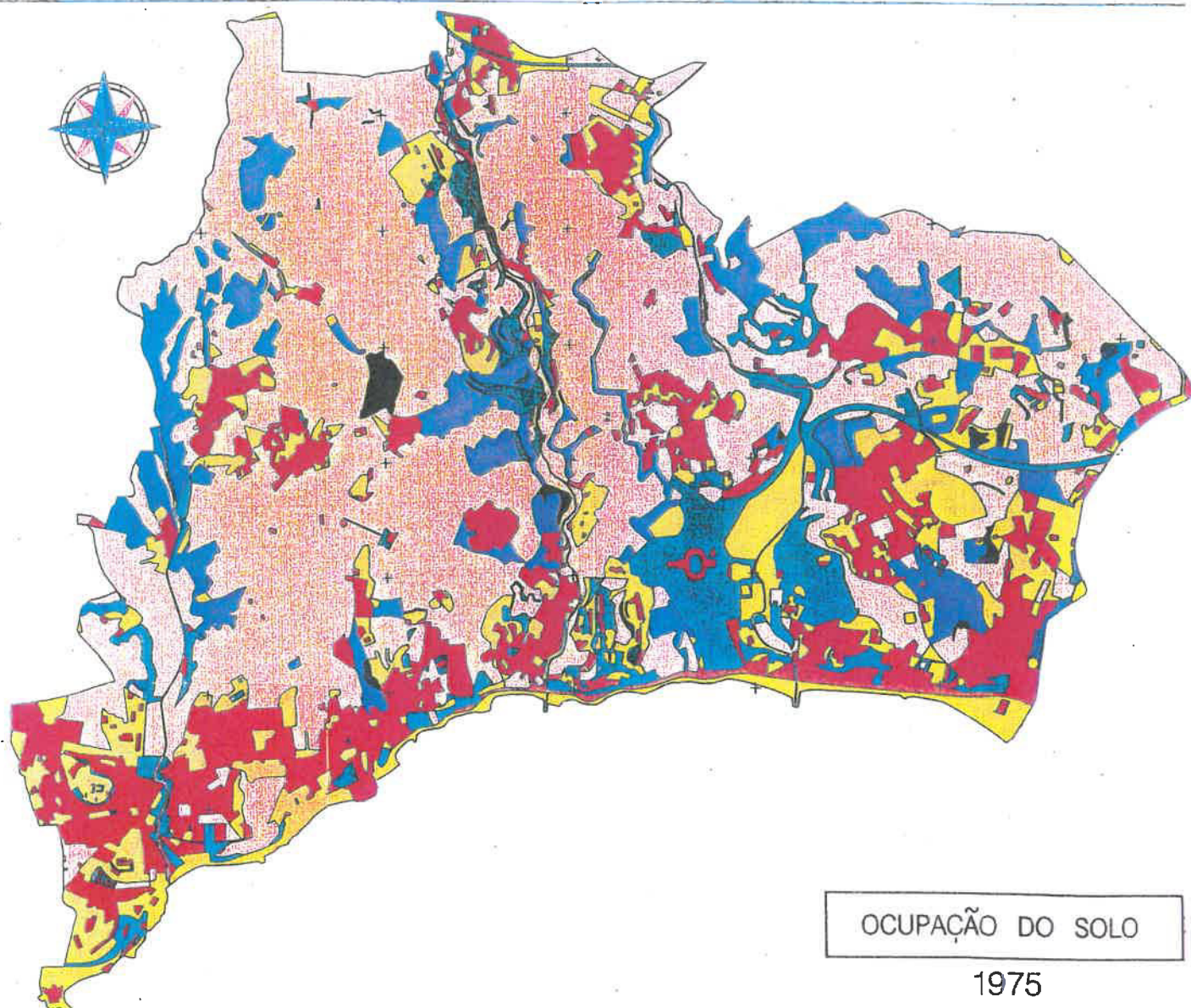
A malha da rede de estradas, de função regional, não está completa, o que se traduz numa fraca mobilidade dentro da região, com a excepção da acessibilidade ao centro da cidade de Lisboa - através da AE do Estoril e do caminho de ferro - mesmo assim deficiente (congestionamento, ausência de boas alternativas de transporte público rodoviário).

7.2 Desenvolvimento Urbanístico

Até aos anos 50 o padrão de ocupação é marcado pela ruralidade e pelas actividades de recreio e lazer na frente ribeirinha.

As quintas, os palacetes e casas senhoriais definiam uma estrutura da propriedade, a que se associava uma população flutuante essencialmente ligada à época estival, e uma população residente cuja actividade assenta no sector primário.

Nos anos 60 e 70, com a rápida concentração da actividade económica em Lisboa, assiste-se a grandes desequilíbrios urbanísticos em toda a envolvente da capital, traduzidos na expansão suburbana geradora de desqualificação dos padrões de vida e dos sistemas económico e cultural.



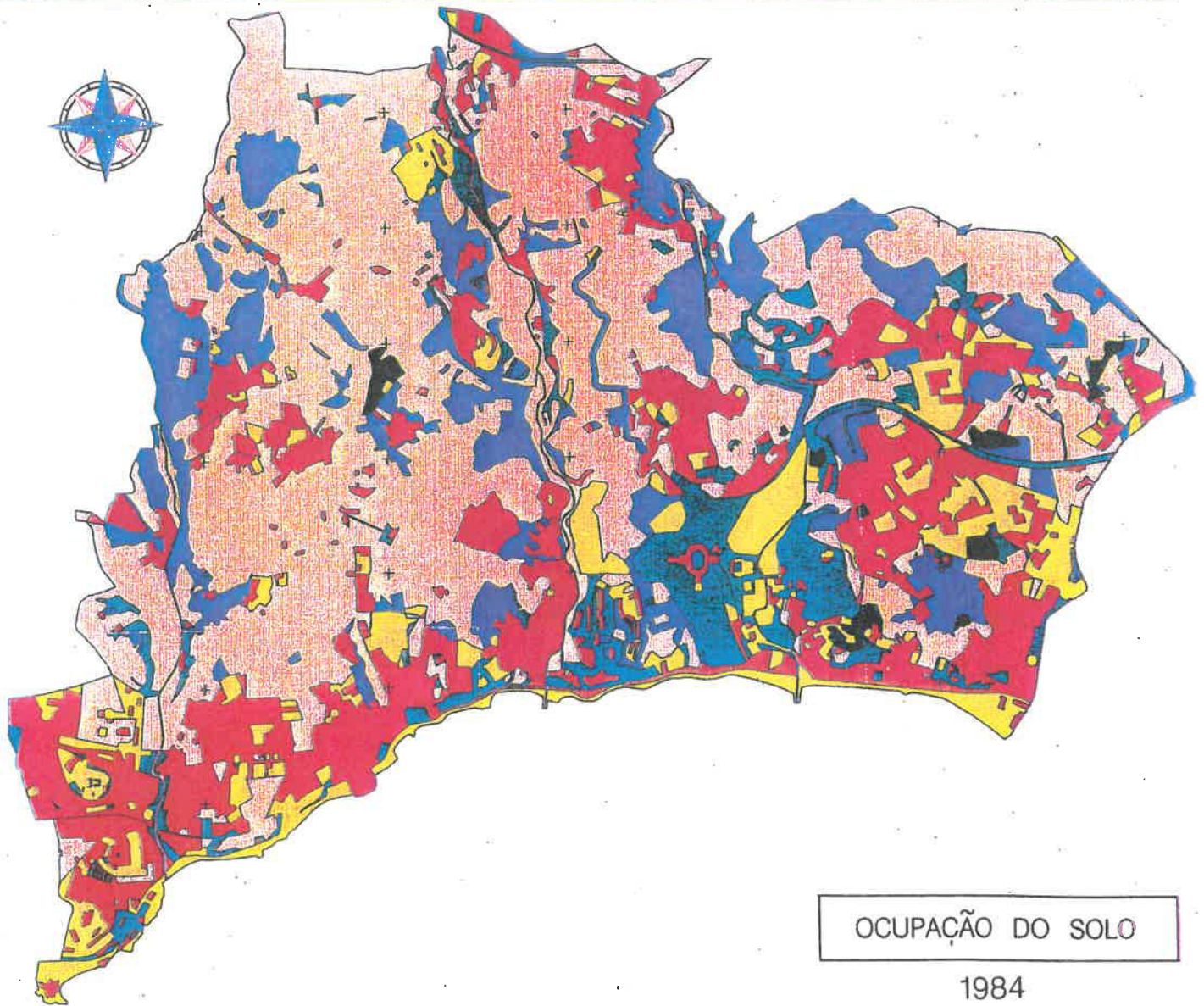
OCUPAÇÃO DO SOLO

1975

LEGENDA:

- ÁREAS URBANIZADAS
- ÁREAS LIVRES
- ÁREAS ARBORIZADAS OU AJARDINADAS
- ÁREAS AGRICULTADAS
- INCULTOS /MATOS
- PEDREIRAS
- LIXEIRAS /ATERROS SANITÁRIOS
- NÚCLEOS DE BARRACAS

FONTE: SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



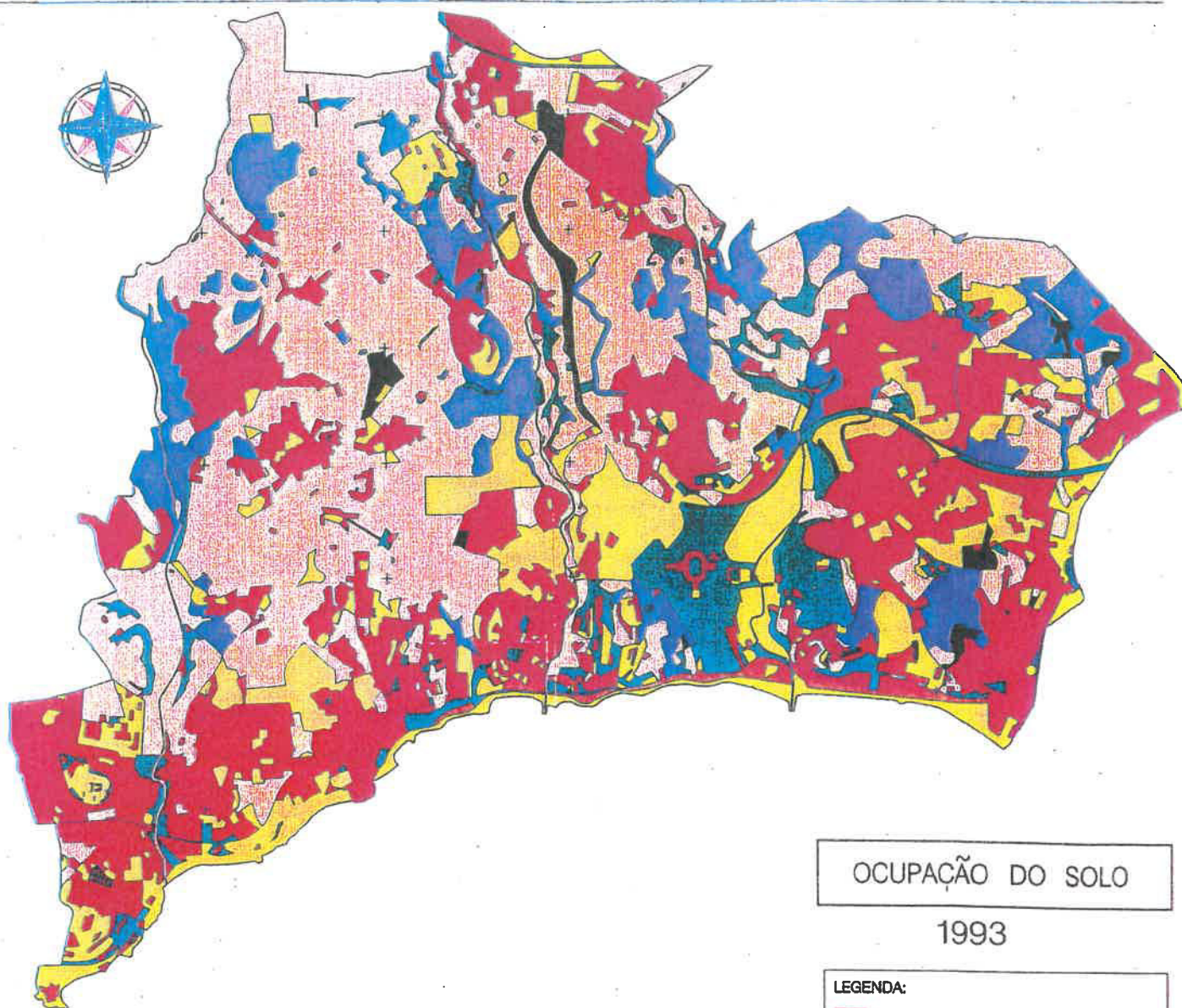
OCUPAÇÃO DO SOLO

1984

LEGENDA:

-  ÁREAS URBANIZADAS
-  ÁREAS LIVRES
-  ÁREAS ARBORIZADAS OU AJARDINADAS
-  ÁREAS AGRICULTADAS
-  INCULTOS /MATOS
-  PEDREIRAS
-  LIXEIRAS /ATERROS SANITÁRIOS
-  NÚCLEOS DE BARRACAS

FONTE: SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



OCUPAÇÃO DO SOLO

1993

LEGENDA:

	ÁREAS URBANIZADAS
	ÁREAS LIVRES
	ÁREAS ARBORIZADAS OU AJARDINADAS
	ÁREAS AGRICULTADAS
	INCULTOS /MATOS
	PEDREIRAS
	LIXEIRAS /ATERROS SANITÁRIOS
	NÚCLEOS DE BARRACAS
	ÁREAS DE TRANSIÇÃO

FONTE: SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS /C.M.O.



É neste período que o concelho conhece um crescimento demográfico acelerado e que ocorrem a expansão de manchas de habitação degradada, bem como os maiores congestionamentos ao nível das infraestruturas.

A partir da década de 80, apesar da dinâmica urbanística do concelho continuar de alguma forma marcada pela situação periférica relativamente a Lisboa, o crescimento de Oeiras evoluiu para uma cada vez maior autonomia, atenuando as características de suburbanização.

Tal facto é fundamentalmente devido às realizações empreendidas ao nível do melhoramento das acessibilidades regionais (prolongamento da AE até Cascais, CRIL, CREL ...), e ao processo de localização de novas actividades decorrente, no essencial, da reestruturação do tecido económico¹ e da evolução do mercado imobiliário².

8. TENDÊNCIAS RECENTES DE ESTRUTURAÇÃO URBANA

8.1 Polaridades económicas

A estrutura urbana do concelho de Oeiras assenta em duas grandes polaridades económicas (conjuntos de aglomerados que funcionam numa lógica económica global) que detêm características diferenciadas.

¹ Em particular, reorganização e deslocação para a periferia de serviços centrais de grandes empresas e grupos económicos.

² Crescimento da oferta de solo em Oeiras, de acordo com linhas estratégicas definidas no Plano Director Municipal, em contraste com a crise no mercado de Lisboa.



Pólo de Oeiras

O Pólo de Oeiras (Oeiras, Paço de Arcos, Porto Salvo e Caxias) apoia-se na EN 249-3 e destaca-se sobretudo nos domínios institucional e investigacional. A indústria tem menor expressão.

Pólo de Algés

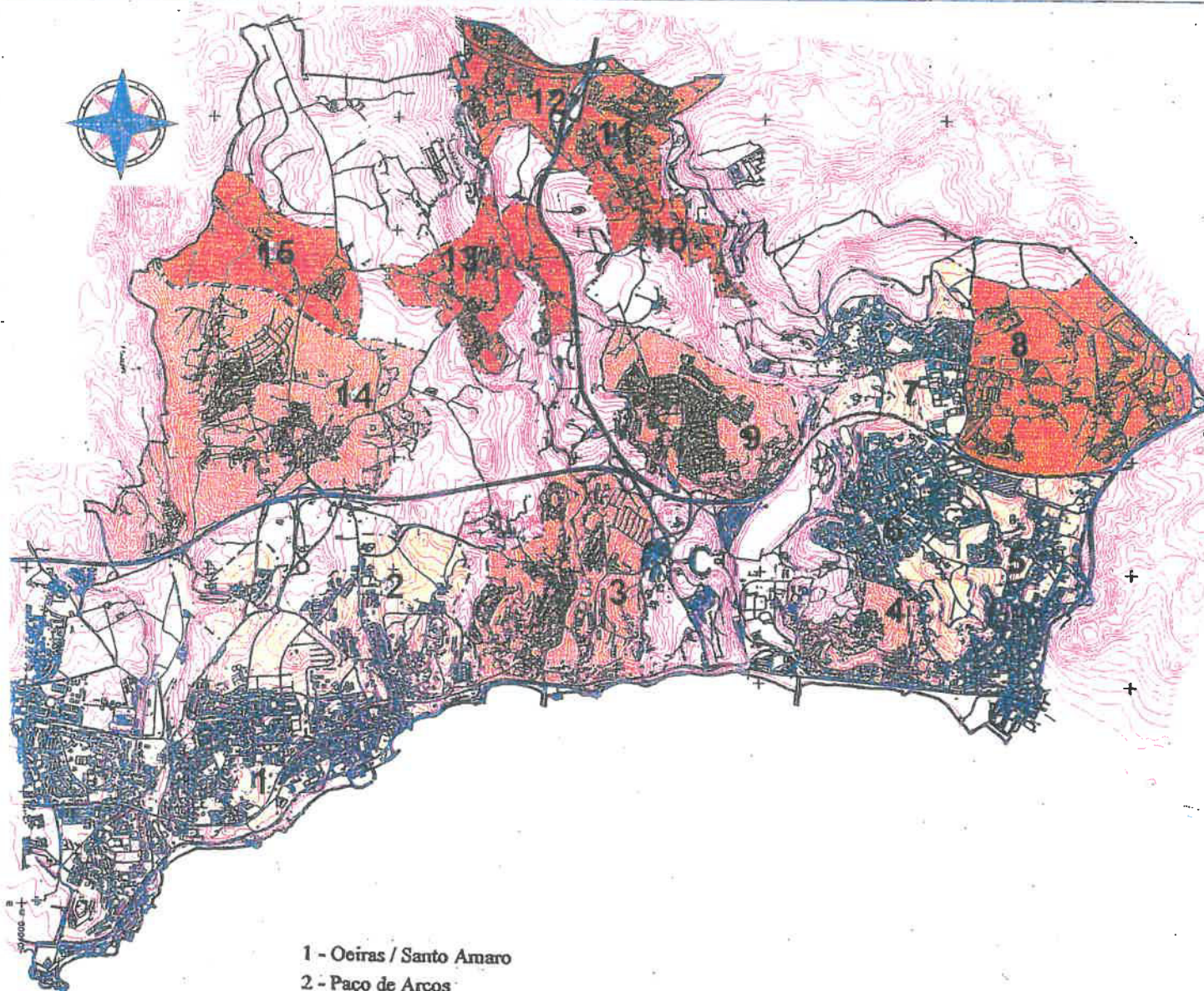
O Pólo de Algés (Algés, Cruz Quebrada / Dafundo, Linda-a-Velha, Carnaxide e Outorela / Portela) apoia-se na antiga EN 117-1 (hoje Rua João Chagas e Av. Tomás Ribeiro) e o seu dinamismo baseia-se sobretudo nas actividades comercial (Algés), oficial (Cruz Quebrada / Dafundo), industrial (Carnaxide, Linda-a-Velha e Outorela / Portela). Os serviços surgem, mais recentemente, reforçados em Linda-a-Velha e Miraflores (zona de terciário a sul da auto-estrada).

É de assinalar ainda a tendência de expansão destes Pólos, na sequência fundamentalmente da implementação dos Programas Estratégicos consagrados no Plano Director Municipal:

- em Oeiras, destacam-se o Parque de Ciência e Tecnologia, a Quinta da Fonte, o Centro Empresarial de Lagoas e o Parque Desportivo do Norte de Oeiras;
- em Algés, destacam-se o Parque Urbano da Serra de Carnaxide, o Parque de Santa Cruz e o conjunto de espaços de comércio e serviços previstos nos Planos de Pormenor de alguns aglomerados.

8.2 Assimetrias espaciais

Das transformações ocorridas na década de 1984/1994 na hierarquia urbana dos aglomerados do concelho é de assinalar a manutenção da



- 1 - Oeiras / Santo Amaro
- 2 - Paço de Arcos
- 3 - Caxias / Laveiras
- 4 - Cruz Quebrada / Dafundo
- 5 - Algés / Miraflores
- 6 - Linda-A-Velha
- 7 - Carnaxide
- 8 - Outurela / Portela
- 9 - Queijas
- 10 - Valejas
- 11 - Queluz de Baixo
- 12 - Tercena
- 13 - Barcarena / Leceia
- 14 - Porto Salvo / Vila Fria
- 15 - Talaíde / Leião

Assimetrias Espaciais

- 1º Grupo
- 2º Grupo
- 3º Grupo

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
PDM AVALIAÇÃO 96

SUPOORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



posição dos quatro aglomerados de topo - Algés, Oeiras, Linda-a-Velha e Paço de Arcos - que se localizam nos extremos sul nascente e poente do concelho.

O posicionamento de Algés e Linda-a-Velha (e Carnaxide, que ocupa o 5º lugar na hierarquia) deve-se essencialmente à proximidade a Lisboa, ao quadro de acessibilidades e aos preços do solo; o posicionamento de Oeiras (sede de concelho / centro administrativo) e Paço de Arcos (espaço na continuidade de Oeiras) depende fundamentalmente da dinâmica própria do concelho.

Rede de comércio e serviços

A rede de comércio e serviços é bem elucidativa das assimetrias espaciais existentes no concelho.

Os aglomerados que acompanham a Avenida Marginal (Oeiras, Paço de Arcos e Algés) e os que se localizam na zona contígua aos limites com o concelho de Lisboa (Algés, Linda-a-Velha e Carnaxide) são onde se regista o maior peso da actividade comercial e de serviços do concelho.

Um segundo grupo de aglomerados, localizados no litoral (Caxias e Cruz-Quebrada / Dafundo) e no interior do concelho (Porto Salvo / Vila Fria e Queijas / Linda-a-Pastora), evidencia alguma dinâmica relativamente à actividade de comércio e serviços.

Um terceiro grupo de aglomerados (Queluz de Baixo, Tercena, Barcarena, Outorela, Talaíde e Valejas) localizadas na zona interior do concelho, ainda com traços de ruralidade, evidenciam uma expressão mais reduzida.

Como traço fundamental a este nível de análise, cumpre salientar o reforço dos principais aglomerados (os que integram os três grupos acima



referidos) no âmbito das funções centrais associadas a comércio e serviços e a consolidação da hierarquia urbana concelhia.

Qualidade do espaço urbano

Mantêm-se, contudo, efectivas assimetrias espaciais e diferenças dignas de nota na qualidade do espaço urbano:

- são os aglomerados de menor peso na hierarquia, como Talaíde / Leião, Outorela / Portela e Valejas, que evidenciam as situações de maior desqualificação urbana - maus acessos e mau estado dos arruamentos, dificuldades de circulação, e imagem pouco atractiva.
- Ao aglomerado de Porto Salvo associam-se importantes estrangulamentos na circulação e estacionamento e uma má imagem, essencialmente decorrente da degradação da sua zona antiga.
- Carnaxide, pese embora a importância das actividades industriais / empresariais, apresenta uma ocupação que denuncia uma maior qualidade na intervenção urbanística e paisajística, com excepção da função comercial que não dispõe de uma oferta de espaços adequada.
- Os maiores níveis de qualidade do espaço urbano são protagonizados pelos aglomerados de Oeiras, Linda-a-Velha, Paço de Arcos e Algés - apesar da degradação de algumas zonas mais antigas, ou de localização periférica, as novas urbanizações evidenciam critérios de qualidade na sua concepção bem como uma oferta de qualidade ao nível dos espaços comerciais e de serviços.
- Queijas, Linda-a-Pastora e Caxias, com uma predominância da função residencial, evidenciam também alguns espaços de qualidade.



8.3 Ritmos de crescimento

De acordo com a avaliação empreendida pelo GDM - Gabinete de Desenvolvimento Municipal (Relatório Anual de 1995), para um período compreendido entre 1989 e 1994, os traços fundamentais de evolução da dinâmica urbanística são os seguintes :

Dinâmica urbanística

- "...manutenção da tendência para promover operações imobiliárias nas áreas do concelho entre a Auto-Estrada Lisboa / Cascais e a Marginal, nomeadamente nos aglomerados mais próximos de Lisboa (Algés-Miraflores, Dafundo e Outorela-Portela ...";
- "... acentuada evolução no sentido da terciarização do concelho, expresso de maneira significativa no quadro que se apresenta onde se relevam as áreas destinadas a Comércio e Serviços (582.939 m²) em relação à área total de construção (1.053.859 m²) definidas em Planos de Pormenor elaborados para os Programas Estratégicos da Quinta da Fonte, Centro de Lagoas, Parque de St^a Cruz e outros espaços. ";
- o sector industrial continua a ser comandado " pela zona industrial de Carnaxide-Portela e em menor grau por Queluz de Baixo, confirmando-se tendências expansivas, de qualificação e acelerada terciarização com implantação de novos estratos qualificados. Esta dinâmica deverá estender-se ao eixo Porto Salvó / Quinta da Fonte / Paço de Arcos pois, dada a sua posição privilegiada em relação ao PCT, está particularmente vocacionado para captar as novas empresas que o seu desenvolvimento suscitará ou atrairá."



Da análise apresentada no mesmo relatório, quanto a ritmos de crescimento nas diferentes áreas de promoção habitacional e no concelho em geral, destaca-se :

Ritmos de crescimento

- De 1991 até 1995, não se empreenderam operações dignas de nota de renovação do tecido urbano, nos núcleos históricos.
- Decréscimo da promoção habitacional desenvolvida pelo Sector Cooperativo-CHE'S, nomeadamente no período de 1991 até 1994.
- Aumento progressivo do peso da Promoção Municipal _ a construção de fogos (quer para arrendamento, quer para venda) realizou-se a um ritmo de crescimento de 235 fogos/ ano, entre os anos de 1988 e 1994.
- O ritmo de construção de fogos por Iniciativa Privada verificou uma quebra significativa entre os anos de 1988 e 1993; o número de fogos previstos em alvarás de loteamento para 1992, 1993 e 1994 têm baixado significativamente. O número de licenças de construção nos anos de 1991, 1992, 1993 e 1994 foram respectivamente de 1338, 408, 693 e 1159 o que indicia, apesar da quebra verificada em 1992 e 1993, sinais de retoma moderada se olharmos aos valores dos alvarás de loteamento.
- Os ritmos de construção , somada a actividade de todos os agentes envolvidos, para a totalidade de fogos construídos no concelho no período analisado, acompanham os verificados para a iniciativa privada o que reflecte o peso que esta detêm no sector.



8.4 Rede Viária

A rede viária mantém-se globalmente desadequada tendo em conta as necessidades, sendo de destacar os estrangulamentos associados à inexistência de uma via longitudinal estruturante da faixa interior do território do concelho.

