

**Agenda 21 e Sustentabilidade Ambiental Local – o
Caso de Estudo do Concelho de Oeiras**

Miguel Rodrigues Antunes

**Dissertação de Mestrado em Gestão do Território – Área de
Especialização em Ambiente e Recursos Naturais**

MARÇO 2012

Dissertação apresentada para obtenção do grau de Mestre, realizada sob orientação do
Professor Henrique Nogueira Souto.

Dedico esta dissertação a todos os que diariamente prezam e lutam pelo equilíbrio sustentável do ambiente vivido em Oeiras, nas acções e decisões directas ou indirectas tomadas no território.

AGRADECIMENTOS

Antes de iniciar o presente trabalho não posso deixar de endereçar os meus mais sinceros agradecimentos a todo os quanto contribuíram de alguma forma (mais directa ou indirecta) para o desenrolar deste.

Em primeiro lugar ao Professor Henrique Nogueira Souto, professor orientador, motivador, prestativo e auxiliador para que este trabalho fosse bem sucedido. Agradeço-lhe por esta via todo o interesse e empenho demonstrado desde o primeiro contacto que tivemos e até ao presente momento. Por toda a abertura, disponibilidade e trabalho de acompanhamento, sugestão e revisão da dissertação o meu sinal de grande apreço.

Agradecer publicamente à minha família, ao meu pai e irmã mas em especial à minha mãe e também ao meu padrasto e aos meus amigos e colegas (particularmente importante a ajuda do colega e amigo José Costa Pereira pelo constante suporte, ajuda e esclarecimentos prestados) pelo incentivo e motivação ao longo de todo este processo.

Reconhecimento em especial aos colegas da Câmara Municipal de Oeiras onde trabalhei (DAM-CMO), que me disponibilizaram material e documentação de suporte, bem como um detalhado agradecimento à Dra. Cristina Garrett do GDM (*Gabinete de Desenvolvimento Municipal*) que amavelmente me disponibilizou variadíssimos documentos técnicos essenciais a este trabalho.

Um último agradecimento aos cinco Presidentes das Juntas de Freguesia (J.F.): *Carlos Morgado* (J.F. de Oeiras e São Julião da Barra), *Nuno Campilho* (J.F. de Paço de Arcos), *Fernando Alves* (J.F. de Barcarena), *Jorge Vilhena* (J.F. de Carnaxide) e *Carlos Moreira* (J.F. de Freguesia de Linda – a – Velha) pela total disponibilidade no encontro informal realizado para efeitos de Entrevista.

A todos um bem-haja.

Agenda 21 e Sustentabilidade Ambiental Local – o

Caso de Estudo do Concelho de Oeiras

RESUMO

Miguel Rodrigues Antunes

O município e território Oeiras insere-se na NUT II Grande Lisboa e na Área Metropolitana de Lisboa (AML) ocupando 1,6% da sua superfície territorial total (INE 2001). Decorrente das modificações que tomaram lugar no território oeirense a partir do final da década de 1970 com o retorno de cidadãos das ex-colónias e pelo crescimento acentuado que caracterizou desde então até à década de 1990, urgia a planificação e orientação das acções a realizar. Assim no ano de 1994 surge o Plano Director Municipal de Oeiras (PDM-Oeiras) incluindo na sua visão estruturante e estratégica a componente ambiental.

É objectivo deste trabalho analisar de que modo alguns dos documentos que surgiram após 1994 se debruçaram sobre a vertente sustentável de desenvolvimento do município. Para isso partirei de uma análise específica do documento: a Agenda 21.

Este documento comum a vários municípios é a trave-mestra do desenvolvimento local sustentado a implementar, tendo sido cada território autárquico livre de direccionar a sua aplicação para as áreas consideradas prementes para o seu desenvolvimento sustentável. A noção de sustentabilidade apesar de intimamente relacionada e automaticamente remetida para o Ambiente, é extensível a outras áreas da sociedade (economia, apoio e desenvolvimento sociais, saúde, cultura, política, etc..).

O executivo camarário delineou a componente ambiental como indispensável para a evolução do território, fixando desta forma um programa composto por 10 Projectos-Motor (P-M) enquadrados com as metas nacionais acordadas

comunitariamente de redução até 2020 de vários indicadores ambientais (para diminuição da *Pegada Ecológica* local). Os *P-M* elaborados (1) *Mega Parque Verde*; (2) *Vales Verdes das Ribeiras*; (3) *Vidas Seniores de Excelência*; (4) *Escolas, Empresas e Empreendedorismo*; (5) *Bairro 21*; (6) *Alternativas de mobilidade e qualidade de vida*; (7) *Energia, economia e qualidade de vida*; (8) *Orla ribeirinha – entre o estuário e o território*; (9) *Excelência Urbana*; e (10) *Melhor governância, mais cidadania*” interrelacionam-se e dependem de e entre si. Destes dez (10) *P-M* serão motivo de tratamento e análise metáde, ou seja, cinco (5) considerados para o objectivo desta dissertação os Projectos - Motor: **1** - *Mega Parque Verde*; **2** - *Vales Verdes das Ribeiras*; **6** - *Alternativas de mobilidade e qualidade de vida*; **8** - *Orla ribeirinha – entre o estuário e o território* e **9** - *Excelência Urbana*).

Cada um destes 5 *P-M* é analisado e são apresentados os caminhos e acções práticas tomados pela edilidade. Por exemplo são referidas as questões do respeito pelo composto verde existente e por aquele a construir, interligando-se ambos de forma a criar um *continuum* verde (***P-M 1***); os recursos hídricos e os usos a dar ao solo (***P-M 2***); a mobilidade presente e as alternativas sustentáveis, com incremento preferencial do modo ciclável, melhoria da rede de transportes existente (deficitária em muitos casos) (***P-M 6***); ou a Reconversão e Reabilitação urbanas sustentavelmente, a recolha de resíduos ou da qualidade do ar e ruído presentes no Concelho (***P-M 9***).

Em suma, esta dissertação caracteriza os documentos existentes e sugere caminhos e ideias para alterar o paradigma negativo vigente, para, em última análise, poder servir como ferramenta de apoio à decisão autárquica, sendo mais que um simples documento teórico.

PALAVRAS-CHAVE: Ambiente, Sustentabilidade, Agenda 21 e Pacto dos Autarcas, Projectos- Motor, Recursos Hídricos e Orla Ribeirinha, Mobilidade (Sustentável).

Agenda 21 and Local Environmental Sustainability – the case study of Oeiras County

ABSTRACT

Miguel Rodrigues Antunes

The Oeiras Council and territory locates in NUT II Grande Lisboa and at “Área Metropolitana de Lisboa (AML) occupying 1.6% of its territorial surface (INE 2001). In the process of the modifications which took place in Oeiras territory from late 1970’s decade with the comeback from ex-Portuguese colonies of citizens and because of the high growth which characterized since then, and to the 1990 decade it required the planning and orientation of all actions. Then in the 1994 year appears the “*Plano Director Municipal de Oeiras (PDM-Oeiras)*” which included in its structuring and strategy the environmental side.

The goal of this work is to analyze how some of the documents that emerged after 1994 have focused on the side of sustainable development of the city council. So I’ll analyze specifically the document: Agenda 21.

This common document to several city councils is the backbone of the local sustainable development to be implemented, with every single local council free to direct his application to the most urgent areas through his sustainable development. The sustainable notion, yet closely related and automatically forwarded to the Environment, is extensible to other society areas (economy, social development and support, health, culture, politics, etc...)

The local council executive traced the environmental component as imperative to the territory evolution, then setting a 10 goal program (Projectos – Motor: P-M) aligned with the national goals and targets according to the European goals of reducing by 2020 several environment indicators (to diminish the local Ecologic Footprint).

The developed P-M (1) *Mega Parque Verde*; (2) *Vales Verdes das Ribeiras*; (3) *Vidas Seniores de Excelência*; (4) *Escolas, Empresas e Empreendedorismo*; (5) *Bairro 21*; (6) *Alternativas de mobilidade e qualidade de vida*; (7) *Energia, economia e qualidade de vida*; (8) *Orla ribeirinha – entre o estuário e o território*; (9) *Excelência Urbana*; e (10) *Melhor governância, mais cidadania*” interconnect each other. From this ten (10) P-M half of these will be treated and analysed, which means five (5) will be considered for the purpose of this dissertation, the Motor-Projects: **1** - *Mega Parque Verde*; **2** - *Vales Verdes das Ribeiras*; **6** - *Alternativas de mobilidade e qualidade de vida*; **8** - *Orla ribeirinha – entre o estuário e o território* e **9** - *Excelência Urbana*).

Each of these five P-m is analyzed and are presented the path and practic actions taken by the municipal Council. For example the respect for the existing green compound and by those to implement are named, both connecting to create a green continuum (**PM 1**); the water resources and the land use (**PM 2**); the existing forms of mobility and the sustainable alternatives (deficient in many cases) (**PM 6**); or the urban rehabilitation and conversion, the waste collection and the noise and air quality present in the municipality (**PM 9**).

To sum up, this dissertation characterize the existing documents and suggest new ideas and an oriented path to change the negative existing paradigm, and so can be ultimately used as a decision tool supporting the council decision and being more that just a theoretical document.

KEYWORDS: Environment, Sustainability, Agenda 21 and Covenant of Mayors, Motor-Projects, Water Resources and Waterfront, (sustainable) Mobility.

Índice Geral

Introdução.....	1
Objectivos.....	2
Metodologia.....	3
CAPÍTULO I – Introdução.....	4
I.1 – Introdução Histórica.....	4
I.2 - Enquadramento Geográfico do Município de Oeiras.....	4
I.3 - Enquadramento Administrativo do Município de Oeiras.....	5
I.3.1 – Breve Nota à Orgânica Administrativa Local.....	6
I.3.2 - As Freguesias do Concelho.....	7
I.4 – Contextualização Demográfica do Concelho.....	10
I.5 – Contextualização Económica do Concelho.....	11
CAPÍTULO II - Desenvolvimento Sustentável.....	12
II.1 - Do nascimento ao presente.....	12
CAPÍTULO III - Instrumentos Orientadores de Planeamento e Gestão do Território.....	18
III.1 - Documentos de apoio à decisão territorial.....	19
III.2 - PDM de Oeiras.....	21
III.3 - Programas Estratégicos (PE).....	22
III.4 - Revisão do PDM 1994.....	23
CAPÍTULO IV – Agenda 21.....	24
IV.1 - Agendas 21 Locais.....	25
IV.2 - Agenda 21 de Oeiras.....	28
IV.2.1 - Pacto dos Autarcas / “Covenant of Mayors”.....	29
IV.2.2 - Processos de Participação e Consulta Públicas.....	30
IV.2.3 - Programa Engage.....	32
CAPÍTULO V - Projectos – Motor.....	33
V.1 - Os 10 Projectos-Motor.....	33
V.2 – Os 5 Projectos – Motor.....	36
V.2.1 – Projecto-Motor 1) Mega Parque Verde.....	36
V.2.1.1 – - Estrutura Verde Urbana.....	39
V.2.1.2 – Identificação de casos práticos.....	44
V.2.1.3 – O que falta fazer?.....	46
V.2.2 - Projecto – Motor 2) Vales Verdes das Ribeiras.....	47
V.2.2.1 - Património Hídrico de Oeiras.....	47
V.2.2.2 - Limpeza das Margens Verdes das Ribeiras.....	51
V.2.2.3 – Cheias e Inundações.....	54
V.2.2.4 - Sistemas de Prevenção e Monitorização.....	55

V.2.3 - Projecto – Motor 6) Alternativas de Mobilidade e Qualidade de Vida.....	58
V.2.3.1 – Sistema de Transportes em Oeiras.....	58
V.2.3.2 – As “Agências de Mobilidade”.....	61
V.2.3.3 – Alternativas de Mobilidade.....	62
V.2.3.4 - Mobilidade (Sustentável) em Oeiras	63
V.2.3.4.1 – “Oeiras COMBUS”.....	65
V.2.3.4.2 – SATUO.....	66
V.2.3.4.3 – Mobilidade Ciclável em Oeiras:.....	68
V.2.3.4.4 – Outras Medidas e Iniciativas	78
V.2.4 - Projecto – Motor 8) Orla Ribeirinha – Entre o Estuário e o Território.....	81
V.2.4.1 – Outros Projectos para a Orla Ribeirinha.....	86
V.2.5 - Projecto – Motor 9) Excelência Urbana.....	88
V.2.5.1 – Construção e Reconversão Urbana Sustentável.....	91
V.2.5.2 - Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos (RUB’s).....	99
V.2.5.3 - Óleos Alimentares Domésticos	105
V.2.5.4 - Recolha de Equipamentos Eléctricos (Ponto Electrão).....	107
V.2.5.5 - Projecto Piloto de Energia Fotovoltaica para o Concelho.....	108
CAPÍTULO VI - Outras Acções e Apostas Práticas da Agenda 21 de Oeiras	109
VI.1 – Esforços e Acções de Sensibilização Ambiental	109
V.1.1 – Educação e Sensibilização Ambientais em Oeiras.....	111
VI. 2 – Resultados Práticos dos Programas e Esforços Ambientais.....	113
VI.2.1 – Qualidade do Ar e Sonora no Concelho.....	117
CAPÍTULO VII – Conclusão.....	119
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	125
Índice de Figuras.....	132
Índice de Tabelas.....	135
Índice de Anexos	136
Anexo 01 – Entrevistas aos Presidentes de Junta de Freguesia.....	136
Anexo 1.1 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Oeiras e São Julião da Barra.....	136
Anexo 1.2 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Paço de Arcos.....	139
Anexo 1.3 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Linda – a – Velha	146
Anexo 1.4 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Barcarena.....	151
Anexo 1.5 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Carnaxide.....	155

Lista de Abreviaturas

AML – Área Metropolitana de Lisboa

APL – Administração do Porto de Lisboa

AUGI – Áreas Urbanas de Génese Ilegal

BUS – Autocarros

CCDR – LVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional – Lisboa e Vale do Tejo

CE – Comissão Europeia

CMO – Câmara Municipal de Oeiras

DL – Decreto-Lei

DR – Diário da República

E.G. – por exemplo (lat. “*exempli gratia*”)

EIA – Estudos de Impacto Ambiental

ENDS – Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável

ETAR – Estação de Tratamento de Águas Residuais

FIG. – Figura

GDM – Gabinete de Desenvolvimento Municipal (CMO)

GEE – Gases com Efeito Estufa

GOP – Grandes Opções do Plano

HA – Hectare

ISO – International Organization for Standardization

JESSICA – Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas

JF – Junta de Freguesia

KM – Quilómetro (s)

M – Metro (s)

O21+ – Agenda da Sustentabilidade para Oeiras (2008-2013)

OAU – Óleos Alimentares Usados

OM – Orçamento Municipal

ONU – Organização das Nações Unidas

PAESO – Plano de Acção Energia Sustentável Oeiras

PDM – Plano Director Municipal

PE – Plano Estratégico

PEOT – Planos Especiais de Ordenamento do Território

PF – Plano Físico

PM – Projectos – Motor

PMOT – Planos Municipais de Ordenamento do Território

PNAE – Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética (2008-2015)

PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

POAAP – Plano de Ordenamento de Albufeiras de Águas Públicas

POE – Plano de Ordenamento dos Estuários

POOC – Plano de Ordenamento da Orla Costeira,

PP – Plano de Pormenor

PPP – Parceria Público-Privada

PROQUAL – Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa

PROT – Plano Regional de Ordenamento do Território

PROT-AML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

PU – Plano de Urbanização

QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional Regional

RECTS – Rede Europeia de Cidades de Turismo Sustentável

RJIGT – Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial

RSU – Resíduos sólidos Urbanos

SATUO - Sistema Automático de Transporte Urbano de Oeiras

TI – Transporte Individual

TC – Transporte Colectivo

UE – União europeia

Introdução

Oeiras, um dos 18 concelhos que compõem a Área Metropolitana de Lisboa, tem conhecido um desenvolvimento acentuado em vários campos (economia, demografia, educação, saúde ou sociedade) fruto de uma política contínua de aposta na atracção e desenvolvimento do tecido empresarial e tecnológico.

Depois da realização no ano de 1992 da “*Cimeira da Terra*” no Rio de Janeiro, que marcaria o arranque de uma nova consciência e actuação políticas, alterando o paradigma de desenvolvimento até aqui vigente, em 1994 a edilidade de Oeiras inclui no seu documento orientador, no Plano Director Municipal de Oeiras, uma visão estratégica de desenvolvimento municipal assente na componente ambiental.

Para o cumprimento dos desígnios das Agendas 21 Locais implementadas em diversos municípios a edilidade delineou um conjunto de 10 Projectos – Motor a aplicar ao território. Neste trabalho serão objecto de análise cinco desses dez projectos ligados ao ambiente, como importantes contribuidores para o sucesso de Oeiras no campo da sustentabilidade ambiental e energética endógenas.

No actual contexto de contenção económica nacional, a autarquia vê condicionada a sua capacidade de investir na área ambiental. A redução das transferências financeiras provenientes do Estado Central para o Local (autarquias) e a necessidade em responder a situações sociais urgentes (não contempladas *ex-ante* no Orçamento Municipal) obriga a edilidade a redireccionar constantemente o seu investimento.

Objectivos

O Objectivo com a presente dissertação é analisar os documentos estratégicos globais existentes no território e em específico a Agenda 21 concernente a Oeiras e qual a estratégia adoptada pela autarquia de forma a concretizar o proposto. Será assim feita uma:

- Breve análise às dinâmicas de evolução do Concelho em áreas transversais como a história, geografia e características físicas, demografia, economia e sociedade oeirenses, que explicam os índices de desenvolvimento experienciados pelo município nas últimas décadas;
- Análise dos documentos disponíveis nos seus diversos âmbitos de aplicação, a nível internacional (comunitariamente), nacional e regional / local /municipal, incidindo especialmente no PDM de 1994 e respectiva revisão, na Agenda 21 local, e na “*Agenda da Sustentabilidade para Oeiras*”, entre outros;
- Análise geral aos 10 Projectos Motor (PM) e pormenorizada ao 5 PM pensados pelo município e para o município de Oeiras numa perspectiva de sustentabilidade ambiental;
- Além da caracterização teórica aos documentos aferir acerca do impacto empírico das propostas e pressupostos no território, ou seja, se a visão proposta se concretiza e qual o grau de sucesso;
- Analisar as entrevistas efectuadas aos munícipes e Presidentes das Juntas de Freguesia;
- Elaborar um conjunto de sugestões e caminhos passíveis de adaptação prática autárquica no território.

Metodologia

Este documento é o resultado de um processo de pesquisa, recolha e tratamento de variada documentação publicada existente acerca do processo da aplicação da Agenda 21 no Concelho de Oeiras e do contacto empírico *in loco* pessoal que possibilitou aferir acerca da aplicação e sucesso práticos dos programas e projectos direccionados para o território. A documentação disponível foi consultada em dois suportes, o bibliográfico (livros, revistas e documentos oficiais) e o digital (sítios de internet e de documentos transpostos para suporte informático).

Em simultâneo foi também estabelecido contacto com entidades colaborantes que se dispuseram a colaborar no processo, nomeadamente através de dois processos, o do contacto informal através de contacto e correspondência virtual (aqui devo ressaltar o especialmente importante contacto numa fase inicial da escolha da temática, dos temas e assuntos a tratar ao longo da dissertação a partir da correspondência com a Dra. Cristina Garrett – DGM/CMO) e através de encontros formais em local próprio com um responsável da Área Metropolitana de Lisboa que disponibilizou um volume considerável de documentação acerca dos trabalhos levados a cabo pela AML, que após pedido próprio me endereçou as respectivas “*Revistas Metrôpoles*” (publicação oficial).

Ainda de forma informal procedeu-se a reuniões com os autarcas locais (com cinco Presidentes das Juntas de Freguesia) do Concelho, nas respectivas sedes de Junta de Freguesia (de Oeiras e São Julião da Barra, de Paço de Arcos, de Linda-a-Velha, de Barcarena e de Carnaxide). O contacto estabelecido com estes decisores locais pretendeu fazer uma caracterização detalhada e actualizada acerca das dinâmicas, problemas e potencialidades das freguesias que desempenham um papel fulcral no desenvolvimento das populações e sociedades locais.

Em último lugar em termos de uso de imagens ao longo do trabalho recorreu-se ao acervo imagético a partir do sítio de internet oficial da Câmara Municipal de Oeiras e de variados sítios de internet. À parte desta fonte também contou as deslocações efectuadas *in loco* pelo município captando-se fotograficamente locais e situações positivas e negativas) relevantes para o desenvolvimento dos capítulos apresentados no decurso da dissertação, sendo posteriormente tratadas. Noutra quadro foram elaborados, distribuídos e tratados vários Questionários aos munícipes de forma a aferir acerca da consciência, sensibilização e práticas ambientais levadas a cabo quotidianamente.

CAPÍTULO I – Introdução

I.1 – Introdução Histórica

Oeiras desde sempre foi território escolhido para aí se fixarem vários povos, devido à estratégica posição litoral e à orografia. Documentada está a presença de populações no período do Neolítico (vestígios com 5000 anos encontrados no Castro de Leceia, Barcarena), durante o império romano e de diversas ordens religiosas. Foi Barcarena, pelos recursos naturais (ribeira de Barcarena) e geológicos, escolhida para a implantação da Fábrica de Pólvora, ou a Pedreira Italiana escolhida pela importância na extração de rocha e pedra para construção de marcos patrimoniais históricos, como o Mosteiro dos Jerónimos.

Para o desenvolvimento e afirmação de Oeiras no contexto concelhio em muito contou o facto de Sebastião José de Carvalho, Conde de Oeiras e mais tarde Marquês de Pombal, ter capacitado e evoluído o Concelho para ser tornar no que hoje é, sendo elevada a Vila a 13 de Julho de 1759 (CMO, 2011).

I.2 - Enquadramento Geográfico do Município de Oeiras

O Concelho de Oeiras situa-se na margem norte do rio Tejo, conta com uma dimensão de 45.85 Km², equivalente a 3.3% da Grande Lisboa e beneficiou da posição privilegiada em relação a Lisboa e aos Concelhos circundantes (Cascais e Amadora).

Fig. 01 - Localização de Oeiras



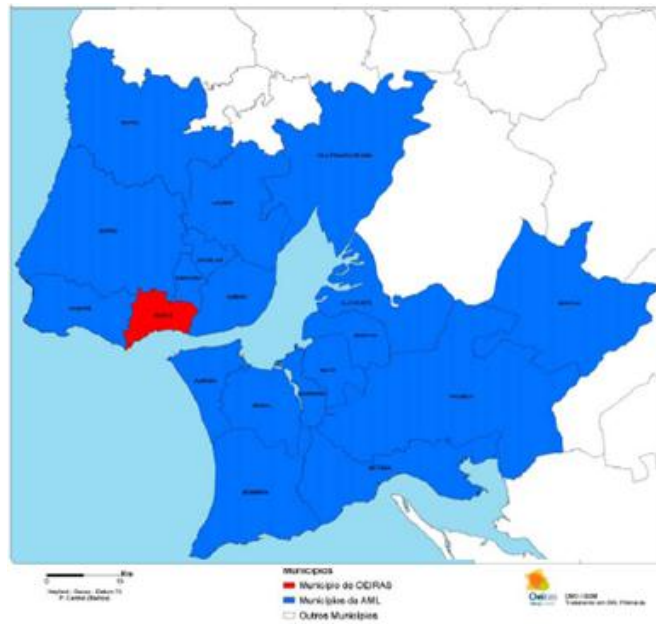
Fonte: www.aitec-oeiras.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=35&Itemid=53

I.3 - Enquadramento Administrativo do Município de Oeiras

- **Oeiras na Área Metropolitana de Lisboa (AML)**

A AML, “*autarquia global de vários concelhos*” (Rev. Metrópolis, ed.20), na qual Oeiras se insere compõe-se de 18 municípios e agrega cerca de 2.5 milhões de habitantes, equivalente a cerca de um quarto (25%) da população nacional.

Fig. 02 - Oeiras no contexto da AML

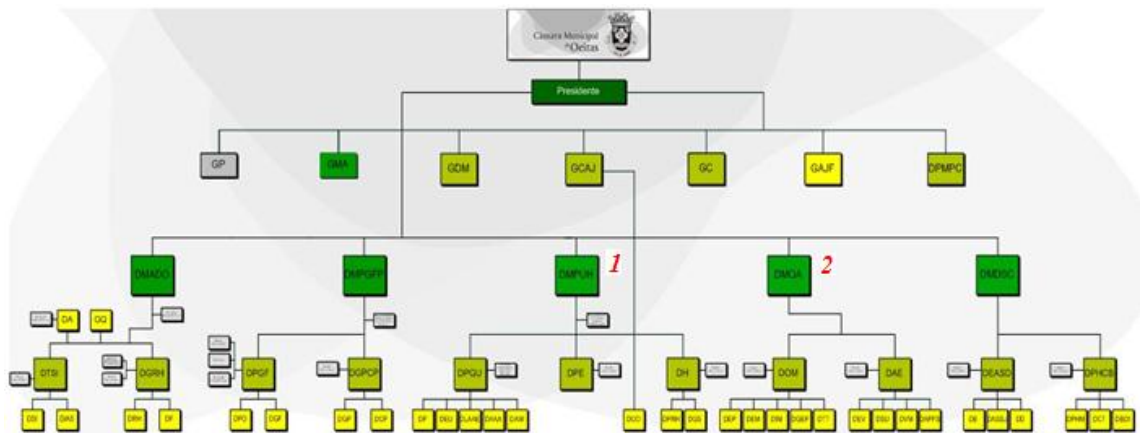


Fonte: Elaboração própria a partir de CMO, 2011

I.3.2 – Breve Nota à Orgânica Administrativa Local

Num contexto mais específico importar relevar a estrutura organizacional que está na base de toda a actuação no território concelhio, a Câmara Municipal de Oeiras e respectivas Direcções e Divisões Municipais e serviços técnicos que destas depende e que orientam a actuação no terreno.

Fig. 03 - Organograma de Direcções e Divisões Municipais



Fonte: Elaboração própria a partir de <http://baseamalt.blogspot.com/2009/02/organograma-da-camara-municipal-de>

Destacar o funcionamento de duas Direcções Municipais das quais depois derivam e se ramificam em demais Divisões que têm actuação directa em termos ambientais:

- **1 -DMPUH** (Direcção Municipal de Planeamento, Urbanismo e Habitação e a Direcção Municipal de Obras e Ambiente);

- **2 - DMOA** (Direcção Municipal de Administração e Desenvolvimento Organizacional) que aglutina os importantes *Departamento de Ambiente e Equipamento, Divisão de Espaços Verdes e Divisão de Recolha de RSU's*.

1.3.2 - As Freguesias do Concelho

A delimitação administrativa do Concelho de Oeiras firmou-se em 1979 com a alteração dos limites geográficos em relação aos concelhos vizinhos. O concelho viu ser reduzida parte da área municipal pertencente ao Concelho da Amadora, mas permitindo maior possibilidade de actuação ao município e hoje à luz da complexidade territorial que o Concelho da Amadora revela é possível afirmar que o processo de desenvolvimento em Oeiras seria um pouco mais demorado.

O *DR I série A N.º.135 2º Supl.1993* vem determinar assim os limites das freguesias do Concelho de Oeiras, até hoje válidos.

Tabela 01 - Freguesias do Concelho de Oeiras

Freguesias	Área (km2)	% que ocupa no Concelho
Algês	1,9	4,2
Barcarena	9	19,7
Carnaxide	6,5	14,2
Caxias	3,4	7,4
Cruz Quebrada / Dafundo	2,9	6,3
Linda-a-Velha	2,3	5
Oeiras e São Julião da Barra	6,7	14,6
Paço de Arcos	3,4	7,4
Porto Salvo	7,4	16,2
Queijas	2,3	5

Fonte: CMO 2002

↳ **Algés:** Aquela que com Carnaxide se encontra no limite e fronteira geográficas que separa o Concelho de Oeiras do de Lisboa, apesar de ser aquela que conta com menor área geográfica, mas com mais população, pelo que regista a maior densidade populacional do concelho.

Freguesia tradicionalmente virada para a actividade agrícola servia de localidade exportadora, até à alteração completa para freguesia por excelência dedicada ao sector dos serviços.

↳ **Barcarena:** Local desde sempre escolhido para a fixação de populações e povoados (os primeiros registos indicam o nome de “*Condado de Brequeran*”) pela riqueza e fertilidade dos campos e culturas junto ao vale da Ribeira de Barcarena.

↳ **Carnaxide:** Pela proximidade geográfica (a Este com Lisboa e a Norte com Amadora) tem tido uma função residencial acentuada. Antes da sua afirmação era uma vila com bastante tradição agrícola e existência de quintas, prolongando-se antes da determinação dos seus limites em 1979 até às Portas de Benfica.

↳ **Caxias:** Importante pólo residencial familiar e de contacto com a orla marítima, conta com 3 praias e é influenciada pela presença da Ribeira de Barcarena.

↳ **Cruz Quebrada - Dafundo:** Freguesia tipicamente agrícola e pesqueira junto ao Rio Tejo, mantém ainda hoje este traço característico (ainda que pouco acentuado) na sua paisagem, a par com importantes indústrias produtoras no Século XIX e XX.

↳ **Linda-a-Velha:** Situada numa posição elevada, foi desde sempre por isso escolhida para o seu povoamento, afigura-se recentemente como local-dormitório, pela política de construção urbana excessiva.

↳ **Oeiras e Santo Amaro de Oeiras:** Freguesia sede do Concelho, a sua orografia acentuada, elevada em relação ao nível médio do mar e tradição agrícola, foi o cerne do início de desenvolvimento do Concelho, pela escolha deste aprazível lugar junto ao mar para construção de património ligado ao Conde de Oeiras e Marquês de Pombal, continuou este desenvolvimento de classe social alta para posteriormente ser local escolhido como local de veraneio.

No fim do século XIX deu-se a abertura do concelho ao transporte ferroviário e décadas mais tarde (de 1940) ao transporte rodoviário (inauguração da Estrada Marginal), levando à abertura de outros equipamentos lúdicos e culturais.

↳ **Paço de Arcos e Porto Salvo:** Freguesias contíguas, desde sempre ligadas às actividades piscatórias, eram o mercado abastecedor da cidade de Lisboa.

↳ **Queijas:** Situada no interior do Concelho, é ainda hoje freguesia de terrenos bastante férteis. Servida privilegiadamente por várias dinâmicas rodoviárias (a A5 Cascais - Lisboa) e com contacto com a Marginal e Concelhos a Norte, como Amadora e Sintra) é de todas as freguesias, a com menor densidade demográfica, pela elevada extensão territorial.

Fig. 04 – Freguesias de Oeiras

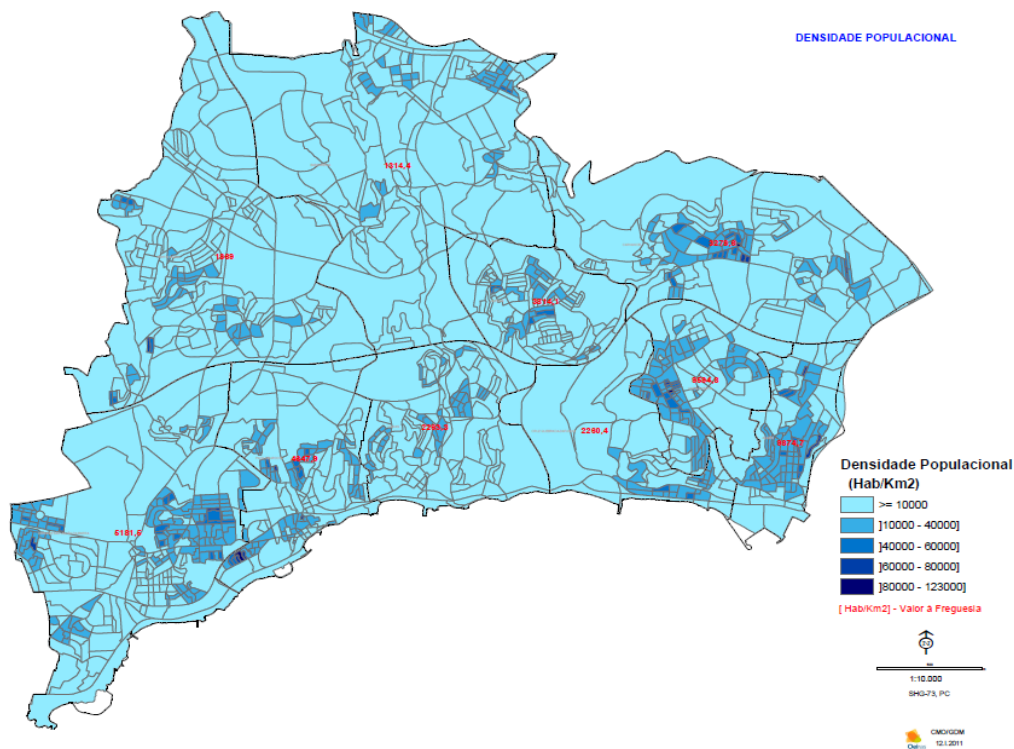


Fonte: Elaboração própria a partir de CMO, 2011

I.4 – Contextualização Demográfica do Concelho

Um fenómeno comum a todas as cidades foi a natural e ambicionada expansão dos limites geográficos de cada território. Contudo, simultaneamente as “*urbes*” foram confrontadas com a progressiva redução e mesmo em muitos casos com o êxodo das suas populações residentes em direcção a outros centros. Esta realidade é especialmente relevante em concelhos interiores e em centros históricos, sofrendo Oeiras com este fenómeno, como indicam os dados censitários. Se hoje Oeiras se ressentir deste novo “*paradigma demográfico*”, foi graças a este mesmo que na década de ’80 Oeiras cresceu no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, com o “*êxodo*” de habitantes dos concelhos vizinhos, de Lisboa, Cascais e Amadora. Oeiras segue a tendência de crescimento demográfico destes concelhos. Entre o período de 2001 e 2011 (os dois últimos momentos censitários) Oeiras registou um aumento de 6.1% na população residente (com aproximadamente 10.000 novos residentes em 2011), assim como no número de famílias que também cresceram 16.2% em perto de 10.000 agregados familiares (INE, 2011) em 2011.

Fig. 05 – Densidade Populacional de Oeiras



Fonte: Elaboração própria a partir de CMO, 2011

É junto ao centro das Juntas de Freguesia que mais população se fixa, sendo a **Fig. 05** elucidativa deste facto. Denota-se também por esta, que o padrão de residência segue a norma nacional da escolha das localidades mais próximas do eixo litoral como local de residência, deixando o interior tradicionalmente dedicado a actividades agrícolas e industriais, densamente despovoado.

Com uma população a rondar os 170 mil habitantes e uma área de 45.84 km², a Densidade Populacional do território é de 3.8 hab./km².

Das 10 freguesias aquela que conta com mais residentes é naturalmente a que alberga os principais serviços, a sede do Concelho, Oeiras e São Julião da Barra com 33.827 habitantes, cerca de 20% do total populacional.

O Concelho registou em 2011 um crescimento acentuado no que concerne ao número de edifícios e alojamentos (crescimento de 13.7% e 14.3% respectivamente) em relação a 2001 (INE, 2011).

I.5 – Contextualização Económica do Concelho

A posição de destaque de Oeiras em contexto nacional em múltiplos indicadores de desenvolvimento económico e social deve-se à estratégia empreendida no final da década de '80 de captação do tecido empresarial para o território, com o objectivo de também atrair os respectivos trabalhadores (e famílias), com o investimento em infra-estruturas, acessibilidades e equipamentos de qualidade. Em 1987 é lançada a ideia para a instalação da primeira incubadora de empresas da região de Lisboa, a Taguspark, ou "*Silicon Valley portuguesa*" (AZEVEDO, 2005).

Empresas que funcionavam noutros municípios foram assim atraídas para o Concelho que começava a despontar, reflectindo-se no crescente volume de negócios entre 1988 e 2003, que quase quadruplicou entre este período, congregando somente o concelho mais de 1/3 do PIB nacional (36%) e 30% das sedes das empresas nacionais. Este desenvolvimento é também conseguido pela liderança dos indicadores de emprego a nível nacional (lidera como concelho com menor taxa de desemprego jovem na região de Lisboa) e das taxas de educação (a mais alta taxa de licenciados e diplomados em Portugal), CMO 2010.

O desenvolvimento económico dos agregados familiares é também de relevar. Os “Índices de Poder de Compra” (IPC) e de “Poder de Compra Concelhio” (PPC) são os segundos mais elevados do país só a seguir aos de Lisboa (CMO, 2009).

Tabela 02 – Outros dados de desenvolvimento do concelho

Postos de trabalho	90.000
Sociedades Empresariais	8.000
Empresas de Excelência	259 de 7500 melhores do país
Extensão da Rede de Transporte Público	473 Km
Extensão da Rede de Transporte Ferroviária	9.4 Km de extensão
Taxa de motorização	417 Veículos por cada 1000 residentes
Area Urbanizada	34% do território
Area Urbanizável	19% do território
Estrutura Verde Principal	12.80 Km ²
Extensão da Rede Hidrográfica Municipal	60.3 Km
Rede de Abastecimento Água disponibilizada	400 Km
Número de Reservatórios de Abastecimento	15
Extensão da Orla Costeira	10 Km

Fonte: Elaboração própria a partir de “Oeiras, factos e Números”, 2009, CMO

CAPÍTULO II - Desenvolvimento Sustentável

II.1 - Do nascimento ao presente

“A questão ecológica nos dias de hoje assumiu tais dimensões que nela está envolvida a responsabilidade de todos (...) Hoje em dia, vai-se falando cada vez mais frequentemente do direito a um ambiente seguro, como de algo que deve passar a figurar numa Carta actualizada dos Direitos do Homem” (PAULO II, 1990).

O Ambiente tem hoje um papel de destaque nas opções e acções tomadas como nunca antes presenciado. As temáticas ambientais estão nas agendas políticas actuais, sendo-lhe dado destaque através da atribuição dos Prémios Nobel da Paz aos defensores das causas ambientais. Em 2004 foi atribuído à queniana Wangai Maathai que se destacou, e em 2007 a Al Gore, fundador do “*Green Belt Movement*”.

O conceito "*Desenvolvimento Sustentável*" surge pela primeira vez inscrita nos relatórios oficiais das Nações Unidas (ONU) em 1980, nomeadamente em trabalhos da "*International for the Conservation of Nature and Natural Resources*" (IUCN). Mas apenas 7 anos volvidos, em 1987, viu ser finalmente reconhecido a nível global graças ao relatório "*O Nosso Futuro Comum*", por Gro Harlem Brundtland. Este relatório, comumente conhecido como "*Relatório Brundtland*", apelava à escolha por um modelo de desenvolvimento sustentável da sociedade. Antes deste reconhecimento, em meados da década de '80, da importância de *fazer* diferente na sociedade, foram dados importantes passos a partir a partir da década de '60 com a realização de várias Conferências e Cimeiras (COP – "*Conference of the Parties*", as Conferências das Partes) até ao momento presente:

➤ **Decénio 1960 – 1970 – “*Década das Nações Unidas para o Desenvolvimento*”**

- ❖ **1963** – “*Acordo para o combate à Poluição*”, através de cooperação e assinatura de acordos transnacionais para prevenção da poluição hídrica – Berna, Suíça;
- ❖ **1968** - “*Clube de Roma*, onde foram acordadas metas para a conservação e utilização dos solos, água, fauna e flora – Roma, Itália;
- ❖ **1971** – “*Conferência para a protecção de Áreas Húmidas do Globo*”, Irão;
- ❖ **1972** - “*Conferência sobre o meio humano das Nações Unidas*”, Estocolmo, Suécia. É aqui reconhecido o papel antrópico no então nível de poluição a que se começava a assistir. Foi após esta Cimeira que se criou o “*Programa das Nações Unidas Para o Meio Ambiente*”(PNUMA). Entre os 113 países participantes e cerca de 250 ONG's foi redigida a primeira versão de uma “*Declaração de Princípios sobre o Meio Ambiente Humano*” e ainda de um “*Plano de Acção*” e de solução para enfrentar o problema ambiental;
 - “*Conferência Intergovernamental sobre Educação Ambiental*”, Tbilisi, Geórgia. Vem dar continuidade aos princípios de Estocolmo 1972, tendo sido delineadas várias iniciativas de Educação Ambiental para todo o mundo. Pela primeira vez a Educação e Consciencialização Ambientais é levada à prática;
- ❖ **1973** – O Secretário-geral das Nações Unidas, Maurice Strong, avança com a definição acerca do que se entende por desenvolvimento sustentável, pelo “*ecodesenvolvimento*” (STRONG, 1973) da sociedade, no sentido deste

desenvolvimento estar directamente relacionada e até dependente do bom desenvolvimento ambiental local e não global. Surgiu em contra-ciclo, uma vez nesta altura se ter experienciado um *boom* nos níveis de consumo pelo avanço tecnológico e industrial e de uma loucura desenfreada pelo uso das tecnologias como ferramenta principal do “desenvolvimento” da sociedade;

❖ **1974** – “*Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha por fontes terrestres*”;

❖ **1977** – “*Convenção para Protecção contra formas de poluição atmosférica, sonora e de ruído*”;

➤ **Decénio 1980-1990 - “Terceira Década das Nações Unidas para o Desenvolvimento”**

Teve em mente a procura de um equilíbrio entre desenvolvimento ambiental e económico sustentados. Inclui a componente ambiente como responsável pelo desenvolvimento económico mas também pela sua crise;

❖ **1983** - Criada a “*Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento*”, pela ONU e presidida pela emblemática primeira-ministra norueguesa, Gro Harlem Brundtland;

❖ **1984** - “*Primeira Conferência sobre Meio Ambiente da Câmara de Comércio Internacional*”, Versailles, Paris, França. Esta analisou a estratégia de levar a cabo acções práticas e de aplicar os Objectivos do Desenvolvimento Sustentável;

❖ **1987** - No fim do mandato de Gro Harlem Brundtland é lançado o documento que virá guiar as orientações para a criação de sociedades sustentáveis, o “*Relatório Brundtland*”. Este documento-marco é o culminar dos estudos levados a cabo pró sustentabilidade ambiental. O Relatório define o desenvolvimento sustentável de uma sociedade como “*aquela que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas necessidades*” (BRUNDTLAND,1987).

