

MEMÓRIA DESCRITIVA DO
PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DO
SEIXAL

Julho 1992

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	1
2. SITUAÇÃO ACTUAL	2
3. ESTRATÉGIA MUNICIPAL	3
3.1. DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO	3
3.2. ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	6
3.3. HABITAÇÃO	8
3.4. REDE VIÁRIA	8
3.4.1. Factores Condicionantes	8
3.4.2. Classificação Viária	10
3.4.3. Rede Viária – Qualidade da Oferta	12
3.4.4. Estratégia	12
3.5. INFRA-ESTRUTURAS E AMBIENTE	14
4. PROPOSTA	16
4.1. HIPÓTESES DE CRESCIMENTO	16
4.2. ESTRUTURA CONCELHIA	18
4.3. ZONAMENTO	19
4.3.1. Espaços Urbanos	19
4.3.2. Espaços Urbanizáveis	20
4.3.3. Espaços para Indústrias Extractivas	21
4.3.4. Espaços Agrícolas e Florestais	21
4.3.5. Espaços Culturais e Naturais	22
4.4. UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO	23
4.5. EQUIPAMENTO.....	24
4.6. ESPAÇOS PROTEGIDOS	25
5. PRINCÍPIOS REGULAMENTARES	25
6. GESTÃO DO PLANO	26

1. ANTECEDENTES

O Plano Director Municipal do Seixal (PDMS), que agora se apresenta, foi iniciado em 1989 e elaborado pela Câmara Municipal do Seixal, através de Gabinete Técnico constituído para o efeito.

Esta acção, inédita em termos de elaboração por técnicos municipais, não é, no entanto, o primeiro estudo de ordenamento concelhio. O forte ritmo de urbanização do Concelho na década de 60, obrigou à elaboração de um instrumento de planeamento que disciplinasse a gestão urbanística. Surge assim o Plano do Seixal 74, que pode ser considerado precursor para a época, abrangendo todo o território municipal e que foi revisto pouco tempo depois dando lugar ao Plano do Seixal 77. Embora não tendo sido aprovado, este Plano mantém-se até hoje como o único instrumento urbanístico de apoio ao planeamento municipal. Ambos os estudos foram da responsabilidade do Professor Costa Lobo, urbanista consultor da Câmara Municipal, durante as últimas duas décadas.

A elaboração do PDMS permitiu assim que o processo de planeamento, iniciado no final dos anos 60 fosse activado, constituindo, como já o Plano do Seixal 77 entendia, “uma atitude, adoptada pela Autarquia Local, perante a problemática do desenvolvimento nos aspectos que envolvem a ocupação do espaço no Concelho”, atitude de planeamento a que as dificuldades intransponíveis criadas pela administração central não conferiram a correspondente eficácia.

Os anteriores Planos tinham como objectivo principal garantir uma eficaz gestão urbanística, tendo em conta a situação de crescimento, muito acelerado, que se vinha a fazer sentir no território municipal, reflexo de expansão da Área Metropolitana de Lisboa (AML). Aquele objectivo foi alcançado em muitos casos mas porque nenhum daqueles Planos foi aprovado superiormente, nem o processo de elaboração de muitos dos planos parciais que se seguiram foi concluído, assistiu-se a uma deficiente implementação do Plano do Seixal 77, que deu origem a que se constituísse um tecido urbano mal estruturado, crescendo ao longo dos principais eixos viários, e com graves carências de infra-estruturas e de equipamentos colectivos.

Na última década o ritmo de crescimento populacional, se bem que mantendo um nível elevado relativamente à Área Metropolitana de Lisboa, sofreu um considerável decréscimo o que indicia uma tendência de estabilidade por parte da população da AML. O aumento do parque habitacional porém, não se ressentiu deste abrandamento do crescimento demográfico, mantendo-se o ritmo de construção, o que é compreensível se atendermos, entre outros factores, à forte componente de habitação secundária que se verifica neste Concelho.

Estes elevados níveis de crescimento da população registados ao longo das últimas décadas, que tornaram apetecível o território concelhio aos promotores de imobiliário, originaram compromissos urbanísticos em numerosas áreas que, acrescidas da enorme frente aberta pela promoção de lotes constituídos ilegalmente desde os anos 60, criaram uma bolsa de solo urbanizável a que corresponde um número de fogos cuja capacidade de instalação populacional estimada só será atingida, na hipótese mais favorável, num horizonte de 25 a 30 anos.