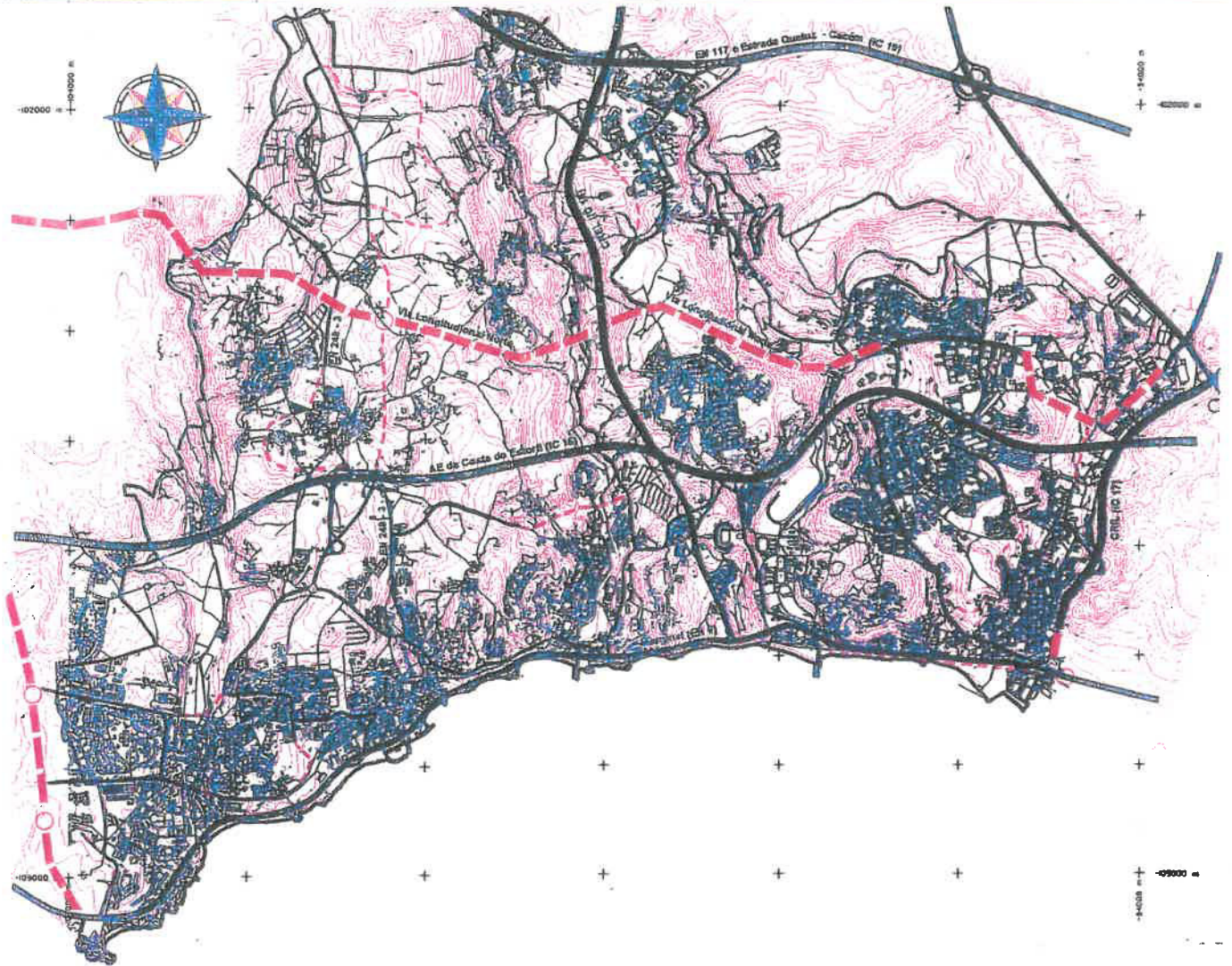
Com o desenvolvimento urbanístico da área a norte da Auto-Estrada, torna-se urgente dar resposta, em termos de mobilidade, às relações de dependência dos aglomerados do interior do concelho entre si e com as áreas envolventes.

A estrutura actual da rede viária reflecte ainda uma situação passada em que os eixos viários principais do interior do concelho eram todos orientados na direcção norte-sul, rebatendo as deslocações para a linha férrea ou para a Marginal (e, mais recentemente, também para os Nós de acesso à Auto-estrada).

Via Longitudinal Norte - VLN

Torna-se, assim, da máxima conveniência a implementação da nova artéria estruturante prevista no PDM - Via Longitudinal Norte VLN - que, com um traçado paralelo à Auto-estrada, permitirá não só as ligações directas entre os aglomerados situados a norte desta - Outorela / Portela, Carnaxide, Queijas / Linda-a-Velha, Barcarena / Leceia, Porto Salvo, Parque de Ciência e Tecnologia, etc. -, como igualmente as ligações dos mesmos ao interior do concelho.

A VLN deverá desempenhar, na faixa interior do território municipal, um papel semelhante ao desempenhado pela Marginal no litoral, equilibrando a estrutura viária concelhia face ao eixo de simetria constituído pela Auto-estrada.

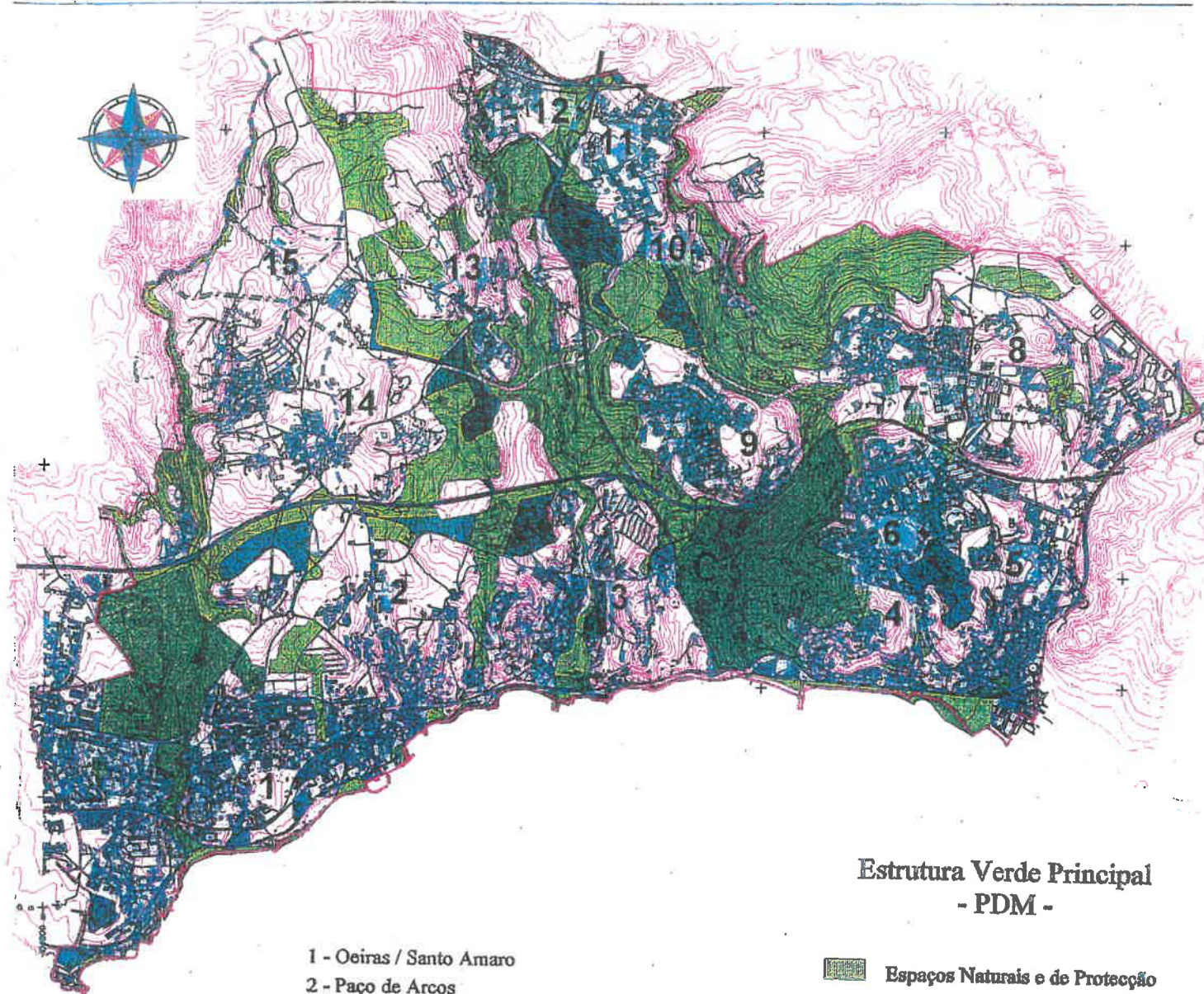


ESTRUTURA VIÁRIA

- Rede Viária Existente
- - - Rede Viária Proposta

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
PDM AVALIAÇÃO 96

SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



**Estrutura Verde Principal
- PDM -**

- 1 - Oeiras / Santo Amaro
- 2 - Paço de Arcos
- 3 - Caxias / Laveiras
- 4 - Cruz Quebrada / Dafundo
- 5 - Algés / Miraflores
- 6 - Linda-A-Velha
- 7 - Carnaxide
- 8 - Outurela / Portela
- 9 - Queijas
- 10 - Valejas
- 11 - Queluz de Baixo
- 12 - Tercena
- 13 - Barcarena / Leceia
- 14 - Porto Salvo / Vila Fria
- 15 - Talaíde / Leião

-  Espaços Naturais e de Protecção
-  Espaços de Equilíbrio Ambiental
-  Reserva Agrícola Nacional
-  Verde Urbano Existente
-  Verde Urbano Programado
-  Quintas
-  Espaço Semi-Rural
-  Áreas Consolidadas da EVP
-  Áreas Complementares da EVP
(Áreas Multiuso; Áreas de Serviço)
-  Linhas de Água

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
PDM AVALIAÇÃO 96

SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



9. NOVAS CENTRALIDADES E PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

Acompanhando o fenómeno de realocização de actividades na AMLx e dando conteúdo ao quadro estratégico definido no PDM nomeadamente no que se relaciona com a base económica e qualificação do território do concelho, foram empreendidas pelo Município iniciativas no sentido da concretização de Programas Estratégicos que, variando em função dos objectivos específicos definidos para cada um deles, envolvem investimentos públicos e privados vultuosos.

Os Programas Estratégicos vistos na sua globalidade orientam-se essencialmente num desenvolvimento em três grandes linhas: espaços verdes, equipamentos e terciário superior.

A sua localização, quase na totalidade exterior às áreas urbanas, recorre a zonas do interior do concelho, até há pouco tempo marginalizadas dos processos de desenvolvimento e qualificação do território concelhio.

A sua expressão territorial, nomeadamente o Parque de Ciência e Tecnologia e o Parque Urbano da Serra de Carnaxide, detém só por si importância pelo que representam ao nível do consumo do espaço ainda disponível.

Os aspectos decisivos, decorrentes da execução dos Programas Estratégicos, que aqui se pretende destacar relacionam-se com:

- os efeitos da sua concretização no reequilíbrio da rede urbana concelhia e dinamização de novas centralidades;
- o quadro de iniciativas e intervenções que terão que ser desenvolvidas, na sequência destes impactes, na estrutura urbana do concelho.



9.1 Dinamização de Novas Centralidades

9.1.1 Eixo Oeiras / Parque de Ciência e Tecnologia

De acordo com a avaliação realizada pelo GDM - Gabinete de Desenvolvimento Municipal (1996), das transformações ocorridas na rede urbana, entre 1984 e 1995, destaca-se como aspecto positivo o aumento do peso do eixo económico e urbano de Oeiras em relação ao de Algés, afirmando-se no Pólo de Oeiras uma nova centralidade não apenas concelhia mas também regional.

" Trata-se de um eixo económico com características próprias pois, ao contrário do eixo oriental (Pólo de Algés), cujo crescimento se fez muito em função das necessidades de expansão urbana e económica da cidade de Lisboa, este novo pólo económico emerge numa lógica mais vasta de desenvolvimento da Grande Lisboa-Norte e da AML, pois as suas actividades mais relevantes, seja nos domínios da ciência, investigação, tecnologia e ensino, seja nos domínios da defesa, telecomunicações, desporto e turismo e, mais recentemente, no domínio empresarial, tem um mercado regional, nacional e nalgumas áreas mais alargado."

É de prever que os aglomerados situados no interior Oeste do concelho, na área de influência mais imediata do Parque de Ciência e Tecnologia, e que até agora registaram um ritmo de construção de fogos muito baixo, venham a ser objecto de fortes pressões urbanísticas:

9.1.2 Eixo Algés / Parque Urbano de Carnaxide

Os impactes dos Programas Estratégicos no pólo de Algés são de natureza e magnitude diferenciada dos que se podem enunciar para o pólo de Oeiras.

O eixo Algés / Vale de Algés / Carnaxide, face à acessibilidade conferida pela CRIL e AE de Estoril foi aquele cuja autonomia se começou a esboçar mais cedo, servindo de suporte ao primeiro surto de descentralização do Terciário de Lisboa. Carnaxide consolidou já a sua posição na rede urbana (5º lugar na hierarquia) constituindo uma nova centralidade com uma dinâmica urbanística significativa, pese embora alguma sobrecarga do seu espaço urbano.

Apesar da incidência dos Programas Estratégicos nestas áreas não terem o papel e a dimensão que a concretização do Parque de Ciência e Tecnologia terá na estruturação urbana da área de Porto Salvo, valerá a pena assinalar:

- O reforço do eixo de Carnaxide / Outorela / Portela através da concretização dos programas previstos, para a sua área de expansão imediata, nos Plano de Urbanização da Serra de Carnaxide (habitação unifamiliar; em construção), Parque de Santa Cruz / Golfe Parque (habitação unifamiliar, parque de escritórios, e espaços verdes de recreio e lazer; em construção a 1ª fase).
- A requalificação e descompressão de toda a área através da implementação do Parque Urbano da Serra de Carnaxide (já com plano aprovado). Abrangendo uma área de 155 ha, este parque contém no seu programa o estabelecimento de um conjunto de espaços verdes e de lazer, de equipamentos de carácter turístico e de desporto e a preservação de património paisagístico e cultural ligado às zonas rurais tradicionais.



9.2 Impactes / Iniciativas a Desenvolver

As questões de maior relevo relacionadas com os impactes dos Programas Estratégicos na estrutura urbana do concelho são as que decorrem da impreparação actual da área de Porto Salvo, no eixo Oeiras / Parque de Ciência e Tecnologia (PCT).

Estão aqui em causa, essencialmente, problemas de:

- ordenamento e requalificação urbana de Porto Salvo / Vila Fria;
- estruturação da rede viária e de transportes das áreas cujo desenvolvimento se apoia na EN 249-3.

10. CENTRALIDADES TRADICIONAIS, REABILITAÇÃO DE CENTROS HISTÓRICOS E IDENTIDADE CULTURAL

As centralidades tradicionais do concelho de Oeiras dizem respeito, essencialmente, aos aglomerados localizados entre a auto-estrada Lisboa-Cascais (A5) e a Marginal.

Estes aglomerados - fundamentalmente, Oeiras, Paço de Arcos, Linda-a-Velha e Algés - constituíram, e ainda constituem, os nós fundamentais da estrutura de povoamento do concelho. A sua evolução, primitivamente ligada ao desenvolvimento de uma agricultura intensiva que o mercado de Lisboa sustentava, não conheceu até à segunda metade do século XIX qualquer capacidade de atracção e polarização demográfica.

"A segunda metade do século passado assistiu ao início de um novo processo de reestruturação do espaço concelhio. A melhoria das comunicações por estrada, a descoberta das praias pela burguesia



lisboeta e mais tarde a abertura do caminho de ferro, iniciou a fase balnear e do turismo moderno. A arquitectura de veraneio pontificou na ocupação da estreita faixa entre as praias, o caminho de ferro e as encostas viradas a sul, ao sol, ao Tejo. O rio que até então não passava do mais rápido e económico acesso a Lisboa para os produtos e gentes aquém do Jamor, revelava-se agora como o eixo mais dinâmico do desenvolvimento do concelho: assim se descobriu a Linha, a distinção e a glória de uma época que não chegaria um século."¹

10.1 A Organização Espacial e o Sistema Cultural

As estruturas urbanas consolidadas dos aglomerados aqui em análise, nomeadamente as suas zonas antigas - centros históricos - reportam pela sua morfologia a estruturação de uma vida colectiva de características rurais, onde a importância da relação pessoal e da fixação ao lugar eram condições essenciais de dinâmica.

O processo de urbanização decorrente do crescimento acelerado a partir da década de 50, atingiu os seus mais elevados ritmos e níveis (nomeadamente nas décadas de 60 e 70) deixando marcas de desqualificação urbana em algumas áreas de maior densificação / massificação ainda hoje bem patentes em algumas urbanizações destes aglomerados.

No contexto desta evolução, a maior parte dos bairros, que até então eram relativamente autocentrados, transformaram-se muitas vezes em simples unidades residenciais monofuncionais.

¹ Oeiras, Porta do Atlântico, Vereador Prof. David Justino, 1996



Paralelamente, desenvolve-se outro fenómeno de especialização, onde equipamentos, indústrias e comércio se localizam em espaços específicos sem a sobreposição num mesmo espaço das diferentes actividades.

Os efeitos sociais desta composição espacial traduzem-se, essencialmente, numa alteração da organização da vida quotidiana. A relação interpessoal já não é um factor decisivo de um processo de integração mais global; os locais de trabalho e de residência já não são os mesmos.

Este fenómeno de decomposição da estrutura urbana tradicional vê-se reforçado pelo uso do automóvel como meio de mobilidade previligiado, criando novas necessidades de estacionamento e engarrafamentos de fluxos.

A perda de importância da imposição espacial vem dar origem ao aparecimento de lugares estratégicos em sítios periféricos. Na vila de Oeiras, por exemplo, surgem pontos de animação em áreas bastante afastadas do centro através da localização de centros comerciais - "Palmeiras Shopping", "Alto da Barra", "Pingo Doce" etc.

Estes fenómenos não determinam, no entanto, um corte radical entre morfologia e os modos de vida: a possibilidade de deslocações curtas continua a ser decisiva para assegurar a necessidade de trocas rápidas e não programadas e a necessidade de encontros aleatórios.

Os espaços públicos e semi-públicos continuam, assim a ser decisivos para o dinamismo da vida colectiva. Isto não significa, contudo, que a restituição de traços urbanos do passado promova, por si só, numa comunidade, o poder de decisão sobre si própria e o reforço da sua identidade cultural.

10.2 Principais Problemas / Iniciativas a Desenvolver

Os centros históricos do concelho de Oeiras, nomeadamente, o da vila de Oeiras e o de Paço de Arcos necessitam de um tratamento específico que contemple:

- o melhoramento do estado dos arruamentos e acessos;
- o aumento da oferta de estacionamento;
- a melhoria das condições de circulação;
- o melhoramento do nível de qualificação e modernização dos estabelecimentos comerciais e de serviços;
- a criação de espaços de animação da vida colectiva.

10.2.1 Reabilitação Urbana / Animação da Vida Colectiva

Para além da reabilitação física dos edifícios, e tentando contrariar a forte tendência de desvitalização dos núcleos de Oeiras e Paço de Arcos, foram já lançadas pela a Câmara Municipal de Oeiras um conjunto de iniciativas com o objectivo de criação de espaços públicos de apoio à animação da vida colectiva, sendo de destacar:

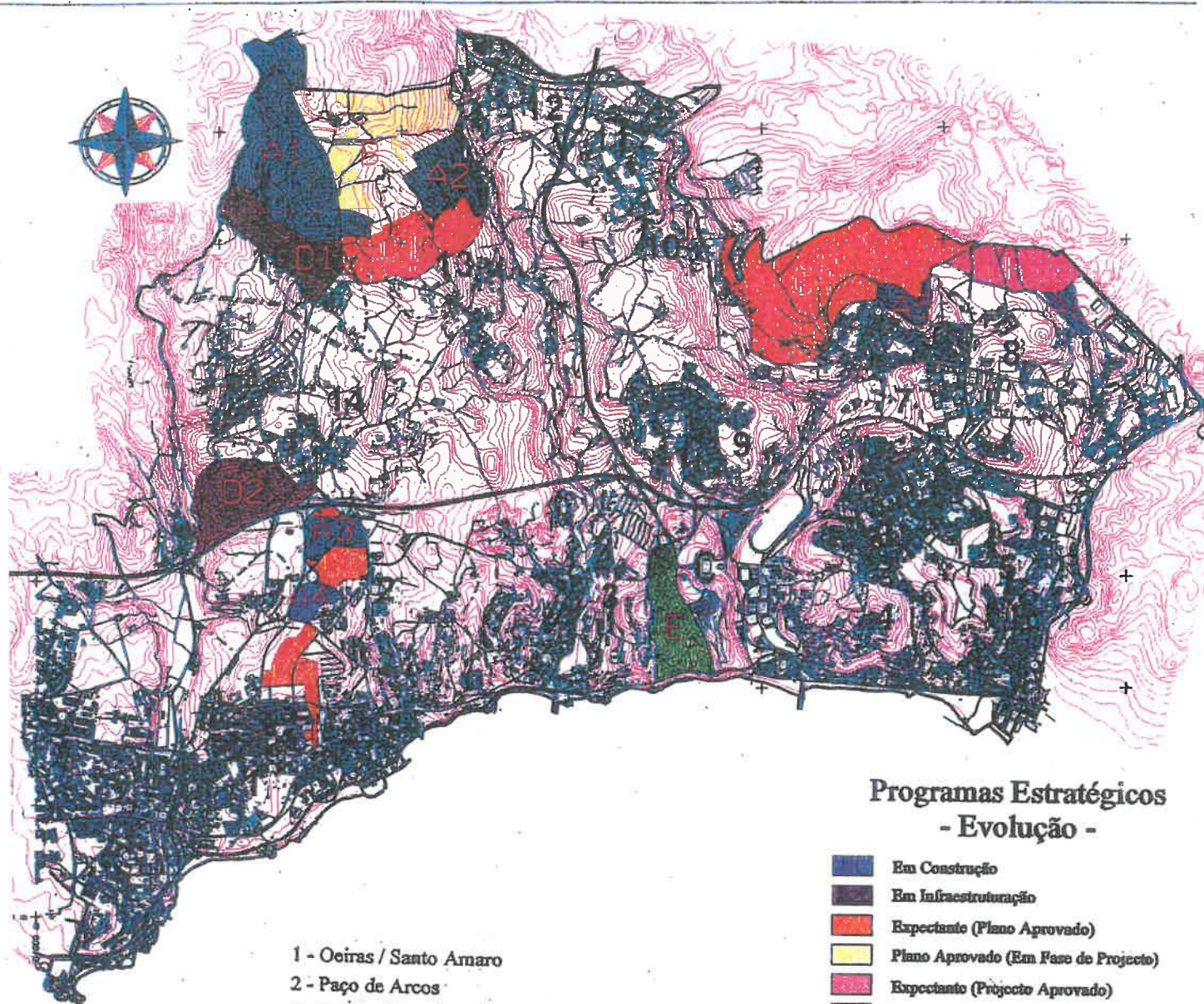
- a área do Palácio dos Marqueses de Pombal (programa de abertura ao público);
- a área de Protecção à Ribeira da Lage.
- A área do Paço de Arcos e Quinta (programa de abertura ao público);
- o Jardim de Paço de Arcos (programa de animação de rua);

- a área do Posto Náutico (reordenamento da área envolvente).







Entre outras acções refiram-se ainda :

- remodelação da Casa de Ferramentas da Quinta Real de Caxias - Caxias (projecto de execução);
- recuperação da Rua 7 de Junho de 1759 - 1ª fase - Oeiras (proj. de execução) ;
- reabilitação dos Fornos da Cal - 1ª fase - Paço de Arcos (estudo prévio);
- remodelação da Praça Guilherme Gomes Fernandes - Paço de Arcos (estudo prévio);
- remodelação da Rua dos Fornos - 1ª fase (proj. de execução);
- recuperação da Capela de São Sebastião - Barcarena (estudo prévio);
- recuperação e remodelação da Biblioteca Operária Oeirense - Oeiras (proj. de execução).

O acompanhamento dos processos de recuperação de edifícios ao abrigo do RECRIA, empreendido pelo GTL, e a divulgação dos incentivos financeiros, tem sido uma prática permanente junto da população moradora nos Centros Históricos.



Programas Estratégicos - Evolução -

-  Em Construção
-  Em Infraestruturação
-  Expectante (Plano Aprovado)
-  Plano Aprovado (Em Fase de Projecto)
-  Expectante (Projecto Aprovado)
-  Expectante (Aprovado em PDM)

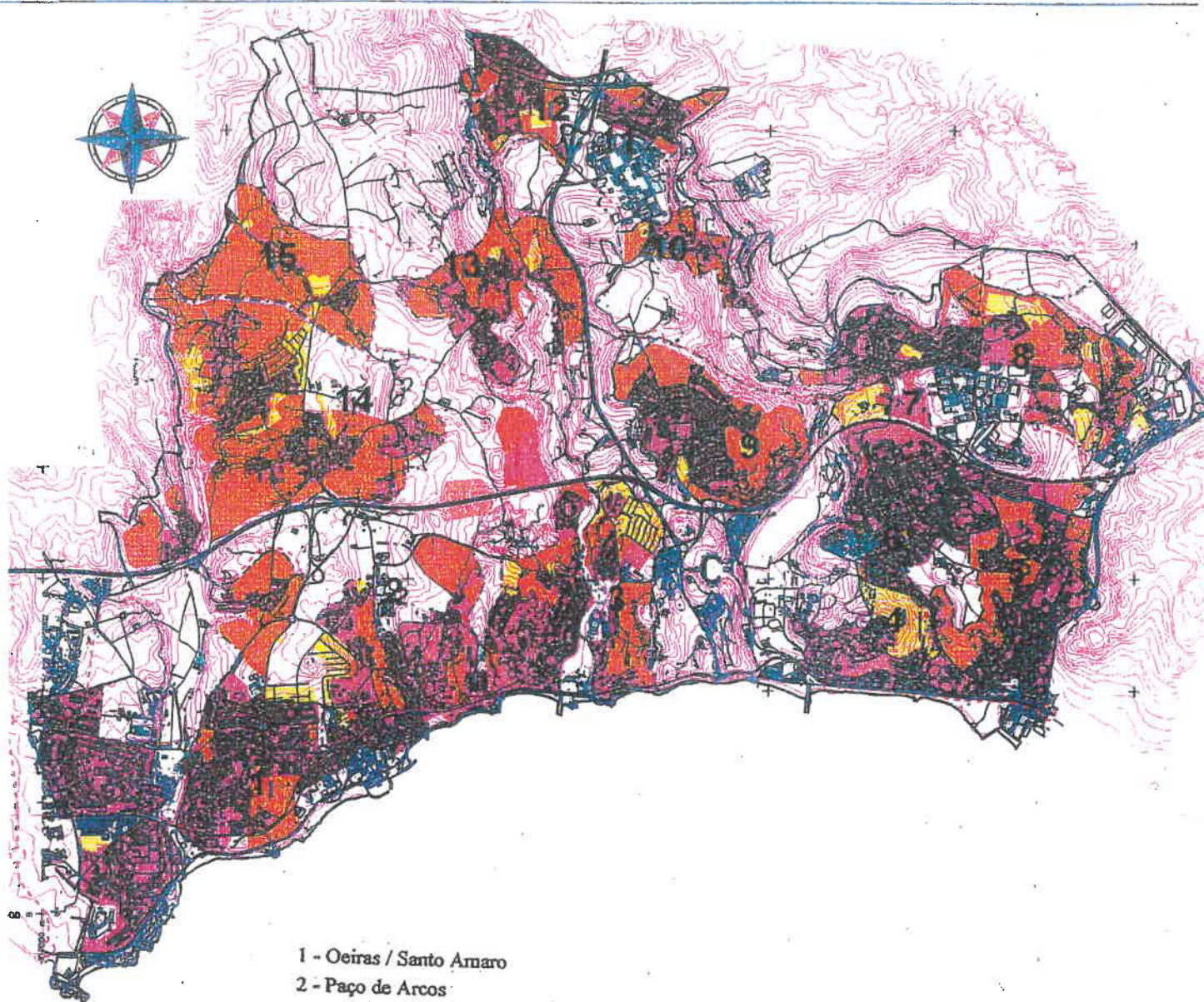
- 1 - Oeiras / Santo Amaro
- 2 - Paço de Arcos
- 3 - Caxias / Laveiras
- 4 - Cruz Quebrada / Dafundo
- 5 - Algés / Miraflores
- 6 - Linda-A-Velha
- 7 - Carnaxide
- 8 - Outurela / Portela
- 9 - Queijas
- 10 - Valejas
- 11 - Queluz de Baixo
- 12 - Tercena
- 13 - Barcarena / Leceia
- 14 - Porto Salvo / Vila Fria
- 15 - Talaíde / Leíão

Programas Estratégicos

- A1 - PCT / Tagus Parque
- A2 - PCT / Fábrica da Pólvora
- A3 - Quinta da Fonte / Aranas
- A4 - Quinta da Fonte / Shopping Center
- A5 - P. Urb. Serra de Carnaxide / Hab. Unifamiliar
- A6 - Parque do Santa Cruz (1ª Fase)
- B - PCT / Cabanas Golf
- C1 - PCT (Expectante)
- C2 - Quinta da Fonte (Expectante)
- C3 - Norte de Oeiras
- C4 - Parque Urbano Serra de Carnaxide
- D1 - PCT / Aglomerado do Talaíde
- D2 - Centro de Lagoas
- E - Alto da Boa Viagem
- F - Parque de Santa Cruz (2ª e 3ª Fase)






FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
PDM AVALIAÇÃO 96

SUORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



- 1 - Oeiras / Santo Amaro
- 2 - Paço de Arcos
- 3 - Coxias / Laveiras
- 4 - Cruz Quebrada / Dafundo
- 5 - Algés / Miraflores
- 6 - Linda-A-Velha
- 7 - Cárnaxide
- 8 - Outurela / Portela
- 9 - Queijas
- 10 - Valejas
- 11 - Queluz de Baixo
- 12 - Tercena
- 13 - Barcarena / Leceia
- 14 - Porto Salvo / Vila Fria
- 15 - Talaíde / Leíão