Vinha assim alterar radicalmente a noção de desenvolvimento a adoptar pela sociedade e propor uma nova visão que contrariava o desmesurado nível de vida de consumo que tinha começado na década de ‘70, procurando ao máximo a conservação dos recursos

naturais endógenos e defendendo um consumo e produção sustentados, tendo sempre por objectivo máximo a protecção dos recursos para as gerações futuras. Contudo, pelo observado até hoje, nas décadas subsequentes tais linhas de orientação não foram seguidas.

• Ainda neste ano é assinado o “*Protocolo de Montreal*” sobre as substâncias que deterioram a Camada de Ozono”, Canadá. Com incidência no uso dos materiais prejudiciais à atmosfera são abordadas as metas de emissão de gases com efeito poluente, os Gases com Efeito Estufa (GEE);

❖ **1990** - É apresentado o “*Livro Verde sobre o Ambiente Urbano*” da Comissão Europeia, ou simplesmente “*Livro Verde*”, fundamental para a inserção do desenvolvimento sustentável na construção e organização das cidades;

❖ **1992** – “*Conferência das Nações Unidas do Rio de Janeiro*” / “*Cimeira da Terra*” / “*Rio 92*”, revela-se ainda hoje como o principal plano programático de actuação para o desenvolvimento sustentável presente nas sociedades, através das Agendas 21. Este foi o culminar de todas as anteriores conferências que antecede o futuro “*Protocolo de Quioto*”, pelo facto de ter sido a primeira cimeira (e uma das únicas até hoje) que conseguiu reunir consenso entre os 172 chefes de estado presente pela profunda convicção quanto às metas a acordar para assegurar o cumprimento do “*Relatório Brundtland*” e de concretizar “*uma economia global ambientalmente sustentável*” (BROWN, 1999);

❖ **1993** – “*Convenção europeia para a Responsabilização Civil por Danos causados ao Meio Ambiente Resultantes de Actividades Perigosas*”. Pretendeu a criação desta convenção a responsabilização legal dos infractores ambientais (do crime ambiental) dispondo por isto legalmente, por meio da criação do “*Livro Branco Sobre Responsabilidade Ambiental*” (CE) que abriga este objectivo.

Neste ano é ainda aprovado o “*Projecto das Cidades Europeias Sustentáveis*” com base num cumprimento de esforços colectivos entre cidades-membro com Agendas 21 em funcionamento. O resultado final foi a elaboração do “*Guia de Boas Práticas*” e o “*Sistema Europeu de Informação sobre boas práticas*”;

❖ **1994** – “*Carta de Aalborg*”. O projecto das Cidades Europeias Sustentáveis aprovado um ano antes é posto em prática e incluído nas decisões governamentais depois de reunidos os estados-membro na “*Primeira Conferência Europeia das Cidades Sustentáveis*”, que teve lugar na cidade dinamarquesa homónima;

❖ **1996** – “*Plano de Acção de Lisboa*”. Vem no seguimento da Carta de Aalborg, e serve de guia orientador a acções práticas locais;

❖ **1997** - “*Cimeira da Terra +5*” / “*Rio +5*”. Serve de marco comemorativo dos 5 anos após a Cimeira do Rio e como “*termómetro*” acerca de qual o grau de realização dos esforços acordados em 1992.

É lançado o “*Grupo de Peritos de Ambiente Urbano*” pela Comissão Europeia (CE) que permite a elaboração de estudos e relatórios de “*Avaliação de Impacto Ambiental*” (AIA) a implementar obrigatoriamente aquando de grandes construções, elemento muitas vezes não respeitado como disposto;

É assinado o “*Protocolo de Quioto*”, ainda hoje vigente e sempre referido quando se aborda a questão dos esforços de desenvolvimento sustentável. O efeito mais visível foi o da aprovação de metas para as Emissões de Gases com Efeito Estufa;

❖ **1999** – “*Conferência Euro-Mediterrânea de Cidades Sustentáveis*”. Especialmente importante para Portugal, teve lugar na cidade de Sevilha esta “*subConferência*”, destinada apenas aos países da orla Mediterrânica com a Agenda 21 e seus objectivos na agenda;

- “*Convenção para o problema da Desertificação*”, Olinda, Brasil;

❖ **2000** – “*Terceira Conferência das Cidades e Vilas Sustentáveis*”, Hannover, Alemanha. Reuniu cerca de 250 presidentes de Câmaras europeias, na “*Mayors Convention*” de onde saiu a “*Declaração de Hannover*”;

❖ **2001** - “*Cimeira do Clima e Aquecimento Global*”, Bona, Alemanha. Foi aprovada uma nova visão acerca dos Objectivos do Protocolo de Quioto, que por esta

altura já se tinham revelado demasiado ambiciosos. Para atenuar a incapacidade de cumprimento das metas previamente estabelecidas foram criadas as “*Taxas de Compensação de Emissões de CO2*”. Desde a sua criação e até hoje vários países rejeitaram aderir, especialmente algumas das maiores economias e por isso alguns dos maiores poluidores, como Estados Unidos da América, Japão ou Rússia;

❖ **2002** – “*Convenção de Joanesburgo*” / “*Rio + 10*”. Daqui saíram a “*Declaração de Joanesburgo de Desenvolvimento Sustentável*” e o respectivo “*Plano de Implementação*”. Estes surgiram em jeito de celebração e análise aos esforços e programas concretizados no espaço de 10 anos após a Cimeira da Terra de 1992.

Fez-se um balanço do que sucedeu neste espaço de 10 anos. As conclusões pouco animadoras mostraram um aumento dos níveis de pobreza e das discrepâncias entre classes sociais, levando assim ao mesmo tempo a uma degradação generalizada dos indicadores ambientais;

❖ **2003** – “*Nova Carta de Atenas*”. Importa referir para o contexto deste trabalho este documento do Conselho Europeu de Urbanistas no sentido da interligação entre a correcta reconversão e um novo planeamento das cidades e núcleos urbanos, e o desenvolvimento sustentável das urbes;

❖ **2007** – “*Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis*”

- “*Conferência para as Alterações Climáticas*”, Bali, Indonésia;

❖ **2009** – “*Conferência para as Mudanças Climáticas*” Copenhaga, Dinamarca;

❖ **2010** – “*Conferência para as Mudanças Climáticas*” Cancun;

❖ **2011** – “*Conferência para as Mudanças Climáticas*” Durban, África do Sul;

Anualmente são realizadas as “*Conferências de Partes*” com o tema das alterações climáticas em cima da mesa. Apesar da sua inegável importância observa-se que de cada encontro não têm saído avanços significativos. No final de cada ano é então

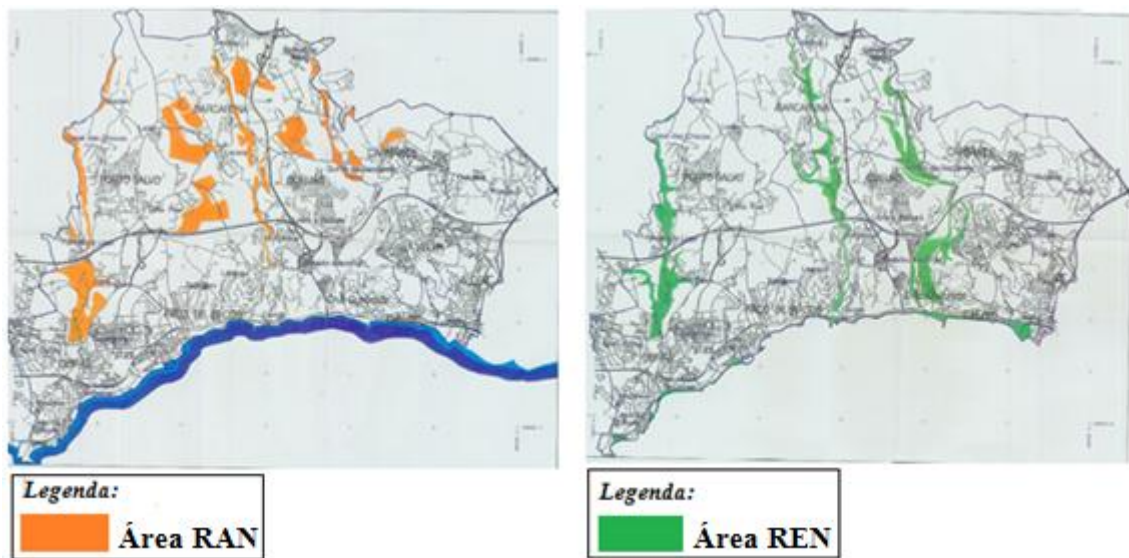
reiterado o objectivo de até 2020 reduzir em 20% o valor das emissões de Gases com Efeito de Estufa. O problema que persiste é o de enquanto não resolvidas as situações de base (o cumprir de Quioto 1997 ou Bali 2007) todos os objectivos que surjam subsequentemente não serão cumpridos por completo. Neste contexto realizar-se-á em meados deste ano (de 20 a 22 de Junho de 2012) a Cimeira “Rio +20”, na cidade homóloga, servindo de cerimónia comemorativa e de análise ao alcançado e a alcançar de futuro.

CAPÍTULO III - Instrumentos Orientadores de Planeamento e Gestão do Território

Apesar do funcionamento dos processos gerais de planeamento em Portugal contar com várias décadas, apenas em 1975, com a transição do regime político vigente, a componente ambiental começou a ser relevada nas opções e estratégias de planeamento.

O correcto Planeamento e Ordenamento do Território é a garantia de um desenvolvimento ambientalmente sustentável, “*tendente ao desenvolvimento equilibrado das regiões*” (IGEO, 1984), demonstrando-se através do controlo da crescente expansão urbana, demográfica e de actividades, que tem em Oeiras expressão pela posição central face a Lisboa e outros importantes pólos (Cascais e Amadora). A inclusão do ambiente deveria constar activamente nos usos de solo: “*as previsões ambientais estão ínsitas e constituem o miolo da planificação territorial (..)*” (PUIG, 1980), através do rigoroso respeito pelas áreas REN ou RAN.

Fig. 06 – Áreas de REN e RAN



Fonte: Elaboração própria a partir de GDM - CMO, 1993

Contudo, tal não sucede pelos menores benefícios face à forte pressão e especulação urbanísticas, sendo este um dos verdadeiros desafios para autarcas e decisores. “*O equilíbrio do processo de desenvolvimento no respeito pelos valores patrimoniais, naturais ou outros*” (CMO,2003) das áreas naturais, protegidas ou zonas de servidão salvaguardará a sustentabilidade de territórios e populações, evitando episódios naturais anormais.

III.1 - Documentos de apoio à decisão territorial:

Os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), dividem-se em três âmbitos e níveis principais de aplicação: 1) Nacional; 2) Regional e 3) Municipal:

1. A Nível Nacional:

Podem-se elencar vários documentos de orientação nacional mas o mais importante é o PNPOT (*Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território*), mecanismo cimeiro que delinea e influencia as opções a tomar nos níveis inferiores (planos regionais, municipais, locais, específicos e em pormenor), em todo o território nacional, além de trabalhar com os demais programas de orientação provindos dos

níveis superiores (e exteriores) à esfera nacional (programas e acções comunitários). Direcção especialmente para o sustentado uso do território, serve também de garante, conservação, protecção e prevenção do mesmo;

2. A Nível Regional:

Territorialmente Oeiras insere-se na NUT II Região de Lisboa e usa por isso o PROT-AML (“*Plano Regional de Ordenamento do Território – AML*”), criado em 2002 como “*instrumento estratégico para o desenvolvimento sustentável do território metropolitano e conseqüente melhoria da qualidade de vida das suas populações*”, (Rev. Metr p les, ed. 27), pela até ent  observada inequidade de desenvolvimento dos vários municípios que se concentravam próximo de Lisboa. Criada para resolver este desequilíbrio de forças intermunicipais, teve além do ordenamento dos usos do solo, na regulamentac o do sistema de transportes públicos e dos centros urbanos o principal enfoque.

O PROT-AML estabelece um modelo territorial, identificando os principais sistemas, redes e articula es de nível regional e sistematiza as normas que orientam as decisões e que constituem o quadro de referência para a elaborac o dos IGT com incidência na região de Lisboa e seus concelhos-membro.

No âmbito da sustentabilidade ambiental, a preserva o e a valoriza o ambiental devem ser encaradas como premissas fundamentais de cria o de oportunidade de desenvolvimento e riqueza interna, constituindo uma rede principal de áreas, corredores e liga es ecológicas. Oeiras   tido como um dos principais *Espaços-Motor*, na inclusão no Eixo Oeiras-Cascais, estratégico para o desenvolvimento da AML;

3. A Nível Municipal:

No contexto regional de planeamento o PDM   o documento que assume o papel principal na organiza o e funcionamento do município. Mas a par deste, co-existem no território outros:

▪ PIMOT (“*Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território*”). Como o nome indica, serve para a fruição de projectos de relevo que não se cingem a um município isoladamente mas que é contactante e interrelaciona-se com as dinâmicas específicas dos vizinhos. A elaboração, desenvolvimento e aplicação destes Planos compete aos interessados (em comunicação com as CCDR locais).

▪ PU (“*Plano de Urbanização*”). Rege a actuação nos usos do solo para edificação e urbanização *de novo*, mas também de alterações realizadas;

4. Outros níveis:

Inserem-se neste grupo específico os PE (“*Planos Especiais*”), actuantes consoante as características, valências e carências de que cada território dispõe. Por exemplo, para os municípios com presença de uma área de Orla Costeira aplica-se o POOC (“*Planos de Ordenamento da Orla Costeira*”), para aqueles com áreas estuarinas, os POE (“*Planos de Ordenamento dos Estuários*”) e com albufeiras, os POAAP (“*Planos de Ordenamento das Albufeiras de Águas Públicas*”), respectivamente. Norma geral, os PE estão fortemente interligados entre si, com os recursos naturais endógenos e directamente relacionados com a actuação nas áreas REN, RAN, áreas protegidas e condicionantes a construção.

III.2 - PDM de Oeiras

“Quando discutimos um Plano Director Municipal estamos a discutir um dos elementos mais importantes em termos de ordenamento do território” (FERREIA, 2011).

Em 1994 foi ratificado o primeiro PDM para o território de Oeiras, que vem desde então orientando todas as opções decisórias no território até ao presente momento. Antecedeu-o a criação camarária do “*Gabinete da Costa do Sol*” (1936), ao qual coube a coordenação de todo o processo de urbanização do concelho, que aprova o “*Plano de Urbanização da Costa do Sol*” (1948) num contexto de expansão periférica do centro de Oeiras. Algumas décadas mais tarde, em 1980, é criado o “*Plano Geral de Urbanização do Concelho*”, seguindo-lhe vários documentos, até 1993/1994, quando se

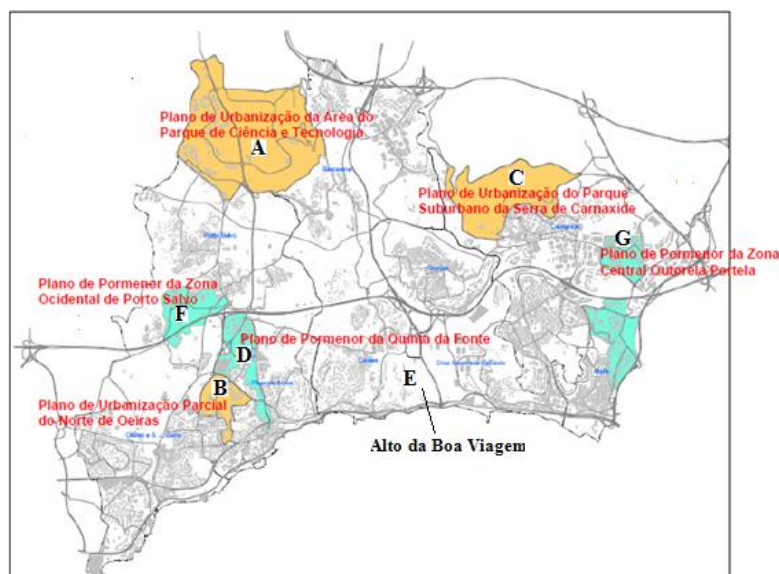
dá a aprovação do derradeiro Plano Director Municipal. Um dos pontos assentes mais importantes nesta primeira versão do PDM referiu-se ao tratamento do flagelo das “barracas” (e da “*melhoria das condições de vida das populações mais desfavorecidas*”, artº 8º PDM Oeiras, mais à frente tratado), determinando-se o seu combate como desiderato para a sustentabilidade local. Pela sua globalidade e transversalidade este é o único mecanismo planeador aplicável a todos os espaços (urbanos, rurais, industriais...), não parcelizando ou compartimentando geograficamente o território, mas adoptando uma visão de *continuum*, de um todo.

III.3 - Programas Estratégicos (PE)

No contexto cumpridor do PDM para o crescimento económico foram elaborados vários PE's. Esta ferramenta por excelência para o desenvolvimento do Concelho foi alvo de forte aposta, concretizada através de sete Eixos e Programas Estratégicos principais extensíveis a todo o território:

- A) Parque de Ciência e Tecnologia;
- B) Norte de Oeiras;
- C) Parque Urbano da Serra de Carnaxide;
- D) Quinta da Fonte;
- E) Alto da Boa Viagem;
- F) Porto Salvo / Lagoas Parque;
- G) Parque de Outurela / Santa Cruz.

Fig. 07 - Os 7 Programas Estratégicos do PDM 1994



Fonte: Elaboração própria a partir de CRUZ, 2008

Dos 7 modelos de desenvolvimento aventados para o território em 1994, três tinham directa relação com a componente ambiental: (C) P.U. da Serra de Carnaxide; (E) Alto da Boa Viagem (pela proximidade com a mata do Jamor) e (G) P.P. Outurela.

III.4 - Revisão do PDM 1994

Cumprindo a obrigatoriedade legal de proceder à Revisão do documento municipal a cada 10 anos (DL 380/1999) o processo ficou (como aquando da ratificação e acompanhamento do PDM desde 1994) a cargo do GDM (Gabinete de Desenvolvimento Municipal da Câmara Municipal de Oeiras). Pretende o processo que ainda decorre “lançar as bases dos próximos 20 anos, numa visão performativa e estratégica” (MORAIS, 2011), “perspectivando-se estar concluído no final do corrente ano (2011)” (*idem, idem, idem*). Apesar de tal não ter sucedido e da “derrapagem temporal” as mais recentes notícias apontam para um agilizar do processo de forma a concluir com brevidade a revisão, para não realizar novo processo de revisão (2014).

CAPÍTULO IV – Agenda 21

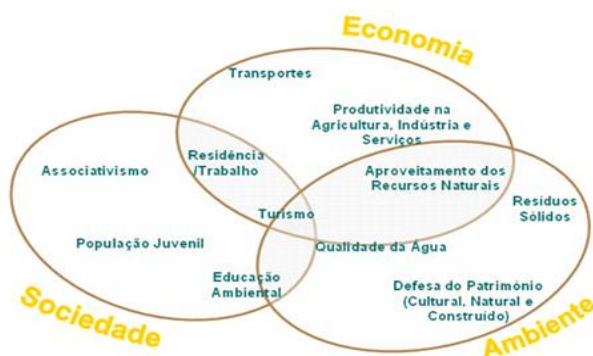
As Agendas 21, tanto as globais como as locais podem ser consideradas o plano-desígnio de actuação por parte de cada Governo / Poder Central e/ou Poder Local seguindo os princípios que saíram da Conferência do Rio de Janeiro em 1992. A escolha da cidade brasileira para acolher a Cimeira deveu-se à longa tradição do país neste campo. Em 1973 este país sul-americano é dos primeiros a criar gabinetes (as “*secretarias*”) com actuação neste campo:

- **1973**: é instituída a “*Secretaria Especial de Meio Ambiente*” (SEMA);
- **1981**: é criada a “*Política Nacional de Meio Ambiente*”;
- **1986**: é constituído o “*Conselho Nacional de Meio Ambiente*” (CONAMA).

Foi por isso um processo natural a associação da cidade e a realização aqui da reunião planetária. Quase 20 anos volvidos sobre a histórica Cimeira, os referidos princípios e acções de desenvolvimento sustentável, apesar de diferirem de decisor para decisor, de município para município, comungam da mesma visão acerca de quais os vectores prioritários de actuação de forma a cumprir um desenvolvimento sustentável.

Desenvolvimento sustentável não se restringe apenas a uma actuação ambiental (apesar de intimamente relacionado) mas de forma igualmente importante, a nível social, educacional, político, económico, e tantos outros compostos transversais da sociedade.

Fig. 08 – 3 Vectores para o desenvolvimento sustentável de uma Sociedade, para o município exemplo da Amadora



Fonte: Câmara Municipal da Amadora

Prova disso mesmo são as considerações do CEMR (*“Council of European Municipalities and Regions”*), principal autoridade europeia para o estudo das Agendas 21: *“Agenda Local 21 é o processo em que as autoridades locais trabalham em parceria com todos os sectores da comunidade local no sentido de desenvolverem planos de acção para implementação da sustentabilidade ao nível local.”*

Este documento, que este ano festeja os 20 anos da sua aprovação, é *“um dos 5 documentos desenvolvidos na Cimeira da Terra”* (*Pensar Global, Pensar Local*). Como se indicou anteriormente, o primeiro desenho das Agendas 21 saído da *“Rio ‘92”* foi acompanhado da aprovação de outros quatro documentos, igualmente importantes para o ambiente global. Assim foram ainda assinados os documentos: *“Convenção da biodiversidade”*; 2) *“Tratado sobre mudanças climáticas”* (que definiu as metas para a emissão de GEE) e criada a *“Comissão de Desenvolvimento Sustentável”* e o *“Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente”*.

IV.1 - Agendas 21 Locais

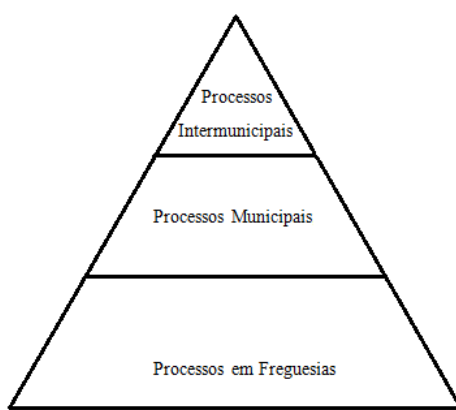
Foram elaboradas a nível local, por todo o globo (por mais de 2000 edilidades mundiais até hoje), as respectivas Agendas 21, sendo em cada município direccionado para as áreas consideradas estratégicas, que em muitos casos até não apresentam qualquer ligação às temáticas ambientais, e noutros onde esta componente é parte essencial para o seu desenvolvimento, como em Oeiras.

Se houver uma vontade generalizada em torno dos compromissos acordados poder-se-á ir mais além e cumpri-los de forma mais célere que o previsto. Depende sempre e apenas da vontade dos acordantes: *“Não é expectável que seja através da ONU que se vá forçar os países a fazer o que não querem fazer. Há um amadurecimento do que os países querem e que pode levar a um salto mais além de um acordo a nível de ONU”*. (ROSA, 2012).

A nível nacional pode-se categorizar a aplicação das Agendas 21 em três níveis distintos de actuação e aplicação:

- Processos Intermunicipais;
- Processos Municipais; (*)
- Processos em Freguesias.

Fig. 09 - Os 3 níveis de aplicação das Agendas 21



Fonte: Elaboração Própria a partir de AML 2011

Os principais actores que têm a função de aplicar as Agendas 21 para prosseguir um modelo de desenvolvimento sustentável das sociedades e realidades locais, com a perspectiva de continuação estável para as gerações vindouras e reduzindo a respectiva Pegada Ecológica (Portugal ocupa a nível mundial a 39º posição de nação com mais alta Pegada Ecológica – WWF 2010) são os seguintes:

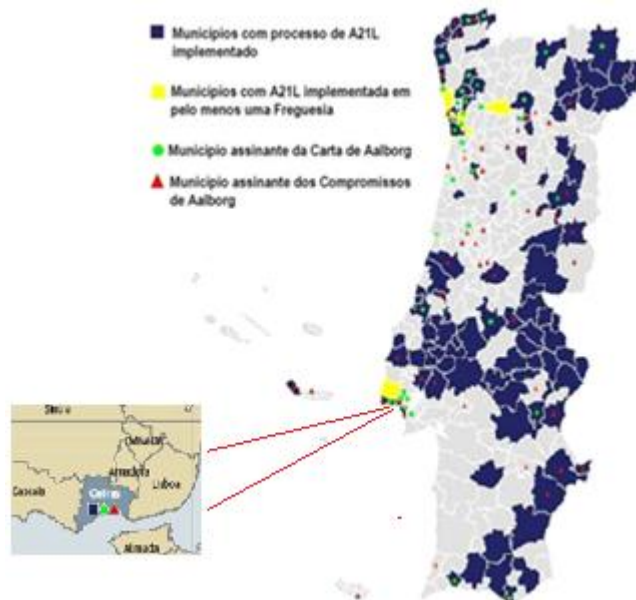
- Governos e Estados (Poder Central);
- Municípios (Poder Local);

Cidadãos e munícipes (actor mais dependente e contribuidor para o sucesso da sua Agenda 21).

** Os Processos Municipais em especial motivaram a criação por parte do "Observatório de Desenvolvimento Económico e Social" (competência da Autoridade Metropolitana de Lisboa) de uma Agenda 21 Metropolitana global e comum a todas as autarquias – membro, sendo assim forma de garantir de maior, melhor e mais célere cumprimento dos desígnios do desenvolvimento sustentável.*

A Agenda 21 encontrava-se em 2008 presente em 48 municípios portugueses (**Fig. 10**), sendo Oeiras um dos participantes cimeiros, e um dos primeiros a colocar em prática a sua Agenda 21 com notório enfoque no ambiente e ecologia.

Fig. 10 - A Agenda 21 em Portugal (dados do final de 2008)



Fonte: Elaboração própria a partir de <http://agueda21.wordpress.com/agenda-21>

Os dados de 2011 indicavam que no presente ano de 2012 existiam já mais de 165 “*potenciais processos de A21 L*” (www.agenda21local.info). De entre este vasto (e sempre crescente número) de edilidades com processos de Agenda 21 implementadas ou em processo de, destacam-se alguns que têm tido um comportamento semelhante ao de Oeiras, no “*volume*” de projectos e programas ambientais propostos e cumpridos e que podem servir de inspiração:

1. Águeda: talvez um dos Concelhos com maior vigor no enfoque nas temáticas ambientais no âmbito da Agenda 21, com destaque para a área do consumo de energia, o uso de alternativas energéticas renováveis, de formas inovadoras de mobilidade, entre outros. Recorrentemente é apontado em várias conferências e projectos.

2. **Alenquer:** Focaliza o seu desenvolvimento sustentável no “*uso sustentável da água; aposta nas energias renováveis; recolha de óleos alimentares e fomento da reciclagem; separação de lixos; e os projectos de Educação ambiental*” (Câmara Municipal de Alenquer)

3. **Cascais:** Talvez o “*município - vizinho*” de Oeiras (no contexto da AML), que concede mais destaque à sustentabilidade ambiental. Tem no cuidado uso do solo e dos seus recursos endógenos, no pensado ordenamento do território, nos modos de poupança energética ou mobilidade alternativa o seu grande “*cavalo de batalha*”, aliado à organização de importantes Eventos e Conferências ambientais internacionais (“*Global*”, “*GreenFest*”...), aspecto este que falha em Oeiras.

IV.2 - Agenda 21 de Oeiras

A “*Agenda 21 Local de Oeiras – Oeiras XXI*” (comumente designada por “*Agenda 21 +*”) foi ratificada em 2001, passando por um processo de revisão em 2005 e, mais tarde, a 26 de Março de 2008 faz-se aprovar novamente pelo executivo oeirense a nova versão em vigor actualmente. É o documento estratégico (no decurso da “*Rio 1992*”) aplicado ao território de Oeiras que orienta a acção e os programas a implementar. Influencia a acção e o *fazer* sustentados.

O aspecto central que norteia a actuação de todas as Agendas 21 é o horizonte temporal fixado internacionalmente para o cumprimento dos indicadores ambientais, reduzindo em 20% os consumos e emissões poluidoras até 2020 (“*Estratégia 20-20-20*”, UE).

Oeiras é membro de várias Redes de permuta de ideias, projectos, acções e iniciativas, conjuntamente com cerca de outras 200 cidades europeias, participando numa “*rede de geminação*”, nomeadamente nas denominadas “*Energy Cities*”.

Fig. 11 - Oeiras como membro da rede “Energy Cities”



Fonte: <http://www.energy-cities.eu/-Members>

Oeiras ao integrar esta vasta rede de cidades europeias, conjuntamente com outros oito municípios portugueses, tem assim oportunidade e maior facilidade de aplicação de vários programas no sentido de criar um município mais equilibrado. Não pode ser omitido o papel de dois importantes documentos orientadores de todos os esforços a empreender e que regula a presença das cidades – membro nestas redes, o “*Pacto dos Autarcas*” (IV.4) e o “*Programa Engage*” (IV.5).

IV.2.1 - – “Pacto dos Autarcas” / “Covenant of Mayors”

Segundo a *Revista Metr poles* (ed. 25) o *Pacto dos Autarcas*   aquele “*que reúne Câmaras de várias cidades da Europa unidas (...) numa rede para partilhar e melhorar a eficiência energética em meio urbano*”.

Com g nese comunitária, tem por objectivo cimeiro a diminui o em 20%, até o ano de 2020, (“*UE 20 – 20 - 20*” e “*Pacote Clima e Energia*”, CE 2007) de todas as emissões de GEE pelos consumos energéticos. Estas metas têm estado na base decisória política, enquadradas legalmente em diversas Directrizes (*Portaria 29/2010 de 15 de Abril*, no contexto da *Directiva Comunitária 2009/28*). Apesar de louváveis, os objectivos traçados são demasiado ambiciosos (para o horizonte temporal definido de até 2020), quando se pensa por exemplo na elevada dependência energética externa (na ordem dos 75%, *Eurostat*) e no ainda baixo recurso a fontes renováveis.

Seguindo os “*Planos de Acção de Energia Sustentável*”(PAES) nacionais, Oeiras criou o seu próprio “*Plano*”(o PAESO). Assinado no início de 2010 propõe-se a cumprir as metas firmadas para 2020 de redução em 20% das emissões de CO2.

Tabela 03 – Planos de Acção de Energia Sustentável para Oeiras

Cidades	Data de PAES	Nº de Habitantes	Área (Km2)	% de redução de CO2	Ano de referência	TCO2 (para o ano de referência)	Proposta de redução de CO2-2020 (tCO2/ano)
Lisboa	3 Dezembro 2008	479.884	84	20	2002	2.320.000	522.000
Oeiras	10 Fevereiro 2010	170.000	45,84	20	2006	742.049	148.410
Almada	1 Março 2011	165.991	71	22	2006	361.612	299.871
Cascais	20 Setembro 2010	188.244	97	20	2005	949.464	189.893
Porto	26 Outubro 2010	238.954	42	45	2004	1.376.300	625.340

Fonte: CARVALHO, Graça, 2011

No entanto, nem todos os municípios nacionais têm o horizonte temporal fixado para o ano de 2020. Neste facto reside a maior dificuldade para alcançar o cumprimento dos objectivos nos prazos fixados em Portugal. Um largo conjunto de edilidades fixaram o cumprimento, não para 2020 mas sim para o ano de 2050.

IV.2.2 - Processos de Participação e Consulta Públicas

“um bom sistema de Planeamento não é apenas suportado por documentos técnicos. Tem de ser suportado pela Discussão Pública dos munícipes, obviamente importantíssima para estabelecer prioridades” (MATEUS, 2011).

Para o sucesso de Programas como o “*Pacto dos Autarcas*”, em muito contribuem os processos de participação e consulta públicas pelos cidadãos em geral, munícipes, empresas e entidades presentes no concelho. Um dos méritos destes programas prende-se com a possibilidade de ouvir as preocupações, necessidades e anseios dos cidadãos para o seu território, sendo este mecanismo frequentemente tido em conta no “*desenho*” do PDM.

A participação pública presente nos momentos decisórios é uma das peças essenciais para o sucesso dos processos de planeamento, gestão e acção práticas. Mas para que tal aconteça “*é fundamental esta auscultação da população antes de as linhas estarem definidas porque o que acontece muitas vezes é fazer auscultações depois de estarem definidas as políticas*” (VIEGAS, 2011). A participação pública tem de ser levada a cabo com antecedência face à aprovação dos documentos, numa fase em que pouco tenha sido decidido, de forma a aplicar eficazmente as propostas, pois tradicionalmente este processo é realizado já numa fase final, revelando-se “*pouco mais que um exercício de estilo*” (idem, idem, idem).

A Câmara Municipal de Oeiras, no âmbito da Revisão do PDM a decorrer, tem organizado diversas Sessões de Participação, com especial destaque para as várias organizadas no ano de 2011, direccionados para dois públicos-alvo gerais:

1. Dirigentes do Município;
2. Cidadãos em geral (com enfoque especial nos munícipes mas também no público em geral, frequentador do município).

No que diz respeito aos *Dirigentes do Município (1.)* as sessões focaram-se no processo de implementação da Revisão do PDM, servindo de momento de reflexão e debate;

Nas quatro “*Sessões Temáticas*” direccionadas aos *Cidadãos em geral (2.)* foram discutidas diversas áreas temáticas estruturantes para o desenvolvimento do Concelho:

- “*Cultura, Lazer e Turismo em Oeiras*” (28 de Abril de 2011);
- “*Oeiras Espaço-Cidade*” (4 de Maio de 2011);
- “*Oeiras, Ambiente e Meio Urbano*” (11 de Maio de 2011);
- “*Oeiras, Espaço de Competitividade, Inovação e Conhecimento*” (12 de Maio de 2011).

Estas serviram de momento para auscultação dos cidadãos em geral e de exposição das respectivas necessidades sentidas directamente aos decisores presentes (estas Sessões contaram com a presença do actual edil). Não significam que com estes momentos todas as sugestões e ideias sejam inseridas no documento final assinado, mas será expectável que sejam consideradas, sendo inclusive bastante benéficas à própria Câmara Municipal. Além destas Sessões Temáticas e também de um outro momento

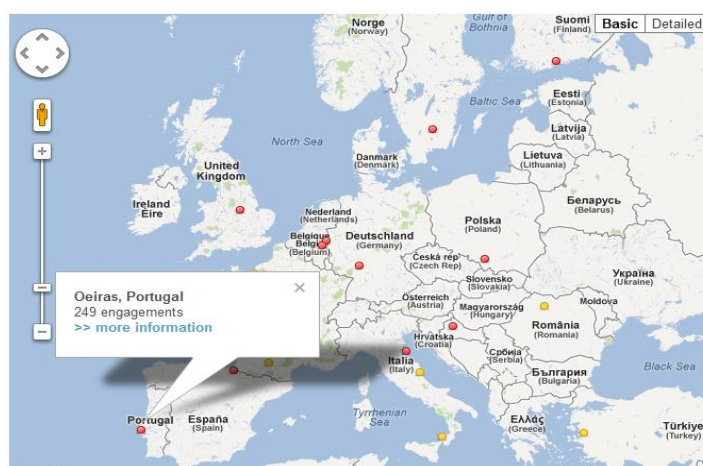
(“Pequenos Almoços com a Sustentabilidade”, GDM – CMO) têm sido realizados os “Fóruns Oeiras 21+”, com o propósito de reunião e discutir as percepções e partilhar ideias e sugestões para a sustentabilidade.

Por norma estas iniciativas têm pouca expressão pela fraca adesão cívica. Um dos principais problemas destes momentos prende-se com a pouca adesão cívica, que se deve em certa medida também à pouca divulgação pública por parte da autarquia e às desajustadas escolha de horários desadequados, maioritariamente em período laboral) que não se coadunam com a disponibilidade da maioria dos munícipes, cidadãos activos.

IV.2.3 - “Programa Engage”

Oeiras é a única cidade portuguesa membro da rede de 20 cidades europeias Engage, compondo um restrito número de cidades pioneiras (“Pioneer cities”). A par da aprovação do “European Covenant of Mayors” serve o funcionamento do Programa Engage como ferramenta de transmissão da mensagem e objectivos do Pacto dos Autarcas, fundamentalmente da “Estratégia 20 20 20”.

Fig. 12 - Pormenor da inclusão de Oeiras como cidade Engage



.Fonte: http://www.citiesengage.eu/who_is_engaged.html

Oeiras é “Município Assinante dos Compromissos de Aalborg” desde que em 1994 aderiu aos “Local Governments for Sustainability” (ICLEI). Também a criação em 2003 da Agência Municipal de Monitorização Ambiental, OEINERGE veio contribuir para a inclusão nesta rede.

CAPÍTULO V - Projectos – Motor

V.1 - Os 10 Projectos-Motor

Como descrito na Introdução do trabalho, cada município, com a respectiva Agenda 21 local, é livre de estabelecer qual o mais correcto e necessário modelo a investir. O que se constata pela leitura das múltiplas Agendas 21 geograficamente dispersas pelo território nacional é uma necessidade subentendida de aposta nas temáticas ambientais. Oeiras tem sido um dos municípios que mais tem dado destaque a esta componente no seu crescimento, documentalmente comprovada e recompensada com inúmeras distinções. No decorrer da elaboração da Agenda 21 Local (a “OXXP”) foram elencadas dez medidas estratégicas que conheceram o nome de “*Projectos – Motor*”. Cada um tem o propósito principal de exponenciar o Desenvolvimento Sustentável, através da aposta particular na componente ambiental / ecológica direccionada para os munícipes, trabalhadores, cidadãos, usufruidores ou simplesmente frequentadores ocasionais do território metropolitano. Mas estes direccionam-se também para outras áreas do município. Os dez Projectos – Motor são os seguintes:

- 1 / *Mega Parque Verde*
- 2 / *Vales Verdes das Ribeiras*
- 3 / *Vidas Seniores de Excelência*
- 4 / *Escolas, Empresas e Empreendedorismo*
- 5 / *Bairro 21*
- 6 / *Alternativas de mobilidade e qualidade de vida*
- 7 / *Energia, economia e qualidade de vida*
- 8 / *Orla ribeirinha – entre o estuário e o território*
- 9 / *Excelência Urbana*
- 10 / *Melhor governância, mais cidadania” (CMO 2011)*

Destes 10 programas, variáveis no seu horizonte de implementação e conclusão, destaca-se o papel de 5 como estando directamente relacionados com o desenvolvimento sustentável ambiental do Concelho, tendo estes um papel

preponderante para o correcto cumprimento dos desígnios locais. Assim destriçam-se os seguintes Projectos – Motor num âmbito ambiental:

“1 | Mega Parque Verde;

2 | Vales Verdes das Ribeiras;

6 | Alternativas de mobilidade e qualidade de vida;

8 | Orla ribeirinha – entre o estuário e o território;

9 | Excelência Urbana”.

Antes da análise aprofundada acerca dos Projectos – Motor acima referidos, à volta dos quais decorrerá o trabalho, é necessário fazer uma pequena caracterização aos outros cinco, orientados para outras áreas da sociedade oeirense, que se interligam e relacionam:

3 | “*Vidas Seniores de Excelência*”

Projecto Motor orientado para o apoio social às franjas etárias mais elevadas, criando centros de suporte de qualidade: “*Implantar, em cada Freguesia, pelo menos um Centro Sénior de Excelência*” (CMO, 2009). O Projecto procura também potenciar a participação activa dos idosos em actividades, assim como o voluntariado de apoio, sempre úteis para prevenir situações de abandono e solidão que estes vivenciam.

4 | “*Escolas, Empresas e Empreendedorismo*”

Com uma actuação nos três campos em cima referidos, distintos mas interrelacionados entre si, este Programa – Motor debruça-se sobre as características dos equipamentos escolares do Concelho como “*modelos de grande Qualidade e Inovação*” (CMO, 2009) e na relação destes com pólos tecnológicos de inovação e empresas.

O ponto importante deste Projecto é a rede de parcerias entre os agrupamentos escolares com o tecido empresarial presente em Oeiras, repercutindo-se na criação de emprego no Concelho e outras valias.