Assim, face à situação existente, são objectivos do PDMS:

- Criar uma estrutura urbana coerente e hierarquizada que garanta um desenvolvimento equilibrado e permita aos habitantes identificarem-se com o sítio onde vivem.
- Dotar o Concelho de condições para reduzir a sua dependência face aos concelhos vizinhos, criando espaço para uma cada vez maior intervenção de investidores em sectores económicos diversificados.
- Recuperação da qualidade ambiental, quer pela redução dos níveis de poluição, quer pela manutenção de amplos espaços verdes, quer ainda pela divulgação e

implementação de uma política de defesa do ambiente e preservação do património natural e construído.

Estes princípios assentam no pressuposto da melhoria efectiva da rede viária, na implementação da rede ferroviária prevista entre Lisboa e o Pinhal Novo, na construção e renovação da rede de infra-estruturas de saneamento básico e na criação de uma rede de equipamentos colectivos que permita a integração social da população e facilite as relações de intercâmbio na AML.

2. SITUAÇÃO ACTUAL

No início da elaboração do PDMS deparou-se com a necessidade de actualizar a informação existente dado tratar-se de um Concelho com uma enorme dinâmica de crescimento. Os elementos disponíveis estavam muito dispersos e quase sempre incompletos e os dados oficiais bastante desactualizados. Aguardava-se com alguma expectativa o Recenseamento Geral da População – Censos 91, já que se antevia, na evolução do crescimento da população, um comportamento diferente do das décadas anteriores.

A recolha de informação processou-se, para as diferentes áreas de análise através de levantamentos directos e junto dos vários serviços municipais. Realizou-se um inquérito à aquisição de bens e serviços e um levantamento funcional a todas as actividades localizadas no Concelho. Foram contactadas as Juntas de Freguesia e instituições com representação no Município.

O diagnóstico de situação decorrente da análise da informação recolhida consta dos “Cadernos Temáticos de Caracterização e Análise”, que abrangeram os seguintes temas:

- População;
- Estrutura Urbana;
- Habitação;
- Infra-estruturas;
- Equipamentos Colectivos;
- Património;
- Estudos Económicos;
- Estudos Ambientais;

e ainda um “Relatório de Caracterização Geral - Tendências e Diagnóstico”.

Este levantamento de situação foi acompanhado da actualização da cartografia disponível, que se encontrava, necessariamente, desfasada da situação actual.

Da comparação da situação actual com a descrita no Plano do Seixal 77, ressalta uma substancial melhoria da qualidade de vida e das condições de habitação da população. O aspecto mais relevante prende-se com a construção de infra-estruturas primárias e secundárias, que alteraram significativamente o carácter dos aglomerados urbanos.

As operações de loteamento ilegal foram controladas e os processos de reconversão em curso têm-se realizado com evidente sucesso.

Actualmente, são as iniciativas relacionadas com a qualidade dos espaços urbanos, que constituem uma das tarefas mais importantes da actividade municipal. A melhoria e ampliação da rede de equipamentos, a construção e tratamento de espaços verdes urbanos, a modernização da rede viária e a implementação do Plano de Saneamento são acções em curso em todo o território concelhio e significativas do interesse da Autarquia pela revalorização do tecido urbano.

3. ESTRATÉGIA MUNICIPAL

3.1. Desenvolvimento Económico

1. No âmbito da elaboração do PDMS foram feitos estudos de caracterização das diversas actividades económicas que se integram no tecido produtivo municipal ou se pretende que venham a instalar-se no Concelho. De facto, esta região tem sido muito procurada desde o início do século, para a instalação de indústria, mas o crescimento populacional, que se verificou sobretudo a partir de 1966 com a abertura da Ponte sobre o Tejo, induziu a expansão de outras actividades como o comércio e os serviços, a um ritmo bastante significativo. Mais recentemente, o desenvolvimento económico está também ligado à implementação de actividades turísticas de recreio e lazer.