Aglomerados Urbanos Evolução Urbanística

-  Espaço Urbano
-  Espaço Urbanizável
-  Espaço em Fase de Urbanização
-  Limite de Aglomerado
-  Vias Estruturantes (Não Executadas)

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
PDM AVALIAÇÃO 96

SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



11. NOVAS SUB-UNIDADES URBANAS

11.1 SUB-UNIDADE OCIDENTAL SUL

Oeiras/Paço de Arcos e Caxias/Laveiras

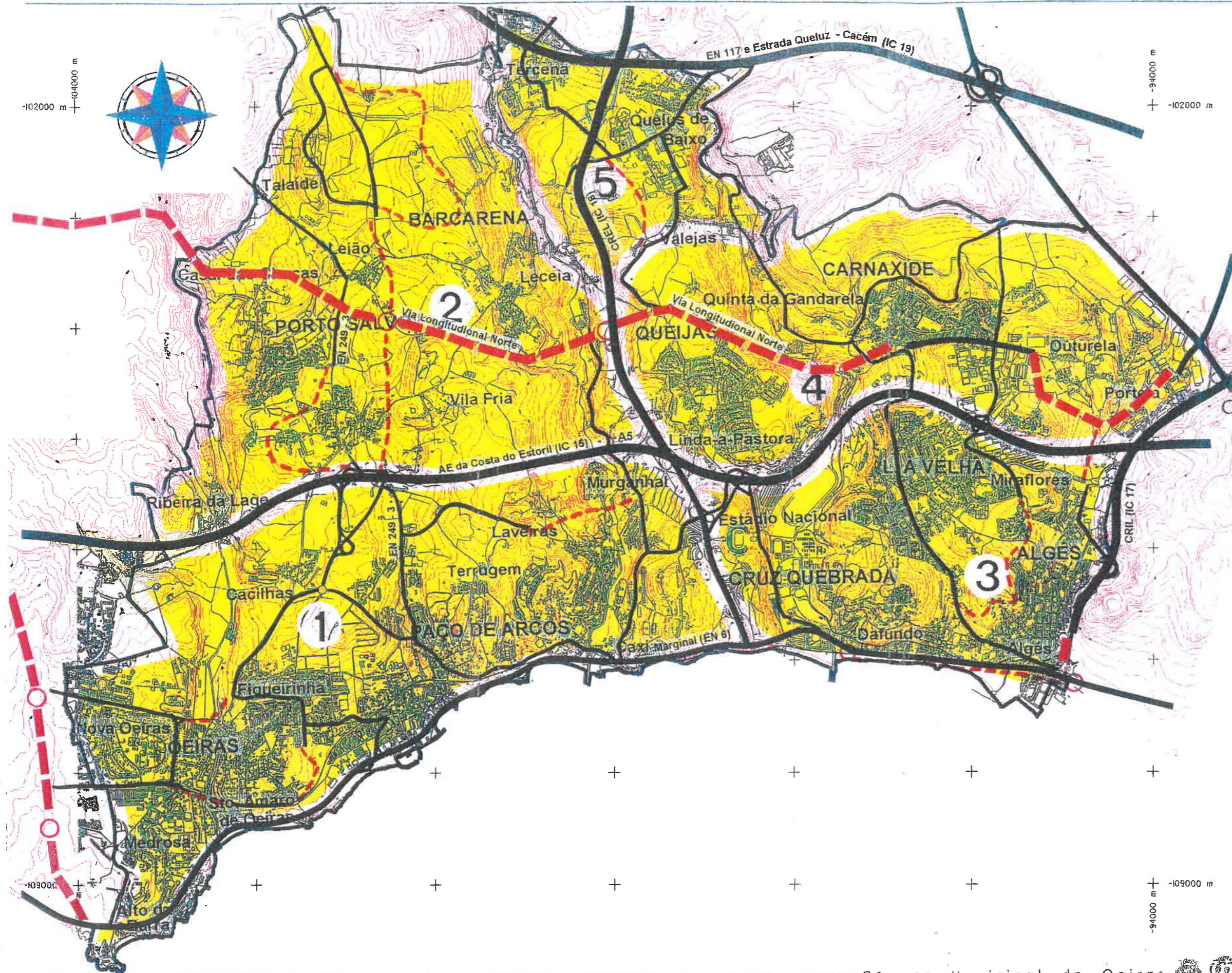
O crescimento urbano das últimas décadas consolidou já a continuidade urbana entre o conjunto dos aglomerados de Oeiras/Paço de Arcos e Caxias/ Laveiras que se passará a designar por sub-unidade Ocidental Sul.

11.1.1 Enquadramento Urbanístico

Traços Gerais

Oeiras/Stº Amaro, o maior aglomerado do concelho (quer em área quer em população), era tradicionalmente a capital rural do concelho. A animada vida própria ("comércio de rua", cafés, casas de petiscos...), assente no seu núcleo antigo, tem vindo a perder expressão à medida que o processo de terciarização se vai instalando. Com grande riqueza patrimonial (com destaque para os jardins e Palácio do Marquês) o "Centro da Vila" continua a ser, contudo, onde se localiza a maior concentração de departamentos públicos e institucionais do concelho.

Paço de Arcos com um notável núcleo antigo, é um dos aglomerados do concelho onde o bairrismo e a tradição são mais fortes. Contrariamente aos outros aglomerados, cuja origem se liga à actividade agrícola, o seu desenvolvimento dá-se a partir do seu porto. A traça original marítima está ainda bem patente nos quarteirões da zona histórica, no porto de recreio, na Escola Náutica, etc..No centro histórico concentra-se o comércio mais qualificado e os equipamentos.



— Rede Viária Existente
 - - - Rede Viária Proposta

SUB-UNIDADES URBANAS

- 1 - Sub-Unidade Ocidental Sul
- 2 - Sub-Unidade Ocidental Norte
- 3 - Sub-Unidade Oriental Sul
- 4 - Sub-Unidade Oriental Norte
- 5 - Sub-Unidade Norte
(Tercena-Queluz de Baixo)

FORTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
 PDM AVALIAÇÃO 98
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.

Caxias/Laveiras, com uma área urbana extensa (a 3ª maior do concelho) tem a sua origem ligada ao veraneio da côrte nos séculos XVIII e XIX. O seu perfil é marcadamente residencial dado, fundamentalmente, o isolamento a que esteve votado na sequência das deficientes ligações aos eixos viários principais, sobretudo à Marginal. O comércio e mercado locais apresentam insuficiências em relação à qualidade e variedade da oferta de produtos.

Indicadores do PDM

- Oeiras/Stº Amaro

Espaço Urbano - 346.7 ha

Espaço Urbanizável - 99 ha

População Actual - 40304 hab.

Cenário Demográfico - 47807 Hab.

Densidade Habitacional Actual - 36 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 40 fogos/ha

- Paço de Arcos

Espaço Urbano - 166 ha

Espaço Urbanizável - 40.9 ha

Espaço Industrial - 17.2 ha

Espaço Industrial Proposto - 20 ha

População Actual - 17430 hab

Cenário Demográfico - 23867 hab

Densidade Habitacional Actual - 33 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 40 fogos/ha

- Caxias/Laveiras

Espaço Urbano - 154.9 ha

Espaço Urbanizável - 69.7 ha

População Actual - 8351 hab

Cenário Demográfico - 9189 hab

Densidade Habitacional Actual - 17 fogos/ha

Densidade habitacional Máxima - 25 fogos/ha

Programas Estratégicos/PDM

- Quinta da Fonte

O Plano de Pormenor da Quinta da Fonte, entretanto elaborado e já aprovado pela Câmara Municipal, institui, conforme previsto no PDM, a actividade terciária como uso dominante. A área abrangida é de 49 ha com o seguinte programa de ocupação:

Escritórios - 66.8 %

Centro Comercial - 24.5 %

Habitação - 3.9 %

Equipamento - 4.7%



Nas áreas destinadas a Equipamento prevê-se um Parque Municipal de Exposições e, eventualmente, uma unidade hoteleira. Define-se, também, como necessária a existência pontual de equipamentos públicos de apoio, de carácter lúdico (desporto e lazer) inseridos na estrutura verde principal.

Quanto ao andamento da implementação deste programa é de assinalar, que se encontram já em fase de construção a área de Aranas e o Centro Comercial.

- Parque Urbano e Desportivo do Norte de Oeiras

A área definida no Programa Estratégico do Norte de Oeiras, para a instalação de um Parque Urbano e Desportivo, abrange cerca de 24 ha, que se distribuem por uma área que vai desde a rotunda de Cacilhas até ao viaduto do Espargal junto à linha férrea de Lisboa-Cascais.

Esta área dispõe de um plano já aprovado pela Câmara Municipal, o qual inclui no seu programa quatro áreas distintas:

- 1 - campo de futebol, pavilhão polidesportivo, parque de aventuras.
- 2 - jardim temático "o século XVII e o Barroco", núcleo de restauração, núcleo museológico, núcleo recreativo, arborização e ajardinamento.
- 3 - campos polidesportivos, parque infantil, circuito para bicicletas.
- 4 - campos de ténis, restauração, parque infantil.

Como objectivos fundamentais deste programa, são de realçar: a necessidade de colmatar as carências em espaços verdes equipados de bairros como a "Figueirinha", "Augusto de Castro" e "Comendador Matias"; a intenção de valorizar um importante miradouro natural, o "Alto

do Puxa-Feixe" que domina uma panorâmica que vai desde a Serra de Sintra até à entrada da barra do Tejo.

Dinâmica Urbanística

De acordo com Relatório Anual de 1995/PDM (GDM-Gabinete de Desenvolvimento Municipal) a dinâmica urbanística, no período compreendido entre 1985 e 1994, traduz os seguintes traços de evolução:

- Oeiras/Stº Amaro

Total de fogos em 1985 - 12990

Total de fogos em 1994 - 15554

A evolução verificada está a acompanhar a prevista no PDM.

A relação entre o nº de contadores e o nº de fogos construídos (nº de contadores superior ao número de fogos construídos) traduz uma sobrelotação dos fogos o que indicia uma procura superior à oferta de habitação.

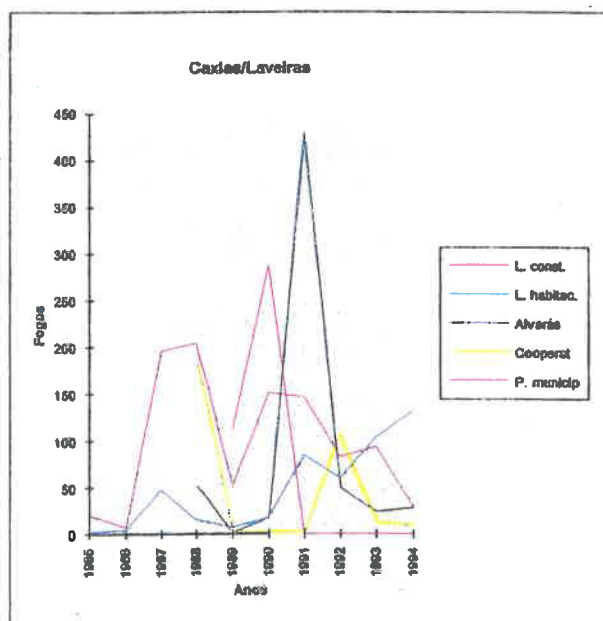
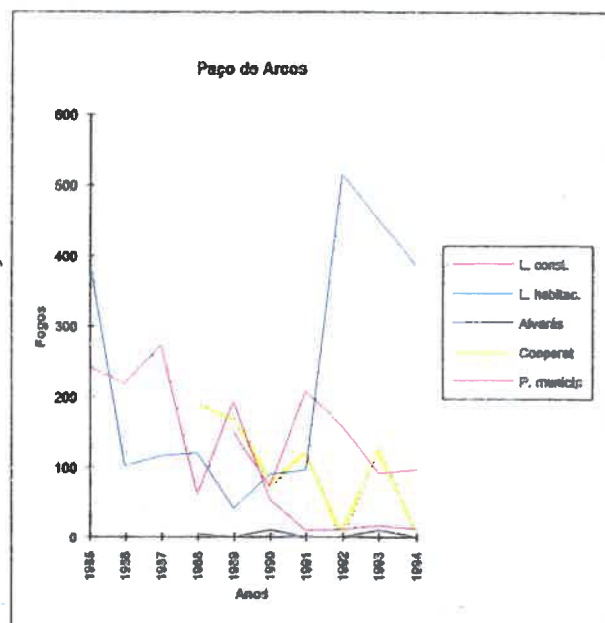
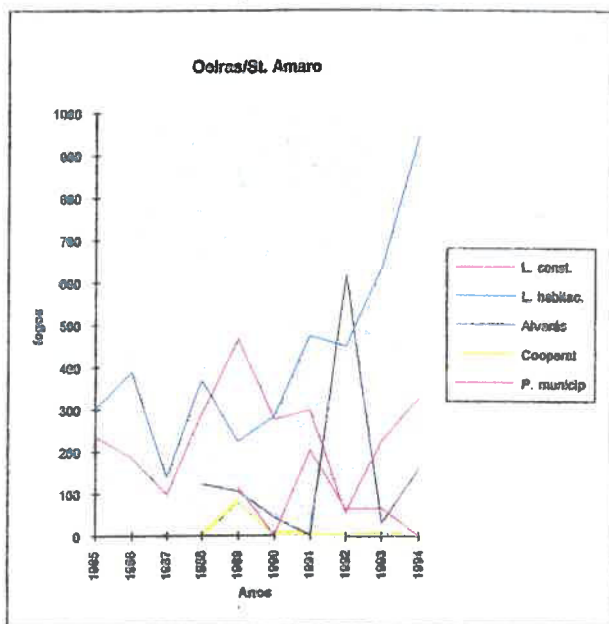
- Paço de Arcos

Total de fogos em 1985 - 6629

Total de fogos em 1994 - 8868

A evolução verificada (nº de fogos existentes e a totalidade dos compromissos) tendem a ultrapassar o cenário das previsões do PDM.

A relação entre o nº de contadores e o nº de fogos construídos (nº de contadores claramente inferior ao nº de fogos construídos) traduz uma oferta superior à procura de habitação.



DINÂMICA URBANÍSTICA SUB-UNIDADE OCIDENTAL SUL

- Caxias/Laveiras

Total de fogos em 1985 - 1760

Total de fogos em 1994 - 3310

A evolução verificada acompanha as previsões do PDM.

A relação entre o nº de contadores e o nº de fogos construídos (nº de contadores claramente inferior ao nº de fogos construídos) traduz uma oferta superior à procura de habitação.

11.1.2 Comércio e Serviços

De acordo com o estudo Comércio e Serviços: Dinâmica Urbana do Concelho de Oeiras entre 1984 e 1994 - Gabinete de Desenvolvimento Municipal - 1995 - a dinâmica de comércio e serviços traduz os seguintes traços de evolução:

- Oeiras/Stº Amaro

A evolução da rede de comércio e serviços no aglomerado de Oeiras, na última década, traduziu-se no aumento de unidades terciárias, nomeadamente em novas urbanizações como a Urbanização do Moínho das Antas e a área a nascente do Bairro da Figueirinha.

O número de unidades funcionais, em 1994 (898) representava mais do dobro do valor registado em 1984, destacando-se os seguintes agrupamentos funcionais: restauração, artigos de uso pessoal, comércio especializado e equipamentos do lar.

Os principais eixos/pólos comerciais referem-se: à Rua Cândido dos Reis, e vias circundantes, no núcleo antigo de Oeiras; ao Centro Comercial do

Alto da Barra, na zona do Alto da Barra/Medrosa; ao Centro Comercial das Palmeiras, na zona da Quinta das Palmeiras. A implementação do Plano da Quinta da Fonte, na área a norte do aglomerado, na proximidade do nó da A5, permitirá a constituição de um novo pólo periférico através da concretização de um Parque de Escritórios e de um novo Centro Comercial.

- Paço de Arcos

O reforço da rede de comércio e serviços no aglomerado de Paço de Arcos deu-se fundamentalmente nas novas ruas que surgiram na periferia do aglomerado, destacando-se os agrupamentos funcionais referentes a restauração e a serviços de apoio às empresas.

Em 1994, registaram-se 335 unidades_ mais 84 em relação aos valores registados em 1984_ ,sendo os sectores mais representativos os ligados às actividades de restauração, comércio especializado, alimentação e artigos de uso pessoal.

O eixo mais significativo é a Rua Costa Pinto no núcleo histórico do aglomerado.

- Caxias/Laveiras

O número de unidades funcionais de comércio e serviços em Caxias/Laveiras aumentou de 70 (1984) para 123 (1994) sendo os sectores mais representativos os ligados às actividades de restauração, alimentação, fabrico/reparações e serviços pessoais.

Os principais eixos são: a Av. João de Freitas Branco, com um claro predomínio de unidades de restauração e alimentação; a Rua Conselheiro

Ferreira Lobo, com uma maior diversidade do tipo de estabelecimentos e um ligeiro predomínio de artigos de uso pessoal.

11.1.3 Indústria

Os espaços industriais assinaláveis nesta sub-unidade urbana referem-se à área da Fundação de Oeiras (cuja actividade foi suspensa em 1989) e à área industrial de Paço de Arcos.

Na Fundação de Oeiras verifica-se uma elevada concentração de empresas (cerca de 32 empresas e 700 postos de trabalho) onde predominam as indústrias transformadoras de pequena dimensão, a comercialização, reparação e manutenção técnica. A sua requalificação funcional encontra-se condicionada fisicamente pelo limite das suas instalações.

Na área industrial de Paço de Arcos, onde predomina a indústria tradicional (15 empresas ligadas à indústria transformadora, comércio por grosso e retalho, reparação de veículos, actividades imobiliárias e serviços prestados às empresas), prevê-se um incremento significativo resultante da disponibilidade de novas áreas de expansão previstas no Plano Director Municipal, do aumento da acessibilidade conferida pela A5, da existência de vários empreendimentos previstos na sua proximidade, e, fundamentalmente, da influência do Parque de Ciência e Tecnologia, implantação de novas actividades económicas, preferencialmente de suporte, ou complementaridade, à sua componente de Investigação e Desenvolvimento.



11.1.4 Rede Viária

As propostas de intervenção na rede viária de função municipal, consagradas no PDM, têm como objectivo principal libertar os núcleos antigos do tráfego de passagem e estabelecer uma hierarquização das vias.

Para Oeiras/Stº Amaro destaca-se:

O anel distribuidor principal de Oeiras (nível 2), com uma função de ligação inter-aglomerados (Carcavelos_ para fora do concelho_ e Paço de Arcos).

Os acessos ao centro através de vias tangenciais.

Implementação da estação da CP no Espargal.

Para Paço de Arcos:

Supressão da passagem de nível ao Caminho de ferro e fecho da malha viária através da passagem inferior e sua ligação ao nó da Marginal.

Para caxias/Laveiras:

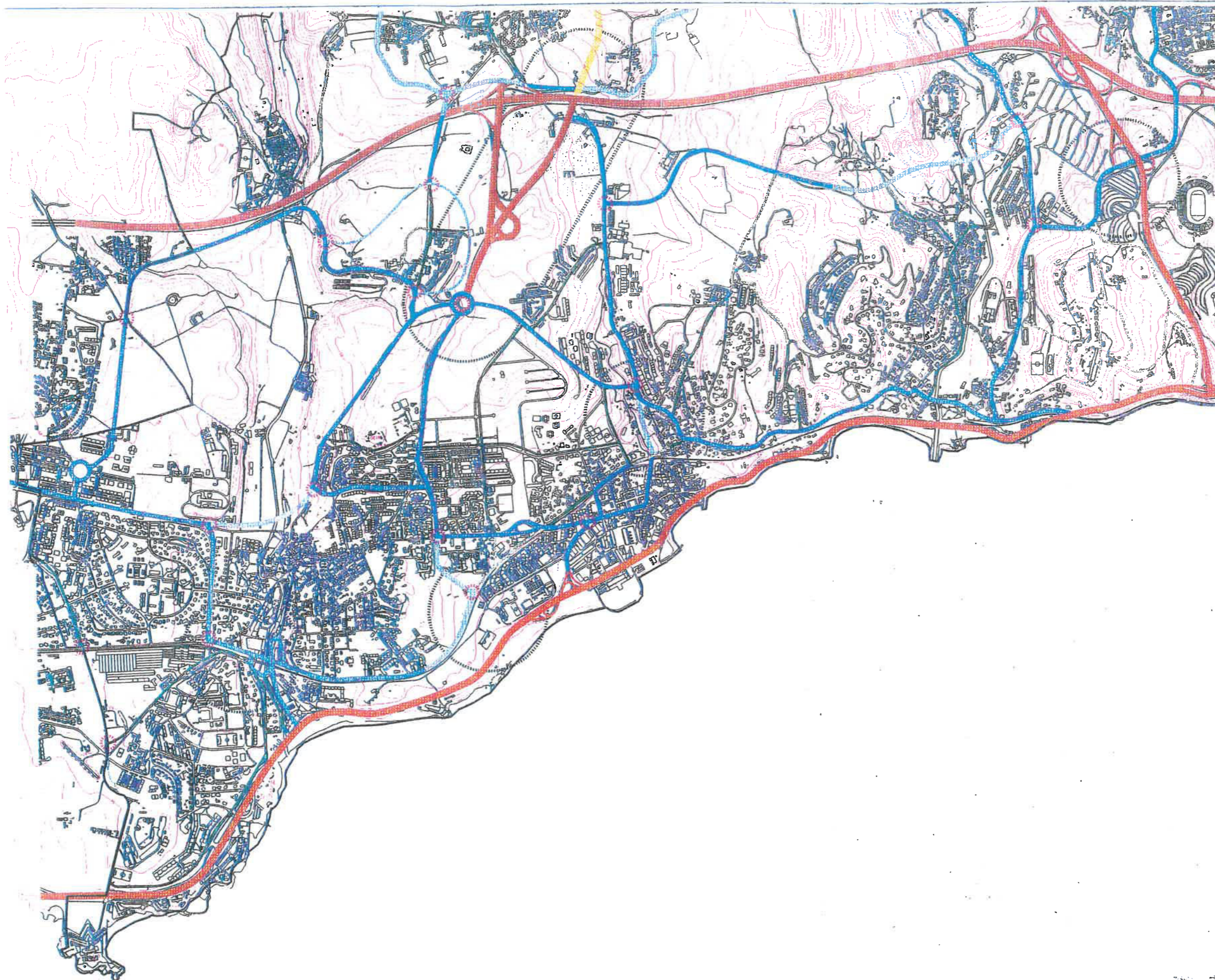
Criação da Variante (Norte) a Laveiras (Estrada do Torneiro-Laveiras).

Implementação de sentidos únicos nas vias de nível 4 (vias de acesso local).

11.1.5 Transportes

- Oeiras e Paço de Arcos

As malhas urbanas antigas dos núcleos históricos de Oeiras e Paço de Arcos não possuem condições para uma utilização intensiva por parte do



SUB-UNIDADE OCIDENTAL SUL

Estrutura Viária

	EXISTENTE	PROPOSTO
NIVEL I		
NIVEL II		
NIVEL III		

- NÓS A ESTUDAR / REFORMULAR
- ZONA ONDE É NECESSÁRIA E CONCRETIZAÇÃO DE INTERFACES DE TRANSPORTES

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O. PDM
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



tráfego e estacionamento, tendo já sido ultrapassados os níveis de saturação.

Em consequência, verificam-se situações de elevado congestionamento de trânsito, acessibilidade reduzida, carência de estacionamentos, insegurança rodoviária, poluição atmosférica e sonora e perda de atractividade para a localização de actividades económicas ou de residências.

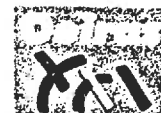
Encontram-se já em elaboração instrumentos de intervenção de iniciativa municipal no sentido da correcção destes problemas, designadamente: o "Estudo de Circulação e Estacionamento em Oeiras e Paço de Arcos" e dois Planos de Pormenor para os dois núcleos históricos em causa.

Quanto a pedonização e reestruturação viária, seria vantajosa a restituição destas zonas ao peão e a funções claramente urbanas e turísticas, eliminando o tráfego de atravessamento por vias de tráfego importantes. Isto implica uma reestruturação viária e a concretização de vias periféricas a estas zonas, do tipo "circular", ou em "anel", como previsto no PDM.

Quanto à situação dos interfaces multimodais :

O interface de Oeiras é um dos mais utilizados, mas possui uma deficiente estrutura funcional e operativa para apoio dos utentes de transportes públicos e individuais. Atinge preocupantes níveis de insegurança quer rodoviária quer pedonal.

O estacionamento do transporte individual efectua-se ao longo dos arruamentos na envolvente da estação ferroviária, onde apenas existe um pequeno parque de estacionamento ao longo da Alameda Fundação de Oeiras, a sul da estação ferroviária, e cuja capacidade é manifestamente



insuficiente para os cerca de 1000 lugares de estacionamento estimado para a procura.

Os terminais de carreiras de transporte público localizam-se nos passeios em redor do Largo Henrique Paiva Couceiro, não dispondo de condições de conforto e de apoio ao utente para a realização do transbordo rodoviário. Em termos futuros, a evolução do funcionamento do interface de Oeiras está bastante relacionado com o Plano de investimentos da CP na melhoria da oferta de transporte na Linha de Cascais. A construção da nova estação do Espargal e simultaneamente a prevista desactivação da estação de Santo Amaro assim como a significativa melhoria do interface de Carcavelos, influenciam a evolução da estação de Oeiras.

No " Estudo dos Interfaces Multimodais de Oeiras e Espargal" perspectivam-se algumas soluções para Oeiras que passam pela construção de estacionamentos de grande capacidade_ grande silo automóvel junto ao picadeiro; silo e terminal na Quinta de Stº António; espaço da Fundação_ e pela reorganização do terminal rodoviário.

O interface de Paço de Arcos desenvolve-se presentemente na envolvente da estação ferroviária, sem condições adequadas às necessidades de espaço de transbordo de utentes e de manobras de veículos de transportes Públicos.

O impacte ambiental do interface é bastante penalizante na zona habitacional envolvente da estação, já que são consideráveis os níveis de poluição sonora e do ar.

O Plano de Pormenor da Zona do Interface de Paço de Arcos cria um novo terminal rodoviário a poente da estação, com parqueamento das



carreiras de transportes de ligação aos aglomerados do interior do concelho e à zona sul de Paço de Arcos.

- **Caxias/Laveiras**

Em termos de oferta de transporte ferroviário, o interface de Caxias assume uma importância semelhante ao de Paço de Arcos, embora possa considerar-se de menor atractividade por razões que se prendem com a conectividade do aglomerado às restantes zonas do concelho.

O interface desenvolve-se na área envolvente da estação, sendo o palmeiral utilizado como parque de estacionamento de ligeiros. Junto ao edifício da estação localizam-se os dois núcleos terminais de carreiras de transportes rodoviários.