5 | “Bairro 21”

Este Projecto-Motor é aplicado em bairros residenciais concelhios pretendendo envolver os cidadãos nas decisões, como acontece com os processos de Participação e discussão públicas nas acções ambientais mas também alargando-se a outras áreas como o apoio social pelo envolvimento das comunidades, a configuração dos bairros de acordo com o “*Plano Estratégico de Habitação*” e dinamizar a educação (“*Plano Estratégico de Educação*”)

7 | “Energia, economia e qualidade de vida”

Este Projecto – Motor tem nas formas de ampliação da eficiência energética nos edifícios públicos a via principal para o desenvolvimento económico que contribuirá indubitavelmente para a ínsita “*qualidade de vida*”. Tem por isso relação directa com o Projecto-Motor número 9 (“*Excelência Urbana*”). Este Projecto debruça-se em outras áreas, na sensibilização ambiental, na criação de clusters empresariais ecológicos, na potenciação e melhoria das redes de transporte, etc. É por isso talvez o Projecto mais abrangente e que se adapta a todos os outros nove Projectos-Motor.

10 | Melhor governância, mais cidadania

O último Projecto-Motor orienta o trabalho e actuação autárquicas para as comunidades e realidades locais, de forma a aproximar os cidadãos do Poder decisório. Pelo seu papel fundamental, nomeadamente na aplicação dos fundos provenientes do Estado Central no território local este Projecto deveria surgir como um dos primeiros Projecto-Motor e não numa posição final, até pelo simbolismo e autoridade que o aparecimento deste no início tem inerente. O correcto desenvolvimento sustentável deve partir, não da base mas sim do topo decisório.

V.2 – Os 5 Projectos – Motor 7

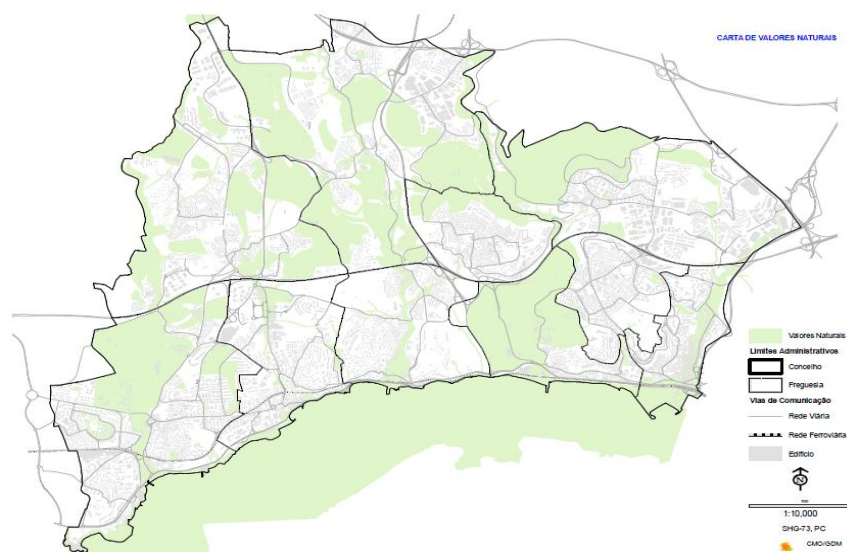
V.2.1 – Projecto-Motor 1) Mega Parque Verde

A riqueza de um país e de uma localidade mede-se, além dos indicadores económicos, também pelo cuidado e atenção prestados ao desenvolvimento ambiental e aos seus recursos endógenos, tendo directa ou indirectamente correlação com o crescimento económico. A aposta nos espaços verdes é garante de um desenvolvimento sustentado do território e apresenta inúmeros benefícios.

Estes dinâmicos espaços servem de casa, de *habitat*, a várias espécies faunísticas e florísticas e prevenirão e combaterão o aparecimento de pragas e espécies invasoras não autóctones. Se não controlados afectarão não apenas o equilíbrio ambiental e ecológico locais, mas também os meios económicos de subsistência (actividades agrícolas e sector primário, com custos avultados) caso o território fique desprovido de flora e fauna protectoras, factores de permeabilização dos solos, tão importantes para servir de barreira a episódios de cheias e inundações, deslizos de terras e aluimentos, etc). Garantem ainda o natural ordenamento das margens ribeirinhas e ecossistemas.

Em 2002 o Concelho dispunha de 70 hectares (ha) de área verde no seu território. Desde então conheceu-se um forte incremento no investimento em espaços verdes, uma vez em 2011 já se terem contabilizado 220 ha de parque verde (destes 220 ha, 12.8 km² pertencem à “*Estrutura Verde Principal*” e 5.8 km² à “*Área Verde Urbana*”).

Fig. 13 - Parque Verde de Oeiras



Fonte: Elaboração própria a partir de CMO 2011

Prevê-se que a partir do próximo ano de 2013 e durante os seguintes 4 anos (período 2013-2017) haja um forte acréscimo ao existente, prevendo-se “*um total de área verde entre 300 e 350 ha*” (DEV-CMO, 2011) findo o ano de 2017.

As áreas verdes do Concelho sofrem a influência de todas as dinâmicas do próprio território e dos circundantes a este, à semelhança do que acontece com os cursos de água, que são influenciados e influenciam as áreas verdes existentes. Como se pode observar em Fig.15 em infra, o Concelho de Oeiras encontra-se circundado por importantes áreas verdes de territórios municipais vizinhos, de Lisboa (pelo “*pulmão verde*” Monsanto) e por Cascais (pelos inúmeros espaços verdes e parte do Parque Natural de Sintra-Cascais).

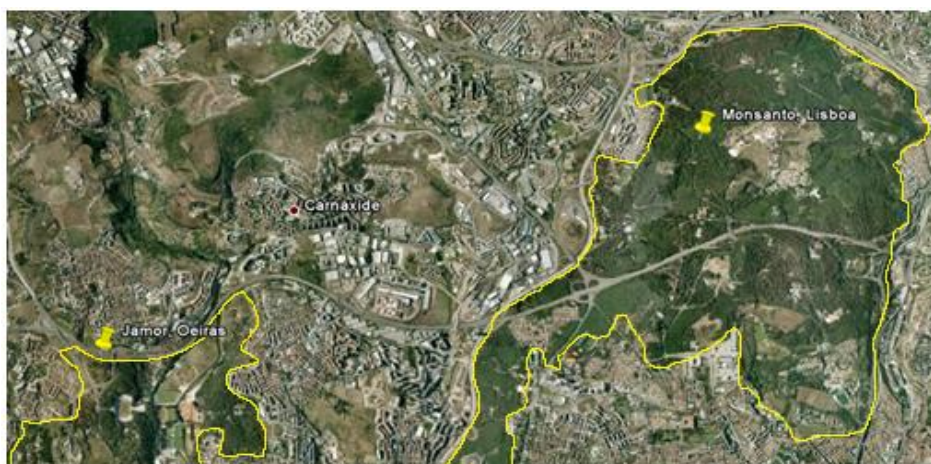
Fig. 14- Áreas Verdes circundantes a Oeiras



Fonte: Elaboração própria a partir de Bingmaps, 2011

No contexto da Área Metropolitana de Lisboa os dois espaços ecologicamente mais importantes são a Mata do Jamor (Oeiras) e o Parque Florestal de Monsanto (Lisboa). A Mata do Jamor, o maior espaço verde no Concelho e um verdadeiro “*pulmão ecológico*” (MORAIS, Isaltino, 2011), encontra-se geograficamente próximo do Parque do Monsanto (Fig. 16 em infra), do apelido “*Pulmão verde de Lisboa*” (COSTA, 2007).

Fig. 15 - Localização das matas do Jamor e Monsanto



Fonte: Elaboração própria a partir de Bingmaps, 2011

Ambas as áreas representam um papel vital para a prossecução de uma *identidade ambiental* mais presente, de forma a conseguir reduzir o impacto dos níveis de poluição com origem nos fluxos pendulares da capital do país, Lisboa, mas também de Oeiras

como já afirmado ponto de passagem e utilização (Estrada Marginal e Auto-estrada A5 Cascais – Lisboa). Em conjunto estas duas *massas verdes* formam um parque verde de mais de 1.000 hectares (cerca de 900 ha no Parque do Monsanto e cerca de 100 ha na Mata do Jamor), tendo ambas sido “*plantadas*” em período aproximado durante a vigência do Estado Novo.

A importância da requalificação, preservação e criação do Mega Parque Verde é considerada “*(...)porque reabilita, preserva e assim valoriza, do ponto de vista biofísico e paisagístico, parte do seu território*” (MORAIS, 2001).

A ampliação da área verde existente deve ser um dos principais objectivos, caminhando no sentido de mais qualidade de vida e de modificar as cidades, tornando-as ambientalmente mais sustentáveis. Dever-se-á garantir a preservação e manutenção do parque verde existente. Além do ganho ambiental decorrente desta aposta, também é possível retirar proveitos económicos não apenas explorando os terrenos florestais e agrícolas, mas também pela criação de actividades lúdicas, desportivas, de lazer, saúde e bem-estar relacionadas, “*(..)porque aumenta os Parques Verdes do Município caracterizados de modo a serem usufruídos, não só enquanto pulmões ecológicos, mas também como espaços de lazer e estar públicos*” (idem, idem).

E Oeiras tem à sua disposição vários programas de apoio à criação e manutenção de espaços verdes, desde logo com os apoios comunitários (apesar de cada vez em menor número e valor) como o QREN, os Quadros Comunitários de Apoio, etc., e também nacionais.

V.2.1.1 – - Estrutura Verde Urbana

No âmbito do “*Plano de Vegetação de Oeiras*” e do “*Plano Municipal de Arborização Oeiras-Cidade Verde*” tem a autarquia em curso vários projectos de complemento à já existente Estrutura Verde com a plantação de árvores em contexto urbano e não urbano (margens e matas ribeirinhas). Já com 25.000 árvores plantadas desde o arranque do Plano (em Novembro de 2006) é objectivo até ao final da sua vigência, em 2017, alcançar um rácio de uma árvore plantada por cada habitante oeirense, ou seja, garantir um património arbóreo composto por 170 mil árvores, “*1 árvore, 1 cidadão*” (CMO,

2010), com o objectivo principal de “*melhorar a qualidade ambiental e paisagística dessas áreas. Requalificar o ambiente urbano através da recuperação dos espaços públicos*” (CMO 2010).

- “Áreas Plano”

Para cumprir o objectivo de uma “Estrutura Verde Urbana” foram definidos seis programas estratégicos ligados, seis distintas “Área Plano” (CMO, 2010):

1. “*Parque Urbano de Vila Fria*;
2. “*Parque Urbano de Queijas*;
3. “*Plano Estratégico do Parque Temático Marquês de Pombal*”;
4. “*Plano Estratégico dos Corredores Verdes*”;
5. “*Plano Estratégico dos Recursos Hídricos do Concelho*”;
6. “*Jardim do Paço Real de Caxias*”.

As duas primeiras “Áreas” incluem as áreas verdes inseridas em ambiente urbano (na freguesia de Porto Salvo e de Queijas). Neste âmbito é necessário referir a importância de co-existirem “*nichos verdes / ecológicos*” com malhas urbanas densas. Estas áreas representam fundamentais locais de “*stepping stone*” ornitológicos, cada vez mais raros actualmente, mas comuns em mega metrópoles como Londres ou Paris onde é patente esta preocupação de existência de pequenas áreas verdes em cada bairro, que no seu somatório formam pulmões verdes para todos os frequentadores. Ainda pouco usual a nível nacional, o Concelho de Oeiras deverá prosseguir uma estratégia de conversão das áreas comuns de bairros (pracetas e pátios) em desprovidas de áreas verdes.

Em Oeiras o Parque Urbano com maior expressão é o “*Parque dos Poetas*”. Actualmente na 2ª fase de desenvolvimento e com conclusão prevista para 2013, é já possível contactar com uma área de 15 hectares, faltando 10 ha para concluir o Projecto (composto em 3 fases).

A homenagem à literatura e artes anda a par do desenvolvimento ambiental nesta área no centro do Concelho, sendo já classificado como área de interesse pela “*Autoridade Florestal Nacional*” pelas espécies arbóreas autóctones (im)plantadas.

Fig. 16 - Projecto do Parque dos Poetas



Fonte: Elaboração própria a partir de

<http://interessepublicocoletivoeciandra.blogspot.com/2011/03/parque-em-oeiras-portugal.html>

O parque vem colmatar a necessidade de reconfiguração desta área interior do Concelho, fortemente empresarial, comercial e industrial próximo da maior superfície comercial do Concelho (Centro Comercial Oeiras Parque).

Utopicamente é objectivada a união destas áreas verdes entre si e criar assim o Mega Parque Verde de referência na AML.

No que concerne à terceira “Área Plano” (“Plano Estratégico do Parque Temático Marquês de Pombal”) este encontra-se em fase de estudo e à espera de viabilização. Irá incidir na área onde actualmente funcionam os Jardins do Palácio do Marquês de Pombal e a Estação Agronómica Nacional, no centro da vila de Oeiras em contacto com a Ribeira da Lage. Está Projectada a criação de um mega parque temático com espaços de lazer, lúdicos e de educação (futura Quinta Pedagógica), numa área total de 130 ha. Esta ligação é referida pelo Presidente da Junta de Freguesia local: “a ideia da Câmara Municipal, quando se fala do Eixo Verde, é precisamente englobar também a Estação Agronómica ao Palácio do Marquês, Jardim de Santo Amaro”(MORGADO, 2011).

A quarta “Área Plano” (“Plano Estratégico dos Corredores Verdes”) pretende criar corredores ecológicos, numa estrutura verde de *continuum* entre as áreas naturais interiores e exteriores do Concelho (faixa ribeirinha), uma “Estrutura Ecológica

Municipal” (CMO, 2009), “*potenciando os valores naturais das paisagens que atravessa e conferindo uma ocupação de solo equilibrada tendo em conta a vocação dos espaços e o rápido crescimento urbano actual*” (CMO, 2009), reflectindo-se na prática na ligação continuada entre os vales ribeirinhos (de Barcarena, Lage e Rio Jamor), os espaços verdes (Parque dos Poetas, Fábrica da Pólvora, Jardins Municipais, Serra de Carnaxide e Mata do Jamor, Estação Agronómica, etc.) e todos os outros espaços com potencial ambiental (Estação Agronómica, Fábrica da Pólvora, Parque dos Poetas, etc) e incorporando faixas cicláveis e estruturas de suporte “*A ideia da Câmara Municipal, quando se fala do Eixo Verde é precisamente englobar também a Estação Agronómica (...).E como a Estação Agronómica não tem capacidade, a única viabilidade que a Câmara tem é requalificar toda aquela zona para proporcionar à população o seu usufruto. E então daí a tal ligação à Estação Agronómica – Palácio do Marquês – Jardim de Santo Amaro*” (idem, idem).

O projecto mais recente neste âmbito prende-se com a criação do mega “*Corredor Verde da Estrada Militar*” na freguesia de Barcarena, iniciado em meados de 2009 e com o objectivo cimeiro da criação de uma “*via verde*” para usufruto ambiental mas também de lazer, desporto, recreio e ócio: “*O previsto é a construção do passeio, não marítimo, mas Ribeirinho ao longo de toda a Ribeira de Barcarena a ligar a Fábrica da Pólvora a Barcarena.*” (ALVES, 2011).

Actualmente com apenas um troço concluído, o projecto final irá estender-se de Barcarena a Caxias, passando por Queijas e Estádio Nacional, onde será necessário intervir pouco, apenas na adaptação dos troços à mobilidade pedonal.

No seguimento do reforço do Parque Verde a Câmara tem intervindo em áreas desprovidas de composto biótico arbóreo com a plantação de espécies florísticas autóctones, no âmbito da comemoração de efemérides nacionais e mundiais ligadas a valores naturais (água, árvores, florestas) com várias iniciativas. Por exemplo, a celebração do início de duas importantes estações do ano, Primavera e Outono, envolve toda a comunidade municipal e escolar na plantação de milhares de espécimes arbóreos ao longo dos cursos hídricos, “*assinaladas como linhas estruturantes da paisagem*” (CMO, 2011), supervisionado pelas divisões camarárias competentes.

Simultaneamente a Câmara Municipal de Oeiras assinalou no passado dia 23 de Março de 2012 três ocasiões simbólicas mas importantes: os Dias Mundiais da Floresta, da Árvore e o início da Primavera, todas estas referentes ao dia 21 de Março, de forma a transmitir através do trabalho das divisões camarárias respectivas (Divisão de Espaços Verdes - DEV) em colaboração com parceiros (*e.g.* SMAS) a mensagem ao máximo número de pessoas e sensibilizar.

Dever-se-á privilegiar a plantação de espécies que oferecem garantias de segurança e durabilidade, mesmo que isso represente um investimento elevado inicial (mas com vantagens a médio – longo prazo). Todavia, o principal enfoque deverá ser a manutenção e controlo dos espécimes existentes antes de plantar novos. Além de valorizar o existente, permite conseguir uma poupança económica importante (*e.g.* em várias dezenas de milhares de euros). Por esta razão se justifica um trabalho de monitorização e acompanhamento de situações que podem representar prejuízo.

Pontualmente tem sido levado a cabo estudos de inventariação, análise e diagnóstico das árvores mais susceptíveis de queda. Estes estudos têm de ser extensíveis a todo o território de forma a serem conhecidas as situações que representam maior perigo e assim ser mais fácil intervir preventivamente. Questões burocráticas têm-se apresentado como um dos principais *entraves* a estas acções pelo “*impedimento para contratação de pessoal responsável pela manutenção e preservação dos espaços ambientais, ecológicos e verdes*”. (VISTAS, 2010).

Perante a incapacidade de fazer *novo* só resta preservar o existente o máximo e melhor possível: “*acho que mais que qualquer outro objectivo e projecto que possa haver, acho que a principal preocupação é preservar e conservar realmente tudo o que já está feito, porque não podemos correr o risco de realmente “estragar”, especialmente a nível dos espaços verdes, do próprio Parque arbóreo, do próprio património no fundo*” (MORGADO, 2011).

V.2.1.2 – Identificação de casos práticos

Apesar dos esforços levados a cabo ainda persistem situações consideradas negativas com impacto ambiental que merecem destaque, e que poderão em última instância questionar os esforços de desenvolvimento sustentável alcançados.

Em Setembro de 2011 foi denunciada a prática de “*abate de árvores indiscriminado*” (QUERCUS, 2011) no núcleo urbano de Santo Amaro de Oeiras, que segundo a associação ambiental totalizou um abate “*de 90% das árvores totais existentes*” (*idem, idem*), sem que tenha sido explicado pela autarquia o motivo da referida acção. Somente depois de efectuado o corte de um vasto número de árvores e de ter chegado ao conhecimento do Presidente da Junta de Freguesia se procedeu a uma reunião entre este e os moradores afectados, o que configura um mau precedente.

A situação é ainda mais preocupante noutro caso em concreto, relacionado com as intervenções na mata do Jamor. A venda de 3 parcelas em hasta pública em plena Mata do Jamor para o alargamento paralelo da via de acesso à Auto-estrada A5 Cascais-Lisboa tem sido debatida desde o lançamento da ideia em Maio de 2010 a nível governativo que baseava esta intervenção pela vantagem de “*desviar o tráfego automóvel intenso que todos os dias cruza o parque desportivo*”, criando-se para efeito “*duas rotundas e um túnel*” (DIAS, 2010). Apesar de não estar actualmente equacionado o seu início, caso o projecto seja praticado terá irreversíveis efeitos na sustentabilidade ambiental na maior área verde do Concelho.

Fig. 17 - Localização das parcelas em hasta pública na mata do Jamor



Fonte: Elaboração própria a partir de Bingmaps, 2011

Paralelamente, outro projecto tem também gerado polémica. Geograficamente aproximado a requalificação do antigo Clube de Golfe do Jamor, para dar lugar a um projecto de grande envergadura (em termos desportivos um dos maiores projectos já levados a efeito), o “*Golfe Nacional do Jamor*” que receberá competições internacionais. Neste âmbito têm decorrido processos de impugnação judicial pelo movimento cívico (“*Liga dos Amigos do Jamor*”) criado em defesa desta área. As obras têm assim decorrido a um ritmo inconstante, desde o início dos trabalhos em 2009.

O motivo de discórdia prende-se com a extensão e envergadura do projecto, inserido em área REN e de leito de cheia, com o esforço financeiro envolvido, mas sobretudo com os impactos ambientais inerentes (impacto visual, consumo elevado de água, destruição da mata e do coberto vegetal circundantes) e com o uso de maquinaria pesada. Refere o movimento cívico a inexistência do cumprimento e respeito pelas normas legais a que o empreendimento de projectos de tal magnitude obrigam, como por exemplo a elaboração de “*Estudos de Impacto Ambiental*” (EIA), consignados legalmente em Decreto – Lei 197/2005 (CCDR – LVT). Deverá também ser respeitado e dada a oportunidade de realização de um período prévio de Consulta e Participação Públicas (preferencialmente de cerca de um mês), auscultando todos os intervenientes e directamente afectados. A título exemplificativo, aquando da construção do Projecto do “*Campo de Golfe CostaTerra ShouthLinks*”, no município de Grândola, foram

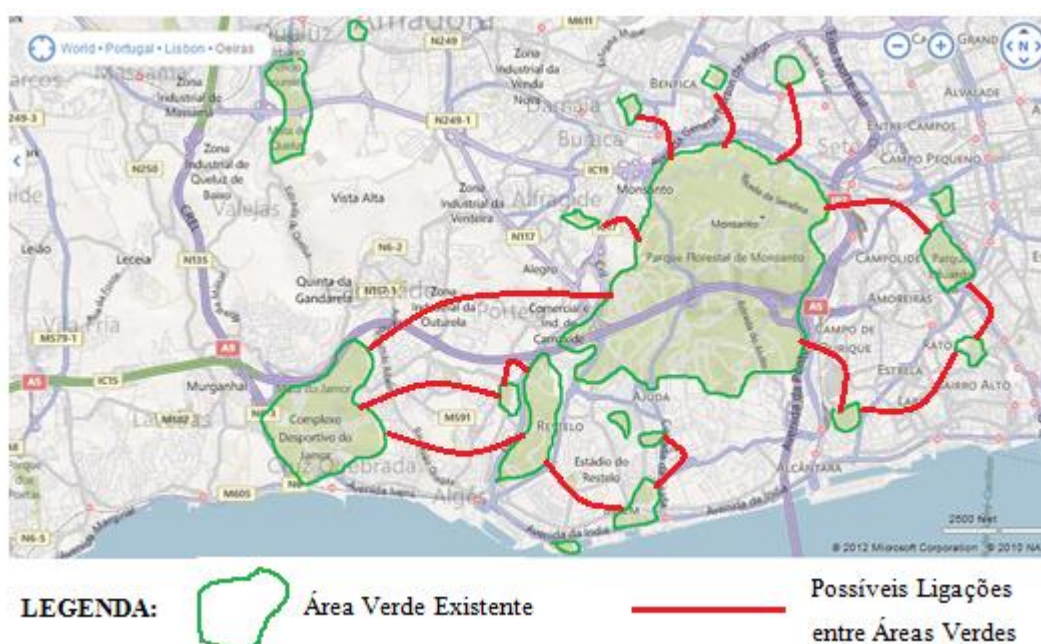
respeitados a existência de um período de participação pública de 25 dias úteis e a elaboração do respectivo EIA.

Apesar dos avanços e retrocessos verifica-se *in situ* a continuação dos trabalhos de construção do complexo de Golfe.

V.2.1.3 – O que falta fazer?

Enraizada na ideia do desenvolvimento de um “*Mega Parque Verde*” para Oeiras está a constituição do *continuum arbóreo*, que se observa não ser ainda uma realidade. Deve o município concluir o actual plano para a constituição do Corredor Verde municipal e findo este (longo) processo pensar numa perspectiva “*outside the box*”, de ligar as áreas verdes às existentes adstritamente, às pertencentes a território concelhio vizinho (Cascais e Lisboa), criando um “*mega corredor verde*”, à luz do preconizado pelo Arq. Ribeiro Telles (para o corredor verde lisboeta). A dificuldade em conseguir concluir um projecto desta magnitude é tal que o projecto de Ribeiro Telles continua incompleto 30 anos após o lançamento da ideia.

Fig. 18 - Possível Mega Corredor Verde transconcelhio



Fonte: Elaboração própria a partir de Bingmaps, 2011

Assim como será sugerido no capítulo referente às alternativas de mobilidade para as Ciclovias, Oeiras poderá além de reabilitar e preservar estas áreas verdes (premissa indispensável) criar potencialidades de atracção ligadas, tais como estações de descanso, áreas de informação ambiental sobre os recursos aí presentes (as espécies de árvores, de fauna e flora autóctone, e na eventualidade do contacto com algum curso hídrico as suas características), áreas de estacionamento de bicicletas / velocípedes, “*ecopistas*”, entre outras valências que enriqueçam estes espaços.

Este Projecto - Motor relaciona-se com o próximo, dos “*Vales Verdes das Ribeiras*” seguidamente analisado. Ambos dependem um do outro e das dinâmicas recíprocas criadas.

V.2.2 - Projecto – Motor 2) Vales Verdes das Ribeiras

V.2.2.1 - Património Hídrico de Oeiras

“A água não é somente a herança dos nossos antecessores. Ela é sobretudo um empréstimo aos nossos sucessores. A sua protecção constitui uma necessidade vital, assim como a obrigação moral do Homem para com as gerações presentes e futuras”.
(Declaração para os Direitos da Água, 1992)

Globalmente os rios representam apenas 2.5% do total de água existente no planeta, mas comportam vital importância por serem responsáveis pela criação de diversidade biótica (inter-relação entre margens, animais, fauna, flora, subsolo e todas as formas de vida).

Oeiras tem sido nos últimos séculos lugar de escolha privilegiada (pelos recursos naturais e tipo de relevo existente) por vários povos. A Ribeira de Barcarena foi local escolhido para a implementação do Povoado Neolítico de Leceia e da Fábrica da Pólvora.

O Concelho de Oeiras é servido por *10 reservatórios* (CMO, 2008) dispersos por todo o Concelho (mas com maior incidência na zona litoral) que abastecem o Concelho

e garantem o funcionamento de habitações e serviços / empresas / entidades) complementados por uma rede de abastecimento doméstico com perto de 390 km (CMO, 2006).

Existem duas Estações de Tratamento de Águas Residuais (ETAR), como forma de reduzir a probabilidade de contacto de resíduos poluentes produzidos com os cursos de água como antes era norma (*e.g.* Ribeira da Lage ou Jamor como as mais afectadas), prejudicando a saúde pública e a disponibilidade hídrica do território.

Tabela 04 – Património hídrico do concelho de Oeiras

	Densidade Hídrica da População	Recursos Hídricos Disponíveis (em %)	Captação por Sectores		
			Público	Indústrias	Agricultura
Portugal	150	16	15%	37%	48%

Fonte: “Jardim Comum Europeu”, 1994

O Concelho tem no seu território 4 grandes cursos de água, as ribeiras da Lage (1); de Barcarena (2), do Jamor (3) e de Algés (4), distribuídos por 5 Vales principais contíguos.

Fig. 19 - Cursos hídricos do Concelho



Fonte: Elaboração própria a partir de CMO, 2011

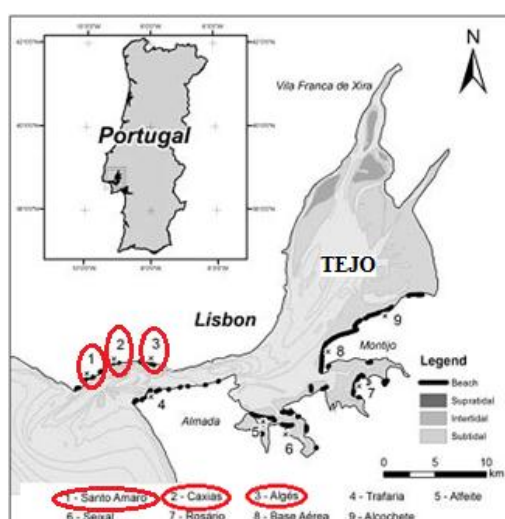
Tabela 05 – Características dos cursos de água do concelho

Cursos hídricos	Comprimento
Ribeira de Algés	6.1 km
Ribeira de Barcarena	18.3 km
Ribeira da Laje	16 km
Ribeira de Porto Salvo	3.9 km
Rio Jamor	16 km
Ribeira de Caxias	8.160 km

Fonte: Elaboração própria a partir de “*Oeiras, factos e Números*”, 2009

Estes cursos têm a nascente (como a maioria dos rios em território nacional) não no Concelho mas noutros municípios circundantes. Por exemplo, o Rio Jamor forma-se e parte em direcção a Oeiras a partir do Concelho da Amadora (a Norte de Oeiras). Ao longo do seu percurso comunica as freguesias de Carnaxide, Queijas, Linda-a-Velha e por fim Cruz Quebrada, assim como os outros 4 (quatro) cursos acima referidos que têm o seu fim no Rio Tejo, ou também considerado como Delta.

Fig. 20 - Freguesias de Oeiras com contacto mais relevante com o Estuário do Tejo



Fonte: Elaboração própria a partir de FREITAS, 2003

Esta área dinâmica está inclusive inserida numa rede de 8 Deltas (“*Projecto Delta Net*” onde se incluem os rios Reno, Elba, Vístula, Danúbio, Minho, Ebro e Severn) com o

objectivo de proteger estas: *“áreas geograficamente sensíveis, que partilham muitas características, problemas e desafios semelhantes. Por um lado, as regiões estuarinas e com Delta são pólos de desenvolvimento dinâmico (...)por valiosos patrimónios naturais. As muitas exigências territoriais e económicas ameaçam, frequentemente, o seu desenvolvimento sustentável”* (“Metrópoles”, 2011).

A disponibilidade hídrica de qualquer área utilizada depende em grande parte do cuidado e enfoque dado pelas autoridades e decisores locais. O maior ou menor grau de atenção dado ao seu património hídrico está na base dos episódios, infelizmente sempre recorrentes, de poluição em todos os territórios nacionais. A questão com que as populações e os agentes decisórios em particular que defendem a saúde do território sob sua alçada e competência ocupa um papel de destaque. Isso mesmo pôde ser comprovado a partir das entrevistas realizadas a vários Presidentes de Juntas de Freguesia. Uma das freguesias mais afectadas por diversas de poluição é a de Barcarena:

“(...)a Ribeira do Jamor e de Barcarena que frequentemente são poluídas:” (...) “E depois é aquela preocupação da poluição das Ribeiras. Essa preocupa-me seriamente! Porque é tudo criado a montante, nada a jusante, não responsável pela Freguesia.

Há muitas indústrias a montante em Cacém, São Marcos, Massamá e não conseguimos controlar. Aproveitam-se sobretudo quando chove para fazerem as grandes descargas.” (ALVES, 2011).

O aspecto acima apontado para a existência de outras fontes poluidoras pelo autarca da freguesia interior, vizinha de outra de outro município desempenha um papel fundamental diferenciador. A posição geográfica de Oeiras obriga a um trabalho de equilíbrio e de relação com todas as dinâmicas dos vários concelhos circundantes, nas formas de poluição associadas à actuação de agentes externos ao concelho que exponenciam a ocorrência de situações de poluição.

Ao longo dos anos cada vez mais a qualidade dos cursos de água interiores (rios(as), ribeiros(as), lagos(as) localizados no interior do território) se tem degradado pela acção tecnológica humana através sobretudo da actividade agrícola e industrial, com efeitos mais nefastos nos níveis subterrâneos do território (de poluição química devido à utilização desregulada de fertilizantes, nitratos, fosfatos, metais pesados). O impacto ambiental (na fauna, flora e solo) prolonga-se muito para além do momento de poluição,

persistindo durante anos e décadas e deteriorando as camadas inferiores do solo e lençóis freáticos. É naturalmente nas áreas urbanas e metropolitanas, onde se regista uma maior percentagem de poluição dos níveis inferiores do solo.

Por isto, a água tem sido um dos temas com maior destaque nas várias acções de sensibilização ambiental levadas a cabo pela Câmara Municipal, desde o início do programa em 1995.

Dados europeus prevêm para as próximas décadas (para o próximo meio século) que a área contaminada por poluição dos recursos hídricos seja entre 20.000 a 150.000 km² (RIBEIRO, 1994) ou 20% dos solos europeus (*idem, idem*) As consequências para a sociedade são elevadas, seja para os consumidores de água (presença de metais pesados), para aqueles que apenas usufruem destes espaços (devido à erosão das margens ribeirinhas, todos os percursos hídricos com potencial paisagístico e até turístico é degradado) e para quem depende economicamente destes (produtores agrícolas prejudicados pela *acidificação* dos solos). Em Oeiras um dos efeitos mais visíveis desta situação reflecte-se no reaparecimento de espécies animais e florísticas que se pensavam ter sido erradicadas com sucesso (*e.g.* o a *rã africana*, já detectada na Ribeira da Lage).

V.2.2.2 - Limpeza das Margens Verdes das Ribeiras

Um trabalho de manutenção e gestão destes contínuos hídricos é fundamental para, em primeiro lugar, salvaguardar o seu equilíbrio biofísico, e em segundo plano para minimizar a destruição e diminuição dos níveis de caudal e da própria qualidade da água consumida e da captação desta. Assiste-se a um valor em muito superior da capacidade de extracção e disponibilização aos munícipes (252 litros por habitante por dia em Oeiras vs. 153 litros por habitante por dia em Portugal Continental, INAG, 2007).

A poluição e descuido das margens ribeirinhas acarretam uma forma de estigma de uso destes espaços, que poderiam ser usufruídos por todos e com benefícios bióticos. Em períodos de crise económica estes trabalhos tendem a ser descurados (face às necessidades sociais a que é preciso acudir). A Câmara tem conjuntamente com o

SMAS Oeiras e Amadora e SANEST apostado desde o final da década de '80 num trabalho de tratamento dos “*efluentes domésticos*” dispostos ilegalmente nos cursos de água, numa altura em que ainda não havia sistemas e locais próprios de tratamento (as ETAR's), que só são criadas em 1995. Assim, em consonância com este trabalho pró-activo, a edilidade deve prosseguir estas intervenções, sem interromper este esforço.

A importância da desobstrução e limpeza das margens ribeirinhas reveste-se da maior importância, estando por isso mesmo consignada em variados documentos legais, podendo-se referir o Decreto-Lei nº 54 e 58: “*os proprietários ou possuidores de parcelas de leitos e margens confinantes com cursos de água (..) fora dos aglomerados urbanos, deverão proceder à limpeza e desobstrução das linhas de água de drenagem natural (...)*” (DHV, 2011). Pela habitual inércia dos proprietários aludidos terão de ser mesmo as Câmaras Municipais a efectuar estes trabalhos.

É especialmente importante que estas operações sejam efectuadas antes das épocas de maior pluviosidade, de forma a anteceder danos de maior. Uma das acções ecologicamente pró-activas que tem sido levada a cabo é a campanha “*Comemoração do Outono*” antecedendo o início da estação. Nos terrenos em contacto com as linhas de água principais “*estruturantes da paisagem e que potenciam a Estrutura Verde Principal, concelhia e, conseqüentemente, a Estrutura Ecológica Municipal*” (CMO, 2010) envolvendo a comunidade foram plantadas várias espécies autóctones, que além de acrescentar valor e área verde à existente tem também o fundamental papel de actuar como sistema de protecção e contenção da erosão dos solos, do assoreamento, de deslizamentos de terra, prevenindo o efeito da ocorrência de cheias pontuais, com forte impacto na morfologia e direcção das margens.

Os locais escolhidos foram a Ribeira da Ancha (Porto Salvo, a 16 de Outubro), a Ribeira de Porto Salvo (a 23 de Outubro), um troço do Rio Jamor (a 6 Novembro) e a Ribeira da Outurela (Carnaxide a 20 Novembro).

Os principais cursos de água presentes em Oeiras não se configuram como grandes rios, pelo que a nota acima (*quadria a vermelho*) aponta para uma determinada largura de margem ribeirinha a respeitar.

Tabela 06 – Características e limites físicos das margens ribeirinhas a respeitar

Situação	Largura Mínima da Faixa
Rios com menos de 10 m de largura	30 m em cada margem
Rios com 10 a 50 m de largura	50 m em cada margem
Rios com 50 a 200 m de largura	100 m em cada margem
Rios com 200 a 600 m de largura	200 m em cada margem
Rios com largura superior a 600 m	500 m em cada margem
Nascentes	Raio de 50 m

Fonte: Elaboração própria a partir de MARTINS, 2001

A existência desta reflecte-se na qualidade da própria água que com ela contacta, sendo agente de filtragem e bloqueio naturais para a passagem e contaminação sedimentar de pesticidas e químicos usados na actividade agrícola. As margens potenciarão assim um aumento da biodiversidade, de várias espécies da fauna e flora, sendo locais atractivos e escolhidos para nidificação de espécies animais.

Um dos erros consiste na efemeridade e baixa frequência das intervenções de limpeza, bem como a sua interrupção durante largos períodos. A aposta na *monitorização* (preventiva) é fundamental, para que os elevados valores investidos numa determinada altura não sejam infundados e insignificantes.

Desde 2005 importantes trabalhos de limpeza profunda foram realizados em pontos de cursos de água em Oeiras, dos quais se destacam as acções nas Ribeiras da Lage, de Barcarena, de Algés, de Porto Salvo e no Rio Jamor, ao longo de troços não acessíveis aos munícipes mas igualmente importantes, a montante das áreas povoadas. Várias empresas e agências ligadas ao ambiente no Concelho, como a SIMTEJO, a OEINERGE ou os próprios SMAS têm trabalhado em prol da monitorização e acompanhamento das acções levadas a cabo no território (*e.g.* descargas para as ribeiras e margens) e da identificação dos agentes poluidores. Como referido em “*Estudo prévio da Bacia da Ribeira de Algés*” (Gibb, 2003), os focos poluidores (identificados 56 a partir do Concelho de Lisboa) têm origem noutras municípios que não em Oeiras que é o mais afectado. Aclarou também o caminho percorrido na AML de redução dos índices de poluição, desde o primeiro ano de estudo deste curso (1995).

A edilidade recorre usualmente a consultorias e empresas de monitorização externas ao seu território, situação esta que deverá ser modificada, ao tentar entregar os projectos a empresas sedeadas no município, de forma a não depender exogenamente.

As margens de hoje não têm qualquer comparação com as de algumas décadas atrás, devido às alterações dos usos de solo. Urbanizou-se massivamente junto aos cursos de água, não havendo qualquer margem de segurança ecológica. A par do perigo ambiental é-o também para as próprias habitações / bens e populações.

Fig. 21 - Ribeiras de Algés e Barcarena povoadas



Fonte: <http://dramapessoal.wordpress.com/2009/05/>

É pois frequente, em épocas de maior precipitação, situações alarmantes de cheias e / ou inundações sucederem.

V.2.2.3 – Cheias e Inundações

As (más) decisões tomadas no território por decisores e cidadãos comuns têm desempenhado um papel decisivo neste âmbito. Com tradição histórica, as populações, pela riqueza natural e proveito retirado das áreas adjacentes aos espaços ribeirinhos, sempre preferiram estas áreas para se fixarem e aí desenvolverem actividade. Porém, esta decisão irreflectida, deixou-os à *mercê* do curso por vezes mais violento da natureza.

Deste modo estas ocorrências podem ser categorizadas em duas tipologias principais:

1. Cheias dos grandes rios naturais, que necessitam de um período longo para afigurarem-se como problemáticas;

2. Cheias Urbanas: “*relacionadas com as condições de escoamento das águas nas localidades. É o que se passa, por exemplo, em Algés*” (AIRES, 2010).

Entre estas duas tipologias principais, o factor preponderante para a magnitude dos estragos provocados, é a existência ou inexistência de formas de ocupação e bloqueio à escorrência das densidades hídricas momentânea “*A impermeabilização do solo é factor importante para a ocorrência de cheias*” (idem, idem). A maior capacidade de permeabilização e também da dispersão das massas de água que se concentram nos solos após períodos de maior precipitação afecta directamente a magnitude dos seus efeitos.

V.2.2.4 - Sistemas de Prevenção e Monitorização

Uma das medidas preventivas comumente utilizadas, além do respeitoso uso e ocupação dos solos, são os “*Sistemas de Gestão e Monitorização*” ambientais, aplicáveis aos cursos hídricos, actuando como primeiro meio de alerta da anormal modificação dos cursos hídricos e de mobilização dos agentes de resposta às situações de cheias.

A Câmara deverá adoptar Programas e Planos de prevenção existentes, tais como “*Planos de Gestão de riscos de inundação*”, “*Planos de Avaliação Preliminar dos Riscos de Inundações e Cheias*”, ou “*Planos Especiais de Emergência para Cheias e Inundações*”. Estes definem, em primeiro lugar qual a melhor forma de minimização e eliminação ao máximo das situações de cheia, e depois a forma de actuação.

Oeiras é parco neste campo. O documento mais relevante é o já referido “*Programa de Regularização do troço de Algés*” (INAG, 2007).