A evolução destas actividades dá-se em detrimento do sector primário, sobretudo da agricultura, a que mais se ressentiu com o processo de urbanização deste território, tendo-se verificado a sua substituição por uma exploração intensiva de recursos naturais com o incremento da extracção de inertes (areias) e o desenvolvimento da piscicultura.

Do inquérito efectuado recentemente às principais indústrias aqui instaladas, retiraram-se conclusões, que exigem intervenções diversificadas:

- necessidade de realocação de algumas unidades industriais, incompatíveis com o meio urbano em que se situam, para as quais poderá vir a ser criada oferta de localizações alternativas em novas áreas industriais;
- necessidade de reformulação da rede de infra-estruturas de transporte, de modo a garantir melhores condições de acessibilidade; para tal encontra-se em elaboração o Plano de Circulação do Município do Seixal, que equacionará esta questão, tendo presente a complementaridade das redes rodoviária e ferroviária;
- vantagem da diversificação dos sectores industriais para criar maior equilíbrio no mercado de emprego e maior capacidade de defesa perante crises sectoriais;
- melhoria do nível de serviços ligados disponíveis como forma de atrair novas empresas.

No domínio do desenvolvimento industrial, a principal promoção para o próximo decénio é o Parque Industrial do Seixal (PIS), um grande empreendimento a desenvolver por fases, que envolve como promotores a Siderurgia Nacional e a Câmara Municipal. Com este empreendimento pretende-se a criação de um espaço industrial de qualidade, onde as empresas disponham de áreas de comércio e serviços de apoio à actividade industrial. Por sua vez, a Câmara Municipal disporá de lotes para a sua própria intervenção na dinamização das actividades que lhe interessa fomentar.

Pretende a Câmara Municipal que, uma intervenção como esta, na actividade empresarial, tenha continuidade e seja incentivada. Para as autarquias impõe-se a consagração de novas formas de organização e gestão dos meios disponíveis e mobilizáveis que possibilitem novas respostas, já que cada vez mais se confrontam com a necessidade de desempenhar um papel relevante em matéria de desenvolvimento económico e social.

Há porém um aspecto que não se pode desligar de todo o processo de dinamização da actividade industrial: a necessidade de redução dos níveis de poluição e a preservação do ambiente. Neste aspecto, todas as propostas de localização industrial serão, sempre que necessário, acompanhadas de estudo de impacto ambiental, onde se analisem os eventuais efeitos nefastos para o ambiente e o modo como os mesmos serão corrigidos.

A manutenção da qualidade ambiental tornará atractiva, não só a localização de novas unidades industriais, mas também as sedes das próprias empresas.

A nível do município e também do distrito, a Câmara Municipal apoiará todas as iniciativas tendentes à criação e incentivo de actividades de alta tecnologia.

Assim, no que se refere à actividade industrial, é política municipal continuar a melhorar a atractividade do Concelho, alterando a oferta de modo a atrair indústria mais qualificada. Com o PDMS garante-se a melhoria dos padrões de acessibilidade e um bom enquadramento paisagístico.

2. O sector do comércio e dos serviços encontra-se actualmente numa fase importante de expansão a nível municipal. De facto, o levantamento funcional feito em Setembro de 1990 encontra-se já, em muitos aspectos, bastante desactualizado, podendo-se referir como paradigmático o aumento do número de agências bancárias, de 8 para 18, em menos de dois anos.

No entanto, a dependência funcional, quer inter, quer intramunicipal, ainda se verifica sobretudo nos sectores dos “Bens de Aquisição Não Diária” e de alguns “Serviços Colectivos”, como sejam os serviços de saúde ou os culturais.

Estas disfunções do aparelho comercial serão tidas em consideração na programação das novas áreas centrais promovendo a instalação de comércio e serviços e, ao nível das áreas urbanas consolidadas, reforçando a qualidade da oferta, sobretudo com a diversificação do sector.