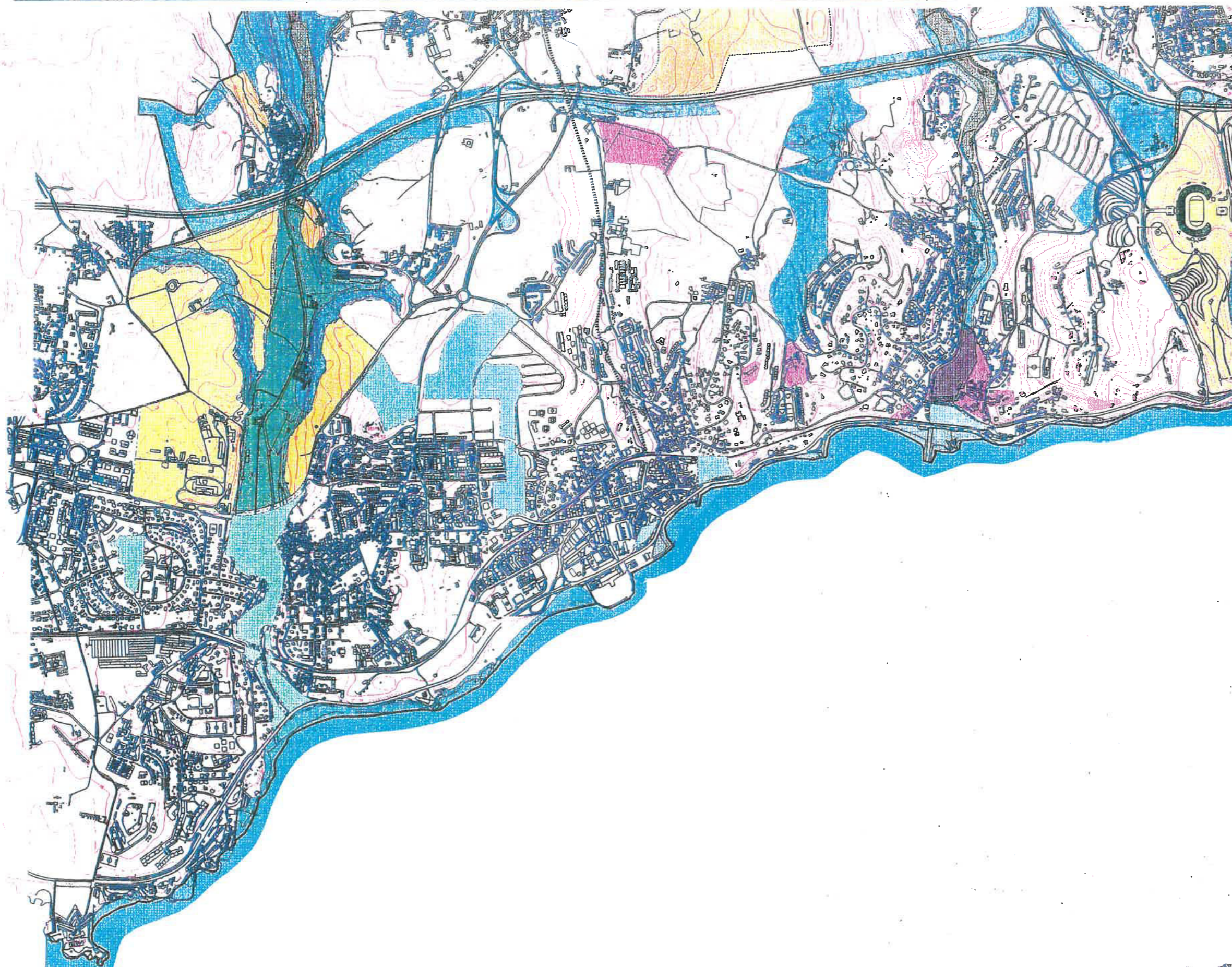
Embora não existindo ainda projecto aprovado de remodelação do interface, a localização e o espaço disponível na envolvente proporciona alguma capacidade para a melhoria de condições de transbordo dos utentes de transporte público e individual, melhorando a funcionalidade do interface.

11.1.6 Estrutura Verde Principal

Da estrutura verde principal, existente e prevista no PDM, merecem especial referência:

A Estação Agronómica Nacional (Oeiras), ligada à investigação científica, e que contém áreas significativas da Reserva Agrícola e Reserva Ecológica Nacional.

A Quinta dos Marqueses de Pombal e o Parque Municipal de Oeiras, antiga quinta dos Arriaga (Oeiras).



SUB-UNIDADE OCIDENTAL SUL

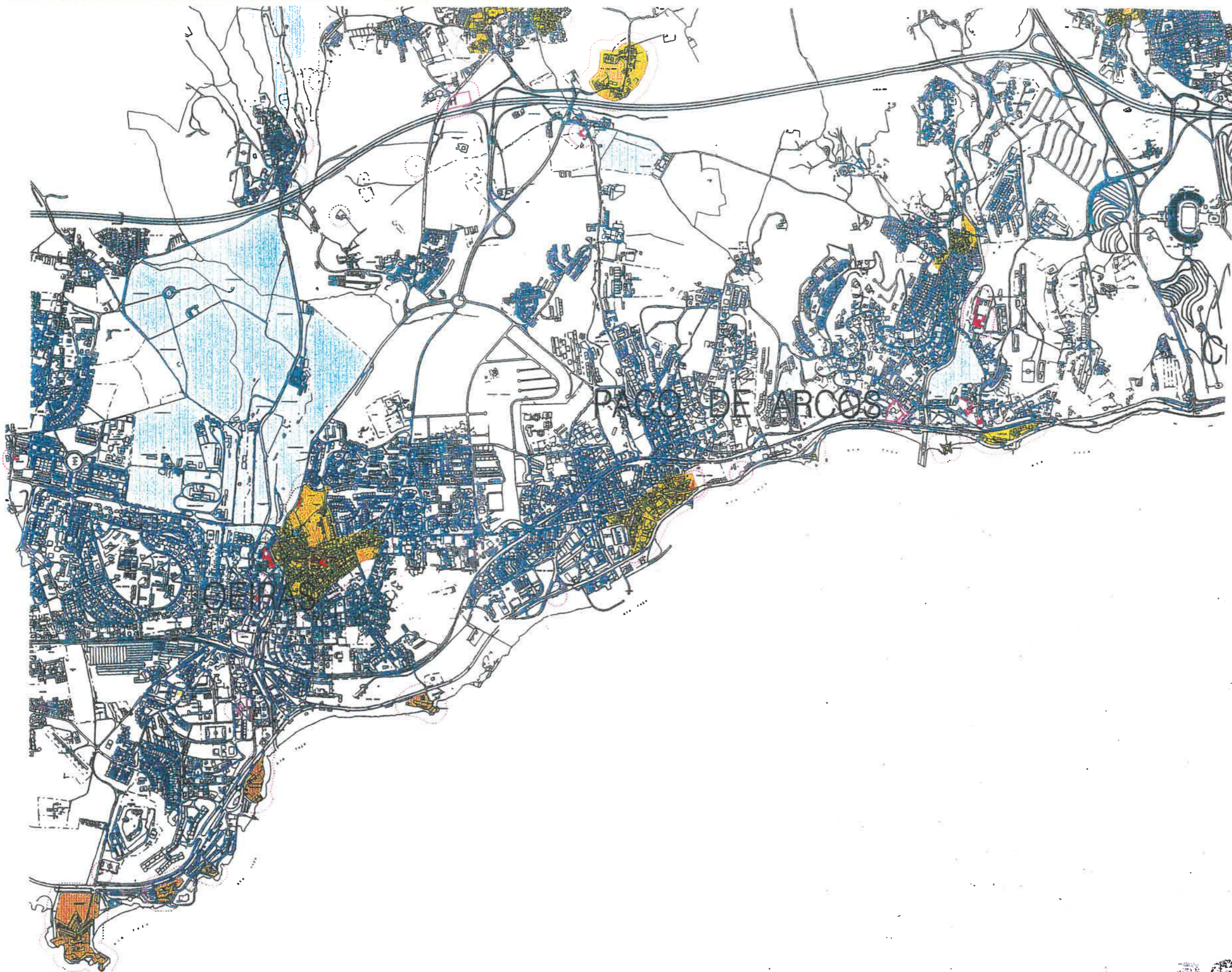
Estrutura Verde Principal

- RESERVA AGRÍCOLA NACIONAL
- RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL
- ÁREA DE ENQUADRAMENTO E PROTECÇÃO

- ESTACÃO AGRONÓMICA NACIONAL

- ESTRUTURAS VERDES URBANAS
- QUINTAS OU ESTRUTURAS AMBIENTAIS
- PROTECÇÃO A LINHAS DE ÁGUA SUJEITAS A ESTUDOS ESPECÍFICOS

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
 PDM
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



SUB-UNIDADE OCIDENTAL SUL

PATRIMÓNIO

- - ÁREA PROTECÇÃO (50 METROS)
- - QUINTAS
- (Yellow) - NÚCLOS URBANOS DE FORMAÇÃO HISTÓRICA
- (Red) - EDIFÍCIOS REPRESENTATIVOS DA TECNOLOGIA CONSTRUTIVA DE CADA ÉPOCA
- (Purple) - AR - ARQUITECTURA RIBUIÇA
- (Orange) - AM - ARQUITECTURA MILITAR
- (Blue) - EA - ELEMENTOS OU VESTÍGIOS ARQUEOLÓGICOS
- (Dark Red) - EB - ELEMENTOS SINLIZADORES DE FACTOS OU SITUAÇÕES HISTÓRICAS
- (Light Yellow) - EP - EDIFÍCIOS REPRESENTATIVOS DE PERSONALIDADES HISTÓRICAS RELEVANTES
- (Pink) - PI - PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

FONTE: DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO URBANÍSTICA
 SECTOR DE PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.

O Parque Urbano e Desportivo do Norte de Oeiras (Oeiras), definido como um programa estratégico, e já com plano aprovado.

A Quinta do Torneiro (Torneiro-Porto Salvo).

O Jardim de Paço de Arcos (Paço de Arcos).

O Jardim do Palácio dos Arcos (Paço de Arcos).

A Quinta da Terrugem (Paço de Arcos).

A Quinta Real de Caxias (Caxias).

A Margem Ribeirinha acompanhando as praias e constituída por manchas de vegetação e arribas detém um interesse paisagístico assinalável, nomeadamente quando aliadas à presença de património construído, como é o caso das antigas fortalezas.

Os Vales da Ribeira da Lage e Ribeira de Barcarena são os elementos de estruturação fundamental dos espaços verdes, existindo ainda, apesar de alguns factores de degradação, um rico e variado património natural.

A rentabilização destes valores para a comunidade não se encontra devidamente aproveitada: as áreas de maior importância quer pela dimensão quer pela qualidade paisagística dos seus espaços_ a Estação Agronómica Nacional e a Quinta dos Marqueses de Pombal (utilizada actualmente pelo Instituto Nacional de Administração) _ não estão acessíveis à fruição pelo público.

11.2 SUB-UNIDADE OCIDENTAL NORTE

A nova dinâmica que está a registar-se na zona Noroeste do Concelho, com a rápida concretização do Parque de Ciência e Tecnologia, a



intervenção promovida pela Câmara Municipal na Fábrica da Pólvora de Barcarena e os estudos já elaborados para a restante área do Plano Integrado do Parque de Ciência e Tecnologia (Cabanas Golf), conduzirá, nos próximos anos, à configuração e consolidação da sub-unidade Ocidental Norte.

11.2.1 Enquadramento Urbanístico

Traços Gerais

Com raízes rurais ainda presentes na sua vida colectiva, e uma significativa componente residencial, o conjunto de estabelecimentos humanos constituídos por Porto Salvo/Vila Fria/Ribeira da Lage detém uma elevada capacidade de expansão. A proximidade ao nó da Auto-estrada do Estoril (e ao nó proposto da Via Longitudinal Norte, prevista no PDM) e às áreas do Parque de Ciência e Tecnologia, Quinta da Fonte e Centro de Lagoas (importante conjunto de factores de desenvolvimento) conferem-lhe, condições ímpares no quadro da faixa interior do concelho para o reforço das suas funções na rede urbana concelhia.

Barcarena/Leceia pese embora a sua reduzida dimensão, a sua topografia difícil e o seu carácter predominantemente residencial dispõe, também, de uma elevada capacidade em termos de expansão urbanística. A sua proximidade ao Parque de Ciência e Tecnologia e ao nó previsto de cruzamento da CREL com a Via-Longitudinal-Norte, permitem perspectivar uma maior atractividade, no futuro, em termos de localização de actividades económicas e, deste modo, um reforço, em quantidade e qualidade, das suas funções centrais.

Talaíde/Leião, integrado numa zona de características vincadamente rurais, é um dos aglomerados de menor dimensão do concelho. O seu crescimento nos últimos anos tem se verificado essencialmente na

componente habitacional. É de prever, contudo, que a proximidade do Parque de Ciência e Tecnologia venha a permitir, também, uma maior diversidade e qualificação das suas actividades.

Indicadores do PDM

- Porto Salvo/Vila Fria

Espaço Urbano - 126.7 ha

Espaço Urbanizável - 187.9 ha

Espaço Industrial - 5 ha

Espaço Industrial Proposto - 55ha

População Actual - 10893 hab.

Cenário Demográfico - 14355 Hab.

Densidade Habitacional Actual - 27 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 30 fogos/ha

- Barcarena/Leceia

Espaço Urbano - 64.9 ha

Espaço Urbanizável - 58.5 ha

População Actual - 3076 hab

Cenário Demográfico - 5541 hab

Densidade Habitacional Actual - 15 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 25 fogos/ha

- Talaíde/Leião

Espaço Urbano - 15.3 ha

Espaço Urbanizável - 98.2 ha

População Actual - 799 hab

Cenário Demográfico - 3874 hab

Densidade Habitacional Actual - 16 fogos/ha

Densidade habitacional Máxima - 30 fogos/ha

Programas Estratégicos/PDM - Parque de Ciência e Tecnologia

O Parque de Ciência e Tecnologia (PCT) constitui um dos mais importantes Programas Estratégicos considerados no PDM, assumindo um estatuto que ultrapassa largamente o âmbito concelhio para se situar a um nível regional e nacional.

O seu Plano de Urbanização_ Plano Integrado da Área do Parque de Ciência e Tecnologia_ abrange uma área de 360 ha, e engloba as seguintes unidades:

- Parque de Ciência e Tecnologia;
- Fábrica da Pólvora de Barcarena;
- Complexo de Cabanas Golf;
- 1ª Fase de expansão do aglomerado de Talaíde/Leião.
- Parque de Ciência e Tecnologia (em construção)



Ao programa associado à sua 1ª Fase, corresponde uma área de 114 ha afecta a quatro sectores:

“O núcleo central (...) abrange uma área de quatro ha (...) e nele está edificado um Centro de Inovação Empresarial que funcionará como incubadora de empresas em início de actividade, podendo também albergar pequenas empresas de base tecnológica e projectos de I & D, a realizar por equipas mistas com um horizonte temporal definido, bem como serviços de apoio a estas actividades. No núcleo central está também o Tagus Parque, S.A., a Agência de Inovação, o Centro de Informação Científica e Técnica de actividades complementares. Entre estas refira-se uma área para congressos e exposições, um hotel residencial, restaurantes, health club e uma área comercial.

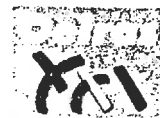
O sector empresarial ocupa cerca de 60 ha e nele se estão a instalar pequenas e médias empresas, de consultoria, serviços técnicos e operações ou sedes de empresas, estas naturalmente em número limitado.

Os sectores de I & D e de ensino/formação ocuparão respectivamente 14 e 25 ha e destinam-se à instalação de utentes que desenvolvam actividades significativas de investigação e desenvolvimento, ensino superior e formação profissional.

De referir ainda 11 ha afectados a zonas verdes comuns ...”.

O programa das 2ª e 3ª Fases abrange uma área com cerca de 60 ha afecta a actividades ligadas a domínios da Ciência e Tecnologia e zonas verdes de recreio e lazer.

- Fábrica da Pólvora de Barcarena (em construção)



O Projecto de Recuperação da Fábrica da Pólvora ocupando uma área com cerca de 35 ha está a ser implementado numa perspectiva de desenvolvimento sócio-cultural envolvendo fundamentalmente:

- a reabilitação da antiga pousada e jardim adjacente;
 - a criação de um museu/fabricao da pólvora química;
 - a regularização e tratamento paisagístico da Ribeira;
 - a criação de viveiros municipais;
 - a criação de um parque verde urbano.
- Complexo de Cabanas Golfe (plano aprovado; em fase de projecto)

O Complexo de Cabanas Golfe com uma área de cerca de 112 ha contempla um conjunto de usos de carácter turístico que se organizam a partir da localização estudada para o campo de golfe e da recuperação do Casal de Cabanas (para usos complementares e como memória de uma estrutura agrícola que interessa preservar).

Foi criada uma área de reserva de cerca de 3 ha com capacidade suficiente para absorver equipamentos específicos designadamente de carácter escolar.

- 1ª Fase de Expansão do Aglomerado de Talaíde/Leião (em infraestruturação)

A área abrangida pela 1ª fase de expansão de Talaíde/Leião com cerca de 35 ha, localiza-se a sul da área do PCT (1ª fase), e está programada para a localização de comércio e serviços complementares aos usos do Parque.

Para além da localização de unidades empresariais prevê-se para a área habitação colectiva preferencialmente destinada à construção de residências para estudantes, de apoio ao PCT.

**Centro de Lagoas/Plano de Pormenor da Zona
Occidental de Porto Salvo (em infraestruturção)**

O Centro de Lagoas foi concebido como um espaço misto que visa criar uma nova centralidade no aglomerado de Porto Salvo e em que uma forte componente de actividade de terciário qualificado, se associa a função habitação.

O Plano de Pormenor envolve uma área com cerca de 55 ha, delimitada pela Ribeira da Lage e a autoestrada A5, e tem como objecto principal o Centro de Lagoas _ Parque Empresarial_ que ocupa cerca de 50% dos terrenos. Do programa de intervenção destaca-se:

- a concretização da 1ª Fase do Parque Urbano de Porto Salvo;
- a concretização do primeiro troço da via de cintura sul/poente de Porto Salvo;
- a estruturação urbana da zona poente do núcleo antigo de Porto Salvo, integrando o Centro de Lagoas.

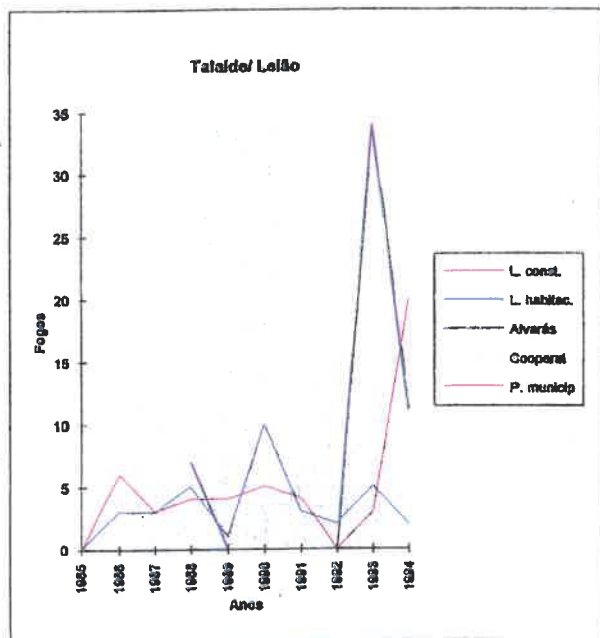
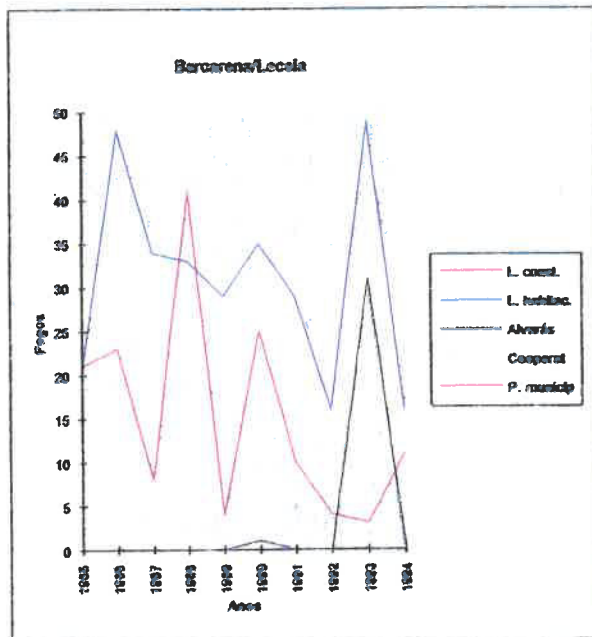
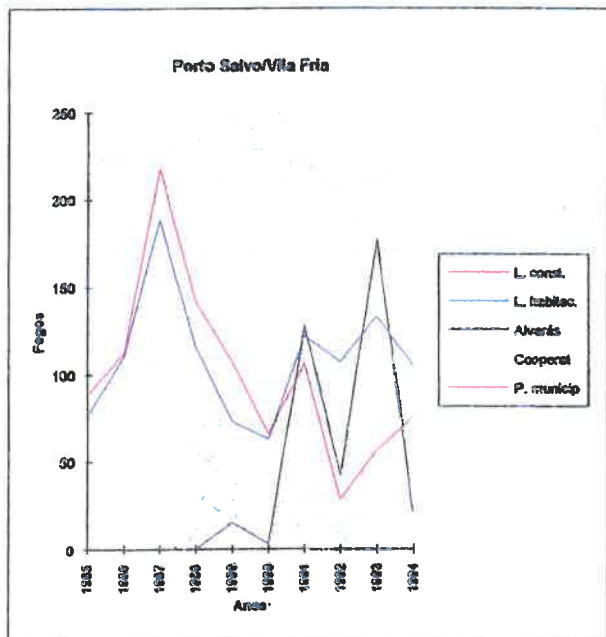
Dinâmica Urbanística

De acordo com Relatório Anual de 1995/PDM (GDM-Gabinete de Desenvolvimento Municipal) a dinâmica urbanística, no período compreendido entre 1985 e 1994, traduz os seguintes traços de evolução:

- Porto Salvo/Vila Fria

Total de fogos em 1985 - 3173

Total de fogos em 1994 - 4084



**DINÂMICA URBANÍSTICA
SUB-UNIDADE OCIDENTAL NORTE**

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL I.C.M.O.
P.D.M. - RELATÓRIO ANUAL 1995

A evolução verificada está a acompanhar a prevista no PDM.

A relação entre o nº de contadores e o nº de fogos construídos (nº de contadores inferior ao número de fogos construídos) traduz uma situação em que a oferta de habitação parece exceder largamente a procura.

- Barcarena/Leceia

Total de fogos em 1985 - 904

Total de fogos em 1994 - 1033

O ritmo de construção é claramente inferior ao planeado (compromissos largamente superiores ao ritmo de construção).

A relação entre o nº de contadores e o nº de fogos construídos (nº de contadores claramente superior ao nº de fogos construídos) está relacionado com a sua sobrelotação.

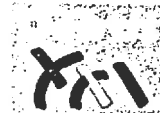
- Talaíde/Leião

Total de fogos em 1985 - 201

Total de fogos em 1994 - 250

O ritmo de construção é claramente inferior ao planeado (compromissos largamente superiores ao ritmo de construção). Existe um aumento significativo dos fogos previstos na sequência da implementação do Parque de Ciência e Tecnologia.

A relação entre o nº de contadores e o nº de fogos construídos (nº de contadores claramente superior ao nº de fogos construídos) está relacionado com a sua sobrelotação.



11.2.2 Comércio e Serviços

De acordo com o estudo Comércio e Serviços: Dinâmica Urbana do Concelho de Oeiras entre 1984 e 1994 - Gabinete de Desenvolvimento Municipal - 1995 - a dinâmica de comércio e serviços traduz os seguintes traços de evolução:

Porto Salvo/Vila Fria

A rede de comércio e serviços no aglomerado de Porto Salvo/Vila Fria conheceu na última década um ligeiro reforço salientando-se, sobretudo a zona do Bairro de Auto-Construção.

O número de unidades funcionais aumentou, entre 1984 e 1994, de 103 para 155, sendo os sectores onde esta evolução mais se traduziu os ligados a comércio especializado e a fabrico e reparações. Os sectores mais representativos são os grupos da restauração e alimentação.

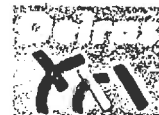
Os principais eixos comerciais deste aglomerado são a Rua do Comércio e a Rua Conde de Rio Maior.

Barcarena/Leceia

Barcarena /Leceia é um aglomerado de reduzida importância funcional em termos de rede de comércio e serviços. O número de unidades funcionais aumentou de 23 para 42 unidades, entre 1984 e 1994, sendo os principais agrupamentos funcionais a alimentação e a restauração.

Talaíde/Leião

Sem qualquer expressão em termos de oferta de comércio e serviços, o aglomerado de Talaíde/Leião dispunha apenas, em 1994, de 11 estabelecimentos distribuídos por diversos agrupamentos funcionais (alimentação, comércio, veículos, restauração, fabrico e reparações, associações ...).



11.2.3 Indústria

O único espaço industrial assinalável na sub-unidade Oriental Norte é o de Porto Salvo (de reduzida expressão - 5 ha) onde predomina a indústria tradicional.

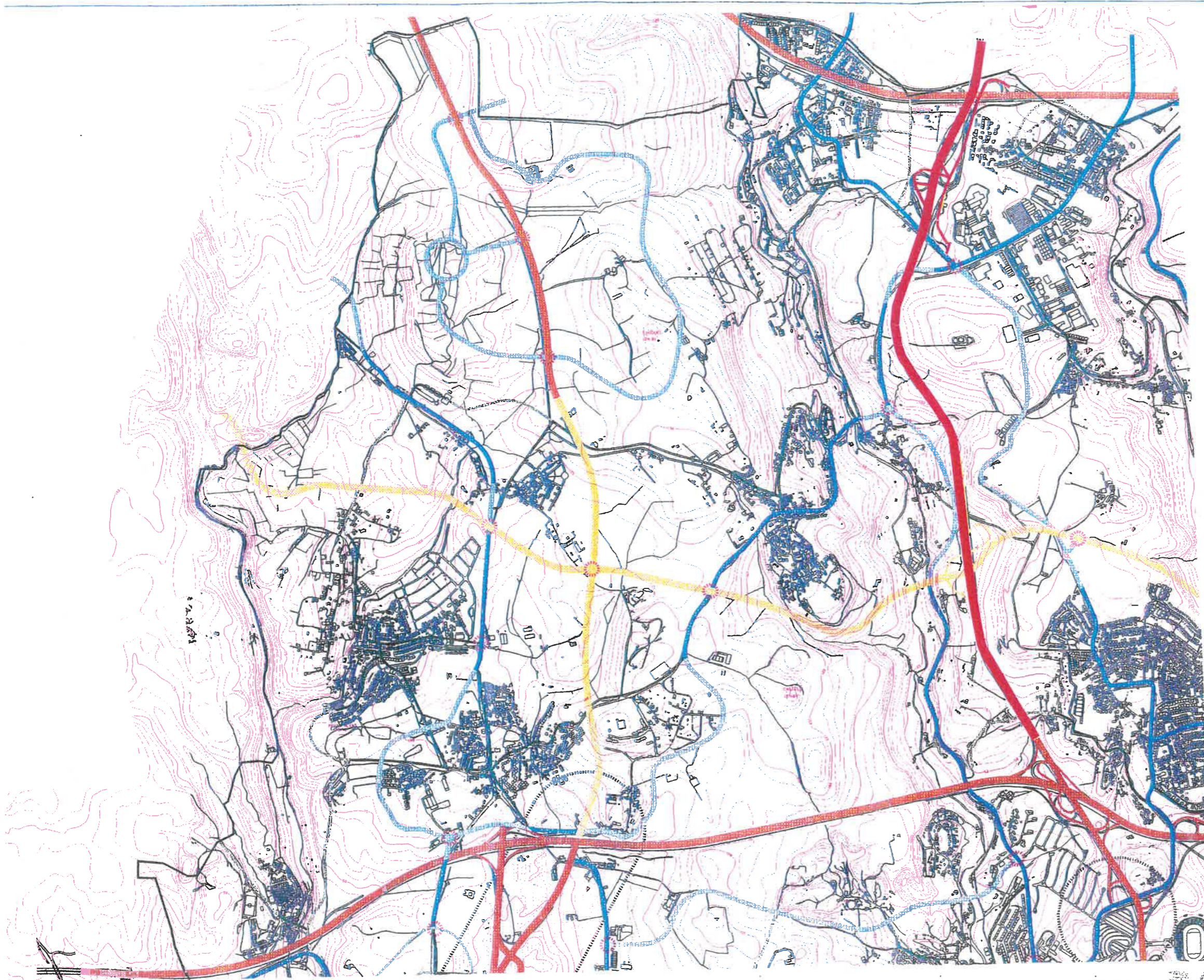
Para esta área é, no entanto, expectável um incremento significativo resultante da disponibilidade de novas áreas de expansão previstas no PDM (55 ha), do aumento da acessibilidade conferida pela autoestrada A5 e da existência e previsão de vários empreendimentos para a zona envolvente. Destes empreendimentos merecem especial destaque os Programas Estratégicos, nomeadamente o Parque de Ciência e Tecnologia (PCT).

No estudo Principais Localizações Industriais do Concelho de Oeiras-Dinâmica Recente e Tendências (Gabinete de Desenvolvimento Municipal-1994) aponta-se a expansão da área industrial de Porto Salvo como prioritária no sentido de dar resposta, não só à procura que se prevê na sequência da construção do PCT(a orientar preferencialmente para a implantação de novas actividades económicas complementares da sua componente de Investigação e Desenvolvimento), mas também à recente procura, para a qual não tem havido capacidade de resposta.