No planeamento e ordenamento de cada território o aspecto da actuação pró-activa face a possíveis anormais deve estar patente. O país e as autoridades ainda têm pouca sensibilidade acerca deste aspecto fundamental de mitigação dos efeitos destes episódios: “*Portugal tem aumentado a despesa com os meios de intervenção após a calamidade, mas tem investido pouco na formação para prevenir o que parece inevitável*” (TOMÁS, Nuno, 2010). Porque o investimento em soluções de resolução destes episódios acarreta valores bastante elevados para o erário público e também para

as autarquias locais, urge apostar na prevenção e acompanhamento das situações de enchente. Aliado às características naturais, físicas e orográficas destes espaços, as más decisões de planeamento e organização do território modelam a *capacidade de carga* de uma área, acentuando a ocorrência (já de si natural) cada vez mais sistemática de cheias e inundações, sendo o exemplo das cheias na zona baixa da freguesia oeirense de Cruz Quebrada, com forte predominância de pequenos comércio e habitações, aquele que em altura de fortes chuvas, aquele que melhor reflecte os erros históricos de mau planeamento e que se assemelham a episódios não muito diferentes em outras partes do país, *e.g.* subida do nível do rio junto a Reguengo do Alviela, em Santarém.

Apesar de uma legislação forte, falta em todo o país uma mentalidade do seu cumprimento. Apesar de estar legalmente decretado de forma bastante explícita a proibição de edificação nas zonas adjacentes aos Vales e Ribeiras (*e.g.* nos “*Planos Municipais de Ordenamento do Território*”, PMOT 2009), de forma a acautelar a subida anormal de um curso de água. Contudo, frequentemente se assiste ao erigir de *infra-estruturas pesadas*, em áreas vulneráveis.

Para a Região de Lisboa, em 1983 construíram-se grupos de trabalho (“*Grupo de trabalho das Cheias*”) e vários projectos, entre eles um dos mais importantes (o “*Projecto de controlo de Cheias da Região de Lisboa*”). É a partir desta ocasião que são directamente relacionadas as (más) acções de planeamento do território ao aumento e potenciação de situações de cheias e inundações, definindo-se o termo ligado às zonas com maior risco, as “*Zonas Adjacentes*”. Em Oeiras, as ribeiras da Laje e do Jamor em particular, pela sensível situação que apresentam, são consideradas desde então Zonas Adjacentes, e que por tal não deve ser permitido qualquer forma de construção no seu decurso que possa actuar como barreira artificial ao escoamento, ou como acumulador de resíduos e detritos que levam ao aumento dos níveis de água. Tal não tem sido respeitado.

Vários são os episódios de sobrecarga dos cursos de água do território concelhio. Daqueles que nos últimos anos mais têm causado alarme em Oeiras podem-se referir dois casos sintomáticos das más opções de urbanização:

- **Ribeira de Barcarena (Fig. 22)**



Fonte: <http://portugaltorraonatal.blogspot.com> e www.oeiraslocal.blogspot.com/2008/027

- **Ribeira de Algés**

A Ribeira de Algés, com nascente a montante do Concelho, vê o seu curso natural ser alterado quando encontra a localidade de Miraflores, fortemente urbanizada, representando (Figuras 24 e 25) o momento em que é altamente reduzido e diminuído. As consequências têm sido, em dias com maior pluviosidade, o seu transbordo imediato com afectação da via pública e de bens pessoais (algumas lojas e os automóveis aí estacionados).

Fig. 23 - Curso natural da Ribeira de Algés (ao fundo com a aproximação da urbanização de Miraflores conhece um afunilamento artificial)



Fonte: <http://oeiraslocal.blogspot.com/2008/02/cheias-de-fevereiro-de-2008.html>

Fig. 24 - Afunilamento junto à parte baixa de Miraflores



Fonte: <http://oeiraslocal.blogspot.com/2008/02/cheias-de-fevereiro-de-2008.html>

Em comum todas estas situações têm na sua génese apenas erros de planeamento e ordenamento do território, não se podendo responsabilizar o factor Clima (e as mudanças climáticas) imediatamente apontado como o causador destes frequentes episódios. “(...) *há que ter em conta que, em média, as acções que potenciam riscos naturais não sofreram grandes alterações nestes últimos séculos. Aumentaram isso sim, a vulnerabilidade das populações, em resultado da forma como se tem verificado o aumento populacional e a ocupação do território*” (RAMOS, 2010).

Os efeitos directos, como por exemplo no caso do galgamento das margens junto à urbanização da Pedreira Italiana (Barcarena) da ribeira homónima podem ser verificados anualmente com situações por todo o concelho de afectação de bens públicos.

Fig. 25 - Consequências de fortes chuvadas de 2008 junto à urbanização Pedreira Italiana



Fonte: <http://caxias.org/Arquivo/2008/noticiasfevereiro2008.htm>

V.2.3 - Projecto – Motor 6) Alternativas de Mobilidade e Qualidade de Vida

V.2.3.1 – Sistema de Transportes em Oeiras

Um dos desafios principais que se colocam actualmente e com mais premência aos municípios nacionais prende-se com a eficaz articulação entre os diversos operadores de transporte, agentes do território (municípios, Juntas Metropolitanas, poder político, etc...) e com os cidadãos, no desafio da oferta de um serviço de transportes eficiente e sem lacunas, à imagem das eficazes redes de transporte e mobilidade europeias.

A questão tarifária coloca-se como uma das principais questões, especialmente quando são conhecidas as reduções das participações e transferências do poder central às empresas de transportes, podendo resultar numa redução da qualidade do serviço prestado, levando os seus utilizadores a utilizar novamente o transporte privado face ao público. Um funcional sistema de transportes “pressupõe que os cidadãos (...) disponham de condições e escolhas de acessibilidade e mobilidade que lhes proporcionem deslocações (...) com custos acessíveis” (“Pacote de Mobilidade, território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade”, IMTT).

Oeiras poderá seguir o exemplo das redes de transportes, por exemplo das cidades francesas de Toulouse ou Bordéus que dispõem de “um sistema tarifário que tem por base uma só zona e as tarifas são distribuídas por classes etárias, evidenciando uma completa simplificação e integração tarifária” (“Transportes em Revista, 82”). Em Paris, por exemplo, um título de transporte tem um preço único estabelecido de 1.60 euros, possibilitando viajar em qualquer modo de transporte, independentemente da distância percorrida, “Existem 8 zonas no total. Estes bilhetes permitem andar em toda a rede do metro (zona 1-2), no autocarros e RER” <http://pt.franceguide.com/informacoes-uteis/Os-transportes-publicos.html?NodeID=124&EditoID=11877>)

Oeiras deverá distinguir-se dos demais municípios adoptando este modelo, bastante mais atractivo que os actualmente existentes, da chamada Integração Tarifária que “virá clarificar e unificar o sistema tarifário na AML (...)” (SANTOS, Joaquim, 2011). Contudo, está o município dependente da política seguida na Área Metropolitana de Lisboa, pelo que será difícil diferenciar-se dos demais municípios.

Fig. 26 - Exemplo de Integração Tarifária para a cidade de Paris com um bilhete com preço único



Fonte: <http://www.bridgeandtunnelclub.com>

Esta não é realidade em Oeiras, pois não há qualquer equilíbrio nos preços de transporte. É insustentável a disparidade dos valores cobrados entre diferentes empresas de transporte da Grande Lisboa, como acima referido.

A recente criação de um novo título de transporte para a cidade de Lisboa, é uma ideia positiva, com a eliminação de diferentes títulos. Contudo, o “*Passé Navegante*” gerou imediatamente controvérsia pela sua configuração de ser aplicável a um reduzido raio geográfico (não alcançará o concelho de Oeiras), e por não comunicar com outros modos e operadores de transportes. O projecto está ainda em fase de estudo, mas este novo passe de transporte poderá obrigar os utentes a adquirirem títulos de transporte adicionais, indo contra a ideia genérica para a sua criação.

Além deste problema de desadequação das estratégias de mobilidade às reais necessidades dos cidadãos, o aumento constante do preço dos títulos, ou a eliminação de composições de transporte (Fig. 29 infra - possibilidade de eliminação da “*carreira*” 76 da Carris para a freguesia de Cruz – Quebrada) são situações de “*descredibilização*” dos esforços de oferta de transportes alternativos ao automóvel.

Fig. 27 - Excerto da edição Jornal da Região noticiando a possibilidade de eliminação de uma carreira



Fonte: Jornal da Região, 2012

Têm deste modo sido veiculadas notícias de alteração ou eliminação de certo número de transportes públicos, como foi a acima citada possibilidade de término da circulação de um transporte na freguesia de Cruz-Quebrada (“*carreira 76*”), tendo despoletado manifestações públicas na freguesia.

V.2.3.2 – As “Agências de Mobilidade”

A existência de formas de concorrência entre operadoras é uma das preocupações cimeiras da Junta Metropolitana, que pretende ao mínimo a existência de monopólios, expresso pela voz do próprio Presidente da AML: “(...) *é evidente a urgência de se fazer uma avaliação bem fundamentada e um planeamento conjunto do sistema de transportes públicos (...) para corrigir, nuns casos a concorrência entre operadores no mesmo espaço, noutros a ausência de resposta adequada às necessidades dos utentes*”. (CARVALHO, 2010).

Para responder a estas decisivas questões é necessário relevar o papel da recém-criada *Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL)*, que terá como competências os *dossiers* da sustentabilidade ambiental, económico - financeira e social próprios das áreas onde actuem. Terá também o papel preponderante de resolução da questão da concorrência entre as diversas operadoras de transportes, a qualidade do serviço prestado, a importantíssima boa articulação de vários modos e empresas de transportes. Veja-se então o exemplo prático em algumas freguesias do concelho, da exclusão da actuação de outra empresa transportadora nas freguesias de Carnaxide, Linda-a-Velha e Queijas, onde apenas circula uma empresa, a Vimeca. Este aspecto é referido em conversas informais entre passageiros desta empresa como altamente negativo e prejudicial à qualidade do serviço prestado. A abertura a uma das outras companhias que operam na AML e em territórios vizinhos, *e.g.* Carris é encarada de bom grado pelos cidadãos mas encontra-se impossibilitada.

A par da AMTL Oeiras poderá contar com outro mecanismo de gestão e monitorização das práticas dos diversos agentes de transporte no território municipal, as denominadas “*Agências de Mobilidade*”, criadas com o intuito principal de garantir a oferta de um melhor serviço de transporte, de excelência (relacionado com o cumprimento dos horários, percursos e custos praticados). Estas são já uma realidade em várias cidades europeias (Toulouse, Burgos, Oviedo, Huelva, etc...) no âmbito do *Programa CIVITAS* (diligência para a mobilidade urbana sustentável). Mas é também do interesse das operadoras, face aos constrangimentos económicos e à situação aflitiva de redução dos apoios dados.

Numa perspectiva da Área Metropolitana de Lisboa, considera-se que: “*uma agência deverá ter uma actuação geográfica a nível metropolitano e não se deverá circunscrever apenas ao Concelho de Lisboa*”, pelo que se adapta a Oeiras (SUMOBIS, 2010).

V.2.3.3 – Alternativas de Mobilidade

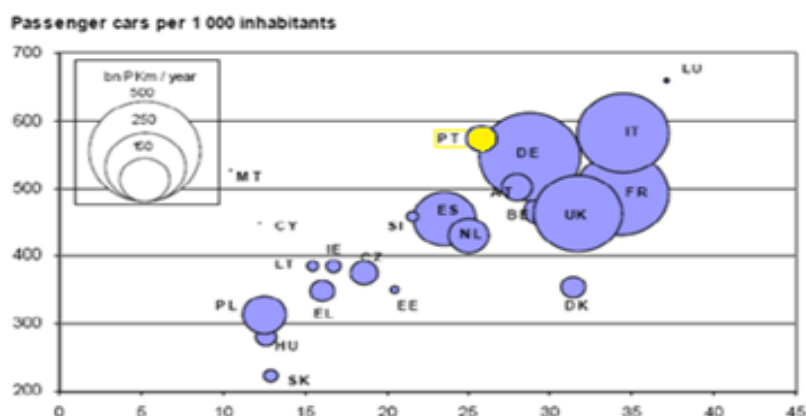
O papel de destaque que hoje o automóvel tem na sociedade pode ser resumido, segundo Heathcote Williams:

“Se um visitante extraterrestre estivesse a observar a terra alguns metros acima do planeta / Poderia ser levado a pensar, /Que os carros eram a forma de vida dominante, / E que os seres humanos eram um tipo de fonte abastecedora ambulante: / Injectados quando o carro desejava avançar / E rejeitados quando gastos” (WILLIAMS, 1991).

Esta alusão simbólica alude à dependência que os cidadãos têm em relação ao transporte privado, sendo os automobilistas apenas “*fonte de alimentação*”.

Pela cada vez maior distância dos núcleos urbanos / residenciais aos locais de trabalho (e pelos movimentos pendulares exigidos) a excelência de funcionamento que é pedida aos serviços e operadores de transporte é cada vez maior. Numa “*sociedade ideal*” haveria oferta de transporte junto às residências dos cidadãos mas na impossibilidade de tal cenário urge encontrar os melhores serviços e modos de transporte alternativos possíveis. Significa isto encontrar uma adequada e dinâmica rede de transporte, de modo a combater o cada vez mais frequente uso da viatura pessoal (TD): “*(...) em 1980 cada europeu fazia, em média, 3.526 km por ano em automóvel e a mesma distância média das viagens casa – trabalho era de 8.1 km; em 1990 os mesmos indicadores atingiam 4.519 km e 10 km, respectivamente*”. (FONSECA, 2008). E actualmente estes valores não param de crescer. Esta é tradicionalmente acentuada em países mediterrânicos, sendo diferente noutros países europeus.

Fig. 28 - Distância média percorrida per capita (Europa)



Fonte: Elaboração própria a partir de Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)

Como observado para Portugal, cada cidadão português (assinalado a amarelo) viajou diariamente em 2008 uma média de 26 km de TI. Observa-se que em termos de um rácio *número de habitantes vs km percorridos diariamente* é ocupada uma importante posição de destaque, até se sobrepondo aqueles países com uma densidade demográfica bastante superior a Portugal, pelo que o país tem uma posição avançada neste *ranking*, sendo preocupante o fácil recurso ao transporte próprio (dados de Observatórios de Mobilidade apontam para um aumento só para a passada década, 2001 - 2010 da Taxa de Motorização europeia em 20% e para o valor de 1.2 passageiros por viatura).

Um modelo de Mobilidade Sustentável(da) deve tentar ao máximo: “melhorar a acessibilidade urbana e nos territórios envolventes (..) melhorar a qualidade de vida e a competitividade das cidades” (QREN, 2010), com pequenas acções fundamentais como a inclusão das redes de transporte na fase de projecção dos núcleos urbanos a construir, pensando os transportes de forma inclusiva.

V.2.3.4 - Mobilidade (Sustentável) em Oeiras

Oeiras encontra-se em sintonia com o cenário nacional de elevado recurso ao transporte próprio. Diariamente circulam no município cerca de 150 mil pessoas, repartindo-se o número por 71 mil cidadãos que entram e 84 mil que saem (Comissão Distrital de Segurança Rodoviária 2010).

Segundo a força política CDS – PP Oeiras: “*as prioridades (da revisão do actual PDM e do novo PDM) deverão ser a Mobilidade e o Ambiente*”, e “*um modelo em que transporte individual possa ser complementado por um bom sistema de transportes colectivos*” (2011).

Está comprovado em outras cidades europeias (como em Paris ou Londres) que a elevada oferta de transportes públicos (em número de composições e frequência de circulação) tem um papel preponderante no sucesso do recurso a estes e no desuso do TI. No caso de Londres o TC sobrepõe-se sobremaneira ao TI. Devido à estratégia de desenvolvimento do TC e pelo facto de se ter investido na colocação de portagens à entrada da cidade poucos veículos próprios circulam. Observa-se em vias principais e bastante utilizadas diariamente a pouca circulação de automóveis.

Apenas verdadeiramente nas “*Semanas e Dias Europeus da Mobilidade*” são respeitados os valores da mobilidade sustentável.

O poder local, através de um apoio do poder central, deverá traçar estratégias para que se verifique uma adesão massiva ao transporte colectivo e se inverta este crescimento. Tem ao seu dispor um forte enquadramento legal e programas de apoio financeiro, tanto nacionais como comunitários, que devem ser valorizados e utilizados da melhor forma possível, nomeadamente:

- MARE - “*Mobilidade e Acessibilidade Metropolitana nas Regiões do Sul da Europa*”;
- INTERREG III Sul - “*Manual de Metodologias e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*”;
- QREN 2007-2013 - “*Guião Orientador-Acessibilidades, Mobilidade e Transportes*”;
- “*Planos de Mobilidade Sustentável*”;
- “*Planos de Promoção da Acessibilidade*”;
- PORLisboa - “*Programa Operacional da Região de Lisboa*”(“*reforço da eficiência da mobilidade dados cidadãos da AML, e a eficiência energética e ambiental*”).

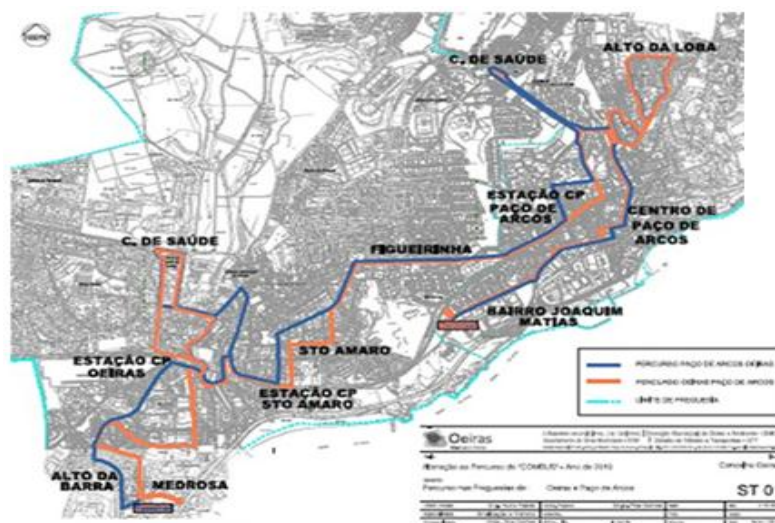
Oeiras tem a funcionar dois sistemas de transporte público sustentável, em complemento aos modos de transporte público convencionais. Em primeiro lugar aquele

com maior expressão no território, o “Oeiras COMBUS” e de seguida o sistema de transporte eléctrico “SATUO”.

V.2.3.4.1 – “Oeiras COMBUS”

Este meio de transporte público, iniciado em 2007, apresenta-se como ambiental, económica e socialmente importantes para o cumprimento dos objectivos do “O21+”. Vantajoso a nível ambiental, pela menor dimensão em relação às outras viaturas, adequados para os curtos percursos e horários e subsequentemente pelos menores níveis de poluição e emissões de GEE.

Fig. 29 - Mapa da rede Combus, na zona ocidental do Concelho de Oeiras (Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Porto Salvo e Paço de Arcos)



Fonte: <http://www.cm-oeiras.pt/noticia>

É mais um mecanismo de cumprimento dos Objectivos do PAESO para 2015 e 2020: “2015-aumentar em 5% o número de utentes dos transportes colectivos. 2020-aumentar em 10% o número de utentes dos transportes colectivos” (PAESO, 2010).

A nível económico sobretudo pelo inferior consumo de combustível e pelas dimensões das composições. Num âmbito social pelo importante papel de “Pegada Social”. Os

baixos custos cobrados aos utilizadores através de um tarifário social especialmente focado nos munícipes com menores rendimentos (*e.g.* para aqueles que auferam menos que o salário mínimo nacional o título é gratuito, e para as famílias de baixos rendimentos o valor do passe cifra-se nos 5 euros mensais). Segundo a empresa concessionária do serviço (a Vimeca): “*o Serviço COMBUS consiste num serviço de carreiras urbanas intra-freguesias de cariz social, cuja criação tem por objectivo colmatar lacunas dos munícipes relativamente à rede de transportes públicas existentes*”, pelo que a interrupção pontual das carreiras tem sido muito contestado pelo referido carácter de mais-valia na vida dos seus 200.000 utilizadores anuais (2010), maioritariamente população mais idosa, debilitada e com mobilidade reduzida. A pressão tem sido notória através do trabalho de alguns Presidentes das Juntas afectados. Na Freguesia de Oeiras e São Julião da Barra foi suspenso e mais tarde (em 2010) reactivado e em Paço de Arcos: “*Esteve para terminar, chegou a estar suspenso! A Junta de Freguesia fez um esforço no sentido que fosse recuperado e foi, já havendo Combust novamente*” (CAMPILHO, Nuno, 2011). Esta intermitência quanto ao pleno funcionamento do serviço é bastante negativa para a sustentabilidade social, pelo desaparecimento do único modo de transporte a que muitos cidadãos carenciados têm acesso. Também é para a própria dinamização dos centros urbanos, onde só o Combust circula. A justificação para a eliminação, ou suspensão do serviço, deve-se segundo a Vimeca aos elevados custos de manutenção, apesar dos apoios autárquicos à empresa.

A solução para a resolução destes constantes problemas poderá passar pela mudança do operador que apresente menos resistência e instabilidade, de forma a acabar com o descrito.

V.2.3.4.2 – SATUO

A solução tecnologicamente mais avançada de Transporte ferroviário em monocarril para Oeiras o “*Serviço Automático de Transporte Urbano de Oeiras*” (SATUO), certificado como modo de transporte não poluente e sustentável (ISO 14001, 2004) tinha o objectivo inicial de “*dotar o Concelho de uma linha transversal de transportes rápida, activando a relação entre o litoral e o interior, numa filosofia que desejam alargar, no futuro, a outras zonas*” (ZAMBUJO, 2005), em ligação com outras

linhas ferroviárias dos Concelhos contíguos e contribuir para o desenvolvimento social da freguesia de Paço de Arcos. Apesar dos benefícios e vantagens inerentes à criação deste modo alternativo de transporte no contexto do concelho, da AML e num âmbito nacional (o único transporte segundo um molde de locomoção das composições de forma automática e não tripulada) este ambicioso projecto tem sido alvo de acérrimas críticas, endereçadas ao próprio Presidente da Câmara Municipal, Isaltino Morais, um dos seus maiores defensores. Estas críticas têm na base as constantes derrapagens orçamentais e temporais na conclusão das três fases. Desde o início da obra em meados de 2004 e até ao presente momento apenas um dos três troços do percurso (que ligaria no final ao Concelho de Sintra, a Cacém) se encontra concluído. Com o horizonte de conclusão de 2015, e observando-se a paragem do projecto desde há alguns anos, será acertado dizer que não alcançará o sucesso amplamente defendido pelo edil. O serviço actualmente existente é usufruível somente até uma superfície comercial e serviços aí localizados. Pela rede de autocarros existente ao longo do troço finalizado de 1.200 metros (que compreende a Estação de Comboios de Paço de Arcos - *Estação Navegantes* ao Centro Comercial Oeiras Parque - *Estação Fórum*, o serviço encontra-se irreversivelmente descredibilizado. Esta rede ferroviária tem nas outras duas fases de expansão a verdadeira mais-valia, pois é a partir segunda estação que o SATUO chegará aos pólos tecnológicos (Lagoas Parque e Tagus Park) e académicos (Campus do “*Instituto Superior Técnico*”). Pela escassa rede de TC de apoio esta alternativa seria massivamente utilizada especialmente pela comunidade universitária.

Fig. 30- Mapa da rede SATUO (circundado a encarnado as actuais três Estações existentes)



Fonte: Elaboração própria a partir de OLIVEIRA, 2010.

Às derrapagens temporais aliam-se as orçamentais reportadas (relatórios de inspecções estatais) de um prejuízo de vários milhões de euros. Apesar de equacionada a suspensão do próprio projecto pelo edil o Serviço continua a funcionar com bastante poucos utilizadores, inviável e um prejuízo para o herário público. Para que um serviço de transporte ferroviário possa ser economicamente sustentável “*necessita de cerca de 25.000 passageiros / hora*” (DIAS, 2011). A Câmara tem sido bastante criticada pelo contínuo apoio ao Projecto, podendo ao invés terminar o projecto e investir em alternativas de mobilidade mais acessíveis a todos, como por exemplo no reforço da actual rede de transporte rodoviário (na melhoria do serviço, dos horários e tarifários apresentados como inconstante e com lacunas) e na aposta na rede e transporte cicláveis.

Pela descredibilização do serviço este servirá de exemplo para futuros investimentos desta magnitude no Concelho.

V.2.3.4. 3 – Mobilidade Ciclável em Oeiras

Surge então esta via de desenvolvimento da mobilidade sustentável a alcançar, como caminho a percorrer com o intuito de converter a frequência de uso do Transporte Individual(ista) (TI) para o TC, no modo ciclável em específico especialmente útil para pequenas – médias deslocações dentro, por exemplo, da freguesia de residência e/ou trabalho.

A nível nacional apenas 1% da população usa a bicicleta nas suas deslocações pendulares quotidianas, contra casos europeus, em que a locomoção ciclável se revela como preferencial, chegando a ultrapassar a utilização do veículo pessoal.

Além da enraizada mentalidade quanto aos benefícios destes e de uma certa abertura a outras formas de *estar* na sociedade, muito contribuiu o investimento e incremento sucessivos dos governos dos países do centro e norte da Europa e a um nível mais detalhado dos executivos locais, de pequenas ou grandes cidades neste modo de TC, concretizado na construção de vias exclusivas (ecopistas, pistas cicláveis). A nível mundial o Presidente da Câmara Municipal de Londres, Mayor Boris Johnson é

porventura o decisor local que mais visibilidade tem dado ao uso da bicicleta, sendo esta uma das “*imagens de marca*” da liderança de Johnson.

Além do aspecto inerente aos benefícios para a saúde, lazer e bem-estar individuais, é economicamente vantajoso para o utilizador (além da aquisição do equipamento não tem qualquer outro custo de maior envolvido) e desempenha um papel e factor de crescimento financeiro de economias locais e mesmo nacionais. Referida por várias publicações, esta aposta estratégica “*pode garantir até 450 mil empregos*” (Transportes em Revista, 2011) e em Espanha este segmento do mercado já emprega perto de 300 mil pessoas (*idem, idem*). À primeira vista poderá parecer uma questão de somenos mas a organização espanhola CCOO* (“Confederación Sindical de Comisiones Obreras”, Espanha, 2010) estima que o sector das bicicletas e ciclovias possa vir a criar 78 mil postos de trabalho na Europa em curto período de tempo. É por isto a receita ideal, em especial na actual conjuntura económica, com a geração directa de dividendos financeiros, novos empregos ligados à sustentabilidade e inculcando a prática do TC nas pessoas.

Fig. 31- Benefícios do investimento nos modos de mobilidade alternativa



Fonte: Elaboração própria

Estima-se que o sector da “indústria ciclável” represente para o Reino Unido um ganho de 3 mil milhões de libras, entre impostos directos, venda de equipamentos e empregos gerados (London School of Economics, 2011). Estes dígitos devem-se ao uso disseminado por mais de 13 milhões de britânico do transporte ciclável (BBC, 2011).

A receita para atrair mais cidadãos para estas novas formas de mobilidade passa por “*as administrações públicas apliquem políticas públicas favoráveis à mobilidade*”

sustentável através de um conjunto de (...) medidas fiscais, de financiamento da ecomobildiade, de informação ou de gestão do território” (SERRANO, 2011). Pelo extenso mapa legislativo, os municípios têm à sua disposição um variado grupo de Decretos-Lei, Regulamentos e Programas de apoio fiscal para o investimento em alternativas de mobilidade, os quais incluem em grande número o modo ciclável. Podem-se referir três exemplos:

- Artigo n.º 3/2009 de 5 de Fevereiro em Diário da República, I Série, Assembleia da República – “*Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e outros Modos de Transporte Suaves*”;
- Resolução n.º 4/2009, Assembleia da República, Recomendação da “*promoção de redes de modos suaves a integrar nos planos de mobilidade urbana*”, na sequência da existência do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro;
- Lei n.º 10/90, de 17 de Março, “*Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres*”.

Em termos de benefícios ambientais associados à aposta na mobilidade ciclável, além de diminuir o número de automóveis nas cidades, pelo número de automobilistas que podiam escolher este meio de transporte, especialmente aqueles que têm de fazer pequenos trajectos pendulares é a solução ideal. No entanto há que se respeitar o ciclista, seguindo exemplos de cidades europeias como Copenhaga. Não será chegar à utópica ideia para Portugal de inverter o actual paradigma carro-bicicleta mas dar mais visibilidade ao ciclista.

O investimento neste campo urge quando, por exemplo, no Reino Unido o sector dos transportes foi responsável por 21% das emissões de carbono (2009), estando o modo de mobilidade ciclável na linha da frente como principal alternativa para a sua redução. Londres encontra-se um passo à frente na criação de uma completa rede de partilha de bicicletas, liderando uma verdadeira “*cycling revolution*” (Transport for London’s, 2011). Em 2010 além da rede ciclável existente a cidade dispunha de outras duas “*supervias*” (*Cycle Superhighways*) num total ambicionado de 12. Esta revolucionária rede irá aumentar em 400% a actual rede de 6000 velocípedes dispersos por 400 postos de paragem (as *docking stations*) até 2025. Um dos atributos e vantagens

desta nova rede de 12 supervias é o raio de dispersão que criará uma rede diametral de até 10 km a ligar as zonas periféricas ao centro da capital.

Os objectivos das redes cicláveis, como a londrina (*Barclays Cycle*), passam pela atracção e conversão dos ainda não utilizadores das bicicletas, pela manutenção dos ciclistas, reduzir massivamente o tráfego automóvel e as suas emissões de GEE e converter a imagem das cidades congestionadas em locais apazíveis para estar e frequentar.

Outros exemplos de aposta séria nas ciclovias podem-se encontrar um pouco por toda a Europa. Em Espanha variadíssimas cidades, como Pamplona e Múrcia, têm focado parte importante do seu orçamento no fomento de alternativas à mobilidade convencional (TI). A cidade costeira de Múrcia é um dos bons exemplos a reproduzir por Oeiras. A edilidade local dispõe de um departamento dedicado exclusivamente às bicicletas e construção de ciclovias (*Oficina de la bicicleta*).

Também em Copenhaga a presença do modo ciclável está já enraizado na própria cultura da cidade: “*O maior constrangimento que enfrentamos todos os dias é formado pelas bicicletas nas ciclovias*” (KABELL, 2011), nos próprios cidadãos que formam movimentos de pressão pelo transporte ciclável: “*Houve grandes demonstrações dos cidadãos. Não dos planeadores urbanos, arquitectos ou políticos, mas das pessoas (no investimento de uma cultura de uso de bicicletas como meio de locomoção pela cidade e cidadãos)*”, (ROHL, 2011). O ciclista é defendido pelo código da estrada e tem sempre prioridade sobre os automobilistas na cidade dinamarquesa. Quando perturbado e impedido de circular normalmente os automobilistas infractores são autuados.

A nível nacional várias cidades, apesar de também confrontadas com a necessidade de redução do seu Orçamento continuam a apostar na mobilidade alternativa:

- **Portimão** - investiu em 2010 500 mil euros para o desenvolvimento profundo do sistema de “*bikesharing*” (uso partilhado) de 250 bicicletas até este ano (2012).
- **Lagos** - Ecovia de Lagos

Ainda em fase de conclusão desde o seu lançamento em 2007, toda a costa algarvia virá a contar com a mais extensa Ecovia do país. Ligará o Cabo de São Vicente (Sagres) a

Vila Real de Santo António, num total de extensão de 214 quilómetros. A 21 de Março presente (2012) estendia-se já até a meio da Ecovia, até Albufeira.

- **Aveiro** – Rede ciclável “CicloRia”

Um outro projecto-piloto à semelhança do anterior, em Lagos, consistirá quando totalizado em 2013 (segundo o projecto inicial) numa mega rede de 175 km de comprimento chegar a três municípios. Inserido em ambiente natural protegido (em contacto com praias selvagens e com a Ria de Aveiro). O mote do projecto remete basicamente para o verdadeiro objectivo do investimento na mobilidade ciclável: *“mudar o padrão de mobilidade urbana afirmando, de modo criativo, o potencial da Região de Aveiro para promoção dos modos suaves de mobilidade”* (CicloRia 2010).

- **Lisboa** – Rede metropolitana de ciclovias

“É preciso inverter a hierarquia Carro-Peão, dominante nos últimos anos, e incluir na equação a bicicleta.” (COSTA, 2008). A capital nacional tem investido na ampliação da sua rede de percursos pedonais e cicláveis. Como líder nacional em vários campos, esta aposta tem especial importância de forma a passar o exemplo, sendo observado por demais municípios. Apesar do atraso na conclusão da sua rede, importantes obras de adaptação da via pública aos percursos cicláveis têm sido alcançados, com especial enfoque na conversão de toda a margem ribeirinha, logo desde Belém passando pelo coração da cidade (junto ao Rio Tejo) e ligando ao Parque das Nações, ou seja, ao limite geográfico do Concelho.

A aposta nos meios cicláveis em Oeiras tem conhecido flutuações ao longo dos últimos anos. Se há alguns anos, inserido em contexto do “*Plano Municipal de Ciclovias*”, funcionava o “*Programa CiclOeiras*” que disponibilizava ao longo de toda a orla marítima bicicletas a todos os interessados (mediante a apresentação de um documento de identificação pessoal) por vários pontos de estacionamento, actualmente não são conhecidas semelhantes medidas, o que tem vindo a actuar como “*desincentivo*” ao recurso aos meios alternativos de TC e à própria política de mobilidade sustentável levada a cabo pela autarquia. Também no projecto de construção das faixas pedonais junto à orla ribeirinha não é contemplada a inclusão de qualquer faixa ciclável própria, o que potencia a ocorrência de acidentes entre ciclistas e peões, especialmente nos dias de

maior frequência do Passeio Marítimo de Oeiras, sendo esta a justificação dada pela autarquia para ter condicionado fortemente a circulação de velocípedes no Passeio.

Fig. 32 - Restrições ao uso do velocípede no Passeio Marítimo de Oeiras



Fonte: <http://detestoaminhaburra.blogspot.com/2008/03>

O término do “*Programa CiclOeiras*” acarreta um grau de eventual irreversibilidade. Na eventualidade da reactivação do Projecto levará algum tempo até que este ganhe a confiança dos utilizadores.

Estes projectos têm repercussões económicas, ambientais e inclusivamente o desanuviamento e libertação das rodovias e dos espaços públicos, “*a introdução de 16.000 bicicletas em Paris, que em 2007, contaram 26 milhões de utilizações, que representa 110 a 120 mil utilizações por dia (cerca de 9 viagens por bicicleta) ... as estimativas apontam para a retirada de 2 a 3% do tráfego urbano*” (FONSECA, 2008). Apesar das dimensões e complexidade desta megametrópole, Paris não deixou de apostar nesta forma de mobilidade alternativa, razão pela qual uma vila como Oeiras de dimensões bastante menores apostar seriamente no modo ciclável? Poder-se-á referir as assimetrias físicas do território, em especial nas freguesias interiores de Oeiras, que ao contrário do relevo de Paris, não potenciarão esta aposta. Contudo, uma grande percentagem do território oferece condições para esta aposta, como mostrou o sucesso e adesão ao referido “*Programa CiclOeiras*” durante os anos de funcionamento.

Um dos problemas comuns é a existência de algumas barreiras ao transporte de bicicletas nos transportes públicos. Barreiras físicas que não permitem a entrada de velocípedes nas composições e a obrigatoriedade de proceder ao pagamento de uma sobretaxa sobre o preço do bilhete.

O uso massivo de bicicletas, além do desanuviamiento do tráfego automóvel das cidades, pela entrada de menos veículos pessoais, reduziria o próprio espaço ocupado na vida pública por viaturas.

Fig. 33 – Car Bike Rack



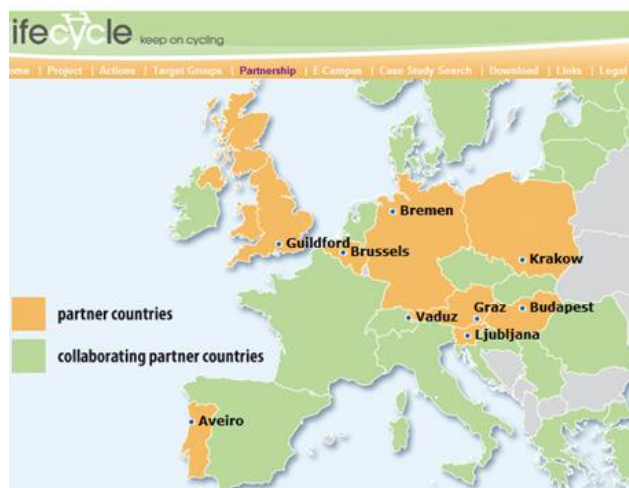
Fonte: <http://www.cyclehoop.com>

Este projecto experimental apresentado em Londres por grupos de arquitectos, o mecanismo “*Car Bike Rack*”, demonstra o espaço ocupado pelas bicicletas, característica tão importante nas cidades que se deparam com cada vez mais preocupantes problemas de estacionamento. Segundo este modelo, concluiu-se que em cada lugar de estacionamento ocupado por um automóvel é possível estacionar até 10 bicicletas, pelo que os benefícios da massificação do velocípede são extremamente vantajosos.

O que sucede em Portugal é não considerar nem incluir a bicicleta, aquando da construção das cidades, nas vias de comunicação. A criação de percursos cicláveis é ainda pensado numa perspectiva estanque, ou seja, apenas restringindo-se ao percurso em si. Não tem sido pensada a potenciação de valências associadas, preconizadoras de atracção, como por exemplo a criação de paragens de apoio, onde além de existirem lugares de estacionamento do veículo, poderão existir um pequeno café, esplanada e painéis informativos de interesse turístico, cultural e ambiental da área em que se insere o percurso. Em entrevista realizada, ao Presidente da Junta de Freguesia de Carnaxide sugeriu este tipo de abordagem: “*Gostava de fazer uma ciclovia (..) e no fim fazer uma raquete com um chafariz, uns bancos e aproveitar e respirar o ar da Serra (de Carnaxide)*” (VILHENA, 2012). Congrega assim todas as valências que atrás referi. À semelhança do projecto “*CicloRia*” em Aveiro, Oeiras deverá apostar na valorização do seu património natural e construído através da ligação entre este e a natureza. No caso aveirense, os chamados “*circuitos transversais*” fazem a ponte entre a rede ciclável e as estações de comboio, as vias de comunicação, equipamentos de restauração (património construído) e com as valências naturais dos lugares (riquezas florísticas, faunísticas e ecológicas) tendo para isso à disposição dos frequentadores destes espaços postos

informativos e educativos acerca do meio que rodeia a ciclovia. Também o município de Évora tem adoptado este modelo junto da sua “*ecopista*”. Oeiras deverá ampliar ao máximo o número de parcerias com outros municípios nacionais e internacionais. Por exemplo, Aveiro é a única cidade a integrar a rede “lifecycle” conjuntamente com outras cidades do centro e leste europeu.

Fig. 34 – Rede LifeCycle



Fonte: <http://www.lifecycle.cc/index.phtml?id=1428&ID1=1428&sprache=en>

O caminho poderá passar também pela criação de uma parceria formando uma rede de geminação com outros municípios, numa base de permuta de ideias e projectos. Mas há que criar primeiro as condições para que a edilidade possa pensar em integrar uma rede europeia, e mesmo nacional.

Outro Presidente de Junta entrevistado referiu a presença deste aspecto como uma das medidas a levar a cabo depois de eleito. O autarca de Linda a Velha referiu a pretensão de levar a cabo um pacote de medidas de mobilidade, mas sempre tendo em conta os constrangimentos da elevada densidade urbana da freguesia e dos problemas de estacionamento que não permitem a construção de uma via exclusiva a bicicletas: “*No nosso Programa eleitoral, o nosso compromisso, é realmente a questão de uma ciclovia. Agora não é, e não está posto de parte, em termos técnicos não é muito fácil, pelas vias serem muito estreitas e sobrelotadas. (...) a Avenida Principal, são vias estreitas e sobrelotadas, e por isso não será muito fácil desenvolver esse projecto. (...) que poderá vir a ter uma ciclovia*” (MORGADO, Carlos, 2011).

Dispersos pelo Concelho começam-se a vislumbrar algumas práticas cicláveis positivas, com a simples, pouco dispendiosa e visualmente pouco ou nada impactante colocação de pequenas áreas de estacionamento de bicicletas na via pública pedonal. Estas encontram-se já junto a algumas empresas que através da sua política de acção e contributo social e ambiental mostram abertura e acolhimento a estas alternativas, junto aos pólos tecnológicos/académicos ou ainda junto a estações de transporte público.

Fig. 35 – Parqueamento de bicicletas junto à Estação CP de Oeiras



Fonte: <http://anossaterrinha.blogspot.com>

Após a finalização da empreitada de requalificação de toda a face ribeirinha e marítima (3ª fase do Passeio Marítimo de Oeiras) deverá a autarquia incorporar no seu modelo de sustentabilidade de toda a orla costeira (de cerca de 10 km) o transporte ciclável. Sugere-se a ligação desta futura área, que reúne todas as condições para ser utilizada por ciclistas, à já criada rede de percursos ciclável ribeirinho no Concelho de Lisboa.