Também um tipo de comércio, actualmente com índices elevados de procura, “as grandes superfícies comerciais”, pretende instalar-se no Concelho. Este género de comércio pode porém induzir efeitos negativos quer na rede comercial instalada, pela redução do volume de negócios, quer no congestionamento da rede viária pela grande concentração da área de venda. No entanto, perante a procura, por parte de alguns promotores de grandes superfícies comerciais, de localizações na área do Município, a Câmara Municipal fez uma breve avaliação de custos e benefícios e concluiu haver vantagens de ordem social e em termos de qualificação das grandes áreas urbanas do Concelho que deveriam ser consideradas na aprovação destes empreendimentos. Prevê-se assim a instalação de um hipermercado na zona do Fogueteiro e de uma grande superfície comercial de materiais de construção, na zona de Coina. Garante-se ainda no contexto do Plano uma área, na zona da Flor da Mata, para a eventual localização de outro espaço comercial deste tipo, como aliás já era referido no Plano Integrado de Desenvolvimento do Distrito de Setúbal (PIDDS).

No que se refere ao comércio tradicional, o aumento da procura em termos quantitativos e qualitativos provocado não só pelo aumento da população mas também do seu poder aquisitivo, permitirá a expansão, a modernização e qualificação daquele sector. Deste modo será reduzida a dependência face a Lisboa, e mesmo a Almada. Através deste sector é possível contribuir para o reforço da hierarquia dos aglomerados e dos centros urbanos, o que, no Seixal, é fundamental para a definição da estrutura urbana concelhia.

3. Outra actividade, o turismo, começa a ter, actualmente, uma importância relevante no tecido produtivo desta região. A política municipal para este sector é de promoção e apoio às iniciativas privadas que se destinem a implementar o turismo nas suas diversas modalidades. No caso concreto do Concelho do Seixal, existem condições naturais para a promoção de actividades turísticas directamente ligadas ao desporto náutico e à observação da natureza, tendo em conta a oferta que constituem a Baía e as suas margens, o sapal e a Península do Alfeite até à Ponta dos Corvos. Por outro lado, no interior do Concelho são possíveis outro tipo de actividades, relacionadas com o golf, o campismo e a estadia, dada a proximidade da frente atlântica de praias e a procura que estas induzem.

A implementação do turismo de habitação em algumas quintas, tirando partido do património edificado existente e da qualidade ambiental das zonas onde se localizam, é outra vertente a considerar.

Pretende-se, assim, com a introdução da actividade turística, qualificar o tecido urbano e, simultaneamente, contribuir para a melhoria do ambiente cultural e bem-estar da população, e até mesmo, pela especificidade da oferta, atrair o turismo estrangeiro.

Para as áreas de vocação turística, atrás mencionadas, serão elaborados estudos de pormenor que garantam um espaço qualificado, assegurando assim a manutenção do património natural e construído e a valorização paisagística destas áreas. Deste modo surgirá uma rede de equipamentos, bem articulada e integrada urbanisticamente, cuja gestão se pretende entregar a entidades do sector privado.

4. No sentido de harmonizar todo o variado leque de intervenções na área das actividades económicas, será implementado um Gabinete de Desenvolvimento Económico, já previsto, aliás, na estrutura orgânica municipal que, em estreita colaboração com o Gabinete de Planeamento Urbanístico, irá traçando as directrizes mais adequadas para a dinâmica municipal, nesta área.

3.2. Ordenamento Do Território

A localização do Seixal, na Península de Setúbal e na Área Metropolitana de Lisboa, é forte condicionante na definição de critérios de ordenamento do território, não só porque neste Concelho se fez sentir o crescimento induzido pela expansão habitacional de Lisboa, depois da construção de infra-estruturas que facilitaram a acessibilidade regional (Ponte 25 de Abril e Auto-Estrada) mas também porque dispõe de condições favoráveis à localização de actividades que têm vindo a contribuir de forma crescente para o desenvolvimento desta região.

O Seixal sofreu em poucas décadas uma total transformação da sua estrutura tradicional de características marcadamente rurais com ocupação urbana polarizada pela faixa ribeirinha.

O crescimento urbano verificou-se sobretudo a norte da auto-estrada, onde se localizam os lugares de densidade mais elevada (Corroios, Cruz de Pau, Amora, Paivas, Fogueteiro, Casal do Marco), contrastando com a ocupação a Sul daquela via que se caracteriza por uma baixa densidade e um desenvolvimento que se estende por grandes extensões de território.