11.2.4 Rede Viária e Transportes

O atravessamento de Porto Salvo pela EN 249-3, muito sobrecarregada em termos de tráfego, provoca situações viárias de congestionamento graves, com perdas de tempo muito significativas e longas filas de espera, por insuficiência da capacidade da estrada no interior do núcleo urbano.

Esta situação induz uma importante restrição à acessibilidade de toda a zona noroeste do concelho (Porto Salvo, Talaíde-Leião, Parque de



SUB-UNIDADE OCIDENTAL NORTE

Estrutura Viária

	EXISTENTE	PROPOSTO
NIVEL I		
NIVEL II		
NIVEL III		

NIVEL I C.R.E.L.

- NÓS A ESTUDAR / REFORMULAR
- ZONA ONDE É NECESSÁRIA E CONCRETIZAÇÃO DE INTERFACES DE TRANSPORTES

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O. / PDM
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



Ciência e Tecnologia, etc.), constituindo, assim, um grave estrangulamento ao seu desenvolvimento.

Por outro lado, os elevados volumes de tráfego que atravessam a localidade de Porto Salvo, a praticamente todas as horas do dia, provocam uma considerável deterioração da qualidade de vida das populações e também do ambiente natural (poluição aérea e sonora) do local.

A Câmara Municipal não tem estado alheia ao problema encontrando-se já consagrada no Plano Director Municipal a construção de uma "Variante a Porto Salvo" que permita desviar do interior deste aglomerado todo o tráfego de passagem, que representa uma percentagem muito elevada do tráfego total neste troço.

Esta Variante, a cargo da Junta Autónoma das Estradas dado tratar-se de uma via integrada na rede nacional (segundo o Plano Rodoviário em vigor), está já em fase de Projecto de Execução, prevendo-se para breve a sua implementação.

Uma outra estratégia de intervenção, complementar da anterior, consiste em equacionar a possibilidade de criação de um percurso de transportes colectivos moderno e eficiente (eventualmente, do tipo eléctricos rápidos) que faça a ligação entre o complexo do Parque de Ciência e Tecnologia e a linha de combóios de Cascais, e eventualmente de Sintra. Este percurso de Transportes deveria ser pensado para servir também Porto Salvo.

Neste cenário, o centro de Porto Salvo poderia ser pedonizado nalguns troços em articulação com o percurso de eléctricos rápidos, ou de outros transportes públicos, a criar.





Dadas as especificidades da rede viária urbana de Porto Salvo, com ruas muito estreitas e uma estrutura deficiente, será igualmente de tomar especiais precauções em termos da estruturação viária de todas as zonas de expansão previstas no PDM para este aglomerado.

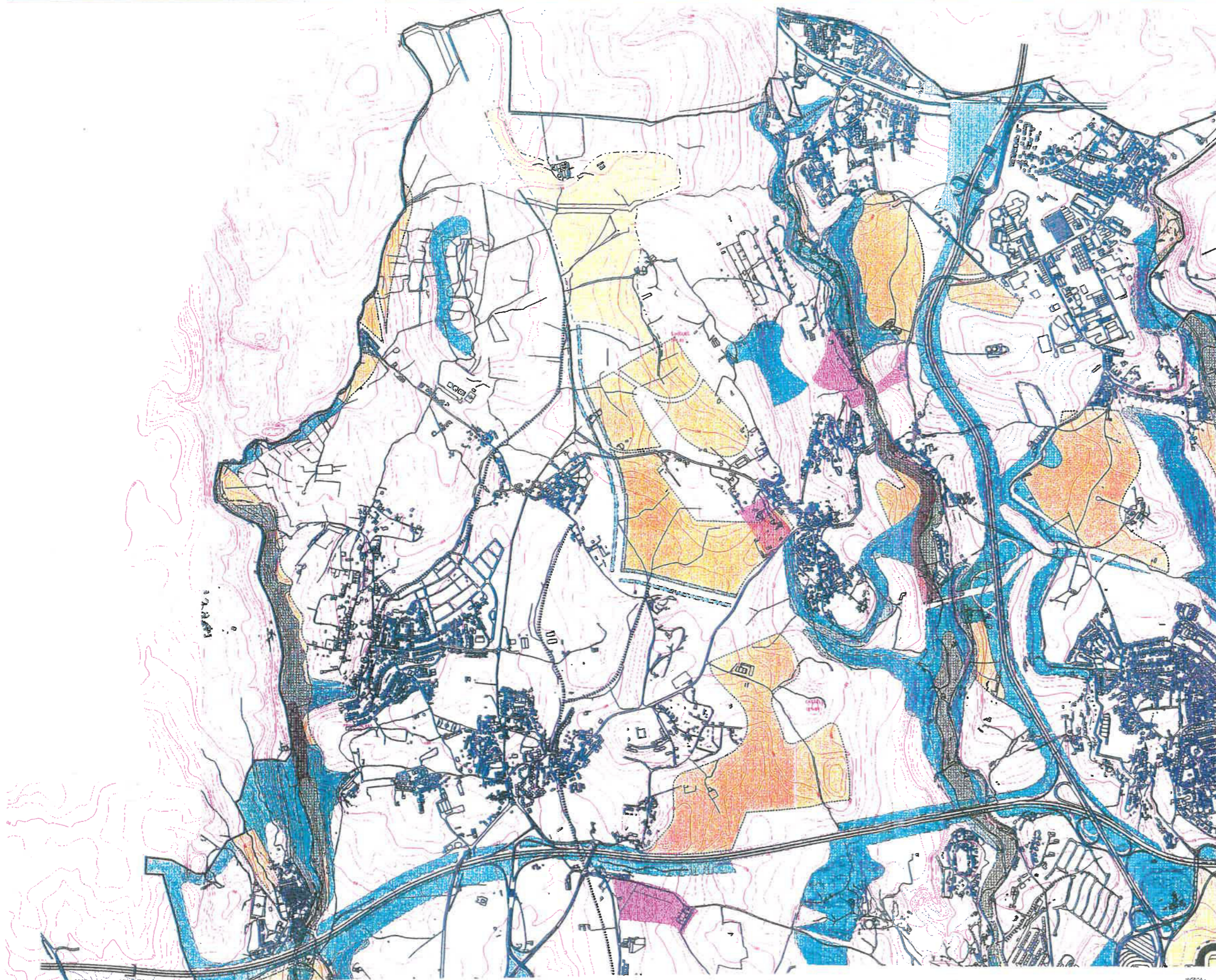
Do domínio dos instrumentos necessários à solução deste problema destaca-se, no âmbito da iniciativa municipal, a elaboração do Plano de Pormenor da Zona Ocidental de Porto Salvo. Este Plano intervém numa área de 55,8 ha, delimitada pela Ribeira da Lage e a autoestrada A5, visando: a concretização da 1ª fase do Parque Urbano de Porto Salvo (já previsto no PDM); a concretização da via de cintura sul/poente de Porto/Salvo; a estruturação urbana da zona poente do núcleo antigo de Porto Salvo, integrando o Centro de Lagoas.

A estrutura actual da rede viária reflecte ainda uma situação passada em que os eixos viários principais do interior do concelho eram todos orientados na direcção norte-sul, rebatendo as deslocações para a linha férrea ou para a Marginal (e, mais recentemente, também para os Nós de acesso à Auto-estrada). Torna-se, assim, da máxima conveniência a implementação da nova artéria estruturante prevista no PDM _ Via Longitudinal Norte VLN _ que, com um traçado paralelo à Auto-estrada, permitirá as ligações directas entre os aglomerados de Barcarena/Leceia, Porto Salvo, e o Parque de Ciência e Tecnologia.

11.2.5 Estrutura Verde Principal

Da estrutura verde principal, existente e prevista no PDM, merecem especial referência:

Os valores do património natural dos vales da Ribeira da Lage e da Ribeira de Barcarena



SUB-UNIDADE OCIDENTAL NORTE

Estrutura Verde Principal

- RESERVA AGRICOLA NACIONAL
- RESERVA ECOLOGICA NACIONAL
- AREA DE ENQUADRAMENTO E PROTECCAO
- COMPLEXO DE GOLF - CASAL DE CABANAS
- ESTRUTURAS VERDES URBANAS
- QUINTAS OU ESTRUTURAS AMBIENTAIS
- PROTECCAO A LINHAS DE AGUA SUJEITAS A ESTUDOS ESPECIFICOS

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
 PDM
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



O vale da Ribeira da Lage apresenta ainda um elevado estado de naturalização, só pontualmente perturbado por intervenções urbanas sobranceiras ao vale e pela existência do aglomerado da Ribeira da Lage. Constituindo um continuo verde ainda ambientalmente equilibrado termina, dentro do território do concelho, com a estrutura das quintas da Boiça de Cima e da Boiça de Baixo.

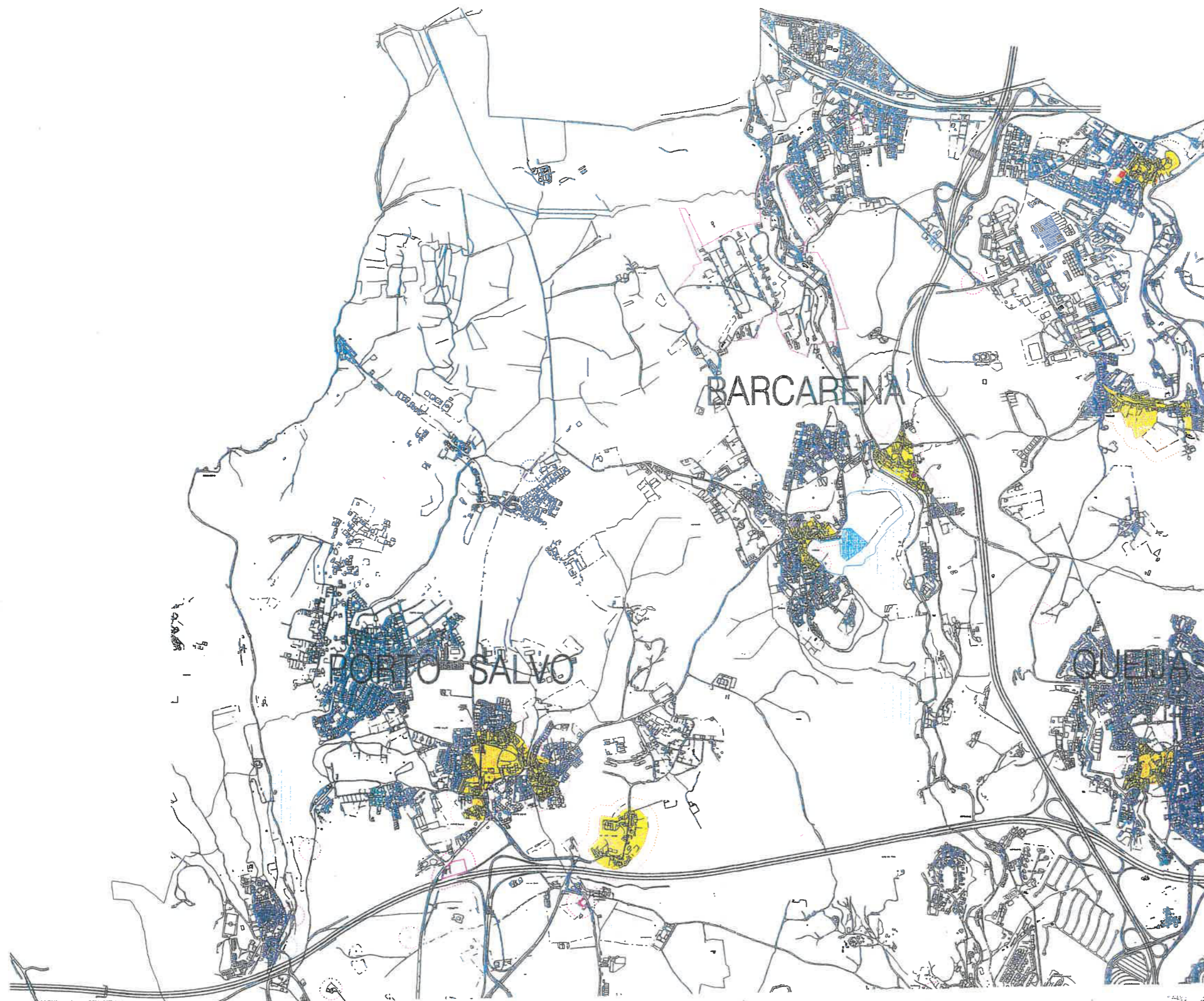
O vale da Ribeira de Barcarena, dado o elevado grau de naturalização ainda existente e o valor dos seus biótopos constitui um corredor estruturante da paisagem e de articulação de variadas funções biofísicas, onde se localizam uma sucessão de quintas (Quinta da Munchavala, Quinta de S. Francisco, Quinta da N^a Sr^a da Ponte, Quinta de S. Miguel, Quinta da Fonte de Leceia) e que termina, dentro do território do concelho, na Zona da Fábrica da Pólvora.

Aos valores acima descritos associam-se, de acordo com o consagrado no PDM, áreas da Reserva Agrícola Nacional e da Reserva Ecológica Nacional; bem como áreas de enquadramento e protecção das ribeiras.

As amplas manchas agrícolas do Planalto de Porto Salvo; áreas da Reserva Agrícola Nacional, de acordo com o consagrado no PDM:

O Complexo de Golfe de Cabanas (com plano aprovado e já em fase de projecto), fazendo parte do Plano Integrado do Parque de Ciência e Tecnologia, abrange uma área de 112 ha e contempla um conjunto de usos lúdicos que se organizam a partir da localização estudada para o campo de golfe.

As áreas verdes de protecção e enquadramento do núcleo central do Parque de Ciência e Tecnologia.



SUB-UNIDADE OCIDENTAL NORTE

PATRIMÓNIO

- - ÁREA PROTECÇÃO (50 METROS)
- - QUINTAS
- (Yellow) - MUÇELOS URBANOS DE FORMAÇÃO HISTÓRICA
- (Red) - EDIFÍCIOS REPRESENTATIVOS DA TECNOLOGIA CONSTRUTIVA DE CADA ÉPOCA
- (Purple) - ARQUITECTURA RELIGIOSA
- (Orange) - ARQUITECTURA MILITAR
- (Blue) - ELEMENTOS OU VESTÍGIOS ARQUEOLÓGICOS
- (Dark Red) - ELEMENTOS SINALIZADORES DE FACTOS OU SITUAÇÕES HISTÓRICAS
- (Light Yellow) - EDIFÍCIOS REPRESENTATIVOS DE PERSONALIDADES HISTÓRICAS RELEVANTES
- (Pink) - PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

FONTE: DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO URBANÍSTICA
 SECTOR DE PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



11.3 SUB-UNIDADE ORIENTAL SUL

Cruz Quebrada/Dafundo, Algés e Linda-a-Velha

O crescimento urbano das últimas décadas consolidou já a continuidade urbana entre o conjunto de aglomerados da Cruz Quebrada/Dafundo, Algés e Linda-a-Velha, que se passará a designar por sub-unidade Oriental Sul.

11.3.1 *Enquadramento Urbanístico*

Traços Gerais

A Cruz Quebrada/Dafundo desenvolveu-se, basicamente, ao longo de dois eixos: a sua parte mais antiga, paralela ao rio, evidencia uma certa estagnação, não obstante a sua forte tradição oficial/industrial; a sua zona mais recente, que se desenvolveu para o interior do aglomerado, está em processo de intensa expansão urbana. Embora detenha um potencial elevado, a sua capacidade de crescimento é limitada: com 89 ha, é a quarta menor dimensão do concelho, ao nível dos aglomerados urbanos; é um aglomerado bastante populoso (na relação população/alojamentos é o segundo mais elevado); o seu crescimento recente foi o mais fraco do concelho. Estas circunstâncias, não impedem que com cerca de 300 unidades económicas consiga ultrapassar os 3000 postos de trabalho, os quais correspondem a 55% da sua população activa.

Algés, cedo beneficiou da proximidade à cidade de Lisboa, tendo a sua actividade comercial vindo progressivamente a alargar-se. A "baixa de Algés" com uma oferta comercial muito diversificada e qualificada e os espaços de lazer e esplanadas junto à Marginal (dos tempos em que foi uma importante estância balnear para a população de Lisboa) conferem-lhe uma capacidade de atracção e um ambiente de vivência urbana



intensa. As potencialidades de expansão e revitalização da sua frente ribeirinha (acima e abaixo da marginal) são conjuntamente com a recuperação da zona antiga da vila, factores decisivos para o seu desenvolvimento equilibrado.

Linda-a-Velha, dada a grande fertilidade das suas terras, tem uma matriz de origem marcadamente rural. De núcleo com um peso importante no abastecimento de produtos hortícolas à cidade de Lisboa passa, fundamentalmente a partir dos anos setenta, a sofrer uma forte pressão urbanística. Actualmente a sua componente residencial é elevada, com características de "dormitório" dada escassez de espaços e equipamentos de animação da vida colectiva. A actividade comercial sendo razoável está mais orientado para o serviço às empresas e menos para os seus habitantes.

Indicadores do PDM

- Cruz Quebada/Dafundo

Espaço Urbano - 68.3 ha

Espaço Urbanizável - 20.3 ha

População Actual - 11273 hab.

Cenário Demográfico - 13961 Hab.

Densidade Habitacional Actual - 52 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 60 fogos/ha

- Algés/Miraflores

Espaço Urbano - 131.4 ha





Espaço Urbanizável - 64.3 ha

População Actual - 29577 hab

Cenário Demográfico - 36188 hab

Densidade Habitacional Actual - 70 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 60 fogos/ha

- Linda-a-Velha

Espaço Urbano - 157.9 ha

Espaço Urbanizável - 11 ha

População Actual - 28136 hab

Cenário Demográfico - 31395 hab

Densidade Habitacional Actual - 56 fogos/ha

Densidade habitacional Máxima - 60 fogos/ha

Programas Estratégicos/PDM - Alto da Boa Viagem

O Programa Estratégico do Alto da Boa Viagem, consagrado no PDM, abrange de acordo com o Plano de Pormenor do Alto de Algés, uma área de 28 ha, localizada na zona de transição entre Algés e Linda-a-Velha. No âmbito do seu programa destaca-se:

- a criação de uma reserva de terrenos para equipamentos escolares;
- a concretização da ligação da Av. António Sérgio à EN 117-1, criando uma via de cintura a sul de Linda-a-Velha;
- a criação de uma estrutura verde equipada;



- a criação de um pólo de actividade comercial e de serviços na zona de articulação entre Algés/Miraflores e Linda-a-velha.

Dinâmica Urbanística

De acordo com Relatório Anual de 1995/PDM (GDM-Gabinete de Desenvolvimento Municipal) a dinâmica urbanística, no período compreendido entre 1985 e 1994, traduz os seguintes traços de evolução:

- Cruz quebrada/Dafundo

Total de fogos em 1985 - 3280

Total de fogos em 1994 - 3580

- Algés/Miraflores

Total de fogos em 1985 - 9252

Total de fogos em 1994 - 10476

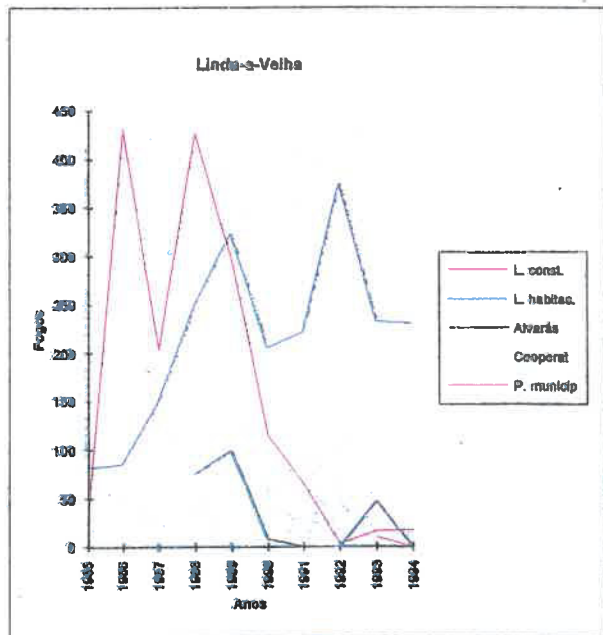
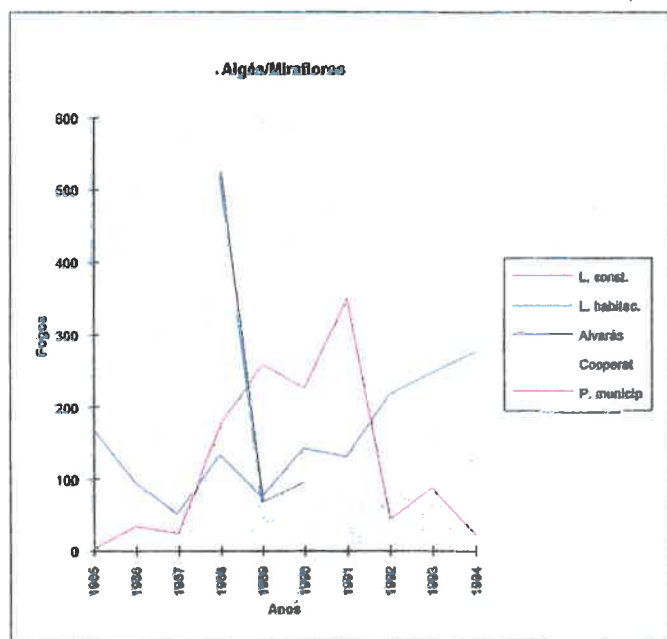
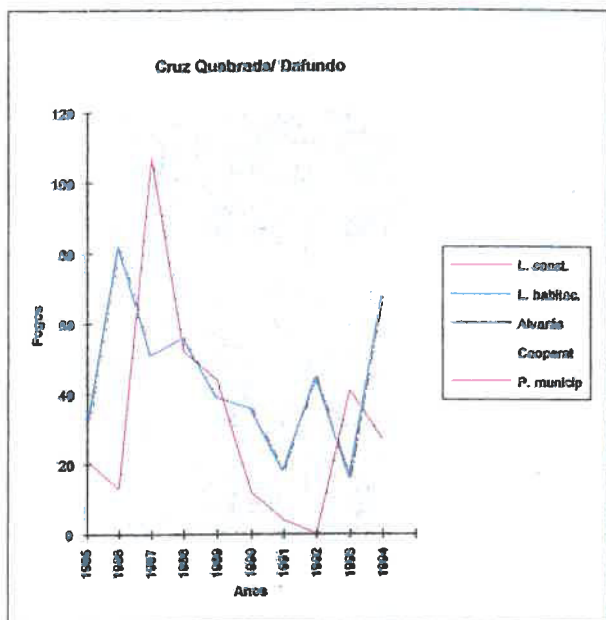
- Linda-a-Velha

Total de fogos em 1985 - 8065

Total de fogos em 1994 - 9735

“ Embora só em Algés/Miraflores o somatório dos fogos existentes e compromissos tendam a exceder os valores de referência do PDM, entende-se que esta questão deve ser analisada tendo por base o conjunto destes três aglomerados pois, cada vez mais, eles formam um conjunto indissociável no que respeita ao conjunto da malha urbana.

Assim, este grupo tem como característica uma forte dinâmica no que concerne a compromissos consubstanciados em planos eficazes_ Plano do Vale de Algés e Plano de Pormenor de Stª Catarina_ nos quais se



DINÂMICA URBANÍSTICA SUB-UNIDADE ORIENTAL SUL



prevê a construção de 3343 fogos que, acrescidos aos fogos existentes e aos alvarás de loteamento emitidos, esgotam o tecto construtivo previsto.”

11.3.2 Comércio e Serviços

De acordo com o estudo Comércio e Serviços: Dinâmica Urbana do Concelho de Oeiras entre 1984 e 1994 - Gabinete de Desenvolvimento Municipal - 1995 - a dinâmica de comércio e serviços traduz os seguintes traços de evolução:

Cruz Quebrada/Dafundo

O aglomerado de Cruz Quebrada/Dafundo viveu, entre 1984 e 1994, significativas alterações, em termos funcionais, na rede de comércio e serviços. O número de unidades funcionais passa, de 1984 para 1994, de um valor de 166 para 199, fenómeno que é acompanhado pelo aparecimento de novas funções centrais e pelo desaparecimento de outras.

Os agrupamentos funcionais mais representativos são os da restauração, fabrico e reparações, alimentação, serviço às empresas e representantes dos sectores produtivo comercial.

Os crescimentos mais significativos, na última década, registaram-se, contudo, nos serviços de apoio às empresas, nos representantes dos sectores produtivo e comercial e no comércio de veículos e acessórios. Perdeu, no mesmo período, bastante representatividade o comércio alimentar e o comércio especializado.

Os principais eixos comerciais são a Rua Direita do Dafundo e a Rua Sacadura Cabral.





Algés/Miraflores

Em Algés/Miraflores observou-se um processo de terciarização que, nos anos mais recentes, traduziu a sua maior expressão através da construção de edifícios de escritórios, e de "Office Parks", tais como o Parque do Alto do Duque e o Arquiparque.

Entre 1984 e 1994, deu-se uma profunda consolidação da rede de comércio e serviços consubstanciada num aumento de cerca de 50 % do número de unidades funcionais_ o número de unidades passa de 661 para 972. A área responsável por esta dinâmica foi essencialmente Miraflores.

Observa-se, também, uma grande diversidade de ramos significativos, designadamente: artigos de uso pessoal, restauração, serviços de apoio às empresas, representantes do sector produtivo e comercial, equipamentos do lar e materiais de construção, alimentação, serviços pessoais, comércio especializado, reparações e assistência médica.

Os eixos comerciais mais significativos e com funções centrais mais raras são as ruas principais de Algés: Av. dos Combatentes da Grande Guerra, Av. Luis de Camões e Av. dos Bombeiros Voluntários.

Linda-a-Velha

Tal como Algés/Miraflores, Linda-a-Velha conheceu, na última década, uma consolidação da sua rede de comércio e serviços. O número de estabelecimentos cresceu na ordem dos 50 %, passando entre 1984 e 1994, de 295 para 602. A tradução espacial deste fenómeno é mais expressiva na zona de ligação com Miraflores, mais precisamente na urbanização Solátia.



Do conjunto dos agrupamentos funcionais destacam-se: a restauração, os representantes dos sectores produtivo e comercial, os serviços de apoio às empresas e equipamentos do lar/materiais de construção.

Os principais eixos comerciais são: a Av. D. Pedro V, a Av. Carolina Michaelis, a Alameda António Sérgio e a Av. 25 de Abril.

11.3.3 Indústria

O conjunto industrial/empresarial de Linda-a-velha (que se desenvolve para norte da autoestrada A5, até à Outorela/Portela, na sub-unidade Oriental Norte) é um espaço consolidado de relevo, no contexto concelhio, onde se localizam empresas como: a Kodak, a Tofa e a Edol (do ramo da indústria transformadora); a Nestlé, a Turbomar e a Agfa (dos ramos do comércio por grosso e a retalho, e reparação de veículos); a Carris ; e, a Securitas.