Fig. 36 - Rede ribeirinha ciclável de Lisboa



Fonte: Elaboração própria a partir www.ciclovvia.com.pt

O maior investimento passará pela adaptação do Passeio Marítimo de Oeiras (que em certos pontos é cimentado) a este modo de locomoção e à criação de um troço próprio entre o fim do Passeio, junto ao terraplano de Algés e estação de comboios a Belém (onde a ciclovía de Lisboa tem o seu início). Concluído este processo será possível contar com um *Mega Corredor Ciclável* com cerca de 25 km (cerca de 15 km entre Belém e o Parque das Nações mais 10 km entre o fim de Oeiras – Piscina Oceânica e Algés). Poder-se-á estender este futuro mega corredor também ao Concelho de Cascais, que conta com o programa “*BiCas*” (aluguer de bicicletas a utilizar desde o centro da vila à praia do Guincho). Apesar dos constrangimentos físicos e de locais onde este futuro corredor conheceria uma interrupção, conseguir-se-ia uma linha ciclável de cerca de 50 km de extensão.

Fig. 37 - Possível Mega Corredor Ciclável Cascais (A) – Lisboa (B)



Fonte: Elaboração própria a partir de Google Maps, 2012

Contudo, Oeiras teria de reactivar o seu “*Plano Municipal de Ciclovias*” e o “*Programa CiclOeiras*” para poder pensar na criação deste mega corredor e também de chegar a um entendimento entre os três edis, e superando eventuais divergências com base partidária ou ideológica ou de questões de delimitação concelhia e geográfica. Tem de se potenciar a criação de um mega percurso ciclável *transfronteiriço - concelhio*.

Perante a diminuição do investimento autárquico no modo alternativo de mobilidade através dos velocípedes começam a surgir fruto de iniciativa cívica movimentos cívicos defendendo o incremento do transporte ciclável no Concelho. Referem-se neste contexto os movimentos “*MovOeiras*” que organizou em Outubro de 2011 um “*passoio de bicicleta*” com o duplo objectivo de despoletar nos cidadãos o uso

da bicicleta e alertar para a pouca aposta pela Câmara Municipal da mobilidade alternativa e pedir melhores condições de protecção de ciclistas e peões. Em moldes similares tem começado a ganhar força a actuação e iniciativas pela organização “*Massa Critica*” com enfoque na organização de iniciativas na freguesia de Carnaxide, à semelhança das realizadas periodicamente pela mesma associação em Lisboa.

O aspecto menos positivo não se relaciona com o evento em si, louvável, mas nas poucas condições oferecidas pelos operadores de transporte público no Concelho para todos os que interessados (residentes e não) se deslocarem aos locais que acolheram eventos deste tipo. Como referido noutra parte não estão ainda reunidas condições para o transporte das bicicletas. Apenas a CP inclui nas suas campanhas de marketing e nos seus tarifários a mobilidade ciclável. Já na rede de autocarros este modo de mobilidade ainda é mal aceite, não sendo facilitada a entrada dos velocípedes nas composições.

V.2.3.4.4 – Outras Medidas e Iniciativas

Além da rede de transportes atrás analisada, serve o seguinte tópico para apresentar novas soluções de mobilidade para o Concelho:

- **Portagens à entrada do Concelho**

A Câmara Municipal poderá apostar num futuro não muito distante num sistema de portagens à entrada do Concelho, ou apenas do centro histórico da vila, seguindo o exemplo de várias cidades europeias, como à entrada de Londres. Desde 2003 que a capital britânica adoptou esta forma de contenção dos elevados fluxos de trânsito diários, por meio da intervenção do “mayor” de então, Ken Livingstone. Todavia, para o estabelecimento desta aposta estavam já se encontravam reunidas todas as condições de base para o funcionamento bem-sucedido, quase uma década volvida desde o seu início, ou seja, as condições para que os cidadãos possam deixar as suas viaturas longe do centro da cidade, usando uma rede de transporte eficiente e completa (não à imagem do que acontece em Oeiras, que necessita de uma profunda remodelação na rede de transporte rodoviário). Londres implementou esta estratégia de mobilidade de forma não isolada.

Em Portugal este assunto tem sido debatido desde a década de '90, quando em 1994 foi discutido o Projecto de Lei Nº 451 / 6 – “*Portagens nos Sistemas Rodoviárias das Áreas Metropolitanas de Lisboa*”. Este defende o valor das portagens: “*e a função reguladora da portagem em situações de congestionamento das infra-estruturas de transporte (..) onde em função de impactes ambientais negativos (...) pode ser aconselhável adoptar medidas de contenção*”. Desde aí caiu em esquecimento e em 2009 voltou a ser referido pelo então Ministro do Ambiente e em 2011 pelo novo executivo. Na actual conjuntura económica será expectável uma aposta a curto / médio prazo, não verdadeiramente motivado pelo cariz ambiental inato desta medida mas por motivos economicistas.

Todavia os benefícios ambientais não devem ser descurados. Estudos apontam uma contribuição para a redução em cerca de 30% das emissões de GEE.

- **CarPool e Carsharing de viaturas**

Prática comum e difundida em vários países europeus (redes firmadas em Burgos, Toulouse, etc..), ainda não tem expressão em Oeiras mas poderá afigurar-se como alternativa para os que não abdicam de se deslocar em automóveis. Exige apenas planeamento pessoal e alcançar um entendimento entre possíveis interessados, além de ser ambiental e também economicamente vantajosa (com a divisão de despesas).

- **Rede de Viaturas Eléctricas**

Os esforços de utilização de veículos eléctricos em Portugal e municípios enquadram-se no “*Programa para a Mobilidade Eléctrica em Portugal*” (subprograma da “*Rede de Mobilidade Eléctrica*” – Decreto Lei nº 39/2010), que pressupõe a existência massiva de postos de carregamento de forma a incentivar a compra dos modelos automóveis, o que ainda não é realidade.

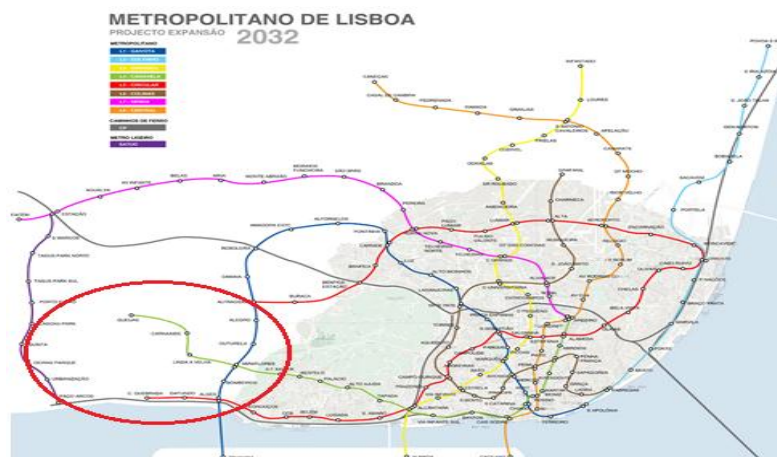
Oeiras não se encontra contemplada nesta rede, pelo que deverá a autarquia tentar melhorar esta situação. Contudo em outros municípios, por exemplo em Lisboa é já bastante comum encontrar postos de abastecimento numa prática de implementação de uma rede de abastecimento eléctrica, com centenas de postos próprios.

Todavia em Oeiras, exceptuando alguns casos pontuais de postos de carregamento (*e.g.* na Marina de Oeiras), ainda um longo caminho há a percorrer. Com a expansão do programa de investimento na “*infra-estrutura experimental*” para o início deste ano, a par da existência de um programa de apoio QREN (de vigência para o período 2007-2013), tal como a “*Orientação Estratégica Lisboa 2020*”, que tem por objectivo o “*reforço da eficiência da mobilidade dos cidadãos da AML, e a eficiência energética e ambiental*”, Oeiras poderá aceder mais facilmente a este programa de incentivo financeiro.

- **Metropolitano em Oeiras**

Projectada está a extensão da actual rede de Metropolitano de Lisboa ao Concelho de Oeiras até 2032, que ditaria a ligação de Algés ao Concelho da Amadora (até à estação da Falagueira) com um custo de construção que ascende a quase 250 milhões de euros (isto se concluído dentro do prazo estipulado). No projecto é tida em conta a inclusão da futura linha SATUO a partir de Paço de Arcos (assinalado a vermelho na **Fig... infra**), também com esta obrigatoriamente a estar concluída no prazo previsto.

Fig. 38 -Rede do Metro Lisboa no Concelho de Oeiras (assinalado a encarnado)



Fonte: Elaboração própria a partir de www.skyscrapercity.com, 2011

- **Corredores exclusivos BUS**

O investimento em vias de acesso exclusivo aos transportes colectivos é uma das estratégias mais eficazes na atracção de novos utilizadores e de manutenção dos

habituais. A existência destas, se bem-sucedidas e respeitadas pelos automobilistas, permitirá a eliminação de investimento em outras alternativas financeiramente mais dispendiosas (como a construção de redes de metropolitano subterrâneo e à superfície, de um serviço à semelhança do SATUO, entre outras) à imagem de concelhos vizinhos nacionais ou internacionais como o caso da cidade brasileira de Curitiba, que implantou desde o início da sua organização um sistema de vias exclusivas para circulação de transporte público (autocarros, metro de superfície ou eléctricos). Nesta cidade as faixas BUS ocupam inclusivamente uma maior área do que aquela para o trânsito automóvel, vindo-se a reflectir ao longo das últimas duas décadas numa diminuição dos valores de trânsito automóvel em 30%, mesmo quando a população da cidade triplicou neste período.

- **Outras medidas**

Sumariamente sugere-se para o território a aposta noutras áreas que espera-se poderem contribuir para o sucesso do Projecto-Motor:

Reactivar o CiclOeiras, disponibilizando a utilização aberto e gratuita a todos do transporte ciclável à imagem das redes presentes em Paris (“ <i>Velo bike</i> ”) e Londres (“ <i>Barclays Cycle Hire</i> ”) e outras cidades europeias como meio concorrente aos preços praticados pelos outros operadores de TC;
--

A autarquia converter a frota de viaturas municipais em veículos ecologicamente sustentáveis adoptando o abastecimento a partir do biodiesel;

Construir uma série de parques de estacionamento gratuitos (ou de custos reduzidos), junto dos terminais de transporte colectivo.

V.2.4 - Projecto – Motor 8) Orla Ribeirinha – Entre o Estuário e o Território

O objectivo primário da elaboração deste Projecto – Motor prendeu-se com a necessidade de potenciar e valorizar toda a face ribeirinha de Oeiras, através da inserção

da faixa marítima “nas opções de desenvolvimento do restante território concelhio” (CMO, 2003).

Com um troço projectado de 10 quilómetros entre os limites geográficos do Concelho (a Oeste, junto à Praia da Torre, junto ao início do concelho de Cascais e opostamente, a Este, junto à Doca Pesca de Pedrouços e terraplano de Algés) permitirá pelas intervenções a que obriga a preservação da herança legada (património construído e património natural) e rentabilização de toda esta linha marginal para usufruto geral, com inserção de vias pedonais e cicláveis.

A população de Oeiras, apesar de dispersa um pouco por todo o território (interior e litoral), tem uma relação bastante próxima com o mar e Rio Tejo (e também com espaços hídricos interiores), à semelhança do que se observa um pouco por todo o mundo, acompanhando o globalizado efeito de litoralização (em todo o mundo cerca de 4 mil milhões de pessoas vivem em localidades situadas até 60 km de áreas litorais).

O paradigma de contacto e usufruto com o Rio Tejo e ribeiras conheceu nas últimas décadas uma completa metamorfose. Antes aproveitadas para abastecimento e utilização industrial e agrícola, hoje, com o encerramento da maioria das fábricas, assiste-se ao nascimento de uma nova tendência, a do retorno e usufruto dos cursos hídricos, através de novas formas de “apropriação cívica” (CMO, 2011), compelindo os decisores e agentes do território a olhar estas áreas segundo uma nova perspectiva, ligada ao ócio, lazer e bem-estar, como tem sido prática corrente (eventos como a “Marginal à noite”, “Corrida Tejo”, o “Mexa-se na Marginal”, ou a celebração do “Dia Europeu Sem Carros”).

No âmbito da conclusão das três fases do Passeio Marítimo de Oeiras observa-se presentemente a não conclusão do projecto inicial da faixa de 10 km paralelamente à Estrada Marginal. Em “Proposta da Agenda 21+ para o Modelo Territorial do Concelho de Oeiras” este Eixo Ribeirinho de 10 km é tido como espaço de “Nova Centralidade” e considerada “opção estratégica para o desenvolvimento do território da AML” (PNPOT, 2009)

Fig. 39 – Eixo Ribeirinho Oeiras



Fonte: Elaboração própria a partir de CMO, 2009

Assim, de forma a consumir o desenvolvimento de um *continuum* ribeirinho, tem sido levado a cabo uma das maiores intervenções no Concelho pela Câmara Municipal. Os 10 km de extensão da Orla serão alcançados aquando do término do conjunto de 3 Fases de Expansão do Passeio Marítimo.

Neste momento encontra-se finalizada a 1ª fase, que conhece o seu início junto a um dos vectores estratégicos de desenvolvimento económico concelhio, a Marina de Oeiras e Piscina Oceânica, junto à Praia da Torre, terminando próximo da Praia e Jardim de Santo Amaro de Oeiras.

A 2ª fase de alargamento está já praticamente cumprida (apenas faltando a construção de um equipamento “extra”, uma pequena Piscina Oceânica no seu decurso, ideia entretanto abandonada). A 2ª Fase de expansão da Orla Marítima conhece o seu término na freguesia de Paço de Arcos, junto ao Centro da Direcção de Faróis.

Antes da intervenção ao longo do Passeio Marítimo de Oeiras assistia-se a uma degradação deste troço, inacessível antes deste programa aos cidadãos, ao se ter eliminado por completo “*as barreiras arquitectónicas entre o território e a orla litoral*” (CMO, 2009), seguindo outros exemplos nacionais inseridos nos Programas POLIS (*e.g.* Barreiro, Setúbal, Cascais, etc) permitindo criar assim laços de proximidade dos munícipes com o território.

Com as duas primeiras fases cumpridas, fica por concluir a 3ª e última, incerta quanto à data precisa de finalização pela necessidade admitida de orientar o Orçamento

camarário para áreas mais prementes e urgentes, como a acção e auxílio sociais e pela redução das transferências financeiras centrais para a edilidade: “algumas iniciativas são canceladas ou vêm reduzido o seu investimento (...) tais com a terceira fase do Passeio Marítimo” (CMO, 2011). Simultaneamente a exigência financeira, a elevada extensão da 3ª fase (é a fase que apresenta maior comprimento a intervencionar com cerca de 6 km desde Paço de Arcos a Algés) e os maiores desafios físicos que o troço apresenta (em certos pontos apenas existe um passeio pedonal paralelo à Estrada Marginal, pelo que será obrigatória a construção de uma ponte pedonal para se conseguir o Passeio Marítimo - **Fig. 43**). As obras de acrescento de terreno ao mar para dispor de um passeio com duas vias de circulação pedonal e/ou ciclável, obrigam a um pesado desafio de engenharia, correndo-se o risco de criar um pequeno “efeito borboleta”, ao influenciar toda a dinâmica costeira marinha, como é recorrente assistir-se no caso do pontão construído nas praias da Costa de Caparica.

Fig. 40 – Fases anterior e posterior de um troço da 2ª fase do Passeio Marítimo



Fonte: A partir de acervo CMO-DEM e de elaboração própria, 2011

Fig. 41 - Exemplo de troço projectado para a 3ª Fase do Passeio Marítimo (zona de Caxias / Giribita)



Fonte: [http://valedaterruge\).blogspot.pt](http://valedaterruge).blogspot.pt)

Fonte: www.cm-oeiras.pt/amunicipal

Além deste aspecto a ter em conta antes de empreender tal obra há que ter em mente as dinâmicas naturais que esta artificialização acarreta. É preciso ter especial atenção as frequentes situações de encerramento da Estrada Marginal à circulação em dias com maior precipitação aliada a outras possíveis condições meteorológicas adversas, pelo galgamento da rodovia de detritos marítimos e outros.

Apesar da 3ª Fase não estar a ser construída em continuidade geográfica, mas apenas em alguns pontos, foi recentemente concluída a limpeza do troço desde a estação de comboios de Algés à de Cruz Quebrada, que fortemente se justificava e que urgia em ser intervencionado, pela acumulação de materiais e embarcações de pesca e de vegetação (matagal) e pelo subsequente impacto visual e de total abandono transmitido. Aliado a este trabalho, junto à Estação de comboios de Cruz Quebrada está a decorrer a 1ª fase de reparação da face esquerda do paredão do Rio Jamor (“*muralha do Rio Jamor*”, CMO 2011) para consolidação contra os efeitos dos repentinos aumentos de caudal, como aquele que em Novembro de 1983 destruiu esta infra-estrutura. Responsabilidade da Administração do Porto de Lisboa (forma de *Parceria Público-Privada*), este é um dos casos práticos que devem servir de exemplo à acção dos autarcas face às dinâmicas naturais dos sistemas locais na hora de decidir os usos de solos, que poderão ter um custo financeiro elevado a curto ou longo prazo. A obra, além de vir a actuar naturalmente para o alargamento da pequena área de areal existente (assentamento de areias que eram depositadas noutros pontos), veio também reabilitar socialmente esta área habitada por algumas famílias (ligadas à actividade pesqueira) em habitações degradadas (barracas), transferidas para outros locais concelhios.

O investimento camarário não se fica só pelo Passeio marítimo ribeirinho, mas também interiormente e a montante desta faixa marginal. Apesar de parte substancial do Projecto Motor (e do *bolo financeiro*) se focar na actuação estuarina, também ao interior se direcciona com o investimento nos corredores verdes e vales junto às ribeiras: “*Concluir o Passeio Marítimo com boa articulação com o interior do concelho (Mega -Parque Verde) e com concelhos vizinhos*”(CMO, 2009), através da implementação de um “*passeio, não marítimo, mas Ribeirinho ao longo de toda a Ribeira de Barcarena a ligar a Fábrica da Pólvora a Barcarena*” (ALVES, 2011), pelo que se deve apostar nos planos preventivos contra cheias, inundações, derrames industriais, etc. Tudo o que é feito negativamente a montante / em pontos no interior do

Concelho irá através dos cursos de água e ribeiras disseminar-se e alcançar a orla marítima e as praias. Desde 2004 que vários pontos no decurso das Ribeiras do Jamor, junto a Barcarena e à localidade de Carenque, da Laje e de Porto Salvo são alvo de monitorização.

V.2.4.1 – Outros Projectos para a Orla Ribeirinha

- “Programa Estratégico do Alto da Boa Viagem – Cruz Quebrada”

O PE municipal do Alto da Boa Viagem, situado perto da freguesia de Cruz-Quebrada mas já em território pertencente a Caxias, contemplará, para os seus 40 hectares, habitação, equipamentos hoteleiros, escolares e de congressos de excelência.

Fig. 42 – PE para o Alto da Boa Viagem



Fonte: www.oeiraslocal.blogspot.pt, 2007



Fonte: Elaboração própria a partir de PIRANET, 2010.

- “Intervenção na margem direita do Rio Jamor”



Está projectada no contexto da 3ª Fase do Passeio Marítimo a construção de uma marina para acolher embarcações de médio / grande porte (até 18 metros de comprimento!) junto ao complexo industrial desactivado das Fábricas Lusalite e Gist Brocades e para junto da praia de Paço de Arcos / Caxias. Se as intervenções se massificarem e forem para além do normal poderão em última instância comprometer a qualidade e sustentabilidade dos espaços ribeirinhos, privando os cidadãos do usufruto da Orla marítima (*e.g.* Marina e doca de Tróia).

- *Ligação entre Passeio Marítimo e Jardim de Santo Amaro de Oeiras:*

Por altura da 2ª fase do prolongamento do Passeio Marítimo foi apresentado um projecto com o propósito de comunicar o Jardim de Santo Amaro de Oeiras com o Passeio Marítimo, eliminando a interrupção causada pela Estrada Marginal, que obriga à passagem subterrânea dos peões criando-se um *continuum* pedonal verde.

Fig. 43 – Projecto para a comunicação das duas margens da Estrada Marginal



Legenda:  *Futura Ligação Pedonal contínua*  *Área a Intervencionar*



Legenda:  *Futura Ligação Pedonal contínua*

Fonte: Elaboração própria a partir de Google Maps e Skyscraper, 2011

Pela complexidade e polémica ligada ao projecto este encontra-se de momento suspenso sem data prevista para iniciar.

- Projectos em municípios vizinhos a Oeiras:

Autarquias próximas de Oeiras, na AML, têm levado a cabo trabalhos semelhantes, contextualizados em Programas de fomento como os PROQUAL, POLIS, etc...

1. Vila Franca de Xira – construiu um passeio ribeirinho de 4 km junto à antiga zona industrial, incorporando faixa pedonal e de ciclovía, apesar de se inserir em zona não tão visualmente atraente;
2. Alcochete - tem até ao fim do ano de 2012 prevista a conclusão do “*Programa de Acção para a Regeneração da Frente Ribeirinha*” através do apoio do PORLisboa, QREN.
3. Setúbal – apoiando-se nos mecanismos QREN avançou para a conclusão da sua “*zona Ribeirinha Poente*”;
4. Barreiro – o Passeio Ribeirinho, enquadrado no programa POLIS, foi rentabilizado e valorizado ganhando nova vida e sendo um caso de sucesso.

V.2.5 - Projecto – Motor 9) Excelência Urbana

“As áreas urbanas jogam um papel capital na economia nacional. O desenvolvimento económico da cidade é essencial, sobretudo se puder contribuir para o nível de vida dos seus utilizadores (...) (Conselho da Europa, 1992)

Com o processo de descolonização no final da década de 1970, após o fim do Regime até então vigente, Oeiras, assim como todo o país, vivenciou um *boom* demográfico sem precedentes. O território viu-se confrontado com novas formas de urbanização nunca antes aqui experienciadas, pela inabilidade de resposta autárquica. Disseminaram-se os bairros de auto-construção um pouco por todo o concelho, a maioria sem apoio camarário, levando a uma degradação dos espaços urbanos já existentes no Concelho. Surgem assim os apelidados “*bairros de barracas*”, que

inicialmente foram construídos com o propósito de servirem de solução provisória ao desmesurado fluxo demográfico dos denominados *retornados*. Largas comunidades provenientes das ex-colónias (Angola, Moçambique e Cabo-verde) povoaram o território oeirense de forma significativa. Os que foram obrigados a escolher Portugal como nova pátria não tiveram outra opção senão ocupar de forma ilegal o espaço concelhio num curtíssimo espaço de tempo, formando diversas Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI), sendo exemplo o ainda existente “*Bairro da Auto-Construção*” em Porto Salvo.

Um dos principais problemas relacionados com este novo paradigma habitacional e social relacionou-se com as parcas condições de vida inerentes, que além de socialmente indigentes tiveram consequências na evolução crescente ambiental e económica que Oeiras apresentava neste momento: “*a desclassificação de Oeiras garroteou o crescimento empresarial e de habitação qualificada que o Município vinha conhecendo, transformando-o num tradicional concelho dormitório, sem alma, sem vida própria*” (MORAIS, 2009). A autarquia não teve outro caminho que não a resposta a este problema, diminuindo assim o investimento noutras áreas de desenvolvimento da sociedade e economia oeirenses (infra-estruturas, equipamentos, etc...). No contexto ambiental deu-se um decréscimo assinalável na conservação e preservação do ambiente e património (natural e construído).

Em 1985 foi este um dos principais e imediatos objectivos do então empossado edil. A resolução do maior desafio social obrigou à elaboração de vários Programas e Planos estratégicos de resposta, dos quais se destacam os seguintes:

- “*Plano Municipal de Habitação Social (PMHS, 1987)*;
- *Programa Especial de Realojamento (PER, 1993)*;
- Plano Director Municipal (PDM, 1994)*;
- Observatório da Habitação*” (1995).

Estes mecanismos vieram responder a um drama social concelhio que afectava, segundo o recenseamento da habitação, mais de 5.000 famílias: “*Foi talvez o maior desafio que*

o município enfrentou, abrindo caminhos para reforçar e complementar a qualificação social da comunidade concelhia que é hoje uma realidade" (AITEC Oeiras, 2011). Especialmente importante foi a criação, na Administração Central e assim também em Oeiras, do “Programa Especial de Realojamento”, no ano de 1993. Pelo enquadramento legal nacional, Oeiras dispôs de mais mecanismos legais e financeiros para o combate a este flagelo: Enquanto há municípios que estão á espera que o Governo os substituísse a eles, porque é mais uma competência da própria Administração central, aqui foi o próprio município que agarrou, com participação como é óbvio da Administração Central, mas foi o próprio município que assumiu essa área” (MORGADO, 2011).

Alguns dos casos mais gritantes situavam-se junto de zonas de habitação de classe média, situações conhecidas de bairros degradados como a Pedreira dos Húngaros (Linda-a-Velha), Vale do Alto de Santa Catarina (Cruz Quebrada), Dafundo – Jamor e outros dispersos geograficamente pelo Concelho. Para tal encontrou o executivo local a solução de alojar estes agregados familiares em bairros sociais condignos a construir de raiz, apesar da sempre polémica inerente a estas soluções. De relevar a participação de empresas públicas no processo, nomeadamente do “Rotary Club de Carnaxide” que se propôs a participar activamente em todo este processo. Apesar de praticamente na totalidade terem sido solucionadas estas situações socialmente preocupantes ainda se identificam alguns casos, inclusivamente identificadas em deslocação *in loco*.

Actualmente, situações semelhantes às existentes na década de '90 são, desde 1995 monitorizadas pelo “Observatório da Habitação” de Oeiras.

As zonas antes povoadas por formas de auto-construção, consideradas AUGI atravessaram um processo de requalificação do edificado e zonas adjacentes, convertendo-se em áreas arborizadas, com jardins, parques de lazer urbanos. Os bairros degradados que imperavam deram lugar a zonas verdes e ambientalmente sustentáveis, como o bairro da Outurela (Carnaxide), ou as densas áreas ocupadas ilegalmente junto ao actual centro comercial Dolce Vitta, na parte baixa de Miraflores (Algés), deram lugar a aprazíveis áreas de usufruto comum, contribuindo para o cumprimento de um outro Projecto – Motor, o “Mega Parque Verde”.

Este problema, quase na totalidade resolvido continua na agenda e “consciência” políticas: *"Se fosse de desistir em Oeiras ainda haveria 5.000 famílias a viver em*

barracas. O problema do nosso país e o problema muitas vezes das sociedades é que quando se confrontam com um problema, com uma certa magnitude pensam que não conseguem resolver, ou que demora muito tempo a resolver. Mas os problemas só se resolvem quando nós admitimos a existência do problema e o queremos resolver" (MORAIS, 2012).

V.2.5.1 – Construção e Reconversão Urbana Sustentável

Tratados os problema de base (de quase todas as situações de carência) pôde-se pensar uma outra *visão* para a habitação. Seguindo a tendência global introduz-se neste ponto um outro nível de actuação concernente à reabilitação e requalificação do património urbano edificado existente, introduzindo sempre ao máximo as mais recentes normas e valias sustentáveis e a utilização de materiais ecológicos e sustentáveis.

Impõe a todos, dos níveis hierárquicos mais baixos aos mais altos (desde cidadãos aos decisores) a descoberta de novos caminhos e estratégias ambientais para o imediato e curto prazo. Neste caso a cada autarquia cabe a proposta de soluções e alternativas e aos municípios com soluções que comecem logo nos equipamentos pertencentes às Câmaras Municipais e ter o papel de influenciar o Poder Central.

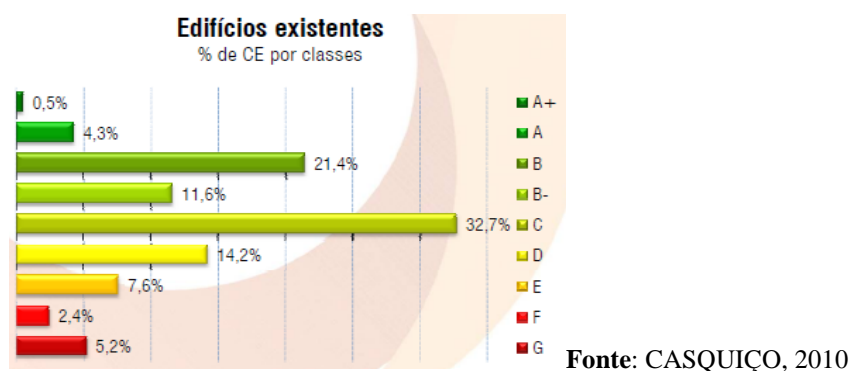
A Câmara Municipal de Oeiras deverá levar a cabo um programa o mais profundo possível de forma a implementar as mais recentes normas ambientais funcionais, especialmente nos edifícios novos sujeitos a construção ou requalificação (habitação, serviços e comércio e até nas Escolas do Concelho).

Aqueles em que se deve dar maior relevância, por forma a dar o exemplo “*Up – Bottom*”, ou seja, do topo hierárquico para os níveis mais baixos da sociedade, deverá passar pela reconversão dos próprios edifícios camarários, que sejam a imagem do esforço da Câmara Municipal que deverá estar na primeira linha dos esforços a empreender, dando o exemplo. Desta forma poder-se-á adoptar pela colocação de painéis solares, pelo uso na sua construção / requalificação de materiais “*verdes*”, de outros que contribuam para o controlo dos gastos energéticos, dispostos de acordo com a exposição solar para maximização da iluminação natural, de forma a recorrer o menos possível às formas de climatização e iluminação artificiais. Isto por os edifícios públicos (residenciais ou empresariais) serem responsáveis pelo consumo de 40% da energia

eléctrica pública, sendo os residenciais os grandes responsáveis por uma maior fatia de consumo energético (mais de 90%) (CASQUIÇO, 2010)

É defendido que: “*uma recuperação da economia terá de passar pela promoção de uma construção sustentável e por uma revitalização do existente*”, uma vez que “*um terço dos edifícios existentes tem baixa eficiência energética*” (CAMPOS, 2009). Neste valor referido incluem-se edifícios com insuficiente desempenho energético (classificados como Classe C), sendo que aqueles com óptimo desempenho ambiental (pertencentes às Classes A/A+) representam somente 5% de todos os edifícios analisados. O grosso dos edifícios (mais de 30%) situam-se nas Classes B e B- (desempenho bom/satisfatório) e outros 30% então na Classe C.

Fig. 44 – Certificação energética de edifícios em Portugal



Em Portugal são já 3000 os edifícios energeticamente certificados, a maioria edifícios já construídos (88%). Todos são diplomados segundo normas internacionais de sustentabilidade ambiental como o objectivo de aliar ao máximo a eficiência energética ao conforto das residências: “*A realidade urbana (...) é a perspectiva do bem-estar e da eficiência energética*” (FERNANDES, 2001), através da implementação de soluções simples mas eficazes. Em termos de medidas de potenciação energética é comum apostar no isolamento térmico das residências, iluminação de baixa emissão de GEE e consumo, etc.

As intervenções deverão primeiro ter um programa de verificação das deficiências e necessidades, elaborado *a priori*. A opção imediata e que deve ser a primeira, a da escolha do isolamento das residências, de forma a não permitir perdas de energia térmica para o exterior, nem a queda das temperaturas interiores residenciais por entrada de outra temperatura, permitirá imediatamente reflectir-se na redução da conta energética que pode atingir os 45-50%.

A questão da elevada burocracia existente para todos os municípios (aplicável de igual maneira em todos os municípios, sem ter em linha de conta as dinâmicas e características de cada território) é apontada como o principal entrave à celeridade e cumprimento dos processos de licenciamento, pelo que atrasa a aplicação pelas Freguesias: *“A Câmara de Oeiras está a implementar algumas políticas nesse sentido, só que ainda não chegou a todo o sítio, aqui à Junta não. Talvez pudéssemos ter um conjunto de painéis solares no topo deste edifício para alimentar energeticamente o edifício do mercado e a Junta. (...) Talvez pudéssemos ser auto-suficientes em termos energéticos, o que já era uma poupança importante”* (MOREIRA, 2011).

A requalificação sustentável dos edifícios ocupa já hoje um importante papel de destaque, sendo premissa para, por exemplo, aderir à *“Rede Europeia de Cidades de Turismo Sustentável”* (RECTS, 2011), da qual Oeiras faz parte há já alguns anos conjuntamente com outras 25 cidades europeias. Os municípios deverão ter uma intervenção nos seus territórios, fomentando: *“(...) acções para a redução da poluição, poupar a energia e aumentar o uso de energias renováveis em edifícios públicos”* (idem, idem).

O principal impacto deste investimento é o retorno financeiro. O sector da construção nova, da reabilitação / reconstrução dos imóveis, representa cada vez maior retorno financeiro (movimenta já cerca de 25 mil) e força de trabalho, ao empregar mais de 600.00 pessoas (ICOMOS, 2010). Num balanço de análise custo – benefício pende sempre para o prato da balança dos benefícios a aposta nestes pressupostos, ainda que o investimento inicial seja alto (o que nem sempre acontece). Apesar disto, as vantagens económicas a médio-longo prazo compensam.

A redução dos consumos energéticos é outra das vantagens retiradas desta aposta. Vários estudos indicam uma poupança até quase 50% face aos consumos usuais, quando aplicadas estratégias próprias.

Legalmente há uma série de documentos orientadores de apoio internacionais (com maior historial) mas também de recentes nacionais. Indicam-se alguns dos mais importantes:

- **A nível Internacional**

“*Energy Performance of Buildings Directive (Directive 2010/31 UE)*” para os sistemas de climatização de edifícios);

“*Comissões de Certificação e Inspeção a novos edifícios*” (Comissão Europeia 2007).

- **A nível Nacional**

Documentos aplicados em Portugal, como a “*Agenda Habitat*”, “*Carta da Terra*”, mas principalmente a “*Agenda 21 para a Construção Sustentável*”, seguem a legislação internacional. Financeiramente desempenha um papel fundamental o criado “*Regime Especial de Participação à Recuperação de Imóveis Arrendados*” (RECRIA), assim como o “*Regime Especial de Participação à Recuperação de Imóveis em Propriedade Horizontal*” (RECRIP), ou ainda o semelhante “*Programa de Apoio Financeiro Especial para Realização de Obras de Conservação e Beneficiação em Habitação*” (SOLARH), bem como das Parcerias Público-Privado (PPP).

- **Em Oeiras**

No contexto das existentes “*Estratégia Nacional de Energia*” e “*Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética*” (PNAEE 2008-2015), Orçamento de Estado, PPP’s, etc... Oeiras formulou o seu próprio “*Plano Municipal da Requalificação Urbana*”, em consonância com o “*Plano de Acção Energia Sustentável Oeiras*” (PAESO 2010) com o horizonte do ano de 2020 para certificar todos os edifícios do Concelho, e converter estes em equipamentos residenciais em “*Classe Energética A ou A+*”. A exequibilidade dos objectivos a cumprir, ligada à elevada burocracia e à ainda inexistente consciência cívica para esta temática é o principal entrave ao cumprimento das metas do PAESO 2010.

A aposta na reabilitação e requalificação sustentáveis dos imóveis é de vital importância e tem vindo cada vez mais a ser prática comum, com grande relevância em cidades do centro e norte europeu, criando áreas urbanas e sociais dinâmicas com proveitos económicos e ambientais, sendo motor de reactivação destes núcleos empobrecidos:

- em primeiro lugar, além da revitalização do próprio equipamento, também o é no meio e dinâmicas que o rodeiam (centros históricos, centros de população envelhecida, centros de pequenos negócios em vias de desaparecer, etc..) sendo assim motivo de estímulo, crescimento e atracção económica e demográfica, direccionado este último a faixas etárias mais jovens;

- e ainda por funcionar como garante da preservação dos próprios equipamentos, e do balanço sustentável dos territórios.

Todos em conjunto contribuirão para a redução da respectiva “*Pegada Ecológica*” urbana.

Nos últimos anos tem-se dado uma evolução bastante positiva neste campo, com várias autarquias a apostarem neste paradigma de desenvolvimento, pelas potencialidades transversais nas sociedades locais: “*Edificação sustentável é aquela que pode manter moderadamente ou melhorar a qualidade de vida e harmonizar-se com o clima, a tradição, a cultura e o ambiente na região, ao mesmo tempo em que conserva a energia e os recursos (...), ao longo do ciclo de vida do edifício*” (Rev. Metrôpoles ed. 24).

Como é defendido por especialistas e autoridades, o actual modelo de requalificação e revitalização dos centros urbanos encontra-se esgotado, pelo que se deve apostar em novas vias e caminhos de regeneração urbana. Esta revitalização não se cinge exclusivamente aos edifícios mas também na intervenção da respectiva envolvente que condiciona e tem moldado estes espaços, considerando-os na mesma medida. Este é um dos Objectivos para a sustentabilidade local e excelência urbana, “*a aplicar a todo o espaço do concelho e como referencial de qualidade a atingir no futuro, tanto para a requalificação urbana como para novas áreas.* (O21+, 2001), para ser motivo de atracção para os centros urbanos cada vez mais despovoados de população jovem.

Um dos vectores estratégicos a apostar para o alcance dos objectivos da sustentabilidade deve passar pela reconversão e reabilitação do edificado e zonas adjacentes. Para tal não basta reabilitar, há que (re)construir usando uma visão de futuro, ou seja, com a preocupação com os materiais empregues e técnicas de maximização e exponenciação ao máximo do já existente (orientação solar e relação com o meio envolvente). Segundo a “*Agenda da Sustentabilidade para Oeiras 2008-2013*” (O21+), “*Concretizar um projecto de demonstração de aplicação dos conceitos de urbanismo sustentável*” é este o ponto fulcral para atingir a “*Excelência Urbana*” e qualidade de vida (remetendo-se também para o Projecto Motor 7 – “*Energia, economia e qualidade de vida*”).

Deste modo surge o “*Programa Estratégico Habitar Oeiras*”. Em curso há alguns anos, vem praticar a construção segundo parâmetros sustentáveis. Apesar de não

se desenvolver ao ritmo desejado a edilidade tem conseguido contornar os constrangimentos financeiros que garantem o Programa: *“os privados não tocam nos centros históricos porque os incentivos não são assim tão bons”* (DIAS, 2011). *“A recuperação dos centros históricos está bloqueada muito por culpa das dificuldades que os privados têm em avançar com os projectos”* (MORAIS, 2011). Mas apesar dos apesares foi recentemente dado um importante passo de forma a circundar este problema e os investidores privados se sentirem mais confiantes. Com a resolução para aplicação em Portugal do *“Programa JESSICA”* (Comissão Europeia, 2006), a partir do ano passado, aquando da assinatura em Outubro, a actuação geográfica foi mais alargada e acessível de uso por PME’s, com *“um efeito de animação das próprias economias de proximidade”* (HENRIQUES, 2011).

Estes Programas têm o objectivo de levarem populações mais jovens para os centros históricos despovoados para a *“sua Regeneração Ambiental, Social, Económica e Urbana”* (O21+, 2001). *“Não só renovar as fachadas mas (...) requalificar os centros históricos”* (Oeiras em Revista, 2009) bem como todos os espaços adjacentes e em estado de degradação e impacto visual e não visível.

Fig. 45 - Habitação degradada na freguesia de Carnaxide (junto à Zona Comercial de Alfragide)



Fig. 46 – Programa Estratégico Habitar Oeiras



Fonte: Elaboração Própria, 2011

Uma das Freguesias com maior obra em curso é a de Paço de Arcos, contemplado no “PIPA - Plano Integrado de Paço de Arcos”. “*Aliás Paço de Arcos é uma das freguesias onde mais se sente o Programa*” (CAMPILHO, 2011)

Em traços similares observa-se um avultado investimento da autarquia na requalificação do Parque Escolar, em moldes de reabilitação segundo normas e orientações de construção sustentável. O programa de criação de uma rede de “*Eco – Escolas*” em paralelo com o vigente “*Plano Estratégico de Equipamentos Educativos*” para o território, intervencionou até ao momento um total de 7 escolas. O último trabalho foi levado a cabo na Escola Primária EB1 D. Pedro V (Freguesia de Linda – a – Velha). A reconversão incorporou no equipamento soluções sustentáveis, como painéis fotovoltaicos para uso próprio, certificando a nova obra segundo o Programa “*Display*”.

Fig. 47 – Instalação de Painéis Solares na Escola Primária EB1 D. Pedro V, em Linda-a-Velha



Fonte: <http://www.educacao.cm-oeiras.pt>

A certificação ambiental “*Display*” aplica-se a todos os imóveis educativos, em tudo semelhante à certificação já existente para electrodomésticos, escalonando-se o grau de eficiência. No último ano lectivo (2010/2011) foram atribuídas 20 etiquetas de desempenho energético pelos equipamentos escolares do concelho.

Fig. 48 – Excerto do Certificado Display para a Escola Primária EB1 D. Pedro V, em Linda-a-Velha



Fonte: <http://www.educacao.cm-oeiras.pt>

Vem este Programa no seguimento dos objectivos traçados no PAESO para a presente década, "*até 2020, 100% das escolas têm energias renováveis, nomeadamente solar térmico, fotovoltaico ou eólica*". Pela configuração nacional deste mecanismo de certificação energética, a Câmara Municipal pode mais facilmente monitorizar os gastos energéticos, pela "*cobertura legal*" inerente. Há um papel de auditoria externa à edilidade muito importante para o sucesso do processo. Os esforços de Oeiras enquadram-se na cooperação com outras cidades europeias fazendo-se o Concelho representar na "*Associação de Municípios Europeus para a Promoção da Eficiência Energética*". A par da etiqueta Display, co-existe entre CMO e OEINERGE desde 2008 um projecto menos divulgado mas igualmente importante, o programa "*Gestão de Energia nas Escolas de Oeiras*" (GEEO), que trabalha nos mesmos objectivos que a etiqueta Display. Já presente em 5 escolas em 4 freguesias, para o presente ano lectivo 2011/2012 o projecto foi alargado a outros 5 estabelecimentos.