No entanto, este tipo de ocupação do território, tão diferenciado, define uma estrutura ao longo das principais vias que atravessam a Auto-Estrada, segundo três eixos que, através de uma lógica de ocupação linear polarizando funções centrais e equipamentos, integram a ocupação a norte e a sul daquela via.

Assim, o desenvolvimento da estrutura urbana concelhia apoia-se nos seguintes corredores:

- **eixo nascente**, que abrange os lugares de Seixal, Arrentela, Torre da Marinha, Paio Pires, Casal do Marco, Pinhal dos Frades e Fernão Ferro e é servido pela EN 378 e pela estrada Marco do Grilo – Coia;
- **eixo central**, que abrange os lugares de Amora, Paivas, Fogueteiro, Cruz de Pau, Foros de Amora, Belverde e Verdizela e se apoia fundamentalmente no CM 1014 e na azinhaga do Roque;
- **eixo poente**, que abrange os lugares de Miratejo, Corroios, Alto do Moinho, Vale de Milhaços e Marisol e que é servido pelas EN 10-1 e pelo CM 1013.

Esta macroestrutura forma uma malha larga que no entanto será reforçada com as novas ligações, algumas das quais já previstas – via L3 e alternativa à EN 10 – constituindo os nós dessa malha pontos de centralidade privilegiada para a localização de actividades centrais.

Esta estratégia tem os seguintes objectivos:

- reequilibrar a actual estrutura urbana policêntrica, com um maior número de áreas centrais de vocação diferenciada;

- combater a fragmentação do tecido urbano pela polarização das novas áreas de expansão em torno dos núcleos urbanos mais consistentes;
- delimitar áreas urbanas com contiguidade física, definindo perímetros urbanos perceptíveis e adaptados à configuração do território;
- estabelecer uma estrutura verde concelhia que integre os espaços verdes urbanos com a actividade agrícola e florestal;
- enquadrar o desenvolvimento de actividades turísticas e de lazer tendo sempre presente a salvaguarda e valorização do património e da qualidade paisagística e ambiental.

3.3. Habitação

A promoção de habitação no Concelho tem sido assegurada essencialmente pela iniciativa privada. No entanto o Município apoia as iniciativas de outros agentes, nomeadamente do sector cooperativo, no sentido de garantir a diversificação da oferta.

Nas áreas abrangidas por loteamentos ilegais, constituíram-se Associações de Moradores que actualmente se aproximam da meia centena e que são os interlocutores da Autarquia no processo de reconversão daquelas áreas. Neste domínio a Câmara Municipal tem vindo a aperfeiçoar um processo de gestão inovador a que só o complexo diálogo com a administração central não permitiu maior eficácia.

Por outro lado, a continuação e sistematização de acções de recuperação de habitações degradadas e dos núcleos urbanos antigos, constitui um importante contributo para a preservação do património edificado.

A qualificação da imagem arquitectónica será garantida pela exigência da melhoria dos projectos de construção, com especial incidência em edifícios de habitação multifamiliar.

3.4. Rede Viária

3.4.1. Factores Condicionantes

O desenvolvimento de uma estratégia de actuação no que respeita a infra-estruturas viárias, impõe que se definam os objectivos que devem ser atingidos pelo processo de planeamento, tendo em vista não só a componente estratégica como também a operacional.

Por esta razão, encontra-se em elaboração, no âmbito do PDMS o Plano de Circulação do Município do Seixal que no seu Programa Base define as seguintes orientações:

1. Considerando como campo de estudo no que respeita à rede rodoviária, o conjunto de vias existentes no Concelho, orientou-se a análise, para a hierarquização da rede, e respectiva classificação funcional.

Um documento orientador e também condicionante, é o Plano Rodoviário Nacional aprovado pelo Decreto-Lei nº 380/85 de 26 de Setembro. Nele se prevê que as únicas estradas que, no Concelho do Seixal, sem mantêm integradas na rede rodoviária nacional, são a A.E. do Sul, a EN 10 e a EN 378. Todas as restantes estradas são objecto de desclassificação.

Partindo deste factor condicionante, a hierarquização viária desenvolve-se tendo presente não só critérios de funcionalidade como também de operacionalidade. Nos primeiros integram-se as ligações da sede do Concelho aos principais núcleos urbanos e outros geradores de deslocações, assim como as ligações para o exterior do Concelho que digam

respeito à função própria de cada via. Os critérios de operacionalidade ligam-se fundamentalmente aos níveis da procura de tráfego a que as vias se encontram sujeitas.