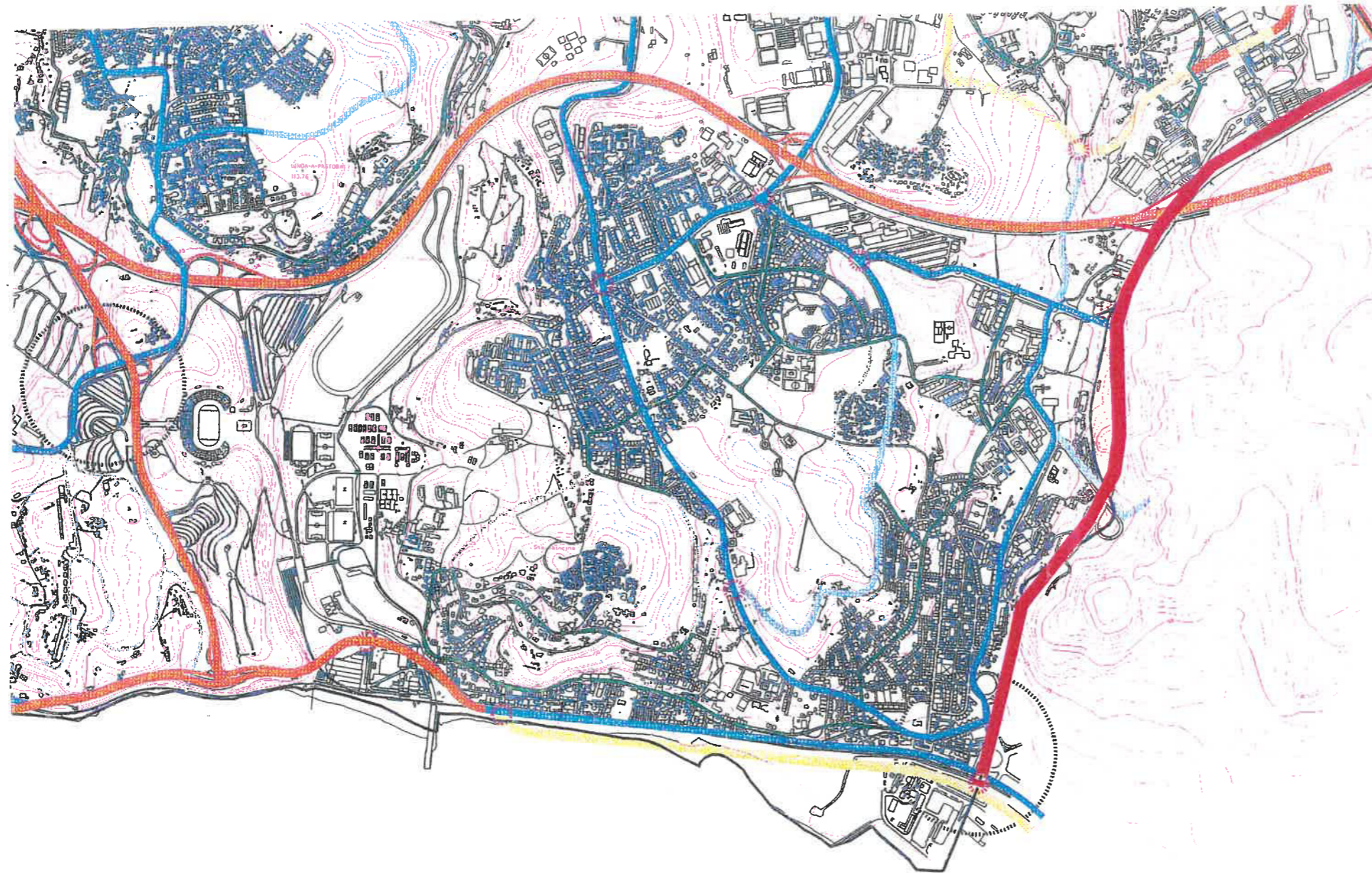
11.3.4 Rede Viária e Transportes

- Cruz Quebrada

O interface da Cruz Quebrada possui uma importância relativamente reduzida e um espaço bastante acanhado. A estação da CP da Cruz Quebrada serve sobretudo as localidades da Cruz Quebrada e Queijas.

As três únicas carreiras que efectuam o rebatimento ao caminho de ferro, naquela estação destinam-se a Queijas. Não existem carreiras que efectuem ligação directa entre a estação ferroviária e a Cruz Quebrada, pelo que os utentes fazem este percurso a pé.

No futuro, com a implementação do plano do Complexo Desportivo do Jamor toda a zona envolvente da estação terá de ser objecto de



SUB-UNIDADE ORIENTAL SUL

Estrutura Viária

	EXISTENTE	PROPOSTO
NIVEL I		
NIVEL II		
NIVEL III		

NIVEL I C.R.I.L.

- NOS A ESTUDAR / REFORMULAR
- ZONA ONDE É NECESSÁRIA E CONCRETIZAÇÃO DE INTERFACES DE TRANSPORTES

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O. PDM
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.

remodelação de forma a articular com o desenvolvimento funcional da zona envolvente.

- Linda-a Velha

A rede viária urbana (Av.25 de Abril) em Linda-a-Velha já há muito que está sem capacidade de escoamento para os elevados volumes de tráfego debitados pelo nó de ligação à autoestrada A5, o qual sofreu recentemente uma reformulação no sentido de um significativo aumento da sua capacidade e segurança, originando ,assim, situações de congestionamento muito frequentes.

O rápido crescimento da ocupação urbanística na área de influência deste nó sem a correspondente modernização das infraestruturasviárias urbanas contribui para que a capacidade destas áreas esteja esgotada. O seu alargamento é porém quase impossível devido aos constringimentos muito fortes de inserção no meio urbano consolidado.

A falta de algumas conexões fundamentais no Nó de Monsanto(entre a CRIL e a A5) estarão na origem deste estrangulamento.

Em situação limite em relação aos limiares das infraestruturas torna-se imperioso uma inversão das tendências de expansão urbana actuais.

A implementação do “ Estudo de Reordenamento da Circulação na Av. 25 de Abril, em Linda-a-Velha” só poderá contribuir para a minimização dos problemas existentes.

É necessário reequacionar todo o actual sistema de deslocações pendulares na zona oriental do concelho, de forma a racionalizar a utilização das infraestruturas e conferir uma muito maior importância ao transporte colectivo.



- Algés

A rede arterial urbana do núcleo central de Algés está em rotura devido às grandes cargas de tráfego (motorizado e pedonal) existentes. Isto deve-se ao grande potencial gerador próprio do aglomerado, e também ao importante fluxo de atravessamento, fruto de várias insuficiências da rede viária municipal.

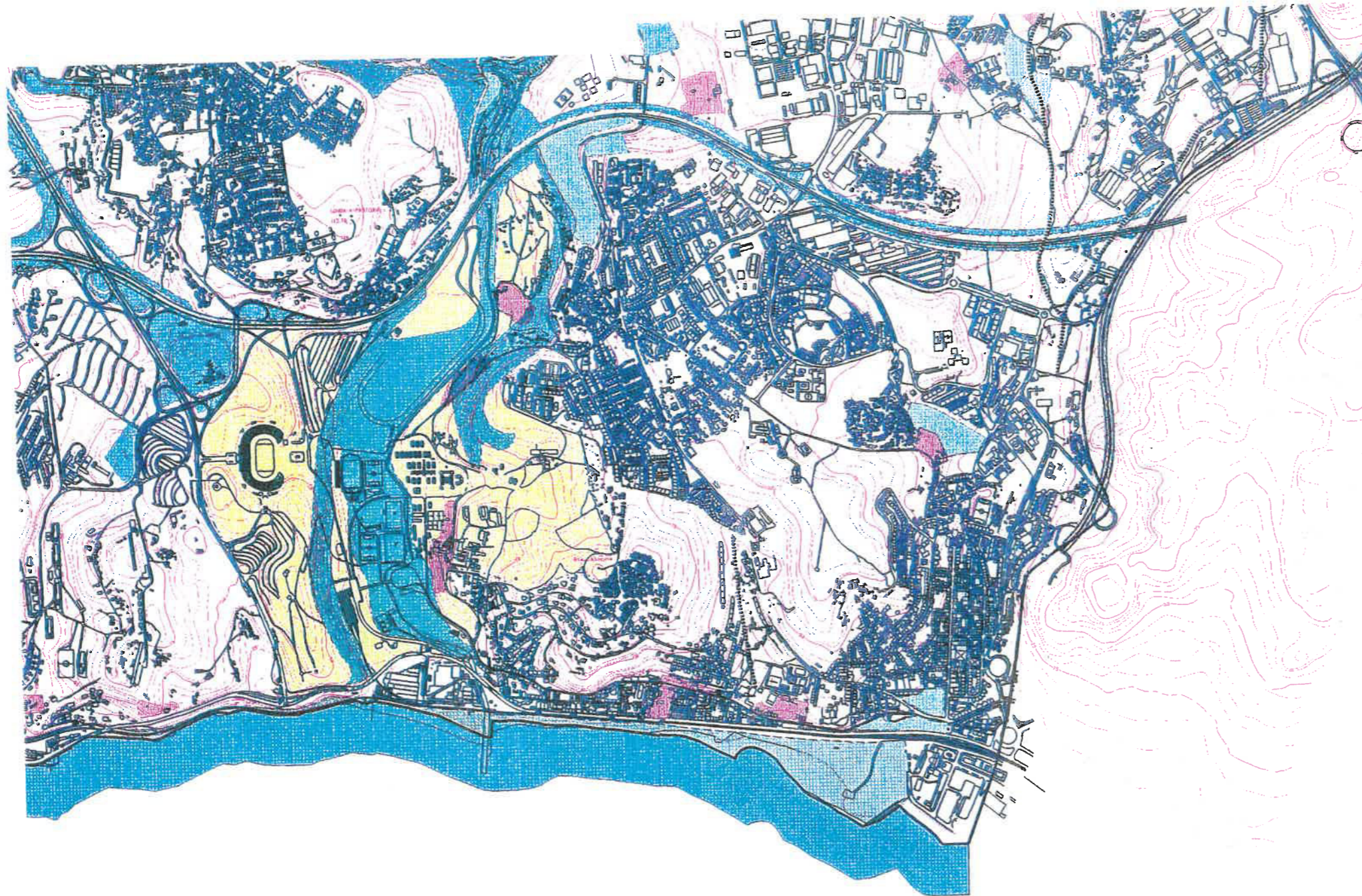
A situação é agravada por outros factores importantes tais como a sobrecarga excessiva de estacionamento (diurno e nocturno), a localização próxima de um grande interface intermodal (rodo e ferroviário) de transportes colectivos de passageiros e a proximidade e articulação da malha urbana com importantes vias de nível metropolitano (Estrada Marginal e CRIL).

As propostas prévias do "Estudo de Ordenamento da Circulação e do Estacionamento em Algés" entretanto em elaboração, apontam inequivocamente para a necessidade de se proceder a uma significativa transferência modal dos volumes de passageiros do transporte individual para o transporte colectivo, como única forma de resolver os problemas diagnosticados. Estão já em curso algumas medidas neste sentido.

11.3.5 Estrutura Verde Principal




A estrutura verde existente na sub-unidade Oriental Sul diz, essencialmente, respeito ao Vale do Jamor/Complexo Desportivo do Jamor-Estádio Nacional e à frente ribeirinha de Algés.


O vale do rio Jamor inicia-se junto da orla costeira com os cerca de 200ha arborizados integrados no perímetro do Estádio Nacional.






SUB-UNIDADE ORIENTAL SUL

Estrutura Verde Principal

-  RESERVA AGRICOLA NACIONAL
-  RESERVA ECOLOGICA NACIONAL
-  AREA DE ENQUADRAMENTO E PROTECCAO

-  COMPLEXO DESPORTIVO DO VALE DO JAMOR

-  ESTRUTURAS VERDES URBANAS
-  QUINTAS OU ESTRUTURAS AMBIENTAIS
-  PROTECCAO A LINHAS DE AGUA SUJEITAS A ESTUDOS ESPECIFICOS

FORNTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
PDM
SUPPORTO DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



A manutenção e a valorização de alguns espaços naturais deste perímetro do Estádio é presentemente bastante deficiente.

O Complexo Desportivo do Jamor-Estádio Nacional detém uma importância estratégica para o sistema natural do concelho devido a um conjunto de factores, tais como: grande dimensão unidade geográfica; variedade de espécies e localização espacial.

11.4 SUB-UNIDADE ORIENTAL NORTE

Carnaxide, Outorela/Portela, Queijas/Linda-A-Pastora

Com a concretização da VLN, da Expansão Nascente de Queijas e a Implementação do Plano de Pormenor da Área Central da Outorela-Portela, e do Plano de Urbanização do Alto dos Barronhos, ficará configurada a sub-unidade Oriental Norte.

Queijas, embora com a separação física do vale do Jamor ficará ligada a Carnaxide pelo viaduto da VLN.

11.4.1 Enquadramento Urbanístico

Traços Gerais

Com uma componente de dormitório significativa o aglomerado de Carnaxide, sede de uma das mais antigas freguesias do País, tem conhecido um desenvolvimento muito significativo do comércio e serviços locais, e da indústria. O seu desenvolvimento urbano recente (situa-se já em 5º lugar na hierarquia urbana do concelho) é responsável por alguma sobrecarga do seu espaço, fundamentalmente na componente habitacional onde atinge, em algumas áreas, densidades de valor elevado (159 hab/ha); o nó de ligação à autoestrada está, também, a chegar aos limites da sua capacidade. O desequilíbrio entre o número de alojamentos



e de estabelecimentos de comércio e serviços é , apesar da dinâmica referida, bastante elevado, ocupando o aglomerado, quanto a esta relação, a última posição no concelho.

O aglomerado da Outorela/Portela, de raízes industriais, exhibe uma configuração dispersa e uma dinâmica económica débil, dispendo, ao mesmo tempo, de uma grande reserva de expansão.. Com uma situação periférica (fazendo fronteira com a Amadora, a norte, e com Lisboa a nascente) debate-se ainda com grandes problemas apesar do esforço empreendido através de programas de realojamento e de reconversão urbana. A deficiente qualidade dos transportes, a existência de núcleos de barracas e a falta de equipamentos e de áreas de lazer configuram no seu conjunto a necessidade de uma intervenção eficaz em termos de requalificação urbana.

Com uma base económica de reduzida expressão, Queijas/Linda-a-Pastora dispõe de uma razoável capacidade de expansão. Queijas, ainda com traços de ruralidade e uma baixa densidade de ocupação; Linda-a-Pastora desdobrando-se em dois núcleos, um de carácter basicamente residencial, e outro constituído por pequenas casas, barracas e pequenas unidades comerciais de abastecimento diário.

Indicadores do PDM

- Carnaxide

Espaço Urbano - 83.9 ha

Espaço Urbanizável - 27.7 ha

Espaço Industrial - 28.3

População Actual - 16010 hab.



Cenário Demográfico - 18848 Hab.

Densidade Habitacional Actual - 60 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 60 fogos/ha

- Outorela/Portela

Espaço Urbano - 41.4 ha

Espaço Urbanizável - 86.3 ha

Espaço Industrial - 86.4 ha

Espaço Industrial Proposto - 46.6 ha

População Actual - 3836 hab

Cenário Demográfico - 5949 hab

Densidade Habitacional Actual - 29 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 40 fogos/ha

- Queijas/Linda-a-Pastora

Espaço Urbano - 96.4 ha

Espaço Urbanizável - 66 ha

População Actual - 11564 hab

Cenário Demográfico - 12891 hab

Densidade Habitacional Actual - 37 fogos/ha

Densidade habitacional Máxima - 40 fogos/ha



Programas Estratégicos/PDM

- Parque Urbano da Serra de Carnaxide (plano aprovado)

O Plano do Parque Urbano da Serra de Carnaxide abrange uma zona de 155 ha, limitada a norte pelo concelho da Amadora, a nascente e sul pela EN 6-2 e, a sul e poente, pela EN 117-1.

A localização do empreendimento (localização central em relação à estrutura viária regional _ Estrada de Sintra, Autoestrada A5, CREL, CRIL) aliada à sua dimensão e ao programa previsto traduz-se numa capacidade de oferta que ultrapassa o âmbito Municipal.

O programa estabelecido para o Parque prevê:

- complexo de piscinas - 15 ha
- unidade hoteleira - 6 ha
- zona de lazer e recreio - 24 ha
- centro hípico - 8.3 ha
- zona de reserva (recreio e lazer) - 11ha
- zona habitacional _ (...)
- exploração agro-pecuária (Qt^a do Morval, existente, a manter) - 48.5 ha

As áreas prioritárias de intervenção, de acordo com o programa de implementação definido pela Câmara Municipal, abrangem uma área de 15 ha, incluindo:

- complexo de piscinas municipais - 7ha
- complexo desportivo recreativo - 4.05 ha



- complexo turístico (rede de caminhos rurais, estrada panorâmica, núcleo de moínhos/miradouro, combóio turístico) - 0.5 ha

- Parque de Stº Cruz - 1º fase (em infraestruturção)

O Projecto do Parque de Stª Cruz /Jofrasa - Golfe Parque, localizado junto ao Parque Urbano da Serra de Carnaxide, abrange um espaço para o qual se prevê habitação unifamiliar de qualidade, parque de escritórios e uma estrutura verde associada à actividade de desporto e lazer (academia de golfe) e zona verde de protecção às "Mães de água".

Dinâmica Urbanística nos Aglomerados Urbanos

De acordo com Relatório Anual de 1995/PDM (GDM-Gabinete de Desenvolvimento Municipal) a dinâmica urbanística, no período compreendido entre 1985 e 1994, traduz os seguintes traços de evolução:

- Carnaxide

Total de fogos em 1985 - 5671

Total de fogos em 1994 - 7583

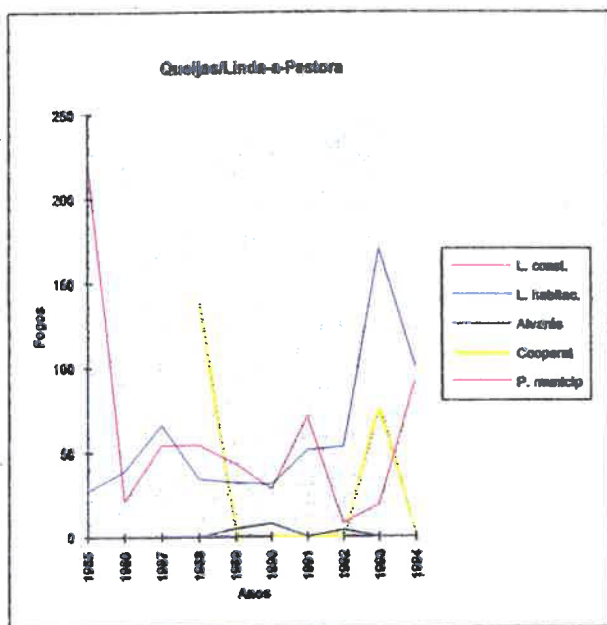
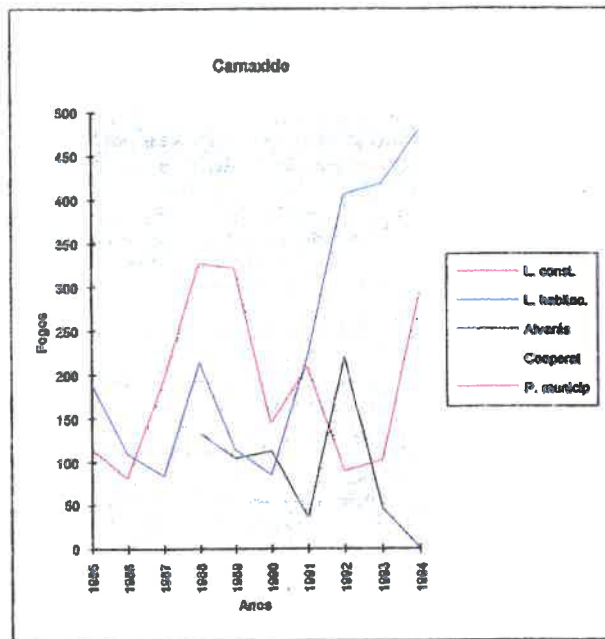
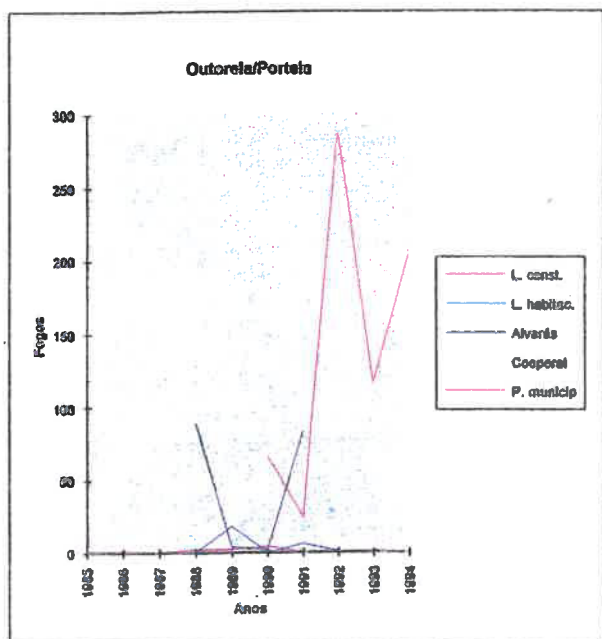
A evolução verificada tende a ultrapassar o cenário previsto no PDM

Assiste-se a um excesso da oferta de habitação (nº de contadores claramente inferior ao nº de fogos) com cerca de 20% dos fogos desabitados.

- Outorela/Portela

Total de fogos em 1985 -378

Total de fogos em 1994 - 777



DINÂMICA URBANÍSTICA SUB-UNIDADE ORIENTAL NORTE





A evolução verificada está muito áquem do cenário planeado do PDM.

A relação entre o número de contadores e o número de fogos construídos (nº de contadores claramente superior ao nº de fogos construídos) está relacionada com a existência de construções que, dado se encontrarem em fase de legalização, ainda não estavam contabilizadas como fogos.

- Queijas/Linda-a-Pastora

Total de fogos em 1985 - 3031

Total de fogos em 1994 - 3417

A evolução verificada está a acompanhar o cenário do PDM.

Da relação fogos existentes/contadores (nº de contadores superior ao nº de fogos) sobressai a sobrelotação dos fogos.

11.4.2 Comércio e Serviços

De acordo com o estudo Comércio e Serviços: Dinâmica Urbana do Concelho de Oeiras entre 1984 e 1994 - Gabinete de Desenvolvimento Municipal - 1995 - a dinâmica de comércio e serviços traduz os seguintes traços de evolução:

Carnaxide

O aumento da rede de comércio e serviços em Carnaxide ocorreu principalmente em zonas periféricas do aglomerado correspondendo às novas urbanizações que entretanto foram surgindo.

Entre 1984 e 1994 o número de unidades funcionais aumentou significativamente , passando respectivamente de um valor de 139 unidades para 246.



Os agrupamentos funcionais mais representativos são os da restauração, alimentação, comércio especializado e representantes dos sectores produtivo e comercial.

Os principais eixos comerciais são a Av. de Portugal e a Rua 5 de Outubro.

Outorela/Portela

Com uma estrutura comercial e de serviços bastante rudimentar, o aglomerado da Outorela/Portela registou um aumento de estabelecimentos, entre 1984 e 1994, de apenas 8 unidades, passando de um valor total de 21 para 29.

O reduzido crescimento a que se assistiu traduziu-se no aparecimento de três novas ruas em que se registou a ocorrência de unidades terciárias. Os agrupamentos funcionais mais representativos são os da alimentação e restauração.

O principal eixo comercial é a Estrada da Portela.

Queijas/Linda-a-Pastora

No aglomerado de Queijas/Linda-a Pastora verificou-se uma importante expansão da rede de comércio e serviços, na última década.

O número de ruas com unidades de comércio e serviços duplicou e o valor total de estabelecimentos passa de 76, em 1984, para 188 em 1994, conhecendo, assim um aumento de 147%.

Os sectores mais representativos desta evolução foram os serviços de apoio às empresas, a restauração e os representantes dos sectores produtivo e comercial.



Os eixos comerciais mais dinâmicos são: a Rua Ramalho Ortigão, a Rua João XXI e a Rua de S. Romão.

11.4.3 Indústria

O conjunto industrial/empresarial de Carnaxide/Outorela/Portela, que se desenvolve para norte da autoestrada A5 no seguimento do espaço industrial de Linda-a-Velha), é um grande espaço (28.3 ha, em Carnaxide, e 86.4 ha na Portela) fundamentalmente virado para a actividade empresarial, particularmente do terciário superior, o qual, em termos globais tem registado a maior dinâmica.

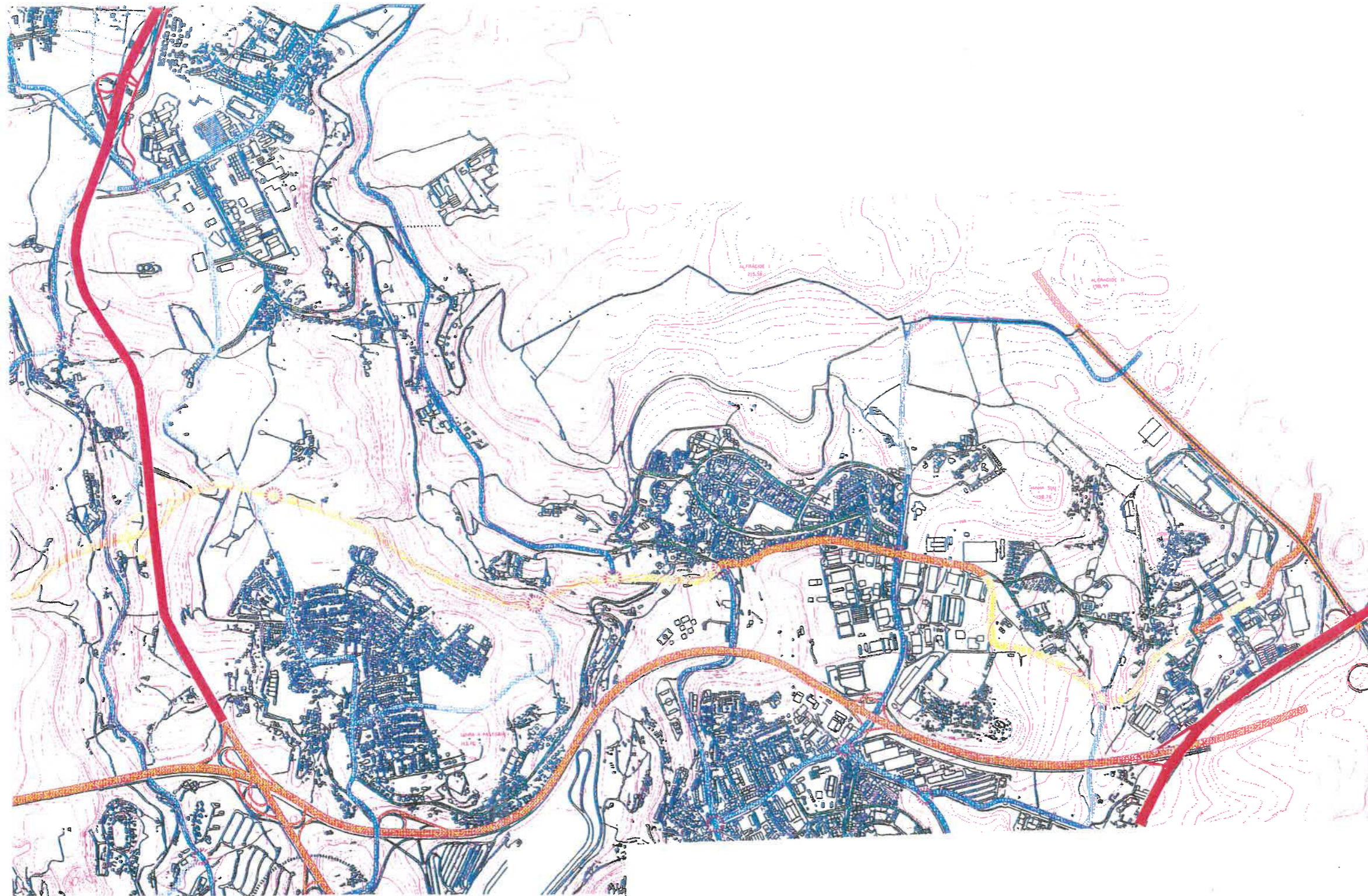
A área industrial da Portela é a que concentra algumas das mais antigas indústrias do concelho.

A área industrial de Carnaxide/Outorela, com cerca de 50 unidades, concentra uma grande diversidade de actividades sendo de destacar o peso das indústrias transformadoras e do comércio por grosso e a retalho.

A área de expansão proposta no PDM (46.6 ha) vai permitir a ligação entre o espaço da Portela com o espaço de Carnaxide/Outorela, consolidando um fortíssimo pólo de actividade económica quer ao nível do concelho quer ao nível da AMLx.

11.4.4 Rede Viária e Transportes

A rede viária urbana em Carnaxide já há muito sem capacidade de escoamento (nomeadamente a Av. do Forte), sofre, como em Linda-a-Velha, os efeitos dos elevados volumes de tráfego debitados pelo nó da autoestrada A5. A acentuada terciarização em Carnaxide contribui para que a capacidade de escoamento destas artérias esteja esgotada.



SUB-UNIDADE ORIENTAL NORTE

Estrutura Viária

	EXISTENTE	PROPOSTO
NIVEL I		
NIVEL II		
NIVEL III		

NIVEL I C.R.I.L. C.R.E.L.

- NÃO A ESTUDAR / REFORMULAR
- ZONA ONDE É NECESSÁRIA E CONCRETIZAÇÃO DE INTERFACES DE TRANSPORTES

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O. POM
SUPPORTO DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



As soluções estudadas, já referidas a propósito da situação de Linda-a-Velha, só podem contribuir para minimizar os problemas existentes, havendo que reequacionar todo o actual sistema de deslocações pendulares, quer quanto à utilização das infraestruturas, quer quanto a modalidades de transporte.

A rede viária de Queijas é muito deficiente em termos geométricos (arruamentos muito estreitos), o que provoca estrangulamentos vários.