A actuação autárquica no edificado poderá ter em linha de conta os trabalhos a decorrer em concelhos vizinhos, como por exemplo em Lisboa, onde se localiza um dos edificios modelo da nova construção sustentável, a "*Torre Verde*" no Parque das Nações. Um dos pioneiros equipamentos habitacionais a incorporar em quase toda a sua génese as normas sustentáveis foi certificado em 2007 pelos desempenhos energéticos superiores à maioria dos imóveis construídos adoptou desde o momento da sua construção o uso de materiais com elevado desempenho ambiental, isolamento térmico e acústico e o recurso às últimas formas de energia renovável para as necessidades internas, sem ter de recorrer ao abastecimento através da rede pública mas apenas recorrendo à produção própria interna. Também foi tida em consideração a melhor orientação e exposição solares das fracções habitacionais.

Contudo, apesar de novas ideias e projectos a empreender, é premissa indispensável a resolução dos problemas de base antes de avançar para novos caminhos. Tal se adequa às intervenções nos imóveis: "*uma metodologia de intervenção que consistiu numa 1ª fase na recuperação do edifício. Concluída esta fase (é) iniciada uma 2ª fase de obra com a recuperação deste segundo edifício*" (CMO, 2011).

Uma séria aposta nesta área de desenvolvimento municipal permitirá conciliar várias áreas do “ (...) *desenvolvimento social, à protecção do ambiente e a diversas medidas que permitam alcançar a qualidade de vida nas zonas urbanas...*” (Conselho da Europa, 1992), pelo carácter e impacto transversal na sociedade. O investimento nesta área levará directamente ao desenvolvimento de outras complementares e que também são beneficiadas. Mas primeiro há que criar as bases para uma actuação “verde”. Não se pode apostar neste novo segmento da construção sem antes ter resolvidas as delicadas situações de carência de condições de habitabilidade. Neste campo a autarquia, ao longo das últimas décadas, tem direccionado uma grande parte do seu orçamento para atender às situações de degradação e empobrecimento urbano-residencial. Serve este capítulo para aprofundar este tema:

V.2.5.2 - Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos (RUB's):

Com o acentuado crescimento demográfico, principalmente dos centros urbanos, é produzida directamente uma quantidade e configuração do “lixo” cada vez maior (de resíduos, especialmente de embalagens de plástico e cartão e também dos “*monos domésticos*”) pelo que a tarefa de conseguir cumprir as metas de tratamento de lixo a que os municípios se propõem se afigura cada vez mais difícil, assim como de conseguir um equilíbrio ecológico local, “*A questão dos resíduos sólidos, no meio urbano, representa impactos ambientais relevantes que afetam e degradam a qualidade de vida urbana*” (OLIVEIRA, 1973)

Os Resíduos mais comuns são aqueles produzidos em ambiente doméstico por todos os cidadãos, os Resíduos Sólidos Urbanos (RSU's). Existem ainda outros dois tipos principais, os *Resíduos Industriais* (originários das indústrias transformadoras, agro-florestais e pecuárias) e os *Resíduos Especiais* (que apresentam níveis de toxicidade, perigosidade e até radioactividade, produzidos em outra escala e por outros responsáveis em ambientes próprios). Estes dois tipos são tratados em sede própria.

Mas são os Resíduos Sólidos e Urbanos os que têm maior expressão, “*Os RSU's são no entanto a classe que tem mais directa ligação com o quotidiano dos cidadãos, nomeadamente através da sua resolução à escala municipal ou intermunicipal, envolvendo por isso a Administração Autárquica*” (“Pensar Global, Agir Local”, 2009).

A estratégia para a redução do elevado número de resíduos a tratar passará pelo aperfeiçoamento dos sistemas de Recolha e Tratamento Selectivo, que terá impacto nos níveis de poluição do ar, solos, recursos hídricos, etc...

- **Importância ambiental da recolha de Resíduos:**

Através da recolha e tratamento dos lixos produzido evita-se a acumulação em espaço público e a deposição dos materiais em locais de difícil acesso e contacto (matas, florestas, praias não frequentadas, zonas dunares...) configurando um sério problema para os territórios e sistemas naturais (com o vazamento de grandes equipamentos sem utilidade) que se tornam verdadeiras lixeiras ilegais a céu aberto, levando à contaminação dos solos por microorganismos, e para a própria saúde pública. A iniciativa “*Limpar Portugal*” direccionou particularmente os seus esforços para a identificação e tratamento destes locais no dia nacional de limpeza, a 20 de Março de 2010, tendo sido repetida novamente no passado dia 24 de Março (de 2012) esta iniciativa.

Observa-se a deposição com especial destaque junto dos cursos de água e margens ribeirinhas, pelo que além de todas as outras vantagens, tem especial importância no cumprimento do Projecto - Motor “*Vales Verdes das Ribeiras*”. Um dos mecanismos que poderia minimizar estas acções ilegais seria a aplicação dos meios de responsabilização judicial / criminal dos infractores, protegendo o ambiente das ameaças ligadas aos *monstros* electrodomésticos. Prática já comum em vários países europeus este agente dissuasor está consignado na legislação portuguesa, acompanhando a comunitária, que desde 1994 inclui na “*Carta Europeia de Ordenamento do Território*”, a aplicar pelas CCR (“*Comissões de Coordenação Regional*”) e CCDR (neste caso pela *CCDR – LVT*) a protecção e acção legal (a “*responsabilidade civil criminal*”) contra acções danosas sobre o recursos naturais locais, englobando também o impacto de construções e obras que têm uma pegada ecológica alta.

Esta é uma das principais questões com o qual os municípios mais se têm deparado. Qual a correcta resposta a dar às situações pontuais de deposição dos “*monos*”, como chegar aos infractores responsáveis e como tratar os efeitos causados pela degradação destes (libertação de contaminantes, líquidos tóxicos, metais pesados

como o Metano, o resíduo mais tóxico existente) que em contacto com “*todo o ecossistema: ar, solo, lençóis e águas freáticas e subterrâneos*” (AZEVEDO, 1996: p.78) terão um efeito nefasto irreversível? A questão dos Resíduos é da maior importância, gerando inclusivamente em vários países verdadeiras guerras pelo seu controlo (por exemplo, em Nápoles, em que é tratado como um verdadeiro negócio entre máfias), sendo em último recurso necessária a intervenção militar quando se torna num risco para a saúde pública.

A Estratégia para a melhor gestão dos resíduos produzidos passará, como já referido, pelo incentivo da separação selectiva e pela cativação das comunidades, através da educação para a sensibilização ambiental.

- **Legislação existente aplicável**

Oeiras orienta a sua política de recolha e tratamento de resíduos por vários programas nacionais, entre os quais:

✓ “*Estratégia Nacional para a Redução dos Resíduos Urbanos Biodegradáveis, RUB destinados aos aterros*” (ENRRUBDA), de 8 de Julho de 2003. O objectivo cimeiro desta Estratégia é o de reduzir o impacto dos resíduos na qualidade do ar, nos recursos hídricos e nos solos e subsolos e também como forma de melhor usar e reaproveitar os mesmos. Empiricamente tem sido possível presenciar uma diminuição do número de Resíduos em aterros, desde a entrada em vigor da Estratégia. De 2006 a 2009 o número de resíduos reduziu-se em 25%.

✓ “*Plano Estratégico para os Resíduos Sólidos Urbanos II*” (PERSU II, Portaria 187 de 2007). A vigora até 2016 tem por objectivo a redução da percentagem de Resíduos dispostos e tratados em sítio próprio (aterros municipais).

Tabela 07 – Limite de deposição de resíduos biodegradáveis em aterro

(“Avaliação Intercalar do PERSU II”)

Ano	% Admissível(*)
2006	75
2013	50
2020	35

Fonte: Agência Portuguesa do Ambiente, Janeiro de 2011

Esta Portaria é antecedida por outros Decretos – Lei igualmente importantes:

- ✓ DL 278/1986 - “*Quadro Lamas/ Bio-resíduos*”, CEE;
- ✓ DL 178/2006 - “*Programa de Prevenção de Resíduos Urbanos*” (PPRU).

❖ **Recolha de Resíduos**

Segundo a Eurostat, os principais RSU’s produzidos a nível europeu são:

Tabela 08 – Tipologia de resíduos tratáveis

	Total (ton.)	% do Total produzido
RSU’s produzidos	3,884,000	
Papel e Cartão		23
Resíduos de comida e jardim		35
Plástico		12
Vidro		5
Metais		3
Têxteis e outros		22
Total		100
Resíduos Urbanos Biodegradáveis	2,252,720	

Fonte: Elaboração própria a partir de Eurostat 2006

Se em 1986 os países - membro da extinta OCDE no seu total produziram 136 Milhões de toneladas de resíduos sólidos urbanos, hoje o valor de resíduos produzidos diariamente por cada europeu fixa-se em mais de 2 kg de “lixo”. Em termos de Resíduos Sólidos Urbanos estes representam 600 milhões de toneladas anualmente por toda a Europa, sendo que só em Portugal no ano de 2009 significou um valor de mais de 600.000 toneladas em relação à separação de resíduos.

Tabela 09 - Produção e Gestão de RSU's a nível nacional

Ano 2009	(toneladas)
Produção	5.184.592
Recolha Selectiva	606.629
Valorização Orgânica	418.404
Incineração com recuperação de energia	958.883
Aterro	3.200.676

Fonte: Elaboração própria a partir de Relatório Avaliação Intercalar do PERSU II”, 2011

Anualmente fixados os limites de separação dos lixos segundo metas europeias tem sido observada a incapacidade de atender ao pré-designado. Relatórios recentes mostram que no ano de 2011 os valores de reciclagem para a região da Grande Lisboa não foram alcançados. A Valorsul (operadora responsável) anunciou uma quebra: *"em 2011: menos 2.2% no vidro, menos 13.1% no papel/cartão e menos 0.9% nos plásticos. Mas a própria quantidade total de resíduos foi menor, tendo caído 5% - ou seja, quase 50 mil toneladas a menos de lixo"*. (PÚBLICO, 2012)

- **Recolha e Tratamento em Oeiras:**

Em 1983 a Câmara Municipal de Oeiras foi das primeiras edilidades a dar início à separação de lixo doméstico direccionado em especial para o vidro e embalagens, recolhidos de forma autónoma.

Em 2006 a recolha de lixo em Oeiras estava tipificada da seguinte forma:

Tabela 10 – Volume de resíduos recolhidos

	Ton. recolhidas
Papel e Cartão	6,639
Embalagens de plástico	1,544
Vidro	2,452
RSU Total	75,025
Resíduos Verdes	1,549
"Monstros" recolhidos	2,771

Fonte: Elaboração própria a partir de “Inventário de Emissões de GEE das Actividades do Concelho de Oeiras”, 2008

Do total de resíduos produzidos *per capita* anualmente, apenas 12.6% destes são tratados e sujeitos a valorização.

Em 2011 Oeiras dispunha de um alargado número de ecopontos dispersos pelo Concelho com maior presença junto ao centro das Freguesias, o que nem sempre é garante de um sistema eficaz de tratamento e em conformidade ambiental no Concelho. É comum ver-se em cidades europeias (*e.g.* Londres, Paris, ou qualquer outra cidade do centro e norte europeu) pouca presença de caixotes de lixo, não sendo correlativamente directa uma maior ou menor qualidade ambiental. O ponto-chave nesta temática prende-se com o nível de consciencialização ambiental dos munícipes, o culminar de um processo longo de décadas de educação para a sensibilização.

Oeiras dispõe de um número satisfatório de ecopontos concentrados proximamente entre si em várias ruas nos centros das freguesias: “*Em Carnaxide há alguns anos para trás que tem feito é no sentido de dotar todas as ruas com ecopontos e algumas ruas que têm 3 conjuntos de ecopontos, dependendo da dimensão da rua*” (VILHENA, 2012). A média em Oeiras “*é de 323 pessoas com um ecoponto*” (BARROS, 2011). Por outro lado, nas localidades menos povoadas peca por insuficiente, o que é natural tendo em conta a dimensão do Concelho. Poderá transferir os ecopontos existentes em excesso para lugares concelhios com maiores necessidades (no interior do concelho), pelo esforço financeiro realizado ao longo das últimas décadas, pelo que a transferência atrás sugestionada, não obrigará à compra de novos equipamentos, especialmente na actual conjuntura económica.

- **Experiência Piloto de Recolha Selectiva:**

Desde o final de 2011 que decorre na Freguesia de Queijas um Programa-piloto de recolha selectiva de resíduos produzidos, porta-a-porta. Veio este alterar o paradigma de separação dos lixos (enraizado durante as últimas décadas) do Concelho para outros moldes de recolha. Os parâmetros a analisar com este projecto são:

- “*A quantidade total de embalagens e Papel porta a porta;*
- *A quantidade total de recicláveis recolhidos*
- *O grau de contaminação de resíduos recolhidos porta a porta*
- *Análise à sustentabilidade ambiental*
- *Incrementar taxas de recolha selectiva em 14%*” (BARROS, 2011)

- **Cancelamento da recolha selectiva de resíduos porta-a-porta:**

Apesar dos louváveis projectos que são levados a cabo no Concelho, os programas já existentes têm de ser assegurados e só depois então avançar rumo a novas metodologias e paradigmas. Refira-se a propalada questão ligada à alteração e fim da recolha de RSU's porta - a - porta em Oeiras, anunciada por várias associações ambientalistas como a Quercus (*“Abandonada recolha selectiva de resíduos porta-a-porta em Oeiras”*, Quercus 2010) e divulgado segundo “Portaria Municipal”, justificada por ser *“vedada a admissão de funcionários que não tenham relação jurídica de emprego com a administração pública”*, pelo que *“somos efectivamente obrigados a reestruturar o nosso sector de recolha e limpeza urbana”* (CMO, 2011).

Aquando da Sessão de Esclarecimento acerca do Programa-Piloto em Queijas, o Vereador Ricardo Barros explicou que a eliminação da recolha porta a porta em certas freguesias se deveu também à mudança da forma de triagem e tratamento dos resíduos.

V.2.5. 3 - Óleos Alimentares Domésticos:

Em 2009 o Concelho dispunha de 20 equipamentos de disposição e recolha dos óleos alimentares produzidos por residências / residentes e superfícies de restauração, de forma a serem encaminhados para as centrais de tratamento e conversão em biodiesel para abastecimento das viaturas municipais. Deste modo contribui-se para a salvaguarda dos recursos hídricos, que não serão afectados pela disposição de óleos nocivos nos sistemas.

Um ano depois, em Setembro de 2010 havia já 31 equipamentos dispersos pelas várias freguesias do Concelho, número que se mantém até hoje. Apesar da estagnação desde 2010 e até ao presente momento, Oeiras concluiu em tempo útil (antecipando-se) as metas dispostas legalmente no Decreto-Lei nº 267/2009 que orientava o Concelho no sentido da instalação de 30 pontos até 31 de Dezembro de 2011, no âmbito da *“Rede de Pontos de Recolha de Óleos Alimentares Usados OAU”* e do *“Projecto Óleo Valor”* para Oeiras. Apesar de ter já cumpridas todas as metas decretadas, a autarquia em Julho de 2011 instalou 11 novos equipamentos pelo Concelho. É justificado declarar que Oeiras estará nos lugares cimeiros a nível nacional. O único aspecto menos positivo a apontar prende-se com os resultados ainda não visíveis nas viaturas municipais movidas

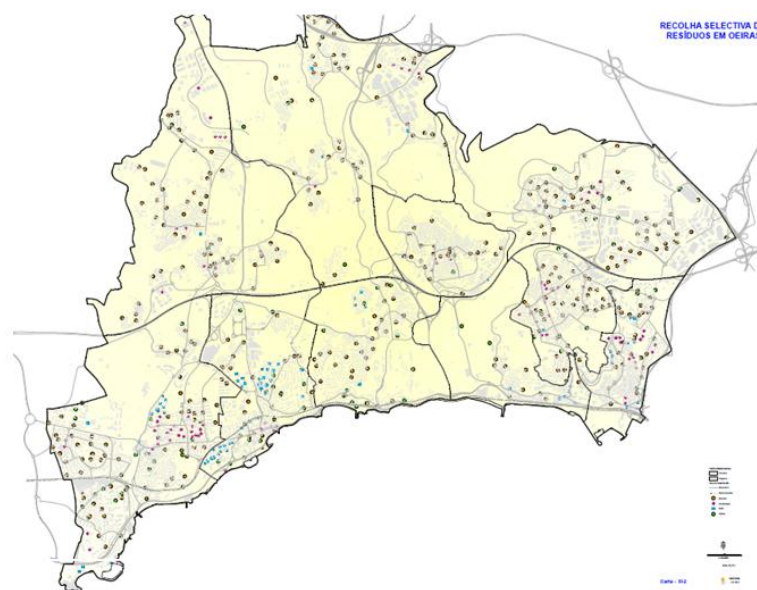
a este novo tipo de combustível. Na Área Metropolitana de Lisboa estão também a ser levados a cabo vários esforços neste sentido, *e.g.* os municípios do Seixal (Programa “*óleo a reciclar, biodiesel a circular*”), em Loures, Setúbal, Montijo ou Odivelas.

Fig. 49– “Mapa de localização dos 20 Oleões existentes no Concelho de Oeiras”, em 2009



Fonte: “Matriz dos Resíduos de Oeiras”, CMO, 2009

Fig. 50 - Mapa com os Ecopontos de Oeiras em 2011

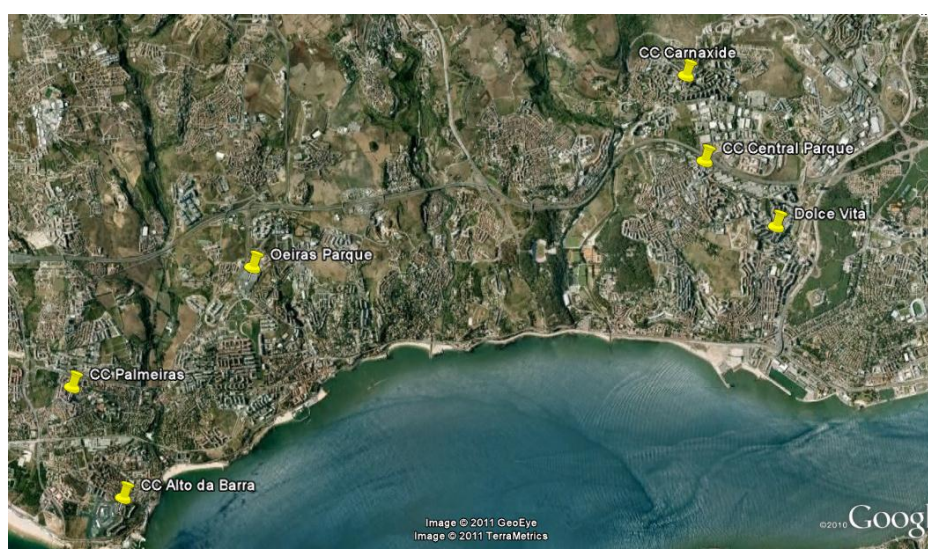


Fonte: GDM-CMO 2011

V.2.5.4 - Recolha de Equipamentos Eléctricos (Ponto Electrão):

Outro projecto de tentativa de inculir nos munícipes uma consciência ambiental é a recente aposta na reutilização dos electrodomésticos em desuso e/ou “*fim de vida*”. Enquadrado num Programa que conheceu uma aposta forte nos últimos anos a nível nacional, Oeiras já firmou a sua rede de “*Pontos Electrão*”, com principal incidência nas várias superfícies comerciais:

Fig. 51 - Localização dos Pontos Electrão em Oeiras em 2009



Fonte: Elaboração Própria, 2011

O objectivo preferencialmente a curto / médio prazo deverá ser o de dispor em todos os centros comerciais e Mercados Municipais de um equipamento de recolha, como o já existente no Mercado Municipal de Queijas (Fig. 55 acima).

No que diz respeito à recolha de electrodomésticos esta é uma iniciativa totalmente justificada e muito importante. E não só a nível municipal, já que a nível nacional tem também recebido bastante atenção e apoio, por uma ordem de razões. A primeira, e mais importante, prende-se com o seu carácter ambiental e ecológico. Antes desta alternativa (de gratuidade, sem custo algum) os equipamentos, os “*monstros*” ou “*monos*”, eram abandonados na via pública e em locais isolados e não identificados pelas autoridades, sendo importantes focos e fontes poluidoras de áreas verdes, ribeiras

e cursos de água (pela libertação de resíduos e líquidos que subsequentemente em contacto com estes se propagavam aos níveis do subsolo e lençóis freáticos, com impactos ambientais incalculáveis e irreversíveis). Consequentemente têm um impacto económico negativo, no tratamento e reparação dos locais afectados. Por outro lado tem um impacto económico positivo, prendendo-se com a reutilização e aproveitamento dos equipamentos e todos os seus componentes.

Desde 2002 que a União Europeia tem imposto regras rígidas sobre a gestão e tratamento dos *lixos electrónicos*, obrigando a que se recolham e tratem os electrodomésticos. Em 2009 Portugal conseguiu superar os objectivos traçados a nível europeu na recolha destes equipamentos. A meta comunitária imposta a Portugal era de 4 kg de equipamentos por habitante.

Sugere-se para melhor cumprimento dos objectivos do Programa, estender a presença dos pontos de recolha de equipamentos (monos) eléctricos a locais com elevado movimento diário, e.g. serviços de atendimento público, às Juntas de Freguesia, entre outros locais.

V.2.5.5 - Projecto Piloto de Energia Fotovoltaica para o Concelho:

Para que o Concelho não fique totalmente dependente das fontes de energia externas, situação que acontece actualmente (apenas se poderá apontar a realização dos Mercados Biológicos que potenciam a produção e comercialização de alimentos saudáveis a partir de produtores locais nos espaços agrícolas municipais), Oeiras deverá apostar na obtenção de energia a partir de instalações próprias no território, como é exemplo a recente instalação de painéis fotovoltaicos na zona interior Norte e pouco povoada do Concelho, em Vila Fria, na Freguesia de Porto Salvo.

O “*Projecto Comunidade Solar*” serve este propósito e é uma alternativa de abastecimento energético dos lares do Concelho. A partir de uma parceria entre a Câmara Municipal, a comunidade universitária e uma entidade privada investidora surge um dos primeiros projectos experimentais a ter lugar num Concelho com estas características. O exemplo mais próximo de investimento nesta área encontra-se no concelho vizinho de Cascais.

A favor deste projecto estão os benefícios ambientais e económicos inerentes: (“o investimento está pago ao fim de 5 ou 6 anos, e a partir daí terá toda uma rentabilidade que ronda os 2500 euros por ano” (MARTINS, 2011). O caminho é não cessar o investimento nesta área, alargando o número de painéis solares para ser possível o abastecimento de edifícios de maiores dimensões.

CAPÍTULO VI - Outras Acções e Apostas Práticas da Agenda 21 de Oeiras

VI.1 – Esforços e Acções de Sensibilização Ambiental

“É preciso ampliar o conhecimento para provocar reflexões. A Educação para a sustentabilidade faz-se necessária nas escolas, nos negócios, no dia-a-dia” (SANT, Roger)

Directamente correlacionado com a assinatura da “*Carta da Terra*” em 1992 e posteriormente com o decorrer da, ainda vigente, “*Década da Educação das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável*” (2005-2014), surgem com especial ênfase vários programas educacionais e de sensibilização ambiental. Contudo, para a afirmação desta temática no nosso quotidiano, contribuiu fundamentalmente a elaboração de um termo/noção sintetizadora da tomada de consciência da sociedade do início da década de ’70 para as problemáticas ecológicas, e qual o verdadeiro impacto directo na qualidade de vida de todos (a médio / longo prazo), o Desenvolvimento Sustentável.

Tem este por base a aplicação de um modelo (conjugado com outros) de uma “*triple bottom line*” de desenvolvimento da sociedade: **1-Sustentabilidade social**; **2 - Sustentabilidade ambiental** e **3 -Sustentabilidade económica**.

Assim, durante a realização da “*Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente*”, em 1972, na capital sueca, Estocolmo, concluiu-se que uma das vias preventivas e de combate aos problemas ambientais (com impactos no desenvolvimento

das futuras gerações) deveria passar por uma aposta na Educação Ambiental: “(...) a partir dessa Conferência, a Educação Ambiental se propõe a discutir os problemas ambientais por meio da formação dos indivíduos (...)” (NÓBREGA, 2008).

Algumas décadas antes da Cimeira sueca, já a sociedade começava a tornar-se mais global do que nunca. Começava a relacionar os progressivamente altos níveis de consumo como algo preocupante e que poderia estar na base das alterações detectadas. Foram importantes o sistemático aparecimento de “smog” (efeito de “nevoeiro tóxico”) sobre Londres e Nova Iorque durante a década de 1950, ou da degradação da qualidade dos solos e dos alimentos produzidos e colhidos (pela contaminação dos cursos hídricos e de terras agrícolas por Pesticidas e químicos, sendo o DTT o comumente usado).

Pela primeira vez a sociedade estava em alerta quanto a estas problemáticas, que já não afectavam exclusivamente os locais mas também a observada afectação de outros territórios, concelhos ou países vizinhos (poluição transfronteiriça), não sendo um problema que geograficamente se restringisse à fonte poluidora.

Poucos anos após a Conferência sobre o Ambiente em Estocolmo realizou-se em Belgrado (antiga Jugoslávia) no ano de 1975 o “*Encontro Internacional em Educação Ambiental*” e dois anos depois em 1977 em Tbilisi, Geórgia a “*Conferência Intergovernamental sobre Educação Ambiental*” que vem continuar os princípios de Estocolmo 1972, tendo sido delineadas várias iniciativas de Educação Ambiental para todo o mundo. Pela primeira vez a Educação e Consciencialização Ambientais são postas em prática.

Duas décadas depois de “*Estocolmo 1972*” realizou-se aquela que até hoje é a Cimeira marcante dos esforços e orientações ambientais por parte dos decisores e agentes centrais e locais: “*Cimeira da Terra do Rio de Janeiro*” em 1992 – a “*Eco-92*”.

Além dos documentos daqui provindos, já referidos noutra capítulo (referente às Agendas 21 nacionais), foram elaborados demais relativos à temática da Educação e Sensibilização Ambientais:

- “*Tratado de Educação Ambiental para Sociedades Sustentáveis e Responsabilidade Global*”;

- “*Carta Educação Ambiental*”;
- “*Programa Nacional de Educação Ambiental (PRONEA)*”.

Pode-se considerar que Portugal, além de sempre ter aplicado todas as referidas Convenções e Tratados, só viu um verdadeiro investimento a partir do ano de 2006, com a criação dos dois documentos cimeiros orientadores (Conselho de Ministros de 28/12/2006):

- “*Estratégia Nacional do Desenvolvimento Sustentável (ENDS)*;
- “*Proposta para um Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável*”.

Ambos têm em conta também as aprovadas Agendas 21 nacionais e regionais/locais, e a Lei de Bases do Ordenamento do Território e Urbanismo (Lei 44/98 LBOTU).

V.1.1 – Educação e Sensibilização Ambientais em Oeiras

“A política assumida em 1994 por Oeiras (...) visa a prossecução do desenvolvimento garantindo que os impactes ambientais do processo de desenvolvimento se situem dentro da capacidade de regeneração do sistema natural, local e global. Na sua essência, é um compromisso das actuais gerações, face às gerações futuras (...)” (Oeiras 21+).

O modelo de desenvolvimento que os municípios devem seguir deverá desenvolver uma estratégia de equilíbrio entre o desenvolvimento de actividades económicas com o património biológico e ecológico existentes, “*o que é necessário é saber estabelecer um diálogo harmonioso entre o progresso e a natureza de que possa beneficiar ainda esta geração e todas as que vierem depois*” (BAPTISTA, 2001) que seguem os as linhas-mestre do *Relatório Brundtland*, “*Desenvolvimento Sustentável é o desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras*” (Brundtland, 1987).

A edilidade tem conseguido, na medida do possível respeitar estas *lições* ao intervir sem pôr em causa o desenvolvimento sustentável ambiental, desde 1986. Contudo, é a partir do ano de 1994 que se pode apontar o início de uma estratégia mais consistente, no contexto do “*Plano Estratégico para o Desenvolvimento Sustentável Oeiras XXI*” composto de um conjunto de acções e iniciativas por forma a incutir nos seus munícipes e frequentadores do território, uma consciência ambiental premente e presente, especialmente tendo as faixas da população mais jovem como público-alvo principal, um público que apresenta menos resistência em abraçar novas ideias e iniciativas ambientais.

No ano lectivo de 1994/1995 a edilidade foi pioneira com o seu “*Programa de Educação Ambiental*” (PEA), tendo tido como temática de “arranque” do Programa a questão dos resíduos, que até hoje ainda se mantém como uma das principais metas. Assim, a título exemplificativo, no período lectivo 2001-2006 foram levadas a efeito um total de 181 iniciativas ambientais, que envolveram 5726 alunos, por todo o Concelho:

Tabela 11 - Número de Acções e alunos envolvidos em acções de sensibilização ambiental entre 2001 e 2006

Ano Lectivo	Nº Acções	Nº Alunos
2001/02	17	425
2002/03	21	686
2003/04	36	1078
2004/05	51	1167
2005/06	56	2370

Fonte: Elaboração própria a partir de DAE – CMO, 2007

Já em 2010, 19 escolas de um total das 35 existentes no concelho participaram em várias iniciativas, envolvendo 700 alunos e 100 professores (DAE-CMO, 2011).

Os *Programas de Educação Ambiental* decorrem ao longo de todo o ano lectivo com várias acções de sensibilização e actividades ambientais nas escolas mas também pelo Concelho, em várias actividades, como por exemplo Roadshows ambientais e eventos

comemorativos dos Dias Mundiais da Água (comemorado a 22 de Março), do Dia Mundial da Terra (a 22 de Abril) ou do Dia Mundial do Ambiente (a 5 de Junho).

- **Sensibilização, Ética e Consciência Ambiental Empresarial**

A acção em prol de um desenvolvimento sustentável municipal deverá começar em primeira instância pela própria Autarquia e por empresas com maior peso e visibilidade no Concelho, de forma a melhor transmitir esta mensagem. Dever-se-á privilegiar uma actuação “*Up – Bottom*”, dos níveis superiores de decisão e actuação para os inferiores. A este nível algumas boas práticas têm sido implementadas:

- Acção de formação para trabalhadores internos da CMO;
- Circulares e Despachos internas por parte do Edil central (Presidente da Câmara) e também já pelos Presidentes das Juntas de forma a alcançar a poupança energética;
- Parcerias com IPSS, Cooperativas de Desenvolvimento e Apoio Sociais;
- Realização de Acções de Sensibilização (projecto Tampinhas e Pilhão), Roadshows e Workshops e Conferências temáticas entre entidades, parceiros e a municipalidade.

Em relação ao envolvimento empresarial na sensibilização ambiental esta tem de ser potenciada pela autarquia que deverá privilegiar a assinatura de parcerias. Importantes empresas sedeadas no Concelho têm levado a cabo acções internas de sensibilização social, em que o ambiente ocupa um lugar de destaque nas várias iniciativas. A ROFF, empresa sedeadada em Miraflores, coopera com a Câmara Municipal em várias actividades ao longo do ano, levando os seus funcionários a participar em acções fora dos escritórios, como o “*Projecto Limpar Portugal*” (20 de Março de 2010) e aplicando uma política interna da redução dos consumos e a adopção da reciclagem e a mobilidade ciclável como usual.

VI. 2 – Resultados Práticos dos Programas e Esforços Ambientais

A acção autárquica do trabalho de consciencialização ambiental levado a cabo tem-se revisto na organização cívica dos munícipes, que substitui a organização e iniciativa autárquicas.

- **“Família Oeiras Ecológica”**

Também conhecidas por eco famílias, em parceria com várias empresas presentes no território (SMAS, a Agência Ambiental Oeingerge e a Quercus), várias famílias (50 em 2010) têm-se candidatado e predisposto a serem auditadas por equipas técnicas especializadas acerca dos seus usos energéticos (água, electricidade, produção de resíduos), e/ou formas de mobilidade empregues pelo agregado familiar e criando planos estratégicos de melhoria dos desperdícios existentes.

- **“Projecto Bairro Limpo”**

Através de candidatura própria, desde 2005 que os munícipes de faixas etárias elevadas (maioritariamente a partir dos 55 anos) se têm candidatado, à semelhança do “*Família Oeiras Ecológica*”, para a inclusão em projectos de carácter ambiental nos bairros onde residem.

- **“Projecto Jardim Vivo”**

Criado em 2007 por acção da “*Associação de Moradores de Nova Oeiras*” (AMNO) e com o apoio e articulação com a Câmara Municipal de Oeiras nasceu um projecto singular de iniciativa cívica, podendo considerar-se o culminar dos esforços pela sensibilização e consciência ambientais nas populações. A receptividade da mensagem pode ser explicada pela própria génese da construção do bairro de Nova Oeiras na década de ‘60, sustentado num ideal ecológico, de crescimento urbano em consonância com o respeito ambiental, tendo desde início sido reservada uma área para plantação arbórea.

Além da componente florística de desenvolvimento, desde 2007 que a Associação de Moradores tem levado a efeito um programa de construção de ninhos e de inventariação das espécies que povoam o bairro, numa parceria com a Câmara Municipal, a Junta de Freguesia local e a “*Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves*” (SPEA). O resultado directo é a identificação, até ao momento, de mais de 30 espécies de aves, número considerável, pelo que importa envolver os moradores e os bairros de forma a

concretizar o facto destas áreas verdes em contexto urbano servirem de fundamentais “stepping stones” para aqui nidificarem e pararem.

- **Hortas e Mercados Biológicos e Urbanos:**

Seguindo uma tendência que hoje se começa cada vez mais a enraizar na cultura e sociedade portuguesas, com mais significado na citadina, Oeiras começa a adoptar com expressão a via da produção dos seus produtos (para consumo interno). No contexto de forte urbanização em Oeiras faz mais sentido que nunca antes: *"Este fenómeno não é mais que o reflexo de uma das necessidades mais básicas do ser humano: a dependência da paisagem rural"*. (GOUVEIA, 2011). Além do considerando económico para cada produtor do “novo segmento no comércio ligado às “boas práticas do ambiente, é de referir ainda, a identificação do indicador voluntário (...) e que contribuem para a qualidade de vida dos cidadãos e consequentemente das cidades.” (*idem, idem*)

Globalmente este novo estilo de vida começa timidamente a impor-se. Os munícipes têm a oportunidade de consumir (de forma saudável) o que produzem, ou de proceder à sua venda. Semanalmente (em cada Sábado) são realizados dois Mercados Biológicos, um em Algés e outro em Oeiras, além da distribuição dos produtos cultivados desta forma em espaços comerciais próprios, podendo-se referir a presença de dois espaços nas freguesias de Carnaxide (Supermercado Brio) e de Oeiras e São Julião da Barra (o BioSábio).

Em termos decisórios alguns dos Presidentes de Junta entrevistados têm dado indicações neste sentido. Por exemplo, o Presidente da Freguesia de Linda-a-Velha referiu como um dos principais objectivos a desenvolver no futuro no seu território, o desenvolvimento da cultura biológica pela comunidade escolar e civil *“Temos aqui 2 ou 3 projectos, que têm a ver com a questão das hortas urbanas, aberto à comunidade (...) com horta biológica, com animais e tem estado a correr muito bem e estão a abrir à comunidade, aos pais e familiares. (...) Digamos que é o Projecto que temos mais pensado, em breve, ou que nos estamos a empenhar mais, que pode vir a acontecer num curto espaço de tempo”* (MOREIRA, 2011).

A ideia da aposta nas *Hortas Urbanas* como espaços de lazer e bem-estar mas também de produção sustentável tem já algumas décadas: por exemplo, a aplicada (a título experimental) na década de '50 pelo Arquitecto Gonçalo Ribeiro Telles para a área lisboeta de Pedrouços (“*Parque Periférico de Benfica a Carnide*”).

Tem-se assistido no município à proliferação de formas informais de *hortas urbanas* junto aos nós e vias rodoviárias (Fig. 52) Apesar do inegável contributo para a consciencialização para esta temática, devido à proximidade e contacto com o trânsito automóvel dever-se-á privilegiar a implementação de novas áreas de cultivo em áreas afastadas das formas de poluição.

Fig. 52 - Horta Urbana em Outurela (Carnaxide) junto à Autoestrada A5



Fonte: <http://agriculturanoasfalto.wordpress.com/2011/02/06/hortas-urbanas>

O suporte a este projecto apresenta vários benefícios em vários campos:

- ✓ É agente responsável pela recuperação de espaços antes devolutos e degradados, agente dinamizador de áreas despovoadas;
- ✓ Forma de contínuo e adição à Área Verde total presente em Oeiras
- ✓ Elemento cumpridor do Projecto - Motor, “*Mega Parque Verde*”, que será mais adiante no capítulo respeitante.
- ✓ Tem ainda uma outra vantagem, nem sempre referida, de ao recorrer maioritariamente aos produtores locais, se contribuir para a redução significativa

das viagens de transporte dos produtos, de concelhos externos ao oeirense, reduzindo-se a emissão de GEE e a Pegada Ecológica do abastecimento.

- **“Parques Caninos”**

À semelhança de várias cidades europeias (*e.g.* Paris) algumas freguesias dispõem já de áreas exclusivas para uso canino, minimizando a poluição pública de ruas e jardins, melhorando o espaço público. Há já pelo Concelho 10 áreas caninas, sendo que duas se situam na freguesia de Carnaxide: *“Desde que fomos eleitos a principal aposta ambiental foi na recolha dos dejectos caninos. Fizemos campanhas de sensibilização exteriores por meio de Muppis”* (VILHENA, 2012). Este é inclusivamente um dos pontos referidos quando questionado sobre projectos ambientais para o futuro: *“Aumentar as áreas caninas, o número de áreas. Temos 2 e uma outra projectada”* (*idem, idem, idem*).

VI.2.1 – Qualidade do Ar e Sonora no Concelho

Oeiras depara-se com um problema amplamente generalizado a todas as cidades de média-grande dimensão, as emissões de gases poluentes, dos denominados Gases com Efeito Estufa (GEE) tendo de elaborar formas de contrariar e diminuir os níveis de poluição e toxicidade dentro dos seus centros urbanos. Pode-se assim referir o exemplo desta problemática na capital francesa, Paris, que se deparou no Verão de 2007 com uma elevada concentração de GEE (além das normais registadas diariamente). Foi necessário proceder à colocação de sinalização de alerta e sensibilização para a redução da velocidade dos automobilistas.

Em Lisboa a autarquia local iniciou em 2011 o projecto de proibição de entrada dos veículos construídos antes de 1992, havendo sinalização espalhada em algumas artérias da cidade. Para Oeiras está programada a colocação de sinalização similar na Zona histórica da Vila.

Em termos comunitários a resposta a estas situações bastante preocupantes para a própria saúde dos cidadãos tem forma em vários documentos orientadores, mas aquele que tem regido as acções a levar a cabo é a *“Directiva Quadro da Qualidade do Ar”*. O

primeiro documento data de 1996 (nº 62/CE), seguindo-se os documentos nº 276/99 e 279/2007. Estes explicitam a obrigatoriedade de que “*Os Estados-Membros devem tomar medidas para garantir que sejam elaborados e aplicados Planos e Programas para Melhoria da Qualidade do Ar*” (CE, 2007). A nível nacional o documento base de todos os esforços a levar a cabo pelas autarquias é ainda o DL 276/99, competência de supervisão dada às CCDR’s locais, estando as municipalidades livres de elaborar os seus próprios documentos, desde que em sintonia com os legais dispostos (de eficiência e qualidade).

A Câmara Municipal de Oeiras, enquadrada na rede de municípios da AML, assinou com a CCDR - LVT o protocolo “*Plano de Melhoria da Qualidade do Ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo*” (Portaria 715/2008). Este tem funcionado desde o fim de 2009 tendo como prazo de execução 2012. Contudo, num plano mais concreto e autónomo, a edilidade criou em 2008 a sua “*Carta da Qualidade do Ar de Oeiras*” (identificação das fontes e níveis de poluição), conjuntamente com a OEINERGE e a empresa Irradiare.

- **Qualidade Sonora – Carta do Ruído**

O documento concelhio “*Mapa de Ruído de Oeiras*” insere-se no documento nacional, “*Regulamento Geral do Ruído*”, consignado pelo DL 9/2007, que se enquadra na estratégia e no trabalho que cada Poder Local deve perfazer de forma a cumprir a máxima protecção dos seus cidadãos, de forma a estes serem devidamente salvaguardados de agressões de carácter ambiental, no qual o impacto e poluição, nas mais variadas formas, sonora e visual são directamente visíveis, minimizando ao máximo todas as fontes poluidoras (tráfego viário, indústrias, sector doméstico, etc....).

Na elaboração do Mapa tem-se em “*consideração as características e contexto geográfico (características endógenas do território, relevo, vias de comunicação, a actividade no território, coo contexto residencial / a densidade demográfica,...), industrial*”... (*idem*). Estes justificam-se com maior relevância nas áreas onde existam “*equipamento escolares ou de saúde, ou edifícios exclusivamente residenciais*” (*idem*) e são uma importante ferramenta de auxílio às decisões locais com acção no território, de forma a minimizar os focos poluidores para melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Capítulo VII - Conclusão

Com o término desta dissertação é possível formular algumas conclusões acerca da aplicação da Agenda 21 para o município e território de Oeiras.

Em primeiro lugar, Oeiras conheceu uma evolução sem precedentes nas mais recentes décadas, desde a década de '80. As mutações fizeram-se sentir em áreas tão transversais e complementares como a demografia, desenvolvimento científico, desenvolvimento empresarial e económico, ambiente, educação e cultura, entre outras áreas. A explicação para esta rápida e bem sucedida (r)evolução no território prende-se com o contínuo trabalho da edilidade de cativação e atracção de empresas e entidades externas, que face às condições de equipamentos e infra-estruturas oferecidas pelo município, decidiram firmar-se no concelho. Tal desenvolvimento reviu-se na liderança em múltiplos índices de desenvolvimento, permitindo-se a Oeiras posicionar-se lado a lado com a capital nacional e o concelho do Porto nos principais grupos de indicadores.

Esta constante metamorfose obrigou à adaptação do território ao investimento empreendido e a um trabalho constante da Câmara Municipal no correcto uso de solo, sabendo conciliar crescimento económico com o equilíbrio e sustentabilidade dos espaços intervencionados, numa perspectiva de um desenvolvimento sustentável, permitindo às gerações vindouras o usufruto dos espaços em condições semelhantes às aquelas antes existentes. A Câmara Municipal é o mecanismo e *edifício* decisório único que tem a capacidade de salvaguardar a qualidade de vida de populações e espaços face às pressões externas para o uso do território e a única que pode travar a reconfiguração dos espaços públicos. As áreas REN / RAN, áreas *non aedificandi*, são aquelas que devem merecer um enfoque especial, de modo a garantir a preservação e continuidade da sua tipologia. A preocupante possibilidade de alteração da génese de áreas consideradas RAN, como a que existe na área interior do concelho, junto ao nó rodoviário (A5 Cascais-Lisboa), projectada para acolher a implementação das futuras instalações hospitalares do Instituto Português de Oncologia, à semelhança do que sucede em outros municípios com a adaptação de espaços protegidos para implementação de PIN's (Projectos de Interesse Nacional), é altamente questionável. Cabe à autarquia desempenhar um papel de controlo e salvaguarda do seu património.

No âmbito do conjunto de 10 Projectos – Motor (PM) elaborados para o município, o trabalho focou-se nas áreas consideradas estratégicas para o desenvolvimento sustentável do Concelho, destacando 5 Projectos cimeiros: PM “*Mega Parque Verde*”; “*Vales Verdes das Ribeiras*”; “*Alternativas de Mobilidade e Qualidade de Vida*”; “*Orla Ribeirinha – entre o estuário e o território*” e “*Excelência Urbana*”. Através da análise documental e prática dos PM foi possível retirar algumas conclusões acerca destes, relacionados com a água (recursos hídricos), com os transportes e alternativas ao existente ou aos esforços de reabilitação de centros urbanos degradados. Apesar de direccionados para áreas em específico, todos se interrelacionam e trabalham entre si.

Em relação ao PM “*Mega Parque Verde*” constatou-se a ainda longe conclusão da meta objectivada que norteou fundamentalmente a sua criação, de até 2017 o território contar com um número de árvores igual aos habitantes do Concelho, 170 000. Tal meta não será a curto prazo concretizada de acordo com os dados mais recentes que reportam um número de espécimes plantados de aproximadamente 30.000 unidades.

Até hoje a edilidade tem conseguido preservar o equilíbrio das suas Áreas Verdes – Mata do Jamor. Todavia, tem sido noticiado o projecto de intervenção no “*pulmão verde*” concelhio (MORAIS,2010), na Mata do Jamor, com a venda em hasta pública de parcelas para construção viária. Também numa área contígua, no Alto da Boa Viagem, está projectada a construção de um projecto de envergadura considerável, um vasto complexo de equipamentos hoteleiros, residenciais, e de utilização para a realização de congressos, com impacto para o Projecto Motor.

No âmbito do PM “*Vales Verdes das Ribeiras*” conclui-se o bom trabalho por parte da autarquia em preservar a sustentabilidade dos espaços contíguos aos cursos de água. As diminuições de transferências financeiras para o município não deverão estar na base da cessação dos trabalhos levados a cabo no território pelas Divisões autárquicas competentes, incorrendo na debilitação destes delicados ecossistemas que desempenham directamente um papel relevante na qualidade de vida e ambiente gerais concelhios. Deve portanto garantir também a monitorização e controlo primários dos processos de urbanização, preferencialmente localizando-os longe dos cursos de água, com benefícios preventivos de ocorrência de situações naturais anormais.

No que concerne às formas de “*Alternativas de Mobilidade*” conclui-se que esta é talvez a área onde o investimento municipal é mais parco. As opções mais visíveis do término do Programa “CiclOeiras” e a interdição à circulação ciclável periódica no Passeio Marítimo de Oeiras têm condicionado o cumprimento deste PM. Oeiras poderia investir na criação de uma ligação intermunicipal das redes cicláveis aos concelhos vizinhos, a Este (Lisboa) e a Oeste (Cascais) que têm apostado de forma comprometida nesta estratégia. A inexistência de uma sólida estratégia camarária de mobilidade alternativa ao Transporte Individual tem potenciado o espontâneo surgimento de movimentos de iniciativa cívica de pressão pelo transporte ciclável.

Paralelamente, no que respeita ao modo de transporte SATUO, a situação actual é de défice do seu funcionamento. O modo de transporte que tem gerado maior polémica falha no objectivo que esteve na génese da sua criação, o de alcançar outros territórios, muito além do centro do Concelho de Oeiras (até ao Concelho de Sintra), sendo especialmente relevante o papel no transporte de trabalhadores até aos pólos empresariais (Lagoas Parque), tecnológicos (Tagus Park) e universitários (Universidade Nova de Lisboa – pólo de Oeiras).

As notícias relacionadas com o funcionamento do SATUO apontam para o prejuízo financeiro e a baixa utilização que apresenta, de acordo com auditorias financeiras. A solução deverá passar pela sua suspensão e orientar o investimento camarário na melhoria da rede de transportes públicos existentes.

Também em relação ao serviço COMBUS, as constantes interrupções e incerteza quanto à possibilidade do seu cancelamento terá um impacto especialmente relevante em termos sociais (a génese do sistema de transporte) mas também ambiental (alternativa ao uso do transporte individual).

No âmbito da requalificação da Frente Ribeirinha, conclui-se que o PM apresenta uma incerteza no seu cumprimento. Das três fases inicialmente previstas, apenas duas encontram-se terminadas, pelo que a interrupção dos trabalhos de prolongamento e conclusão definitiva do Passeio Marítimo (actual) não permitem considerar o sucesso deste PM.

Apesar desta incógnita de quando esta faixa marítima poderá ser na sua totalidade usufruída, não se pode deixar de ressaltar o inegável papel que o actual Passeio Marítimo desempenha na sustentabilidade desta área do Concelho, na qualidade de vida dos seus usufruidores e no sucesso dos desígnios da Agenda 21 para Oeiras.

À semelhança do que pode ser proposto para as formas alternativas de mobilidade, a Câmara poderá estabelecer contactos com as edilidades vizinhas (Lisboa e Cascais) no sentido de criar um “*mega passeios marítimo*”. No entanto, sem estar finalizado o Passeio Marítimo de Oeiras, tal anseio não será realizável. A partir deste pressuposto poderá ser pensada a criação de um *continuum* pedonal e ciclável.

Um dos PM que reúne consenso quanto à sua decorrência relaciona-se com o PM “*Excelência Urbana*”, materializado no programa municipal estratégico de reconversão e reconstrução urbana, o “*Programa Habitar Oeiras*”, que consegue contornar as reduções participativas e a quebra nas receitas provenientes do Poder Central, orientando uma verba significativa para a reabilitação dos imóveis degradados, reabilitando directamente também os próprios centros históricos e as suas populações (em grande número de estratos etários envelhecidos) tentando por isso atrair populações mais jovens.

Todas as acções, decisões e práticas ambientais e o acompanhamento e aplicação dos 10 PM (e em especial dos cinco anteriormente abordados em específico) levados a cabo pela autarquia têm expressão última na capacidade cívica de mobilização e participação activa dos munícipes e comunidade geral nas várias acções de sensibilização realizadas. Cabe unicamente à autarquia actuar ininterruptamente e levar a cabo acções neste sentido (realizando *workshops*, programas de plantação de árvores e sensibilização educacional, comemoração de efemérides ambientais, etc...).

O seu sucesso e o nível de consciência individual para a sensibilização ambiental reviu-se nos resultados dos 36 questionários realizados aos munícipes. Além destes, também a leitura da visão dos autarcas locais através das entrevistas a estes realizadas (a 5 dos 10 Presidentes das Junta de Freguesia de Oeiras) permitiu aferir da melhor forma possível, *in situ*, as realidades locais, as carências, os anseios, as necessidades e ambições sentidas, e a sua percepção acerca do futuro do Concelho. Espera-se que este trabalho possa em última instância contribuir como ferramenta auxiliadora das decisões a tomar no território.

Bibliografia Consultada

- ADENE (2011), “*Qualidade do Ar Interior nos Edifícios (SCE), Reabilitação Energética nos Edifícios*”, Edições ITIC, Lisboa.
- AIRES, Carlos Mineiro (2010), “*Rev. Ingenium, II Série – nº 116*”, Ordem dos Engenheiros, Lisboa.
- ANMP (2008), “*Plano de Acção para a Eficiência Energética*”, Lisboa.
- APA (2003), “*Estratégia Nacional para a Redução dos resíduos urbanos biodegradáveis destinados aos aterros*”, Edição Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, Lisboa.
- APA (2011), “*Relatório Avaliação Intercalar do PERSU II*”, Lisboa.
- AZEVEDO, Virgílio 2005, “*Refugiados e Deslocados Ambientais*”; EDITOR LOCAL.
- BAPTISTA, António, 2001, “*Procuras Urbanas, Ambiente(s) e Desenvolvimento de Regiões do Interior*”, UTAD.
- CABRAL, Jorge Pina *et al* (1999), “*Ambiente e Desenvolvimento Pensar-Global – Agir Local*”, OIKOS, Lisboa.
- CAMARA, J.N, et al (2005), “*Projecto do SATUO-OEIRAS, 1ª e 2ª fases*”, IST, Lisboa.
- CANOTILHO, Gomes e Moreira, Vital (1997), “*Constituição da Republica*”, Coimbra Editora, Coimbra.
- CARREIAS, M.; Ferreira, et al. (2006) “*Sistemas de Gestão Ambiental: Análise SWOT entre duas estratégias de implementação*”, Lisboa.
- CARVALHO, Carlos Humberto (2010), “*Revista AML Metrópoles*”, AML, Lisboa.
- CARVALHO, Graça (2011), “*Congresso Nacional de Engenharia do Ambiente*”, Lisboa.
- CASQUIÇO, Manuel (2010); “*ADENE – Agência para a Energia*”, ADENE, Lisboa.

CASQUIÇO, Manuel (2010), “*Sistema Nacional de Certificação Energética*”, Lisboa.

CCDR-LVT (2009), “*Protocolo entre a Câmara Municipal de Oeiras e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo*”, Lisboa.

CMO (2001) “*Em Barcarena - Jardim da Quinta da Politeira*”, Oeiras.

CMO (2003), “*42 - PROPOSTA Nº. 1728/03 - FUNDAMENTAÇÃO DO PROCESSO DE REVISÃO DO PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE OEIRAS*”, Oeiras.

CMO (2003), “*Processo de Revisão do PDM Oeiras*”, Oeiras.

CMO (2004), “*Plano de Salvaguarda de Património Construído e Ambiental do Concelho de Oeiras*”, Oeiras.

CMO (2008), “*Inventário de Emissões de GEE das Actividades do Concelho de Oeiras*”, Oeiras.

CMO (2009), “*Matriz dos Resíduos de Oeiras*”, Oeiras.

CMO (2009), “*Oeiras, Factos e Números*” Oeiras.

CMO (2009), “*Proposta da Agenda 21+ para o Modelo Territorial do Concelho de Oeiras*”, Oeiras.

CMO (2001) “*Gestão Integrada do bairro da pedreira Italiana*” Oeiras.

CMO (2011), “*Programa Habitação Jovem, Reabilitação da Villa Shore*”, Oeiras.

CÓIAS, Vítor (2004), “*Reabilitação: a melhor via para a construção sustentável*”, Lisboa.

COIMBRA, Universidade (2004), “*Promoção e execução de obras de manutenção, reabilitação e requalificação de edifícios no âmbito da delegação de competências*”, Universidade de Coimbra, Coimbra.

COMISSÃO EUROPEIA (2006), “*Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas*” Bruxelas.

CRUZ, Fernando da Fonseca (2008), *Tecnologias de informação geográfica, análise e monitorização de sistemas territoriais de nível municipal, Tese de Doutoramento*

UNL-FCSH, Lisboa.

DAE/GDM/CMO (2010), “*Plano de Acção Energia Sustentável Oeiras, PAESO*”, Oeiras.

DECLARAÇÃO para os Direitos da Água, (1992), ONU.

DECRETO - Lei 40/2011 de 22 de Março (transferências financeiras).

DECRETO – Lei 197/2005 (CCDR – LVT).

Decreto-Lei nº 54 e 58 (Poluição).

DIÁRIO da República, 1.ª série — I SÉRIE-B – nº 82 — 8 de Abril de 2002.

DIÁRIO da República, 1.ª série — N.º 206 — 23 de Outubro de 2009 - Reabilitação Urbana.

ERSE (2010), “*Plano de Promoção da Eficiência no Consumo de Energia Eléctrica para 2011-2012*”, Lisboa.

ECONOMICS, London School of (2011), “*The British Cycling Economy – Gross Cycling Product Report*”, Londres.

EUROPE, Conseil de l’ (1992), “*La Charte Urbaine Européenne*” Sófia.

FELDMANN, Fabio (1999), “*Entendendo o Meio Ambiente*” - Volume 1”, Secretaria do Meio Ambiente, São Paulo.

FERNANDES, Eduardo de Oliveira (2010), “*Agência de Energia do Porto*”, Porto.

FONSECA, Carlos Correia da (2008), “*Plano Estratégico de Transportes 2008-2020*”, Lisboa.

FRADE, Catarina (2003), “*A Componente Ambiental no Ordenamento do Território*”, Conselho Económico e Social, Lisboa.

FREITAS, Maria da Conceição Freitas, et al (2003), “*Caracterização de eventos holocénicos de alta energia no estuário do Tejo*”, Lisboa.

GABINETE do Ministro-adjunto e dos Assuntos Parlamentares (2011), “*Documento Verde da Reforma da Administração Local*”, Lisboa.

GDM, CMO (2009), “*Mapa de ruído de Oeiras Resumo Não Técnico*”, Oeiras;

GIBB (2003), “*Estudo prévio da Bacia da Ribeira de Algés*”.

IMTT (2010), “*Pacote de Mobilidade, território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade*”, Lisboa.

KABELL, Morten; ROHL, Andreas (2011), “*Bicycle Program Copenhagen*”, Denmark.

MINISTÉRIO da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento (2010), “*Alteração ao Regulamento Específico Energia*”, Lisboa.

MARTINS, Daniel (2011), “*Programa Comunidade Solar em Vila Fria, Oeiras*”, Oeiras;.

MATEUS, Augusto (2011), “*Território, Cidades, Desenvolvimento Regional e Ambiente*”, Universidade do Minho.

NEMUS (2010), “*Estudo de Impacte Ambiental do Projecto Multi-Usos para o Terreno do Forte do Carrascal em Carnaxide*”, Oeiras.

NOVA, E- (2011), “*Criação de uma Agência de Mobilidade em Lisboa, Guia Técnico*”, Lisboa E-Nova, Lisboa.

OLIVEIRA, Miguel (2010), “*Plano Director Municipal de Oeiras – Avaliação dos Programas Estratégicos e seus Impactes Territoriais*” Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.

“PIRANET”, *Plano Integrado da Náutica de Recreio do Estuário do Tejo*, Administração do Porto de Lisboa (APL), Lisboa, 2010.

PUIG, Veloso (1980), “*A Estrutura Ecológica Municipal e o Desafio da Sustentabilidade*”, FEUP, Porto, 2008.

QUERCUS (2011), “*Projecto Ecocasa: do Potencial de Poupança à Acção*”, Lisboa

RAMOS, Carlos; AIRES, Carlos (2010), *Revista AML Metrópoles*.

RIBEIRO (1994), “*O Jardim Comum Europeu*”, Quetzal, Oeiras.

ROSETA, Helena (2010), “*Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária de Lisboa, Urbanismo de reciclagem em tempo de crise*”, Lisboa.

SANTOS, Joaquim (2011), *Revistas AML Metrópoles*, Lisboa.

SMAS (2007), “*A Matriz da Água em Oeiras*”, Oeiras.

SUMOBIS (2011), “*Nuevas Herramientas para el fomento de una Movilidad más sostenible en la Ciudad de Burgos*”, SUMOBIS, Lisboa.

TIS (2008), “*Estudo de Mobilidade e Acessibilidades do Concelho de Oeiras, Relatório Final*”, Oeiras.

WILLIAMS, Heathcote (1991), “*Autogeddon*”, Londres.

ZAMBUJO, Teresa (2005), «*Oeiras Um Permanente Desafio*», Oeiras.

RAMOS, Carlos Matias (2010), “*Rev. Ingenium, Série II, ed. 116*”, Lisboa.

ROSA, Humberto (2012), “*Jornal Público*”, Lisboa.

TOMÁS, Nuno Miguel (2010), “*Rev. Ingenium, Série II, nº 116*”, Lisboa.

VIEGAS, José Manuel (2011), “*ADENE*”, Lisboa.

- **Revistas e Publicações Consultadas:**

Revistas “*Metrópoles*” (edição AML): números 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32.

Boletins Municipais “*Oeiras Actual*” (edição de CMO): números 35, 98, 100, 103, 104, 106, 206 a 212 e edição especial “Número Verde”.

Revista “*Oeiras em Números*” (2009), CMO / GDM.

Revista “*Oeiras, factos e Números*” (2003), CMO / GDM.

Revista “*Quercus*”, Março Abril 2010.

Revista “*Arquitecturas 51*” - Dezembro de 2009.

Revista “*Ingenium*” (II Série – nº 116 e 117).

Revista “*Transportes em Revista*” (nº 82, 2009, Lisboa).

“*Jornal da Região*”, “*Jornal Público*”, “*Jornal de Oeiras, Revista Pontos de Vista*” (2011) e “*Correio da Linda*” (ed. 263, 2011).

- **Sítios de Internet consultados:**

<http://snirh.pt/> (INAG 2007)

<http://portal.icnb.pt>

<http://www.dot.gov>

<http://www.apea.pt>

<http://www.topten.pt/>

<http://www.earth-condominium.com/pt>

<http://www.ecocasa.pt/>

<http://www.consumosustentavel.org/>

<http://criarbosques.wordpress.com/>

<http://www.aitec-oeiras.pt>

www.quercus.pt/

www.oeiras2020.oenerge.com

<http://www.cimeiraiberoamericana.gov.pt>

<http://elchistoria.blogs.sapo.pt>

<http://www.carnaxidedigital.com>

<http://www.dgotdu.pt>

<http://www.parlamento.pt>

www.eumayors.eu

<http://ec.europa.eu>

<http://ambientes.ambientebrasil.com.br>

www.vitaecivilis.org.br

<http://www.ambienteonline.pt>

<http://cidadessustentaveis.dcea.fct.unl.pt>

<http://www.tironenunes.pt>

<http://www.unep.org>

<http://www.goethe.de>

<http://www.roffconsulting.com>

<http://1penoporto.wordpress.com/2011/11/10>

<http://inspire-mais.pt>

<http://ambiente.maiadigital.pt>

<http://www.bipportugal.pt>

<http://www.eco.edp.pt>

<http://www.greenvalue.pt/certificacao-energetica>

<http://www.adene.pt>

<http://ws.cgd.pt>

<http://naturlink.sapo.pt>

<http://www.ccdr-lvt.pt>

<http://pensandoverde-direitodoambiente.blogspot.com>

<http://www.portugal.gov.pt/pt/Documentos/Governo/MAOTDR>

<http://ciclوريا.web.ua.pt>

<http://www.lifecycle.cc>

<http://thecityfix.com/blog/1-car-10-bicycles/>

<http://lxsustentavel.blogs.sapo.pt>

<http://www.bbc.co.uk/news/uk-14610857>

<http://www.unep.org>

<http://www.arhtejo.pt>

http://www.ws-energia.com/np4PT/Comunidade_solar

www.oeiraslocal.blogspot.com/2008/02/cheias-de-fevereiro-de-2008.html

<http://oeiras21mais.blogspot.com>

<http://www.ambienteonline.pt/noticias>

<http://caxias.org/Arquivo/2008/noticiasfevereiro2008.htm>

skyscrapercity.com

<http://pt.franceguide.com>

<http://www.inag.pt>

www.amigosestacionacional.blogspot.com/2010/09

www.maps.google.pt/

www.skyscraperpage.com

<http://baseamalvt.blogspot.com/2009/02/organograma-da-camara-municipal-de>

<http://interessepublicocoletivoleciandra.blogspot.com/2011/03>

<http://dramapessoal.wordpress.com/2009/05/>

<http://portugaltorraonatal.blogspot.com>

www.oeiraslocal.blogspot.com/2008/02

<http://caxias.org/Arquivo/2008/noticiasfevereiro2008.htm>

www.lisboaenova.org

www.dhv.pt/

www.tfl.gov.uk

www.aitec-oeiras.pt/

www.energy-cities.eu/-Members

www.citiesengage.eu

www.bing.com/maps

www.epp.eurostat.ec.europa.eu

www.ciclovia.com.pt

www.cyclehoop.com

<http://agriculturanoasfalto.wordpress.com/2011/02/06/hortas-urbanas>

<http://valedaterruge.blogspot.pt>

www.cm-oeiras.pt/amunicipal

www.dn.pt/

<http://www.lifecycle.cc/index.phtml?id=1428&ID1=1428&sprache=en>

www.anossaterrinha.blogspot.com

<http://www.cm-tavira.pt>

www.cm-oeiras.pt

<http://www.cm-penafiel.pt/VSD/Penafiel>

www.cm-amadora.pt/

www.aml.pt/

www.agueda21.wordpress.com

www.cacadoresdecachoeiras.com.br (NÓBREGA, 2008)

www.unep.org/Documents (PAULO II, João, 1990)

www.ces.uc.pt/investigadores/index.php (HENRIQUES, António, 2011)

Índice de Figuras

Fig. 01 - Localização de Oeiras	5
Fig. 02 - Oeiras no contexto da AML	6
Fig. 03 - Organograma de Direcções e Divisões Municipais	6
Fig. 04 – Freguesias de Oeiras	9
Fig. 05 – Densidade Demográfica de Oeiras	10
Fig. 06 - Áreas de REN e RAN	19
Fig. 07 - Os 7 Programas Estratégicos do PDM 1994	23
Fig. 08 - Os 3 vectores para o desenvolvimento sustentável de uma Sociedade, para um município exemplo (Amadora) (Instituto Superior Técnico)	24
Fig. 09 - Os 3 níveis de aplicação das Agendas 21	26
Fig. 10 - A Agenda 21 em Portugal (dados do final de 2008)	27
Fig. 11 - Oeiras como membro da rede “Energy Cities”	29
Fig. 12 – Pormenor da inclusão de Oeiras como cidade Engage	32
Fig. 13 - Parque Verde de Oeiras	37
Fig. 14 - Áreas Verdes circundantes a Oeiras	38
Fig. 15 - Localização das matas do Jamor e Monsanto	38
Fig. 16 - Projecto do Parque dos Poetas	41
Fig. 17 - Localização das parcelas em hasta pública na mata do Jamor	45
Fig. 18 - Possível Mega Corredor Verde transconcelhio	46
Fig. 19 - Cursos hídricos do Concelho	48
Fig. 20 - Freguesias de Oeiras com contacto mais relevante com	

o Estuário do Tejo	49
Fig. 21 - Ribeiras de Algés e Barcarena povoadas	54
Fig. 22 - Ribeira de Barcarena	57
Fig. 23 - Curso natural da Ribeira de Algés	57
Fig. 24 - Afunilamento junto à parte baixa de Miraflores	57
Fig. 25 - Consequências de fortes chuvadas de 2008 junto à urbanização Pedreira Italiana	58
Fig. 26 - Exemplo de Integração Tarifária para a cidade de Paris com um bilhete com preço único	59
Fig. 27 - Excerto da edição Jornal da Região noticiando a possibilidade de eliminação de uma carreira	60
Fig. 28 - Distância média percorrida per capita (Europa)	63
Fig. 29 - Mapa da rede Combus, na zona ocidental do Concelho de Oeiras (Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Porto Salvo e Paço de Arcos)	65
Fig. 30 - Mapa da rede SATUO (circundado a encarnado as actuais três Estações existentes)	67
Fig. 31 - Benefícios do investimento nos modos de mobilidade alternativa	69
Fig. 32 - Restrições ao uso do velocípede no Passeio Marítimo de Oeiras	73
Fig. 33 - Car Bike Rack	74
Fig. 34 - Rede LifeCycle	75
Fig. 35 – Parqueamento de bicicletas junto à Estação CP de Oeiras	76
Fig. 36 – Rede ribeirinha ciclável de Lisboa	76
Fig. 37 – Possível Mega Corredor Ciclável Cascais (A) – Lisboa (B)	77
Fig. 38 - Rede do Metro Lisboa no Concelho de Oeiras (assinalado a encarnado)	80
Fig. 39 - Eixo Ribeirinho Oeiras	83

Fig. 40 - Fases anterior e posterior de um troço da 2ª fase do Passeio Marítimo	84
Fig. 41 – Exemplo de troço projectado para a 3ª Fase do Passeio Marítimo (zona de Caxias / Giribita)	84
Fig.. 42 – PE para o Alto da Boa Viagem	86
Fig. 43 - Projecto para a comunicação das duas margens da Estrada Marginal	87
Fig. 44 – Certificação energética de edifícios em Portugal	92
Fig. 45 – Habitação degradada na freguesia de Carnaxide (junto à Zona Comercial de Alfragide)	96
Fig. 46 – Programa Estratégico Habitar Oeiras	96
Fig. 47 - Instalação de Painéis Solares na Escola Primária EB1 D. Pedro V, em Linda-a-Velha	97
Fig. 48 – Excerto do Certificado Display para a Escola Primária EB1 D. Pedro V, em Linda-a-Velha	97
Fig. 49 – Mapa de localização dos 20 Oleões existentes no Concelho de Oeiras”, em 2009	106
Fig. 50 – Mapa com os Ecopontos de Oeiras em 2011	106
Fig. 51 – “Localização dos Pontos Electrão em Oeiras em 2009	107
Fig. 52 - Horta Urbana em Outurela (Carnaxide) junto à Autoestrada A5	116

Índice de Tabelas

Tabela 01 - Freguesias do Concelho de Oeiras	7
Tabela 02 – Outros dados de desenvolvimento do concelho	12
Tabela 03 – Planos de Acção de Energia Sustentável para Oeiras	30
Tabela 04 – Património hídrico do concelho de Oeiras	48
Tabela 05 – Características dos cursos de água no concelho	49
Tabela 06 – Características e limites físicos das margens ribeirinhas a respeitar	53
Tabela 07 – Limite de deposição de resíduos biodegradáveis em aterro (“Avaliação Intercalar do PERSU II”)	101
Tabela 08 – Tipologia de resíduos tratáveis	102
Tabela 09 - Produção e Gestão de RSU’s a nível nacional	103
Tabela 10 - Volume de resíduos recolhidos	103
Tabela 11 - Número de Acções e alunos envolvidos em acções de sensibilização ambiental entre 2001 e 2006	112

Lista de Anexos

Anexo 01 – Entrevistas aos Presidentes de Junta de Freguesia

Anexo 1.1 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Oeiras e São Julião da Barra, Carlos Morgado, na respectiva Sede (14 de Setembro de 2011).

Pergunta (P:): O estacionamento é uma das grandes preocupações na Freguesia?

Presidente da Junta de Oeiras e São Julião da Barra (PJOSJB): “Ao nível da nossa freguesia é realmente o nosso grande problema. Mas também não é só um problema da nossa freguesia. É um problema generalizado. Mas falando aqui da nossa freguesia, é realmente o grande problema que nós temos. Porque isto no fundo nós temos desenvolvimento. Não tanto nestas novas urbanizações porque aí, como é óbvio, já há obrigatoriedade de englobar o próprio estacionamento, mas nomeadamente naquelas áreas de construção com mais anos realmente existe um problema de estacionamento.

Portanto é muito difícil, nomeadamente nestas áreas mais antigas, mas de qualquer maneira agora na construção da 2ª fase do Parque dos Poetas está por fazer a construção também de um parque de estacionamento, com cerca de 300 ou 400 viaturas, de alguma forma vai ajudar.

Há o outro problema que é o comodismo das pessoas. Por exemplo, no centro Histórico temos um parque que leva centenas de carros e no fundo tem ligação ao centro histórico e às vezes as pessoas para não andarem 200 metros para estacionar a viatura deixam o carro à porta da loja, às vezes a implicar com o próprio trânsito e é um problema que por muita sensibilização que se faça a pessoa continua a estacionar à porta das lojas da Igreja....”

P: Em relação à área Verde, aos Jardins Municipais. Há algum outro novo espaço não inserido no eixo Verde de futuro?

PJOSJB: ”O Parque dos Poetas, a Estação Agronómica. Aliás a ideia da Câmara Municipal, quando se fala do Eixo Verde, é precisamente englobar também a Estação Agronómica, porque o próprio Presidente, na altura apresentou uma proposta ao

Governo do engenheiro José Sócrates para a Estação Agronómica. A Câmara tem sob a sua responsabilidade a vinha, de onde sai o famoso Vinho de Carcavelos, mas realmente aquilo tem áreas brutais abandonadas. E como a Estação Agronómica não tem capacidade, a única viabilidade que a Câmara tem é requalificar toda aquela zona para proporcionar à população o seu usufruto. E então daí a tal ligação à Estação Agronómica – Palácio do Marquês – Jardim de Santo Amaro em que havia ali um outro projecto, mas esse vai esperar”.

P: O Projecto Marginal de afundar o trânsito...

PJOSJB: *”Exactamente.*

A intenção da Câmara é também ao requalificar, ao limpar os Rios e Ribeiras, não só esta Ribeira da Lage mas também outras, o Jamor.... É no fundo também construir o “Passeio Ribeirinho”. Para além do Passeio Marítimo, que nos possibilita aquela magnífica paisagem, é construir Passeios Ribeirinhos ao longo dessa”.

P: A Freguesia é atravessada por uma Ribeira (da Lage). Nota-se a poluição das margens pontualmente. Leva a Junta a cabo acções de limpeza periódicas?

PJOSJB: *”Não, periodicamente a Câmara procede à limpeza das margens das Ribeiras, embora - lá está - não seja uma competência dos próprios municípios. Não é uma competência dos municípios a gestão das ribeiras. É, ao fim e ao cabo, da Administração Central. Só que a Câmara Municipal, mais uma vez neste particular, substitui a “Lei”.*

Uma das grandes bandeiras deste município foi realmente acabar com as barracas. Está directamente ligado ao ambiente e ao próprio desenvolvimento do “ambiente social”. Enquanto há municípios que estão á espera que o Governo os substituísse a eles, porque é mais uma competência da própria Administração central. Aqui foi o próprio município que agarrou, com participação, como é óbvio, da Administração Central, mas foi o próprio município que assumiu essa área e portanto todos vemos os resultados”.

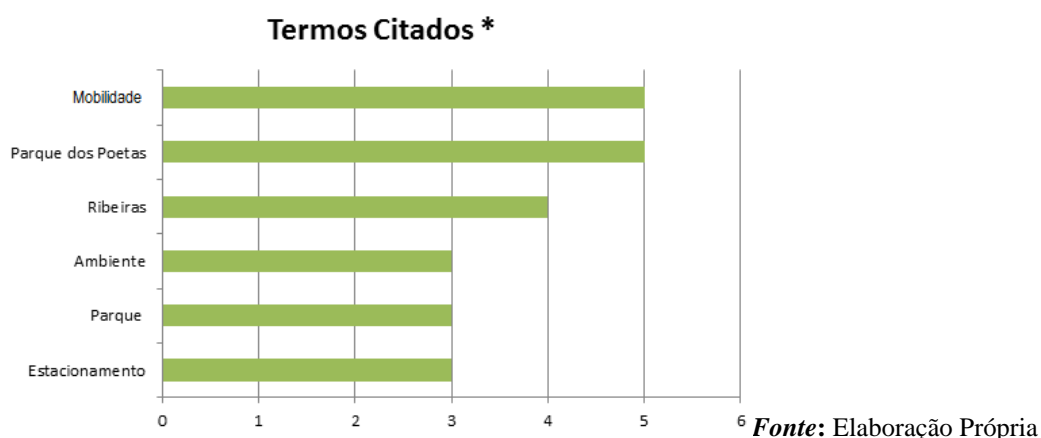
P: Por fim, quais os principais objectivos a que a Junta de Freguesia se propõe alcançar em termos ambientais?

PJOSJB: ”Os objectivos, perante este quadro, julgo que passará essencialmente por mantermos aquilo que já está feito. Aliás Miguel, a 2ª fase do Parque dos Poetas só está neste momento em fase de obra porque no momento em que foi lançado ainda não havia o verdadeiro conhecimento do actual quadro, porque senão não tinha acontecido. E acho que mais que qualquer outro objectivo e projecto que possa haver, acho que a principal preocupação é preservar e conservar realmente tudo o que já está feito, porque não podemos correr o risco de realmente “estragar”, especialmente a nível dos espaços verdes, do próprio parque arbóreo, do próprio património no fundo. Quando a torneira eventualmente se abrir um pouco mais então aí é continuar.

E quando às vezes acusam o próprio Presidente de privilegiar o betão (o Parque dos Poetas) é uma resposta cabal porque aquele espaço, em termos de construção, é um espaço verdadeiramente apetitoso. E de maneira que o Presidente na altura, ao assumir aquele grande projecto, realmente pode-se provar que aqui privilegiamos muito o ambiente.”

P: É tudo penso eu. Muito obrigado.

PJOSJB: ”Miguel, Espero que tenha ido ao encontro do seu objectivo. Obrigado eu.”



* Os importantes termos ligados à questão ambiental citados ao longo da Entrevista pelo Presidente da Junta de Freguesia de Oeiras e São Julião da Barra foram os seguintes: **Mobilidade** (5 vezes), **Parque dos Poetas**(5 vezes), **Ribeiras** (4 vezes)**Ambiente** (3 vezes); **Parque** (Verde)(3 vezes), **Estacionamento** (3 vezes).

Anexo 1.2 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Paço de Arcos, Nuno Campilho, na respectiva Sede (17 de Outubro de 2011)

Pergunta (P): Sendo a área do apoio social uma das que a Junta de Freguesia mais privilegia e tendo em conta a actual conjuntura de crise económica transversal a todo o país e Juntas de Freguesia, de que forma os constantes cortes orçamentais têm influenciado o investimento e desenvolvimento ambiental na Freguesia?

Presidente da Junta de Paço de Arcos (PJPA): *“A nossa actuação directa vocaciona-se sobretudo para o apoio social, quer seja dos idosos quer seja das crianças. São as classes mais desfavorecidas, as indefesas ou porque são muito jovens ou porque são muito velhas. Depois acresce a isso o facto de algumas serem carenciadas e aí concentramos o esforço do nosso orçamento directamente para isso.*

Depois temos pequenas intervenções pontuais na área da educação física e também vocacionado para pessoas mais idosas e fazemos apoio social.

Temos o Banco Alimentar contra a Fome, no Alto da Loba. Vocacionado sobretudo na área social.

A grande interferência da austeridade situa-se ao nível das obras normais que a Junta da Freguesia pode fazer ao abrigo de um documento que assinou com a Câmara, que delega na freguesia a realização de obras que têm um custo que a Câmara suporta. Se a Câmara não tiver orçamento não pode fazer obras.

Estamos preocupados com a Transferência de Verbas para o próximo ano do Estado para as Juntas de Freguesia. Ainda não sabemos o que nos vai “tocar”. Isso poderá pôr em causa também, obviamente, todo o financiamento.

É nossa máxima preocupação o baixo orçamento que temos para não falhar com as nossas responsabilidades, com os nossos funcionários. Para eles também é complicado, vão perder o subsídio para o ano.

Esperemos que o corte que vamos sofrer pelas transferências não seja muito significativo. Entretanto também se fala na fusão das freguesias. Há uma série de incógnitas. Infelizmente a Junta de Freguesia vai-se limitar a fazer um trabalho muito pequeno vocacionado para aquela classe mais desfavorecida. Não podemos inventar

muito. É de facto a nossa intervenção a nível educacional que pode acontecer. Podemos dar um subsídio pequeno para uma escola que precise para algo, e também ao serviço da Protecção Civil, dos Bombeiros. Mas é pouco!

Não há grandes rasgos.

Se isto fosse uma entrevista para um jornal e perguntasse: Então quais são os desafios para o próximo ano? Diria que é sobreviver!

Então e novos projectos? Não há!

Então o que é que podemos esperar? Muito pouco!

De facto temos de manter um pouco as coisas como estão, porque as pessoas percebem que há dificuldades. Percebem que não podem ser ajudadas como seriam, como antigamente. O que é capaz de ser um pouco contraditório. As pessoas neste momento estão a precisar mais de ajuda, são mais as pessoas a necessitar e a ajuda é cada vez menor. Significa que há um número de pessoas que poderia recorrer a nós mas eles também percebem que não temos condições para isso. Portanto ficamos num limbo complicado. É pena!”

P. No que diz respeito aos cortes nas Transferências do Poder Central, na Lei das Finanças Locais e na Lei das Freguesias como consegue a Junta ultrapassar estes condicionamentos?

PJPA: *“É muito difícil porque a tendência é de facto reduzir as verbas a atribuir. O que deixa aqui uma dúvida: se houver fusão de Freguesias, a percentagem de transferências reduz-se pontualmente mas não se devia reduzir globalmente. Se tem um território com 10 freguesias, com um fundo para as Freguesias de x, a redução do número de freguesias não devia fazer reduzir o número de transferências para o Concelho todo. Devia haver uma divisão que deveria fazer as freguesias ser recompensadas por este facto e ter mais transferências de verbas. E não sei se se irá por aí!*

É complexo! É complexo!”

P: Acerca do “Programa Habitar Oeiras” no Concelho. Está este em curso na Freguesia?

PJPA: *“Temos o programa em curso. Aliás Paço de Arcos é uma das freguesias onde mais se sente o Programa”.*

P: **O “Programa” existente contemplará a tão falada reconversão dos edifícios, utilizando materiais sustentáveis no próprio edifício da Junta?**

PJPA: *“O edifício da Junta é bastante antigo, mas esta é uma matéria que não nos diz respeito. Quem fará as intervenções nos prédios é a Câmara. Mas parto do princípio que nesta altura se utilizem todo este tipo de materiais. Só posso achar que sim!*

Estamos a aguardar um novo edifício (de uma nova Junta).

P: **Em termos de Mobilidade, está presente no site da Junta a realização e existência de uma “Comissão de Mobilidade”. Em que consiste?**

PJPA: *“A Assembleia de Freguesia entendeu criar diversas Comissões, uma delas ligadas à mobilidade, e portanto tem vindo a discutir em alguns locais da freguesia. A sua função é meramente consultiva, não tem efeitos práticos o que vierem a discutir e nós (Junta) deveremos ou não levá-las a cabo mas para nós é importante o apelo à Participação (Pública) e que essa Participação seja cada vez maior. Aliás, um dos meus maiores problemas aqui (um problema generalizado) é as reuniões terem apenas 2 ou 3 pessoas. As pessoas reclamam, reclamam e reclamam mas não fazem nada.*

É importante a questão da mobilidade para Paço de Arcos. Nós somos uma Freguesia de atravessamento, muitas pessoas utilizam esta freguesia para chegar à Marginal para poder chegar a Oeiras. Acaba por ser uma freguesia mais ou menos congestionada e também com alguns problemas de Estacionamento. O problema do estacionamento que se poderá resolver com alguma rapidez é a criação de um parque de estacionamento projectado. Não é preciso muito mais. Bastam 200 lugares de estacionamento.

Há um sobrecarregamento muito maior desta freguesia à hora de almoço. Depois temos as circulações normais de algum congestionamento do fluxo normal de entradas na freguesia, nomeadamente no acesso à A5 e as entradas e saídas da freguesia. Por isso é que queremos descongestionar o centro, tirar um pouco de trânsito, os carros que não têm de estar aqui. As pessoas que congestionam o centro e que têm de se deslocar para vir para o centro tudo bem, compreende-se. Agora acho que se utiliza a Vila para poder ir para a Marginal ou para o centro de Oeiras”.