O aglomerado está muito dependente, em termos de ligações ao exterior, do Nó da autoestrada A5, colocando, assim, este aglomerado numa situação próxima de ter um único acesso. A solução para esta grande dependência passa pela construção do troço médio da Via Longitudinal Norte- VLN (Carnaxide/Porto Salvo e do respectivo Nó de acesso a Queijas.

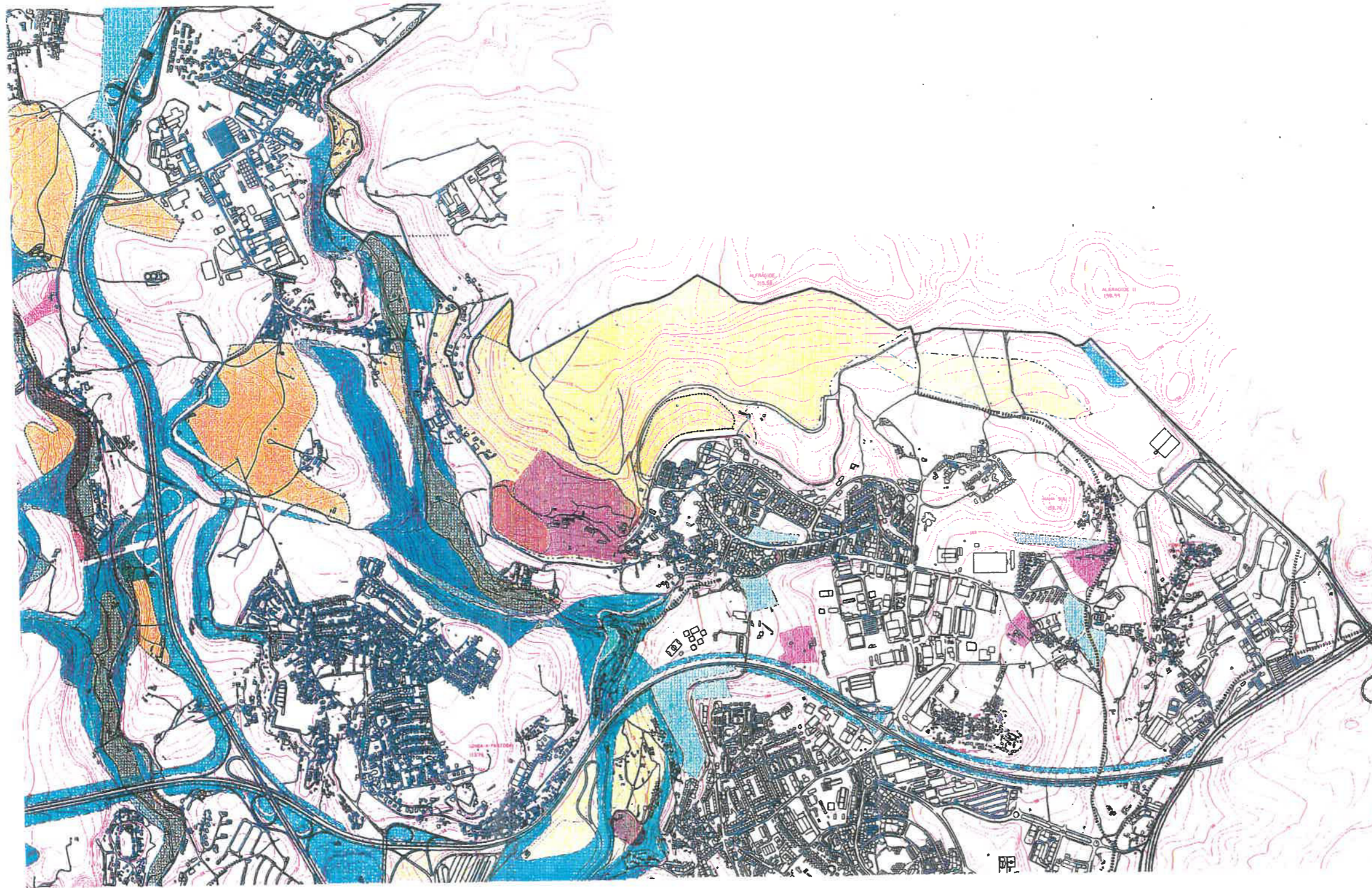
Complementarmente deverão ser maximizadas as potencialidades da rede viária interna da localidade, por meio do estabelecimento de uma adequada hierarquização viária, um esquema de circulação otimizado e um reordenamento do estacionamento da via pública. O "Estudo de Circulação e Estacionamento em Queijas" irá ser brevemente lançado pela Câmara Municipal.

11.4.5 Estrutura Verde Principal

Da estrutura verde existente e prevista no PDM destaca-se:








- Serra de Carnaxide

A importância da mancha verde constituída pela Serra de Carnaxide é bem evidenciada no PDM, tendo a sua área sido consagrada como Programa Estratégico.



SUB-UNIDADE ORIENTAL NORTE

Estrutura Verde Principal

-  RESERVA AGRICOLA NACIONAL
-  RESERVA ECOLOGICA NACIONAL
-  AREA DE ENQUADRAMENTO E PROTECCAO
-  PARQUE URBANO DA SERRA DE CARNAXIDE
-  ESTRUTURAS VERDES URBANAS
-  QUINTAS OU ESTRUTURAS AMBIENTAIS
-  PROTECCAO A LINHAS DE AGUA SUJEITAS A ESTUDOS ESPECIFICOS

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
PDM
SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.

As preocupações de preservação da sua área para uma utilização de recreio e lazer estão bem explícitas no Plano do Parque Urbano (DPGU- Câmara Municipal de Oeiras) tendo sido tomados em linha de conta os seguintes aspectos:

“ A Serra de Carnaxide é considerada como uma importante unidade de paisagem e o ponto mais elevado do concelho de Oeiras, integrando-se no contínuo verde que interliga o Parque de Monsanto à Serra de Sintra.

A necessidade de organização de Espaços Verdes de Recreio e Lazer, em face das carências dos aglomerados periféricos, em relação a este tipo de áreas.

O estabelecimento de um contínuo verde de Espaços Verdes de protecção ao leito de cheia do Rio Jamor (...).

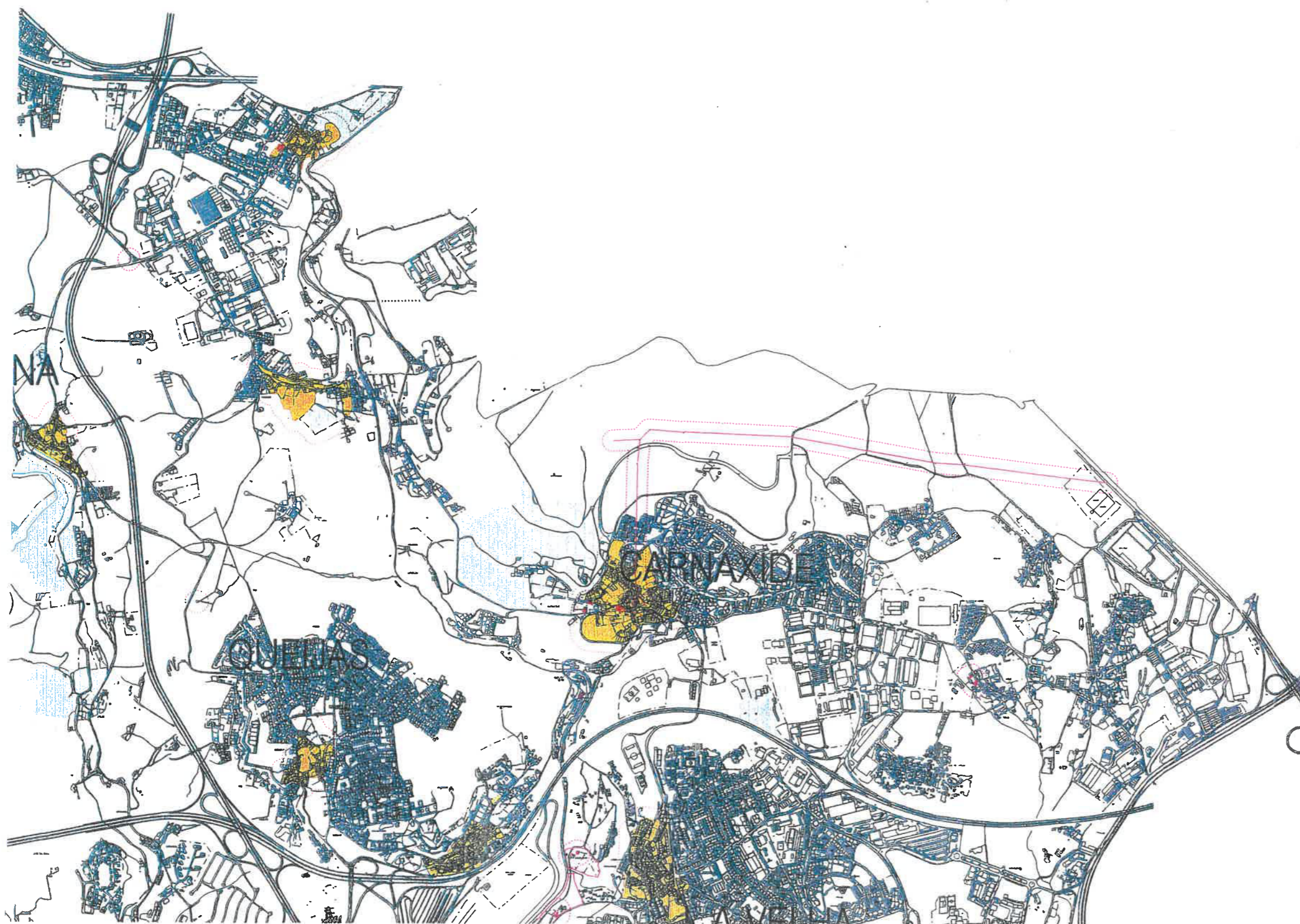
O apoio à actividade agrícola do concelho e a protecção dos solos incluídos na Reserva Agrícola Nacional.

A protecção e valorização de elementos do Património Paisagístico do Concelho, nomeadamente, aquedutos, mães de água, moínhos e sebes de compartimentação ligadas a zonas rurais tradicionais.”

- Vale do Rio Jamor

A parte do Vale para norte do Estádio Nacional, apesar de perturbada pela presença do aglomerado de Valejas e pela Quinta da Gandarela detém, ainda, um elevado grau de naturalidade.

Tal como o Vale de Barcarena, o vale do Jamor tem grandes potencialidades para funcionar como um importante corredor verde.



SUB-UNIDADE ORIENTAL NORTE

PATRIMÓNIO

- - ÁREA PROTECÇÃO (60 METROS)
- - Q - QUINTAS
- (Yellow) - NH - NÚCLEOS URBANOS DE FORMAÇÃO HISTÓRICA
- (Red) - EC - EDIFÍCIOS REPRESENTATIVOS DA TECNOLOGIA CONSTRUTIVA DE CADA ÉPOCA
- (Purple) - AR - ARQUITECTURA RELIGIOSA
- (Orange) - AM - ARQUITECTURA MILITAR
- (Blue) - EA - ELEMENTOS OU VESTÍGIOS ARQUEOLÓGICOS
- (Dark Red) - ES - ELEMENTOS SINALIZADORES DE FACTOS OU SITUAÇÕES HISTÓRICAS
- (Light Yellow) - EP - EDIFÍCIOS REPRESENTATIVOS DE PERSONALIDADES HISTÓRICAS RELEVANTES
- (Pink) - PI - PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

FONTE: DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO URBANÍSTICA
 SECTOR DE PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO
 SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.

11.5 SUB-UNIDADE NORTE

Tercena, Queluz-De-Baixo E Valejas

Tercena, Queluz de Baixo e Valejas constituem uma sub-unidade isolada das restantes, por razões de encaixe físico (orografia). A sua articulação efectuar-se-á preferencialmente com centralidades externas, mantendo, no entanto uma ligação à sub-unidade Ocidental Norte através de Barcarena e à sub-unidade Oriental Norte através da CREL (Queijas).

11.5.1 Enquadramento Urbanístico

Traços Gerais

Tercena, pequeno aglomerado localizado junto ao limite norte do concelho e com um forte perfil habitacional, teve a sua origem ligada à Fábrica da Pólvora (séc. XVI). Actualmente é patente o seu carácter subalterno em relação aos grandes centros do concelho de Sintra_ Queluz e Massamá. A implementação do novo programa para a Fábrica da Pólvora (já em fase de infraestruturação), no contexto do Parque de Ciência e Tecnologia, poderá constituir um factor de animação económica que atenua esta dependência.

Queluz de Baixo, com um acentuado perfil de dormitório, é um dos aglomerados de dimensão mais reduzida do concelho (cerca de 43 ha). Historicamente ligado ao Palácio de Queluz, não possui um património relevante (pese, embora a existência do Palácio Restani que urge recuperar) sendo também patente a ausência de equipamentos, e zonas de lazer. Dada a sua dimensão, a sua capacidade de preenchimento está quase esgotada.

Valejas é, em termos de dimensão, o aglomerado mais pequeno do concelho. A tipologia habitacional predominante é a unifamiliar e o comércio é relativamente restrito. Detém, contudo, uma dinâmica



económica assinalável devido à actividade da sua zona oficial. Em consequência, a capacidade de emprego local supera a própria população activa.

Indicadores do PDM

- Tercena

Espaço Urbano - 44.1 ha

Espaço Urbanizável - 37.9 ha

População Actual - 4335 hab.

Cenário Demográfico - 6581 Hab.

Densidade Habitacional Actual - 31 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 30 fogos/ha

- Queluz de Baixo

Espaço Urbano - 32 ha

Espaço Urbanizável - 10.8 ha

Espaço Industrial - 59.9 ha

População Actual - 3209 hab

Cenário Demográfico - 4681hab

Densidade Habitacional Actual - 31 fogos/ha

Densidade Habitacional Máxima - 40 fogos/ha

- Valejas



Espaço Urbano - 23 ha

Espaço Urbanizável - 11.8 ha

População Actual - 11042 hab

Cenário Demográfico - 2237 hab

Densidade Habitacional Actual - 16 fogos/ha

Densidade habitacional Máxima - 25 fogos/ha

Dinâmica Urbanística

De acordo com Relatório Anual de 1995/PDM (GDM-Gabinete de Desenvolvimento Municipal) a dinâmica urbanística, no período compreendido entre 1985 e 1994, traduz os seguintes traços de evolução:

- Tercena

Total de fogos em 1985 - 1193

Total de fogos em 1994 - 1742

- Queluz de Baixo

Total de fogos em 1985 - 956

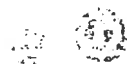
Total de fogos em 1994 - 1493

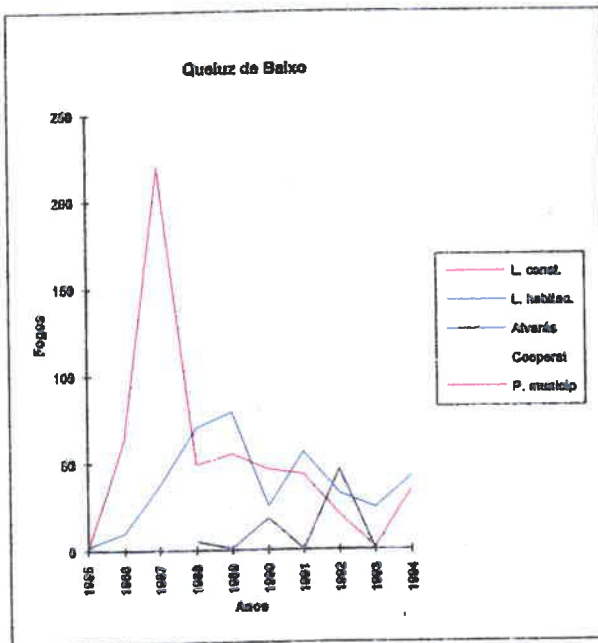
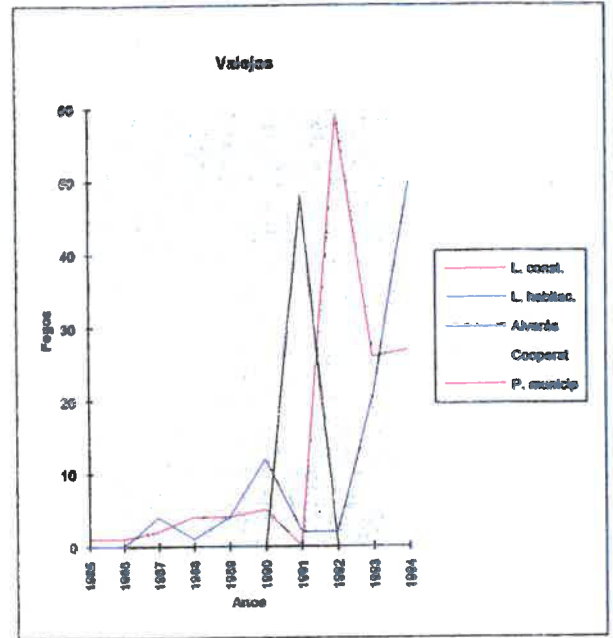
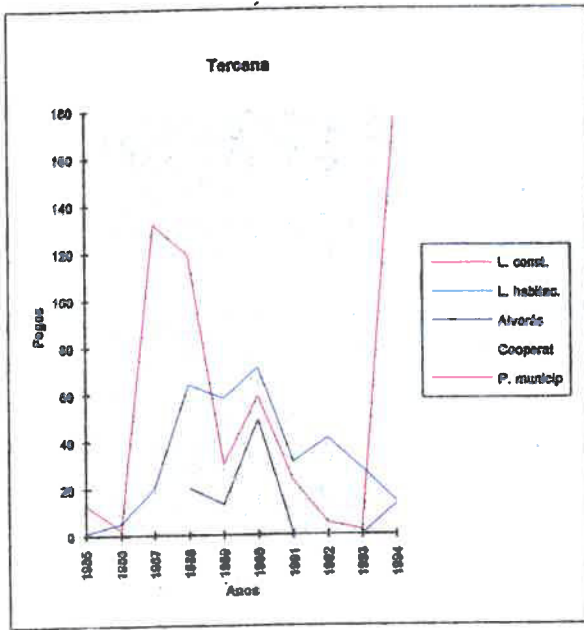
- Valejas

Total de fogos em 1985 - 406

Total de fogos em 1994 - 534

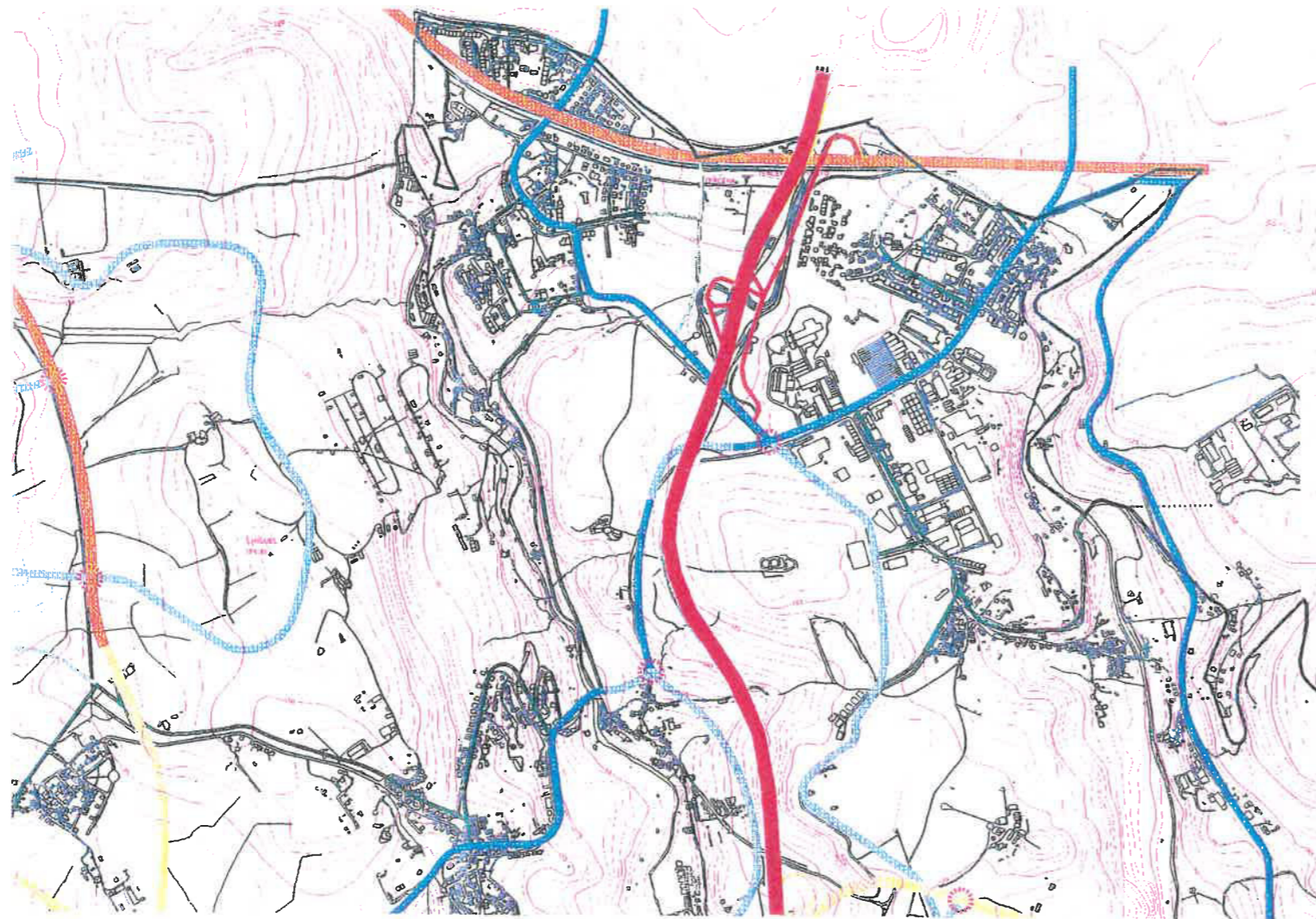
A evolução verificada nestes aglomerados está a acompanhar a prevista no PDM.





DINÂMICA URBANÍSTICA SUB-UNIDADE NORTE

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL (C.M.O.)
P.D.M. - RELATÓRIO ANUAL 1995



**SUB-UNIDADE NORTE
(TERCENA-QUELUZ DE BAIXO)**

Estrutura Viária

	EXISTENTE	PROPOSTO
NÍVEL I		
NÍVEL II		
NÍVEL III		

NÍVEL I C.R.E.L.

- NÓS A ESTUDAR / REFORMULAR
- ZONA ONDE É NECESSÁRIA E CONCRETIZAÇÃO DE INTERFACES DE TRANSPORTES

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O. / PDM
SUPPORTO DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.

Da relação entre fogos existentes/contadores pode concluir-se que, aparentemente, a oferta de habitação ultrapassa largamente a procura (nº de contadores superior ao nº de fogos construídos). Valejas é o aglomerado onde esta situação é mais evidente: cerca de 27% dos fogos estão desocupados.

11.5.2 Comércio e Serviços

De acordo com o estudo Comércio e Serviços: Dinâmica Urbana do Concelho de Oeiras entre 1984 e 1994 - Gabinete de Desenvolvimento Municipal - 1995 - a dinâmica de comércio e serviços traduz os seguintes traços de evolução:

Tercena

A evolução da rede de comércio e serviços do aglomerado de Tercena, na última década, traduziu-se num significativo aumento de unidades funcionais, bem com numa efectiva expansão em termos espaciais. Em termos absolutos, deu-se um aumento de dezassete novas unidades, já que passa de um valor de 35 unidades, em 1984, para um valor de 52 unidades, em 1994.

A restauração e a alimentação são os agrupamentos funcionais que detêm maior número de unidades funcionais.

Os principais eixos comerciais são a Rua Stº António de Tercena e a Av. Infante D. Henrique.

Queluz de Baixo

Com uma importante zona industrial/empresarial e na vizinhança imediata do concelho de Sintra, Queluz de Baixo sofre a influência de áreas de maior concentração comercial, designadamente: Queluz de Cima e Amadora.

Entre 1984 e 1994, deu-se um aumento do número de unidades funcionais tendo os valores passado respectivamente, de 31 unidades para 58 unidades.

Os agrupamentos funcionais mais representativos são: o de restauração, o de serviços de apoio às empresas e o de alimentação.

Os eixos comerciais mais representativos são a Estrada Consiglieri Pedroso e a Rua Professor Jorge Mineiro.

Valejas

O aglomerado de Valejas, contíguo ao de Queluz de Baixo, sofre tal como este, da influência da proximidade de áreas de maior vitalidade. Esta circunstância aliada às suas características de pequeno núcleo rural fazem com que a sua rede de comércios e serviços seja incipiente_ apenas 10 estabelecimentos sendo o agrupamento funcional mais representativo o de fabrico e reparações. Foi o único aglomerado do concelho que viu diminuir o número de unidades funcionais na última década.

11.5.3 Indústria

De acordo com o estudo Principais Localizações Industriais do Concelho de Oeiras (Gabinete de Desenvolvimento Municipal - 1994):

“A área industrial de Queluz de Baixo reúne algumas das mais antigas indústrias do concelho, com maior representatividade de actividades de produção, sobretudo no domínio das artes gráficas e da indústria química. A sua implantação dever-se-á à proximidade de importantes núcleos de mão de obra e à acessibilidade conferida pela autoestrada de Sintra. Este espaço denota tendência para a sua manutenção e consolidação,

registando-se recentemente situações significativas de expansão física de algumas unidades.”

11.5.4 Rede Viária e Transportes

O PDM destaca :

Tercena

Os problemas em Tercena relacionados com a deficiente ligação entre as zonas norte e sul da Estrada Nacional; deficiente ligação do nó com a EN.

A necessidade de ligações desniveladas entre as zonas norte e sul da Estrada Nacional, quer para viaturas, quer para peões.

Queluz de Baixo

Estrutura viária incompleta, Nó com EN deficiente e problemas com o trânsito de passagem em Queluz de Baixo.

A necessidade de melhoramento da estrutura viária e melhoramento do Nó com a EN.

Valejas

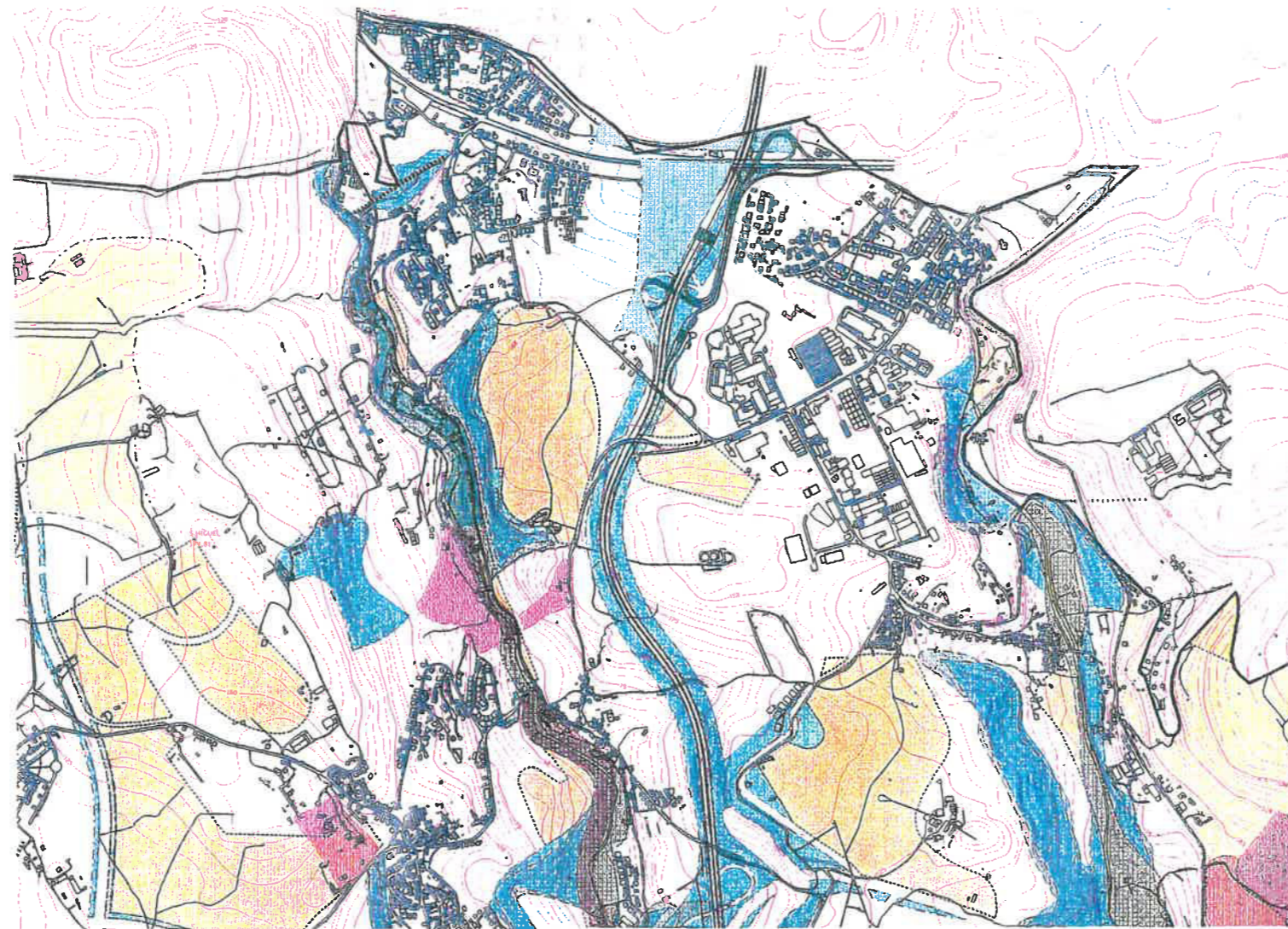
Acessos deficientes em Valejas.