P: E está nos planos da Junta de Freguesia criar algum tipo de Comissão de Mobilidade Sustentável?

PJPA: “Nós temos preocupações mais pragmáticas. Eu sou a favor da sustentabilidade, mas tenho a consciência que não é prioritário na resolução dos problemas e o problema já está resolvido e é preciso que ele seja sustentável, tudo bem. Mas se o problema existe e a preocupação é resolver, o problema da mobilidade está primeiro, a sustentabilidade vem a seguir!!!

Isto que acabei de dizer é altamente criticável!! Têm razão. Há que resolver sustentavelmente. Há prioridades imediatas que poderão trazer a sustentabilidade “agarrada”. Mas primeiro temos de criar condições para ser sustentável.

Neste caso (da eliminação de sentido de trânsito para descongestionamento) a iniciativa partiu da nossa parte (da junta). Mas não é competência da Junta (mas sim da Câmara)”.

P: Em termos de Transportes, como considera as críticas da oposição política na Junta, e a Assembleia de Freguesia, nomeadamente em 2009 em que foi criticada a ineficácia da rede de transportes na Freguesia, o SATUO, o Combust. Desde 2009 houve alguma mudança nesta situação?

PJPA: “Há 4 questões que importa eu referir:

1º Paço de Arcos tem uma estação de Caminhos-de-ferro mesmo no centro!

2º O SATUO é um projecto municipal por sinal que começa em Paço de Arcos e cujo percurso não está concluído. Mas ainda com traçado único que não funciona. Está incompleto.

Depois temos um projecto supramunicipal que é a Rede de Transportes das concessionárias privadas que é o caso da Vimeca, portanto competências de outra autonomia, em que não temos interferência.

Onde é que temos interferência? No Combust. Um transporte alternativo. A Câmara entendeu criar um modo de transporte alternativo, visando sobretudo zonas residenciais, onde não há transporte público, e onde houvesse um conjunto de população carenciada que necessitasse para se deslocar ao centro da vila. Esse projecto está em curso, teve um “volte-face”.

Esteve para terminar, chegou a estar suspenso! A Junta de Freguesia fez um esforço nos sentido que fosse recuperado e foi!, já havendo Combustivamente.

Agora razões para criticar existem sempre. Nada há que não possa ser criticável.

Na gestão do dia-a-dia, e na gestão de uma autarquia não há nada que não possa ser criticável. Nunca conseguimos ser unânimes, mas prosseguimos!

Naturalmente que a rede de transporte poderia ser melhorada, principalmente naquilo que são as conspensões privadas, daí depende da competência da Junta.

O trânsito é a consequência natural do local onde estamos, como ponto de passagem de Lisboa e para Lisboa.”

P: Em relação à Sensibilização Ambiental, a Junta tem algum projecto de colaboração / protocolo? Com as escolas por exemplo?

PJPA: *“A Junta de Freguesia é parte interessada no Programa Municipal de Educação Ambiental. A Câmara tem um Programa Municipal de Educação Ambiental e afecta positivamente as escolas do concelho entre o 1º e 3º ciclos.*

Este programa ambiental, complementado por outro, dos SMAS, que ao nível da gestão da Água, da Estratégia Nacional da Água têm um programa complementar que vai às escolas do 1º ao 3º ciclo. A Junta de Freguesia é atenta observadora e parte interessada que esta situação seja efectuada nesta matéria.

Aquilo que nós fazemos fazemo-lo com agrado! É em função das nossas competências, acompanhar muito proximamente projectos de iniciativa e acções com a PSP que desenvolve aqui na nossa área.

Uma delas tem a ver com o “Programa Escola Segura”, onde eles têm intervenção em todas as escolas do Concelho e fazendo 5 ou 6 acções anuais que têm a ver com a plantação de uma árvore em determinada escola. A Junta de Freguesia é sempre chamada pela PSP para se envolver. A Junta pede uma árvore à Câmara Municipal, a árvore vem para a Junta de Freguesia e a Junta vai com os agentes da PSP a uma determinada escola escolhida e é plantada uma árvore, com as crianças.

É uma iniciativa simbólica que envolve as comunidades escolar, a autárquica e forças de segurança pública. Estamos presentes nas cerimónias de abertura e encerramento

do Ano Lectivo. Na abertura percebemos que campanha vamos levar a cabo e neste momento existe um projecto que tem estado a tentar ser, digamos, implementado, mas de forma ainda um pouco incipiente que tem a ver com as Hortas Urbanas.

É um projecto, uma proposta que já aqui chegou, que já está ao nível da Câmara Municipal. Há interessados. Neste momento já existem hortas urbanas em Paço de Arcos que estão a ser geridas de forma informal por parte dos moradores e temos aqui recebido alguns deles! A expectativa é de ter melhores condições para que estas hortas possam ser geridas. Estou a aguardar que o Presidente da Câmara possa lá fazer uma visita de modo a perceber a importância e a dimensão que já adquiriu para poder dar ordem á Câmara para criar todas as condições a nível técnico para que as pessoas possam funcionar, nomeadamente ao nível de distribuição de algum equipamento e da possibilidade de utilização da boca de rega, porque senão continuam as pessoas a estender as mangueiras das suas varandas! Para regar o seu canteiro porque há pessoas que têm flores ornamentais, mas há quem tenha alfaces, tomates. Está muito giro, muito arranjado mas vai criando o seu lixo.

Nós temos acompanhado, temos de alguma forma também acompanhado para estimular as pessoas a continuar assim. A Câmara tem de fazer uma espécie de Regulamento por causa da definição dos espaços, do tipo de vegetação que pode ser colocada (vazio legal) para o tipo de solo. Tem de fazer um regulamento para o tipo de uso do solo.

E as pessoas têm de se disciplinar, porque o que é que acontece? Isto é colocado numa rua, com vários moradores e aquilo é a rua de todos! É neutro no fundo e depois são os munícipes que o fazem. A maior parte das pessoas já é reformada e têm tempo para isso e acabam por discutir sobre isso.”

P: Em termos de gastos energéticos (electricidade, água, regas....) que esforços têm sido feitos?

PJPA: *“Os gastos energéticos aqui (na sede da Junta) é como em casa de cada pessoa. Apagamos as luzes, ligamos e desligamos a água. Não temos nenhum mecanismo de recolha de energia que não seja o tradicional, nem de captação nem de recuperação da água que não seja o normal. A Câmara é que tem um projecto de captação de águas para regas e agora está a ver se consegue levar um processo de reutilização de águas*

residuais para regas. A poupança de energia actualmente, nós não temos esses projectos. É a nível camarário.

A única coisa que podíamos, olhando assim para o universo, para o nosso território e para aquilo que fazemos, se perguntar o que é que tem? Se perguntasse o que é que poderia ter? Talvez pudéssemos ter um conjunto de painéis solares no topo deste edifício para alimentar energeticamente o edifício do mercado e a Junta. Não digo no imediato, em relação á luz eléctrica, mas em relação às águas quentes que são necessárias sobretudo ao mercado, mas depois em funções também da potência de energia que conseguíssemos captar. Talvez pudéssemos ser auto-suficientes em termos energéticos, o que já era uma poupança importante.”

P: Voltando à questão da Mobilidade, acerca da criação de Ciclovias. Há algum projecto já realizado, algo projectado neste sentido?

PJPA: *“Não temos nenhuma ciclovias.*

Não há espaço para estacionamento quanto mais para ciclovias.

Junto às praias (no caso específico da Direcção de Faróis) poderíamos criar algo mas temos de escolher entre uma ciclovias ou acesso pedonal pela largura dos passeios”.

P: Em relação ao Mega Parque Verde, e ao Corredor Verde, há algum projecto que vá contribuir para o desenvolvimento deste Programa-Motor?

PJPA: *“Estes projectos passam todos pela Câmara mas está a ser construído um Corredor Verde, de mais ou menos 3.5 km. Vai-se fazendo há 2 anos e meio para usufruto único de pessoas. Ainda há alguns jardins”.*

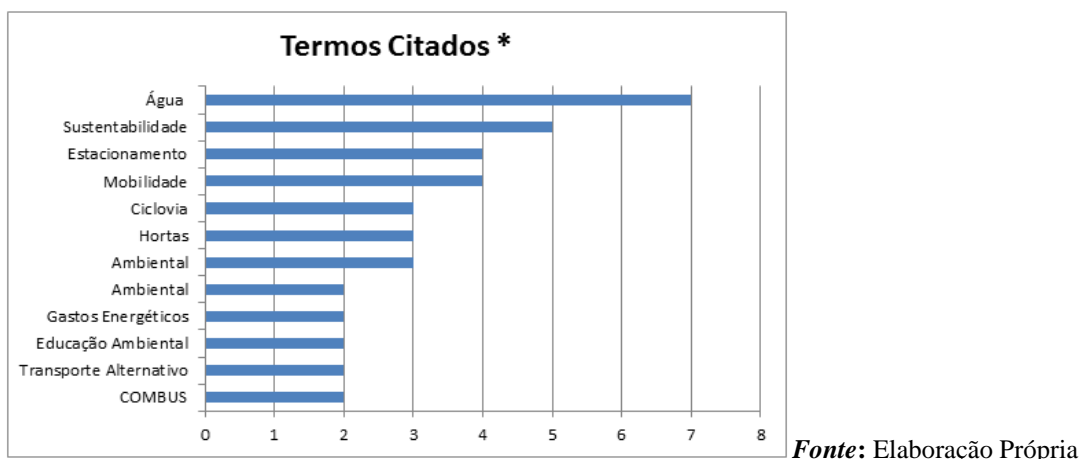
P: Por fim. Quais os principais Objectivos a que a Junta de Freguesia se propõe em alcançar em termos ambientais?

PJPA: *“É conseguir manter o trabalho já feito e não inovar. Orientado com as condições económicas de hoje principalmente na acção social.*

O Objectivo é “sobreviver” e não decair os níveis actuais”.

P: Muito Obrigado pelo tempo dispensado:

PJPA: *“Ora essa. Não tem de quê”.*



* Os importantes termos ligados à questão ambiental citados ao longo da Entrevista pelo Presidente da Junta de Freguesia de Oeiras e São Julião da Barra foram os seguintes: *Água* (7 vezes), *Sustentabilidade / Sustentável* (5 vezes), *Mobilidade* (4 vezes), *Estacionamento* (problemas com) (4 vezes), *Ciclovia* (3 vezes), *Ambiental* (3 vezes), *Hortas* (3 vezes), *Gastos energéticos* (2 vezes), *Combus* (2 vezes), *Transporte alternativo* (2 vezes), *Educação Ambiental* (2 vezes).

Anexo 1.3 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Linda – a - Velha, Carlos Moreira, na respectiva Sede (22 de Novembro de 2011)

Pergunta (P): “Em altura de crise económica, de que forma os constantes cortes orçamentais têm influenciado o desenvolvimento ambiental na Freguesia? É dado mais destaque à acção social e não tanta à ambiental?”

Presidente da Junta de Linda a Velha (PJLV): ”Bem. O caso é generalizado. As Juntas de ano para ano têm visto reduzidas as transferências que vêm da Administração central, de maneira que basicamente ... depende de Freguesia para Freguesia. Algumas têm as suas situações estabilizadas, com dívidas, outras... bem depende um bocadinho. No nosso caso, praticamente as receitas que temos são para cobrir as despesas que temos. Em termos de projectos e de ideias na sensibilização, quer desportiva, quer cultura, quer ambiental, em todo esse tipo de actividades estamos muito limitados, mas mesmo mito limitados. Ou seja, não temos os meios, no caso financeiros e humanos (temos poucos funcionários) para desenvolver grandes projectos, e grandes ideias. Portanto, o que tentamos, em qualquer um dos níveis, é a colaboração com as entidades e instituições que estão na freguesia e que trabalham nessas áreas. Aqui em Linda-a-Velha não temos nenhuma instituição que esteja

vocacionada mais para a parte ambiental, portante temos uma Associação, que é a “Liga dos Amigos de Linda a Velha” e uma das coisas que eles também se preocupam é a parte ambiental e tem sido no passado também através dessa instituição, mas não só, que faz acções de sensibilização. Mas infelizmente é uma área que gostaríamos de fazer mais mas que não conseguimos quer a parte da sensibilização, quer a parte mais ambiental, ao nível do concelho, em que as Juntas colaboram, ao nível das iniciativas mas não temos realmente um programa, não podemos ter um programa efectivo de desenvolvimento de acções neste âmbito”.

P: E querem direccionar como entendível os poucos fundo que têm para áreas de auxílio mais urgente?

PJLV: “Sim. Neste momento para a parte social. Abrimos a semana passada uma Loja Solidária. O pouco que conseguimos ter disponível e também em colaboração com as pessoas, com as empresas, do comércio local, tentamos acudir aquilo que é mais premente neste momento que é a parte social, mas temos pena, porque a parte ambiental é sem dúvida alguma uma área importante”.

P: O “Programa Habitar Oeiras” existente tem alguma expressão em algum edifício?

PJLV: ”Não. Não temos nenhuns edificios que estejam. Bem temos alguns, não muitos, que estão realmente abandonados, que têm proprietários.

A Câmara o que costuma fazer é tentar entrar em contacto, a acordo com os proprietários, quer para habitação social, quer para a jovem. Neste momento, em Linda-a-Velha não há ainda projectado da parte de reconversão de imóveis antigos. Está pensado um projecto para habitação jovem mas esse projectado de raiz”.

P: E contemplará a tão falada reconversão dos edifícios, utilizando materiais sustentáveis no próprio edifício da Junta?

PJLV: ”Bom. O projecto ainda não está acabado. Procedeu-se em 2010 à compra do espaço em questão e agora irá ser feito o projecto mas penso que sim, que é política da Câmara ter em conta todas essas questões ambientais e penso que sim, ainda não posso dizer com certeza, mas até agora tem sido assim. Mas penso que é o que tem sido feito ultimamente”.

P: Em termos de Mobilidade. Algum projecto ou plano previstos?

PJLV: "Temos realmente um problema complicado. O estacionamento, mesmo também a questão da mobilidade, em termos das vias que são muito congestionadas aqui. Temos um problema que é a entrada da Auto-estrada, a circulação de pessoas que vêm por baixo pela Marginal, que sobem a Avenida principal de Linda-a-Velha para entrar na A5, para não pagar portagem. É uma zona de passagem. A avenida 25 de Abril é considerada uma das vias com mais trânsito no Concelho. Infelizmente não temos grandes possibilidades. Há um projecto de construção de um viaduto a ligar Carnaxide a Linda-a-Velha, de tentar que todas as pessoas que vêm daquele lado para não passar no centro de Linda-a-Velha. Temos um problema de Mobilidade e de estacionamento igualmente! Temos áreas mesmo muito complicadas para estacionar. Está projectada a construção de 2 parques de estacionamento, esperemos que em breve seja uma realidade, que está a ficar muito complicado a parte da mobilidade"

P: O COMBUS circula de momento aqui na Freguesia?

PJLV: "Ainda circula, portanto abrange 4 freguesias, de momento. Estava até há pouco tempo em cada freguesia. Pelos estudos que há, Linda-a-Velha acaba por ser a que dá mais utilização ao Combus, porque temos muita população idosa, de maneira que acabará por ser útil para as pessoas.

Foi feito um estudo porque é um projecto que financeiramente despende muitas verbas. Não são autocarros da Câmara, são da Vimeca. Há então um grande encargo financeiro e portanto muita gente não estava a utilizá-lo. Não sei se com a crise as pessoas possam aproveitar mais. Muita gente infelizmente acabava por não utilizar o transporte, porque as pessoas querem levar o seu carro. Podemos aproveitar a questão do Combus e foram feitos alguns estudos nalgumas freguesias e não era sustentável. Continua e espero que continue se a população continuar a aderir. Estamos numa fase da nossa vida que ou utilizamos bem as coisas, usamos o que temos ou então temos de fazer opções e escolhas. Espero eu que as pessoas dêem utilidade, que continue porque também é uma ajuda à mobilidade.

Na Freguesia é menos poluição, por isso temos a ganhar se as pessoas utilizarem mais.

Ótimo para pequenas deslocações, até porque temos na freguesia as coisas um pouco dispersas. Acaba por existir nas freguesias onde é tudo centralizado. Aqui não."

P: Sobre projectos de sensibilização ambiental, qual o estado destes?

PJLV: "A Câmara tem o PEA, o Display. Na Escola D. Pedro V, escola que ganhou em Oeiras, antes da renovação última mesmo com as instalações antigas, o prémio de melhor desempenho em Oeiras. Tudo isso, a Reflorestação, a parte da Sensibilização ambiental.

A Junta de Freguesia não dinamiza. Promove, divulga, colabora na questão de fazermos sempre actividades para sensibilização desta problemática. Vamos fazendo pequenas iniciativas mas basicamente vamos chamando a atenção nas escolas para as diferentes actividades. Não temos feito campanhas porque não temos dinheiro!

O trabalho mais importante é levado a cabo pela Câmara, sem dúvida".

P: Este edifício da Junta, antigo como é visível, dispõe de alguma forma de poupança energética?

PJLV: "Não. Ainda não. Não temos painéis solares, não. É difícil, porque no fundo temos um edifício que faz parte do Mercado, pertence á Camara de Oeiras, mas realmente ao nível do município, houve uma recomendação levada a cabo, para que pudesse haver nos edifícios camarários.

A Câmara de Oeiras está a implementar algumas políticas nesse sentido, só que ainda não chegou a todo o sítio, aqui à junta não. Realmente é um edifício antigo e praticamente teria todo de ser feito de raiz e para além disso a ideia que há é de virmos a ter instalações novas, mais adequadas, não digo novas, mas pelo menos mais adequadas até porque o nosso espaço é mínimo para fazer acções. Não temos espaço nenhum.

P: O relevo da Freguesia (centro, sem contar com a Junta) é propício a uma rede de percursos cicláveis. Algum projecto para breve?

PJLV: "No nosso Programa eleitoral, o nosso compromisso é realmente a questão de uma ciclovia! Agora não é, e não está posto de parte, em termos técnicos não é muito fácil, pelas vias serem muito estreitas e sobrelotadas. Penso numa ligação da parte do Jardim dos Plátanos (perto do centro de Saúde) até Miraflores (Parque urbano), talvez mais essa zona, mas mesmo no centro da Freguesia é complicado, a Avenida Principal, são vias estreitas e sobrelotadas, e por isso não será muito fácil desenvolver esse

projecto. Mas sim, não está posta de parte a hipótese de a zona aqui, que vai do Parque dos Plátanos, Algés, Miraflores, aquela parte que poderá vir a ter uma ciclovia”

P: Por fim, quais os principais objectivos a que a Junta de Freguesia se propõe em alcançar em termos ambientais?

PJLV: ”É a parte Social. Temos aqui 2 ou 3 projectos que têm a ver com a questão da Agenda 21 de Oeiras, com a questão das hortas urbanas, aberto à comunidade e temos a decorrer no Jardim Infantil José Martins, com horta biológica, com animais e tem estado a correr muito bem e estão a abrir à comunidade, aos pais e familiares e ... o projecto de criar um Parque ecológico junto á Escola Amélia Rey Colaço, ou no início do Estádio Nacional, criar e dinamizar pelas Escolas secundárias, aberto à Comunidade de desenvolverem o Parque Pedagógico, com floresta das árvores que existem no nosso país, é esse o Projecto que testamos a tentar desenvolver até porque também temos outra questão, que no nosso espaço não há grandes zonas ocupadas.

Digamos que é assim, espero, a curto – médio prazo o Projecto que aqui a comunidade, isto não é só as Associações de Pais mas também na Freguesia a tentar tirar aqui um Projecto que possa abranger toda a Freguesia. Digamos que é o Projecto que temos mais pensado, em breve, ou que estamos a empenhar mais, que pode vir a acontecer num curto espaço de tempo.

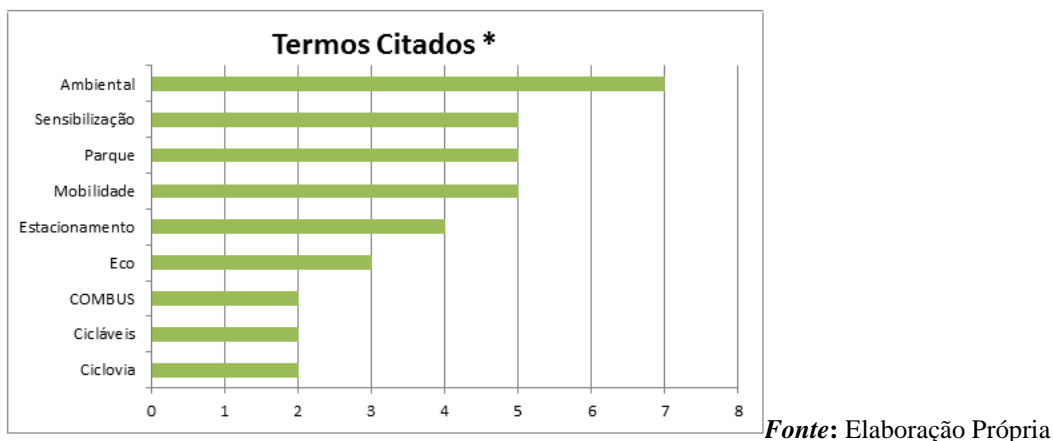
É complicado! Hoje em dia só se consegue se todos colaborarem um bocadinho.

Tem de haver aqui um conjunto de pessoas e de entidades a quererem ter vantagem de colaborar, senão não se consegue fazer nada e é essa a aposta.

O que acho nestes projectos todos é desde que haja o chamado núcleo duro, meia dúzia de pessoas empenhadas, e trabalhem, vão desenvolvendo e as pessoas vão aderindo. Tem de ser assim, porque se estamos à espera de grandes investimentos não fazemos nada”.

P: Muito Obrigado pelo tempo dispensado:

PJLV: ”Ora essa”.



* Os importantes termos ligados à questão ambiental citados ao longo da Entrevista pelo Presidente da Junta de Freguesia de Linda-a-Velha foram os seguintes: **Ambiental** (7 vezes); **Sensibilização** (5 vezes); **Parque** (5 vezes); **Mobilidade** (5 vezes); **Estacionamento** (4 vezes); **Eco** (3 vezes); **COMBUS** (2 vezes); **Cicláveis** (2 vezes); **Ciclovia** (2 vezes).

Anexo 1.4 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Barcarena, Fernando Alves, na respectiva Sede (28 de Novembro de 2011)

Pergunta (P): Em tempos de crise económica, de que forma os constantes cortes orçamentais têm influenciado o desenvolvimento ambiental na Freguesia?

Presidente da Junta de Barcarena (PJB): "Temos o Banco Alimentar contra a Fome (em Queluz de Baixo) e o Apoio Social.

O que fazemos sobretudo (em termos ambientais) é uma questão de vigilância das nossas Ribeiras. Temos duas: a Ribeira do Jamor e a de Barcarena que frequentemente são poluídas e nós tentamos detectar a fonte poluidora. Agora vou a Tribunal por causa da poluição da Ribeira de Barcarena, como testemunha de acusação.

Por outro lado, levamos a efeito durante o ano inteiro uma campanha de sensibilização de consumos de água. De electricidade, de práticas de bom ambiente.

Há sempre alguma margem. Pode não ser tão forte como nos anos anteriores, isso é evidente. Tudo é afectado e nós somos afectados substancialmente no próximo Orçamento Geral para as Freguesias".

P: O "Programa Habitar Oeiras" já existe na Freguesia?

PJB: *“Temos em construção 2 bairros, um em Leceia, outro em Tercena. Bairros de Custos Controlados para fixar a juventude aqui na Freguesia”*

P: **“E já contemplarão a tão falada reconversão dos edifícios, utilizando materiais sustentáveis no próprio edifício da Junta”?**

PJB: *“Completamente! Completamente!”*

Não me importava nada de viver num desses novos edifícios. Hoje penso até que os arquitectos têm essa preocupação, por já ser obrigatório por Lei”

P: **Em termos de Recolha de Resíduos, com a redução por parte da CMO do número de dias, de que forma sai a Freguesia prejudicada?**

PJB: *“É dramático falarmos sobre a Recolha dos Resíduos Sólidos urbanos, porque por um lado o Estado impede-nos de contratarmos pessoas, por outro lado exige-nos cada vez mais. Ora não “dá a bota com a perdigota”.*

Por um lado corta-nos (os apoios), por outros exige-nos. O que se passa com os Resíduos é exactamente isso. Impedem-nos de dar horas extraordinárias aos funcionários, impede-nos de contratar mais pessoal. Bom, quem paga isto (a falta) é o cidadão. Porque não se faz a recolha do Lixo que se devia fazer. Não se presta a qualidade de serviço que se devia prestar.”

P: **Em termos de Mobilidade, tem a Junta alguma comissão de acompanhamento dos constrangimentos à semelhança do que acontece em Paço de Arcos? A topografia da Freguesia (bastante declivosa) dificultará a mobilidade sustentável?**

PJB: *”Não. Nós temos um Projecto já feito. Um Projecto que vai ligar Valejas a Queijas. Temos a Fábrica da Pólvora que também tem um belíssimo parque, com a Universidade (Atlântica).*

Não temos nenhuma Comissão de Acompanhamento. Criamos é condições para que as pessoas se possam mover. E estamos a falar da maior freguesia do Concelho de Oeiras, que representa quase ¼ do Concelho de Oeiras.”

P: **E em relação à celebração das Semanas Europeias da Mobilidade. Barcarena aderiu à rede de cidades aderentes?**

PJB: *“Sim, também aderiu”.*

P: Um dos problemas, senão o principal, no que respeita à mobilidade e circulação prende-se com a oferta de estacionamento. Qual o cenário existente?

PJB: *”Eu penso que a questão do estacionamento é complicada em todo o país!*

Mas como temos uma área muito grande e temos um rácio de habitantes relativamente baixo - estamos a falar de 20 mil habitantes - ainda vamos ultrapassando esses pequenos problemas e esta é uma Freguesia de Atravessamento!

A população que mora cá não cria problemas. A que mora nos concelhos limítrofes, nomeadamente Sintra, Massamá, São Marcos, esses é que nos criam problemas!”

P: Há problemas de congestionamento de assinalar?

PJB: *”Não. Temos tomado algumas medidas que nos fazem ultrapassar essa situação”.*

P: E continuando na área da mobilidade, em que pé está o serviço COMBUS? Ainda circula?

PJB: *“Acabou! Acabou! E nem se sentiu muito a diferença. O serviço era muito pouco utilizado. Não me pergunte porquê, que nem eu próprio sei as respostas do porquê de as pessoas não terem aderido ao Combus.*

Temos uma boa rede de transporte de apoio. E não se justifica. Estamos a falar de muito dinheiro investido”

P: Quais os projectos de sensibilização mais relevantes levados a cabo?

PJB: *“Olhe, o Projecto Tampinhas. Demos agora milhares e milhares de tampinhas, que permitiu que uma série de entidades fossem recompensadas com cadeiras de rodas. Oferecemos 4 bicicletas à PSP. E temos parcerias com as escolas. Actividades pontuais”.*

P: No âmbito do “Programa Habitar Oeiras” contemplará a tão falada reconversão dos edifícios, utilizando materiais sustentáveis no próprio edifício da Junta?

PJB: *”Este edifício não é novo. Era para ser deitado abaixo e fazer um novo mas fizeram-nos um desafio para gerirmos o Mercado de Tercena, Municipal, e as primeiras medidas que tomámos foi a redução dos consumos energético para 50%, bem como o consumo da água. Inclusivamente para poupar energia não mandámos instalar*

ar condicionado e socorremo-nos da água para arrefecer o interior do edifício. Há muitas preocupações”.

P: Além das medidas de redução dos gastos energéticos (na própria consciência ambiental em cada funcionário) tem a Junta algum sistema de retenção de água das chuvas, por exemplo?

PJB: “Nós temos um cemitério e aproveitámos uma linha de água natural que abastece todo o cemitério, a única água para consumo é um bebedouro”.

P. Em relação às áreas verdes na freguesia. Qual o peso destas?

PJB: “Temos a maior área verde do concelho, à excepção da área do estádio Nacional, aliada a uma baixa densidade populacional”.

P: Por fim, quais os principais objectivos a que a Junta de Freguesia se propõe em alcançar em termos ambientais?

PJB: “O previsto é a construção do passeio, não marítimo, mas Ribeirinho ao longo de toda a Ribeira de Barcarena, a ligar a Fábrica da Pólvora a Barcarena. Esse é o principal objectivo. E depois é aquela preocupação da poluição das ribeiras. Essa preocupa-me seriamente! Porque é tudo criado a montante, nada a jusante, não responsável pela Freguesia.

Há muitas indústrias a montante, em Cacém, São Marcos, Massamá e não conseguimos controlar. Aproveitam-se sobretudo quando chove para fazerem as grandes descargas”

P: Para controlar essa situação há algum sistema de Monitorização? Como é feito o correcto e atempado controlo das situações mais delicadas?

PJB: “Não. Assim que conseguimos detectar accionamos os meios ao nosso alcance, nomeadamente o SEP que actua rapidamente. Ao fim de 5 minutos estão cá! Temos a Protecção civil e temos os nossos Bombeiros que não vão resolver o problema das poluições mas tentam detectar a fonte poluidora. E isso para nós já é importante. Para nós é importante detectar as fontes poluidoras e responsabilizá-las. Não só detectar. Responsabilizar.

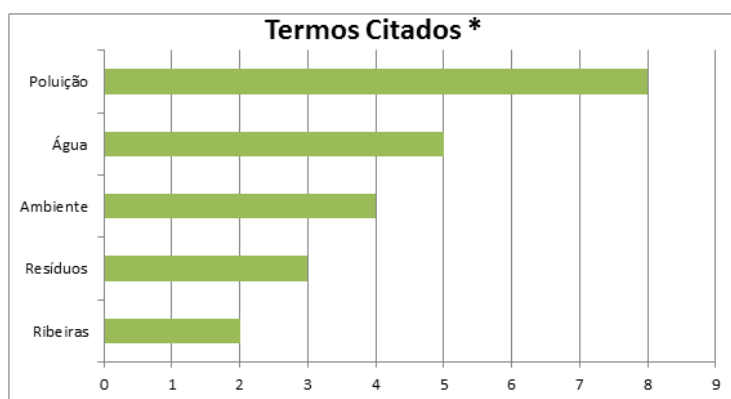
Como disse há pouco, vou agora a Tribunal por causa de uma bomba de combustível em Massamá (que é fonte poluidora).”

P: Por último, um breve comentário sobre o Pacto dos Autarcas, a Agenda 21. A Freguesia tem alguma participação ou é somente competência da CMO?

PJB: "É evidente que nós também contribuímos (além da CMO, que é a principal "operadora") com sugestões e quando a CMO é o porta-voz já recolheu junto das Juntas de Freguesia as suas próprias opiniões".

Perg: Muito obrigado pelo tempo dispensado:

PJB: "De nada. Não custou nada"



Fonte: Elaboração Própria

* Os importantes termos ligados à questão ambiental citados ao longo da Entrevista pelo Presidente da Junta de Freguesia de Barcarena ao longo da foram os seguintes: **Poluição/Poluidor/Poluente** (8 vezes); **Água** (5 vezes); **Ambiente** (4 vezes); **Resíduos** (3 vezes); **Ribeiras** (2 vezes).

Anexo 1.5 - Entrevista ao Presidente da Junta de Freguesia de Carnaxide, Jorge Vilhena, na respectiva Sede (13 de Janeiro de 2012)

Pergunta (P): "Em momento de dura crise económica, de que forma os constantes cortes orçamentais têm influenciado o desenvolvimento ambiental na Freguesia?"

Presidente da Junta de Carnaxide (PJC): "Bom. No que diz respeito às prioridades da freguesia, efectivamente a área social é uma das prioridades. A parte ambiental é por natureza competência do município, mas esta Junta de Freguesia, desde que fui eleito nunca se coibiu de ter acções em concreto nessas áreas. Basta ir ao site e estão em destaque, onde até diz Ecofreguesia, por termos (Carnaxide) tido um prémio. Desde que fomos eleitos a principal aposta ambiental foi na recolha dos dejectos caninos,

aliás é significativo que quando aqui cheguei tinha de se andar a desviar. Hoje em dia já não é tanto assim. Ainda existe, mas já não é tanto assim. Fizemos campanhas de sensibilização exteriores por meio de Muppis. E, por outro lado a separação do lixo também foi uma das apostas e agora temos uma campanha para sair, muito gira, inventada por um designer com 3 ecopontos (...) que diz “Campanha de Sensibilização, nós explicamos”. A parte ambiental não se resume a isto, tem a componente da água, do ar e terra, principalmente. A nível do ar pouco fizemos. Temos, por força da crise económica, menos carros a circular, logo aí há uma vantagem com a crise económica, que é a redução da poluição do ar. Em relação à água, o município tem feito alguns depósitos de armazenamento de água, por exemplo, num Jardim numa praceta. Aí existe um reservatório de captação de água que serve para rega. E outro tipo de acções que poderíamos enumerar da aposta da Junta foi principalmente na parte ambiental a separação do lixo e nos canídeos”.

P: Acerca do “Programa Habitar Oeiras” no Concelho. Está este em curso na Freguesia?

PJC: “O núcleo antigo de Carnaxide futuro passará por 3 tipos de intervenção. O 1º a requalificação do Bairro da Pátria Nova, que será em termos de arquitectura a requalificação daquele espaço pedonal, dignificando e valorizando a parte pedonal. Depois a requalificação da Sociedade Filarmónica de Carnaxide, a colectividade mais antiga do Concelho, cerca de 140 anos, de seguida a requalificação de alguns prédios por aquisição pela Câmara para transformação em habitação jovem, quer por parte dos proprietários que podem fazer obras e ter uma participação de cerca de 30% do RECRIA e por último a Casa Branca, que se espera que dali saia um grande projecto social e cultural que poderá vir a ajudar para trazer pessoas ao núcleo antigo”.

P: Em termos de sensibilização ambiental, além do Projecto de reaproveitamento das Tampinhas para acção social, há alguma parceria com as escolas?

PJC: “Em termos de acções de sensibilização e outras, por exemplo o Projecto Tampinhas em colaboração com o Rotary Club de Carnaxide e aberto ao público em geral. Já recolhemos algumas toneladas de tampinhas, entregando ao local que as transforma e daí resultou a atribuição de cadeiras de rodas a cidadãos de Carnaxide.

Em termos de sensibilização escolar temos feito também algumas. No que diz respeito ao Clube da Água do SMAS, que explica a importância dos recursos hídricos e outras.

O meu “braço armado” é mais no terreno, a separação do lixo, dejectos caninos, as pessoas depositarem o lixo nos locais correctos, da varredura que também é importante. Os sumidouros serem limpos para que não haja cheias e o problema que traz”.

P: No que respeita à recolha de resíduos e sua valorização, considera que a Freguesia dispõe de boa oferta dos Ecopontos?

PJC: ”Em Carnaxide há alguns anos para trás que tem feito é no sentido de dotar todas as ruas com ecopontos e algumas ruas que têm 3 conjuntos de ecopontos, dependendo da dimensão da rua. O município de Oeiras foi pioneiro nessa área porque começou desde logo a apostar na recolha do lixo. Têm sido introduzidas algumas normas com vista também ao aproveitamento do lixo porque há casas onde existiam contentores verde e azul e as pessoas costumavam não ter aproveitamento depois em termos de processamento desse lixo e a Câmara Municipal decidiu acabar com essas caixas do lixo em muitas zonas e obrigar as pessoas a irem ao ecoponto porque o lixo se for contaminado com óleo, já está inutilizado e portanto não faz qualquer sentido e nesse sentido é verdade temos muitas ilhas ecológicas e também temos Moloks, dependente do tipo de áreas geográficas, do tecido urbano que pretendemos atingir.”

P: Voltando ao “Programa Habitar Oeiras” existente, contemplará a tão falada reconversão dos edifícios, utilizando materiais sustentáveis no próprio edifício da Junta?

PJC: ”Bem, não participei na elaboração do projecto nem sequer durante a obra porque fui eleito mais tarde e portanto quando fui eleito já o edifício tinha sido construído e inaugurado. Se perguntarem, mesmo sendo um leigo na matéria, para melhorar aqui julgo que este edifício tem uma capacidade muito grande, elevada, que segundo o que já estudei, de ter painéis solares, para a localização que tem para esta zona e portanto logo aí estamos a falar numa redução na factura da EDP que ronda os 500 euros por mês! Está escrito nas Grandes Opções do Plano”, por mim, por proposta ao município no sentido de dotar este edifício com painéis solares.

Fizemos uma campanha de sensibilização interna para os funcionários de redução da Pegada Ecológica em que apostamos na reutilização de embalagens e vidros para beber água, a não utilização do plástico, fechar bem a torneira, não utilizar o ar condicionado a não ser que seja necessário, na iluminação. Enfim. Alguns procedimentos que ajudem com certeza. Também agora fiz um despacho interno no sentido que acima de determinado número de fotocópias eu terei de autorizar. Obrigo a usar pastas no computador daquilo que não é importante, em vez de arquivarem em papel e portanto são estes os esforços”

P: Em termos da aposta nas Ciclovias, teve repercussão num jornal nacional o anúncio de actividades e ideias neste campo. Qual o ponto de situação?

PJC: ”Não era para fazer política, não era demagogia. Eu sempre adorei andar de bicicleta e entendi que junto do Município poderia ter alguma abertura no sentido de possibilitar uma visão mais alargada, que eles agora não estão a ter, de uma Ciclovia. E então fui eu a dar o primeiro passo. Ando muitas vezes de bicicleta e gosto muito. Trata-se de uma actividade que pretendo implementar. Gostava de fazer uma ciclovia e no fim fazer uma raqueta (local de paragem e descanso) com um chafariz, uns bancos e aproveitava e respirava o ar da Serra”.

P: Em termos de estacionamento, Carnaxide apresenta problemas graves neste campo?

PJC: ”É uma problemática muito antiga que advém dos anos 70 e 80 em que não era exigida a construção de lugares à superfície aquando da construção dos prédios. A partir dos anos 80 foi determinada a obrigatoriedade de construir um lugar à superfície por cada fogo. Nos anos 90 já foi mudada a Lei e exigida a construção de garagens enterradas, ou não, fechada com 1/2/3 ou 4 lugares por fogo. Não fosse a nova construção em que já foi obrigatória a construção de garagens, e Carnaxide estaria muito pior do que está. Carnaxide sofre desse mal há muitos anos e está prevista a construção de um parque de estacionamento para 600 veículos no Quintal Desportivo, numa reconversão e também de parques onde podemos pontualmente aumentar o número de lugares. Foram já construídos dois parques de estacionamento ecológicos. E porque é que é ecológico? Porque é construído com grelhas de enrelvamento sobre a terra e cheios com brita – bago – de- arroz, que permite que quando chove, em vez de

se acumular no alcatrão, com óleo, e ficar ali e depois evaporar, não, entra e infiltra-se.”

P. Em relação às áreas verdes na freguesia, qual o seu peso?

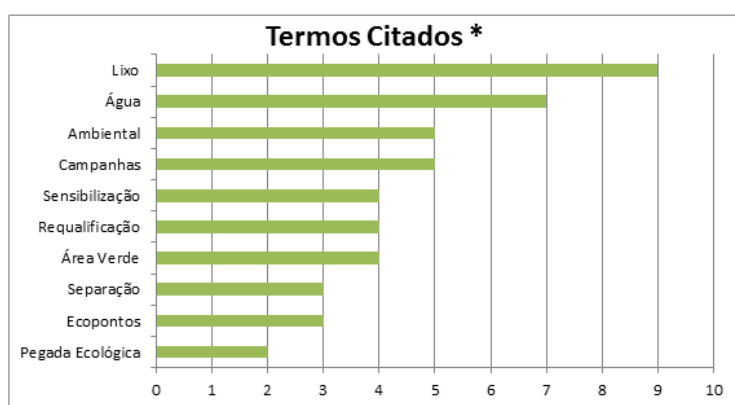
PJC: ”Carnaxide tem a 2ª maior Área Verde do Concelho com manutenção, com cerca de 24 hectares com área verde, sendo que a Serra de Carnaxide tem 26 hectares de área verde, mas não tratada. É portanto o 3º maior pulmão. Temos prevista a construção de 2 Parques Urbanos”.

P. Por fim, quais os principais objectivos a que a Junta de Freguesia se propõe alcançar em termos ambientais?

PJC: ”Gostava muito, conforme já disse, de dotar este edifício de maior tecnologia ambiental e possibilitar a redução dos consumos e da Pegada Ecológica. Gostava de ter um dia veículos eléctricos. Acho que era importante dar esse sinal aos munícipes. Aumentar as áreas caninas, o número de áreas. Temos 2 e uma outra projectada. E manter o que existe”.

P. Muito obrigado pelo tempo:

PJC: “Ok, de nada!”



Fonte: Elaboração Própria

* Os importantes termos ligados à questão ambiental citados ao longo da Entrevista pelo Presidente da Junta de Freguesia de Carnaxide foram os seguintes: **Lixo** (9 vezes); **Água** (7 vezes); **Ambiental** (5 vezes); **Campanhas** (Ambientais) (5 vezes); **Sensibilização** (4 vezes); **Requalificação** (4 vezes); **Área Verde** (4 vezes); **Separação** (3vezes); **Ecopontos** (3 vezes); **Pegada Ecológica** (2 vezes).