Necessidade de criação de um novo acesso.

11.5.5 Estrutura Verde Principal

A estrutura verde da sub-unidade territorial Norte é, pouco expressiva se comparada com outras áreas do concelho, sendo apenas de referir de acordo com o definido no PDM:

- Os corredores dos vales de Barcarena e do Jamor (áreas de Enquadramento e Protecção das ribeiras e áreas da Reserva Agrícola e



SUB-UNIDADE NORTE (TERCENA-QUELUZ DE BAIXO)

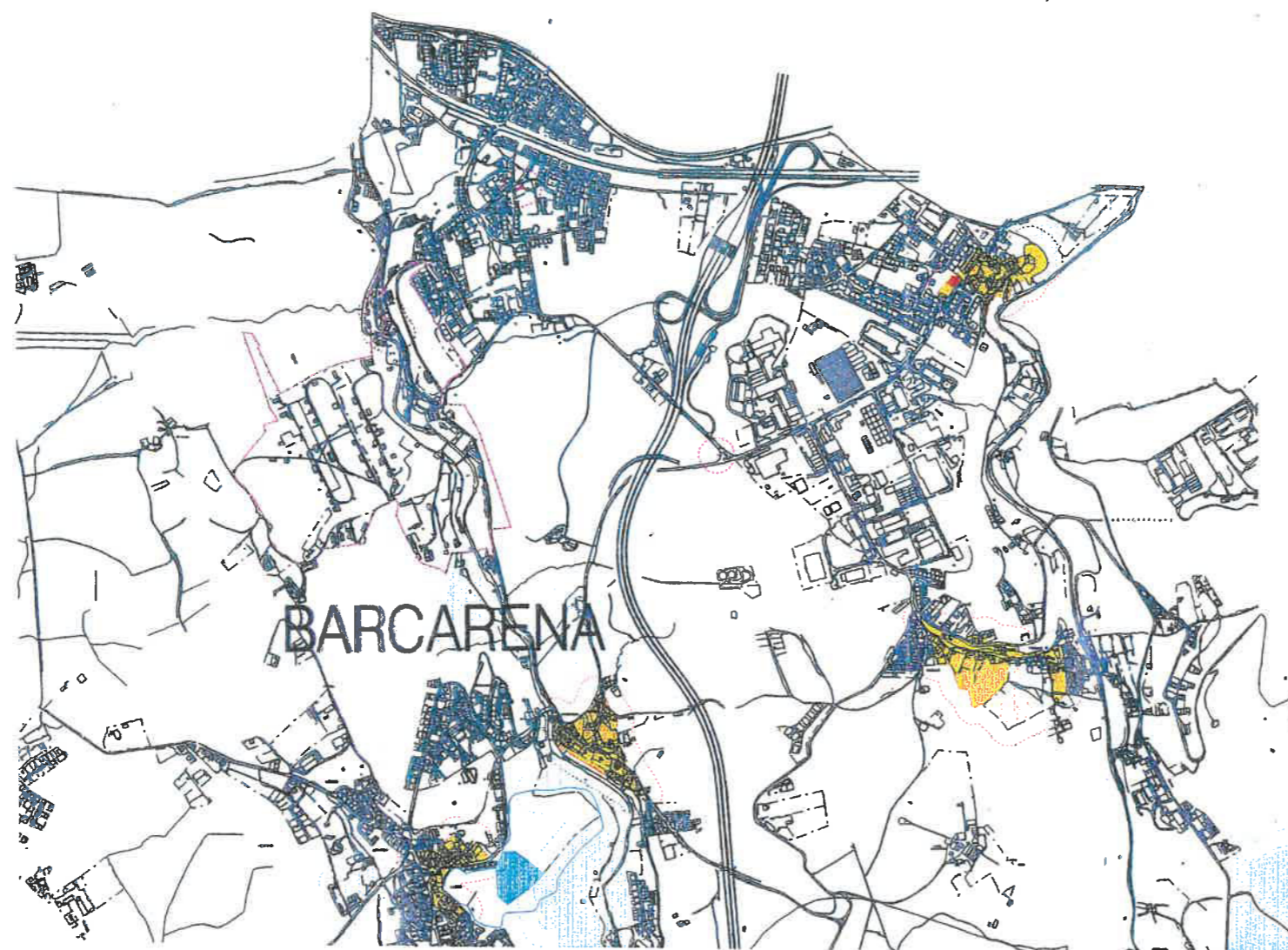
Estrutura Verde Principal

- RESERVA AGRICOLA NACIONAL
- RESERVA ECOLOGICA NACIONAL
- AREA DE ENQUADRAMENTO E PROTECCAO

- ESTRUTURAS VERDES URBANAS
- QUINTAS OU ESTRUTURAS AMBIENTAIS
- PROTECCAO A LINHAS DE AGUA SUJEITAS A ESTUDOS ESPECIFICOS

FONTE: G.D.M. - GABINETE DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL / C.M.O.
PDM

SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.



**SUB-UNIDADE NORTE
(TERCENA/QUELUZ DE BAIXO)**

PATRIMÓNIO

- - ÁREA PROTECÇÃO (50 METROS)
- - QUINTAS
- (yellow) - NH - NÚCLEOS URBANOS DE FORMAÇÃO HISTÓRICA
- (red) - EC - EDIFÍCIOS REPRESENTATIVOS DA TECNOLOGIA CONSTRUTIVA DE CADA ÉPOCA
- (purple) - AR - ARQUITECTURA RELIGIOSA
- (orange) - AM - ARQUITECTURA MILITAR
- (blue) - EA - ELEMENTOS OU VESTÍGIOS ARQUEOLÓGICOS
- (pink) - ES - ELEMENTOS SINALIZADORES DE FACTOS OU SITUAÇÕES HISTÓRICAS
- (light yellow) - EP - EDIFÍCIOS REPRESENTATIVOS DE PERSONALIDADES HISTÓRICAS RELEVANTES
- (light purple) - PI - PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

FONTE: DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO URBANÍSTICA
SECTOR DE PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO
SUPORTE DIGITAL: G.E. - GABINETE DE ESTUDOS / C.M.O.

da Reserva Ecológica) que constituem, por assim dizer os limites nascente e poente desta sub-unidade urbana e que terminam aqui o seu desenvolvimento dentro do concelho.

- Algumas áreas de dimensão apreciável da Reserva Agrícola Nacional.
- O corredor de Enquadramento e Protecção da CREL.

12. MULTIFUNCIONALIDADE, MOBILIDADE E ESPAÇOS DE SOCIABILIDADE E ARTICULAÇÃO

12.1 Estrutura Urbana e Vida Colectiva

Quando se fala de *cidade*, nem sempre se utiliza a expressão com a clareza de conceitos necessária à explicitação do ângulo de análise:

- um conceito descritivo, identifica a cidade como uma realidade material concreta;
- um conceito interpretativo, relaciona-a com o conjunto de funções sociais diversas que a diferenciam de qualquer outra entidade (uma empresa, uma escola, etc).

Não existe uma ligação automática entre a realidade material e o conjunto de funções normalmente associadas à ideia de cidade. Ou melhor, a uma determinada composição espacial não se liga um tipo único de interdependência entre funções sociais ou de modo de vida.

A cidade tira a sua especificidade do facto de não ser o lugar de uma função específica (como uma casa, uma escola, uma empresa, um



hospital...) envolvendo várias funções em interacção através da relação com o espaço.

A concepção funcionalista, seguida desde os anos 30 (sobretudo nos anos 50) por arquitectos e urbanistas, reduziu a cidade a uma soma de espaços mono-funcionais. Tendo procurado resolver problemas de higiene, salubridade e ergonomia, negligenciou os espaços de vida colectiva.

Os modos de relação entre o lugar de habitat e a vida social virão modificar o processo de urbanização. Neste processo a mobilidade espacial vem estruturar a vida quotidiana:

- várias inovações tecnológicas tornam a mobilidade espacial possível;
- o desenvolvimento da mobilidade é progressivamente conotado positivamente, mesmo que tenha um impacto diferente nos vários usos e representações do espaço.

Em situação não urbanizada, dá-se quase a sobreposição entre o aspecto morfológico e a estruturação da vida colectiva.

Em situação urbanizada, a relação entre a morfologia e a estruturação da vida colectiva é mais flexível e menos necessária.

"À medida que forem aparecendo meios cada vez mais variados e eficazes, não só de deslocar pessoas e bens, mas também e sobretudo de difundir à distância mensagens e ideias, vai enfraquecendo a imposição espacial, diluindo-se a conjuntura radical entre morfologia e efeitos sociais, a ponto de os lugares que se tornam estratégicos poderem doravante ser lugares periféricos, deslocando assim os desafios e os investimentos e destruindo ao mesmo tempo que as muralhas, um



número importante de monopólios da cidade para os redistribuir segundo outras modalidades espaciais.”¹

Estes fenómenos não provocam, no entanto, uma ruptura total entre a morfologia e as funções sociais:

- a acessibilidade quotidiana directa, ligada à proximidade espacial, continua a ser determinante para assegurar a possibilidade de trocas rápidas e não programadas e a multiplicidade de encontros aleatórios (não se sabe quem se vai encontrar, nem o que será importante nos encontros e informações recolhidas);
- a existência de tais encontros aleatórios depende da presença de lugares públicos e semi-públicos os quais são os lugares privilegiados da emergência da vida colectiva e o seu suporte mais seguro.

Ao recusar-se a concepção funcionalista da cidade, que esquece a importância dos espaços de vida colectiva, recusam-se também "... as tendências mais recentes, que caíndo num automatismo inverso, julgam que a redescoberta ou a restituição dos traços urbanos do passado e do habitat irão gerar por si só o regresso a um modo de vida *comunitário* (visto de modo idealizado: ausência de conflito, ausência de hierarquia...) e devolução a essa comunidade do poder de decisão sobre si própria e sobre o seu futuro.”²

Quando se relaciona a estrutura urbana com a vida colectiva, deve-se privilegiar a conjugação de dois aspectos fundamentais:

¹ *A Cidade: Rumo a Uma Nova Definição*, Jean Rémy e Liliane Voyé, Ed. Afrontamento, Porto, 1994

² Jean Rémy e Liliane Voyé, *op.cit.*



- o reconhecimento do valor dos **espaços públicos** para o dinamismo da vida colectiva;
- o reconhecimento da importância da **mobilidade** que doravante estrutura a vida quotidiana, quer dos indivíduos, quer dos actores colectivos que se constituem através de espaços múltiplos.

Na cidade as inter-relações são decisivas e traduzem-se na própria morfologia. A composição espacial pode favorecer ou dificultar a criação e complementaridade de espaços públicos e de mobilidade.

12.2 Estrutura Urbana e Desenvolvimento Sustentável

12.2.1 Forma urbana

"Hoje em dia, é geralmente aceite que a forma urbana (isto é, o tipo e a densidade do desenvolvimento dos centros urbanos) influencia os padrões de mobilidade das populações, a aptidão para manter a biodiversidade, e a qualidade de vida."¹

Densidade urbana

A discussão sobre esta matéria - relação entre a forma urbana e a sustentabilidade ambiental - tem-se centrado, essencialmente, na questão da densidade urbana.

Transportes

A altas densidades corresponde uma maior economia em termos de consumo do recurso solo, e menores deslocações, o que é desejável do ponto de vista energético. A ideia de crescentes densidades urbanas à

¹ *Cidades Europeias Sustentáveis*, Comissão Europeia / Grupo de Peritos Sobre o Ambiente Urbano, 1994

volta de pontos de grande acessibilidade (principalmente de transportes públicos) tem vindo, assim, a ser defendida em soluções de desenvolvimento urbano diferenciadas.

12.2.2 Espaços Públicos

“ O valor dos espaços abertos dentro do tecido urbano está a ser redescoberto. Os espaços abertos compreendem uma grande variedade de espaços verdes, incluindo parques nacionais ou municipais, remanescentes dos recursos naturais, como os cursos de água, os terrenos agrícolas, jardins privados, espaços urbanos públicos, como as praças das cidades e os espaços que envolvem os monumentos, e habitats que se desenvolvem em terrenos já não utilizados como indústria.”¹

“ Até à data, a maior justificação para preservar os espaços abertos tem sido o reconhecimento das funções especiais que desempenham (em termos de locais de reunião, e áreas de lazer recreio e descontração) e o seu valor como amenidade (contribuição para a qualidade de vida). A nova perspectiva , em termos de sustentabilidade é maximizar o papel ecológico dos espaços abertos dentro do tecido urbano, a somar à manutenção das suas funções social e de amenidade (i.e., utilização polivalente dos espaços abertos).”²

¹ Box & Harrison, 1993, citados em *Cidades Europeias Sustentáveis*, op.cit.

² *Cidades Europeias Sustentáveis*, op.cit.

Os espaços abertos verdes preenchem várias funções ecológicas:

- o aumento da área de permeabilidade, pode ajudar a controlar a água das chuvas, reduzindo os caudais suportados pelos sistemas de tratamento de águas residuais;
- o aumento da cobertura de vegetação pode também maximizar a contribuição da água das chuvas para as provisões dos lençóis de água;
- uma boa cobertura de vegetação melhora, também, a qualidade do ar local e, desta forma, o seu micro-clima;
- a sua importância para a vida selvagem está a ser progressivamente reconhecida - com a ligação entre áreas abertas separadas podem-se criar "corredores verdes" permitindo às plantas e aos animais a colonização de novos nichos - havendo já experiências bem sucedidas de aproveitamento de itinerários de transporte e vias para peões.

Os espaços abertos verdes oferecem, também, oportunidades consideráveis para a inovação e participação da comunidade. Nos países do norte da Europa, onde a cultura urbanística e ambiental se encontra já sedimentada quer, ao nível da administração pública, quer ao nível do cidadão comum, existe já experiência assinalável neste domínio. Os cidadãos são encorajados a tomarem um papel activo na manutenção destes espaços através de modalidades diferenciadas_ desde programas de ocupação de tempos livres até a enquadramentos mais objectivados envolvendo a criação de algum "negócio" e emprego.



12.2.3 Renovação Urbana

“ A importância da renovação urbana tem sido crescentemente reconhecida durante os anos 80. O desafio da sustentabilidade, é incentivar uma evolução e renovação de áreas mais sensíveis e ambientalmente mais sãs, e procurar uma abordagem mais integrada dos projectos de renovação, considerando cada um como parte de uma estrutura global da cidade.”¹

12.2.4 Multifuncionalidade

“ O Livro Verde do Ambiente Urbano (CEC, 1990) recomenda vivamente o incentivo a projectos urbanos com funções mistas.”²

A mistura de usos proporciona a redução de deslocações e significa procurar o equilíbrio entre habitação, emprego e outras funções, em cada sector urbano. A sua importância deve ser levada à escala do quarteirão. Verifica-se, contudo que, quanto menor for a dimensão da escala de intervenção, maior deve ser o cuidado na programação de actividades económicas a instalar - a integração de determinadas actividades não garante, só por si, que os residentes nelas trabalhem e não em empregos mais distantes.

A experiência em diferentes países permitiu constatar que o uso misto era mais fácil de alcançar onde a procura é grande ou em áreas centrais. Nas operações de construção de habitação de iniciativa pública, a capacidade de implementação pode, também, ser majorada.

¹ *Cidades Europeias Sustentáveis, op.cit.*

² *Cidades Europeias Sustentáveis, op.cit.*

13. CENÁRIOS DE FUTURO: FEDERAÇÃO DE AGLOMERADOS OU CIDADE VERDE?

13.1 As Novas Sub-Unidades Urbanas

O crescimento urbano das últimas décadas consolidou já a continuidade urbana entre conjuntos de aglomerados:

Sub-unidade Oriental Sul

- Cruz Quebrada / Dafundo, Algés e Linda-a-Velha, que se passará a designar por sub-unidade Oriental Sul.

Sub-unidade Ocidental Sul

- Oeiras / Paço de Arcos e Caxias / Laveiras, designada por sub-unidade Ocidental Sul.

O progressivo preenchimento dos perímetros urbanos definidos no PDM e a concretização dos Programas Estratégicos agregarão novas áreas às sub-unidades já referidas e potenciarão a configuração de duas outras sub-unidades:

Sub-unidade Oriental Norte

Com a concretização da VLN, da Expansão Nascente de Queijas e a Implementação do Plano de Pormenor da Área Central da Outorela-Portela, bem como do Plano de Urbanização do Alto dos Barronhos, ficará configurada a sub-unidade Oriental Norte.

Queijas, embora com a separação física do vale do Jamor, ficará ligada a Carnaxide pelo viaduto da VLN.



Sub-unidade Ocidental Norte

Com a concretização dos Planos de Pormenor da Quinta da Fonte, da Zona de Expansão Industrial de Paço de Arcos e da área urbanizável adjacente à quinta do Torneiro, a sub-unidade Ocidental Sul atingirá praticamente o seu pleno preenchimento, tendo como limite norte a A5.

A nova dinâmica que está a registar-se na zona noroeste do Concelho, com a rápida concretização do Parque de Ciência e Tecnologia, a intervenção promovida pela Câmara Municipal na Fábrica da Pólvora de Barcarena e os estudos já elaborados para a restante área do Plano Integrado do Parque de Ciência e Tecnologia (Cabanas Golf), conduzirá, nos próximos anos, à configuração e consolidação da sub-unidade Ocidental Norte.

Sub-unidade Norte

Tercena, Queluz de Baixo e Valejas constituem uma sub-unidade isolada das restantes, por razões de encaixe físico (orografia). A sua articulação efectuar-se-á preferencialmente com centralidades externas, mantendo, no entanto uma ligação à sub-unidade Ocidental Norte através de Barcarena e à sub-unidade Oriental Norte através da CREL (Queijas).

13.2 Os Eixos de Centralidade

A concentração de serviços e de comércio na envolvente dos nós da A5 de Oeiras / Porto Salvo e Carnaxide / Linda-a-Velha está a consolidar novas centralidades, deslocadas para norte em relação à orla costeira e nas zonas de articulação das sub-unidades urbanas.

O Parque de Ciência e Tecnologia constitui o terceiro pólo.

A ligação das novas centralidades às centralidades tradicionais cria os eixos de articulação Norte / Sul:

Eixo Oriental

Eixo Oriental, ligando os centros de Oeiras e Paço de Arcos à zona do nó de Oeiras/Porto Salvo (Quinta da Fonte, Oentro Comercial e Centro de Lagoas) e desenvolvendo-se para norte na direcção do Parque de Ciência e Tecnologia.

Eixo Ocidental

Eixo Ocidental, ligando a baixa de Algés a Linda-a-Velha, através de Miraflores, desenvolvendo-se para norte, pela Av. Prof. Reinaldo dos Santos e inflectindo para poente até ao Centro Cívico de Carnaxide e para nascente até à zona das grandes superfícies comerciais (Jumbo, Aki e Makro).

O modelo de estruturação do concelho tende a constituir cinco sub-unidades urbanas e dois eixos principais que articulam os centros tradicionais e as novas centralidades.

13.3 Factores Estruturantes

Que factores e opções estratégicas poderão consolidar a articulação entre as sub-unidades urbanas, transformando-as num Espaço Cidade Multipolar ?

Articulação Funcional

A articulação funcional pode concretizar-se acentuando os canais de mobilidade entre as sub-unidades urbanas, contando, para este objectivo com dois eixos viários já reconhecidos como estratégicos:

- A Via Longitudinal Norte (VLN)



- A Variante à 249-3 (V249-3).

A VLN assegurará a ligação da sub-unidade Oriental Norte, próxima da zona de maior dinâmica desta última, ou seja, do PCT.

A V249-3 assegurará a ligação ao PCT a partir da A5 consolidando a centralidade Oriental Norte e garantindo a continuidade do eixo oriental de articulação de centralidades.

O suporte viário do eixo Ocidental é assegurado pela Av. Prof. Reinaldo dos Santos, desdobrando-se depois na Av. Norton de Matos e na sua futura extensão pelo Alto de Algés até à Junça e na Av. dos Leões e Av. 25 de Abril em Miraflores.

Importa, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável, encontrar nestes eixos o suporte para a criação de uma rede de transportes públicos que feche o anel de articulação com o caminho de ferro a sul.

Circulação transversal

A circulação transversal fica assegurada :

- Pelo corredor ribeirinho constituído pela linha de caminho de ferro e a Marginal.
- Pelo corredor norte constituído pela VLN a que se deverá associar, no mesmo suporte, em traçado, alternativo, um corredor de transportes públicos.

Circulação perpendicular

A circulação perpendicular deverá concretizar-se através do eixo Oriental e Ocidental, ligando respectivamente a interface de Oeiras e Paço de Arcos ao PCT e o interface de Algés a Carnaxide.



A solução a adoptar para a rede de transportes públicos deverá assegurar a integração intermodal e a selecção do modo de transporte deverá ter em consideração a relação custo benefício ambiental (metro de superfície, eléctricos rápidos, shuttles em mono carril, etc).

13.4 Qualificação Ambiental e Articulação Social

“Parque urbano global”

A articulação entre as sub-unidades urbanas já concretizada e em formação no território do Município poderá concretizar-se através da estrutura verde principal, organizada como "parque urbano global", estruturante do espaço-cidade.

Espaços de sociabilização

As áreas de contacto com a natureza e de actividades lúdicas e desportivas são as que manterão mais potencial como "espaços de sociabilização" quando a generalização do teletrabalho, das telecompras, do telebanco, etc., permitirem que a mobilidade urbana seja uma opção e não uma necessidade.

“Oeiras Cidade Verde”

Oeiras tem condições para se organizar como "Cidade Verde", utilizando a Estrutura Verde como espaço de articulação urbana:

- Contratualizando com o Instituto do Desporto uma utilização da área do Estádio Nacional com componentes adaptadas à população local.
- Contratualizando com o Ministério da Agricultura a utilização pública futura de parte do espaço que está afecto à Estação Agronómica Nacional.

- Contratualizando com o Ministério da Defesa a disponibilização futura da área da Estação Rádio Naval em Algés, para a criação dum complexo de recreio e de desporto.
- Criando um Programa de Negociação/Aquisição de terrenos de reserva de médio prazo para garantir a integração no "parque global" das áreas do vale do Jamor a norte de Queijas, das áreas do Vale de Barcarena e da Lage, e das áreas da REN a nascente de Vila Fria.
- Concluindo os programas iniciados na Serra de Carnaxide e no Norte de Oeiras.

Este grande espaço de sociabilização será também o sistema de suporte da "Cidade Verde".

Oeiras / Cidade Verde veria, assim, aumentar significativamente a captação de área verde (utilizável) por habitante, sem incluir as áreas privadas e as interiores às sub-unidades urbanas.

13.5 Cenários

Quando for possível:

- apanhar um eléctrico rápido de Algés para Carnaxide e continuar depois num "shuttle" para o Parque de Ciência e Tecnologia, ou jogar uma partida de golf em Cabanas, apanhando em seguida outro "shuttle" para a estação de Oeiras e por fim o metro de superfície de volta para Algés.
- percorrer a pé ou de bicicleta, ou a cavalo, o passeio marítimo da Praia da Torre até Algés e os vales de Barcarena e do Jamor do Estádio Nacional até Tercena / Queluz de Baixo.

- tomar banho sem riscos nas praias de Algés à Torre.
- trabalhar no PCT, na Quinta da Fonte ou no Centro de Lagoas e viver em Oeiras, Paço de Arcos, Porto Salvo ou na Fábrica da Pólvora, ou trabalhar no Arquiparque, em Carnaxide, ou no Parque de Stª Cruz e viver em Algés, Linda-a-Velha ou Carnaxide.
- ter uma recolha selectiva generalizada e a reciclagem da maior parte dos resíduos produzida.
- ver os nossos filhos praticarem desporto no Norte de Oeiras.
- fazer uma merenda na mata da Serra de Carnaxide ou nas margens das ribeiras de Barcarena e do Jamor.
- guardar um pequeno barco para disfrutar o Tejo na Marina do Jamor.

estaremos certamente a evoluir para a "Cidade Verde".



BIBLIOGRAFIA

- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, P.D.M., **Regulamento** - Outubro de 1993
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, P.D.M., **Relatório** - Outubro de 1993
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, P.D.M., **Programa Base** - Dezembro de 1989
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, P.D.M., **Relatório Anual 1995**
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, **Base Económica dos Espaços Urbanos, Situação em 1995** - Novembro de 1995
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, **Principais Localizações Industriais do Concelho de Oeiras - Dinâmica Recente e Tendências** - Março de 1995
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, P.D.M., **Avaliação da Dinâmica Urbana - Comércio e Serviços; Dinâmica Urbana do Concelho de Oeiras entre 1984 e 1994, Vol. I - Relatório**, Outubro de 1995
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, P.D.M., **Avaliação da Dinâmica Urbana - Comércio e Serviços; Dinâmica Urbana do Concelho de Oeiras entre 1984 e 1994, Vol. II - Peças Desenhadas**, Outubro de 1995



- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal, **Ordenamento do Litoral - Protocolo CMO/APL, Programa de Referência**, Julho de 1995
- Comissão Técnica Intermunicipal - **Relatório de Progresso** - Amadora/Cascais/Oeiras/Sintra
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Planeamento e Gestão Urbanística/Divisão de Gestão Urbanística - **Relatório - Plano de Pormenor da Zona do Interface de Paço de Arcos**
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Planeamento e Gestão Urbanística - **Relatório - Plano de Pormenor do Moinho das Antas**
- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Planeamento e Gestão Urbanística/Divisão de Planeamento - **Parque Urbano e Desportivo do Norte de Oeiras**, 1995
- CPU Consultores - **Plano de Pormenor da Quinta da Fonte - Volume I - Relatório da Proposta do Plano**, Abril de 1994
- CPU Consultores - **Plano de Pormenor da Quinta da Fonte - Volume II - Regulamento e Planta Síntese**, Abril de 1994
- Câmara Municipal de Oeiras, Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística/Divisão de Planeamento - **Plano do Parque Sub-Urbano da Serra de Carnaxide**
- Câmara Municipal de Oeiras, Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística - **Memória Descritiva - Plano de Pormenor da Área Ocidental de Porto Salvo**



- Câmara Municipal de Oeiras, Gabinete de Desenvolvimento Municipal - ***PDM-Programa Estratégico "A", Relatório e Regulamento - Plano Integrado da Área do Parque de Ciência e Tecnologia***, Maio de 1994
- Câmara Municipal de Oeiras, Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística - ***Relatório - Plano de Pormenor do Alto de Algés***
- Câmara Municipal de Oeiras, Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística - ***Relatório - Plano de Pormenor do Almarjão***
- Câmara Municipal de Oeiras - ***Intervenção Operacional, Renovação Urbana***, Maio de 1996
- Câmara Municipal de Oeiras - ***Oeiras Municipal - Abrir Portas ao Turismo***, Revista da CMO, nº 50, Julho de 1996Maio de 1996
- Comissão Europeia - Grupo de Peritos sobre o Ambiente Urbano - ***Cidades Europeias Sustentáveis - Primeiro Relatório***, Outubro de 1994
- Rémy, Jean; Voyé, Liliane - ***A Cidade: Rumo a uma nova definição?***
- Câmara Municipal de Oeiras - PDM - ***Assumir a História, Preparar o Futuro***