Um outro factor condicionante do processo de planeamento na estratégia a seguir, refere-se ao levantamento das decisões já tomadas no que respeita a modificações na estrutura da rede viária.

As vias previstas, com as respectivas características, são as seguintes:

a) V1 – Variante à EN 10

Desenvolve-se no Concelho do Seixal a nascente da EN 10 ligando o Concelho de Almada, na zona do Laranjeiro, às zonas de Miratejo, Corroios, Amora. Trata-se de uma via com duas faixas de rodagem em cada sentido e com ligação de nível à EN 10, na zona de Corroios.

b) V2 – Via L3

Trata-se de uma via de grande importância em toda a estrutura viária da margem sul, que tem o seu início no Concelho de Almada, no nó das Casas Velhas com a Via rápida da Costa da Caparica e que se desenvolve até ao limite do Concelho do Seixal terminando na via que liga Marco do Grilo a Coina. O perfil transversal previsto é de duas faixas de rodagem, com nós desnivelados e sem quaisquer acessos directos às propriedades marginantes.

c) V3 – Ligação Seixal – Barreiro

Esta via tem início na EN 378, desenvolve-se atravessando a zona da Arrentela e dirige-se ao Barreiro atravessando o rio Coina, a Norte da Siderurgia. Não se encontram ainda definidas as características deste traçado.

d) V4 – Ligação Cruz de Pau – Fogueteiro

Desenvolve-se a norte da A.E., entre esta via e a EN 10 e tem por objectivo enquadrar diversas zonas habitacionais que actualmente têm acessibilidade apenas através da EN 10. Esta via articular-se-á com a remodelação do nó do Fogueteiro.

e) V5 – Alternativa à EN 10-2

Desenvolve-se na zona do Casal do Marco aproximadamente entre a V6 e a V3 articulando um conjunto de núcleos habitacionais.

f) V6 – Alternativa à EN 10

Desenvolve-se na zona do Casal do Marco estabelecendo a ligação entre esta zona e a Quinta da Galega.

2. É conferido um papel estruturante à rede ferroviária prevista para a região (ligação Pragal – Pinhal Novo) associada à localização das respectivas estações, situadas em:

- Corroios
- Foros de Amora
- Fogueteiro (Casal do Marco)
- Coina

A facilidade de acesso a estas zonas, a sua concepção e capacidade são factores que, entre outros, condicionarão os níveis de procura.

Face à sua função regional a linha de caminho de ferro poderá vir a constituir um factor de distribuição modal de significativa importância, uma vez assegurados adequados critérios de concepção e gestão que tornem atractiva a sua utilização.

3.4.2. Classificação Viária

1. A classificação viária da rede baseia-se em factores geométricos, de tráfego ou funcionais. Este último tipo de classificação foi o efectuado no início do processo de planeamento da rede viária, pois é a partir dele que decorrem a adopção de critérios operacionais que permitem a integração em sistemas homogéneos e coerentes das diversas componentes desses sistemas.

Sob o ponto de vista funcional, as vias são analisadas de acordo com duas funções predominantes: acesso e mobilidade. Os níveis mais elevados da hierarquia viária apontam para uma predominância da função mobilidade (vias arteriais) enquanto nos níveis mais reduzidos predomina a função acesso (vias locais). Uma situação de equilíbrio entre estas funções caracteriza um nível intermédio (vias colectoras).

A tradução prática destes factores, sobretudo quando se trata de uma rede já existente, encontra dificuldades de enquadramento, que no entanto não devem impedir a sua classificação, já que esta constitui um elemento base fundamental na determinação da política de gestão da própria rede conduzindo, por acções devidamente articuladas, a um mais adequado nível de serviço na oferta.

A classificação que a seguir se propõe abrange apenas a rede existente. Será posteriormente completada na sequência da aprovação do Plano de Circulação.

Um elemento importante neste processo respeita à identificação dos principais centros geradores assim como à rede interurbana que atravessa o Concelho. A sede do Concelho constitui naturalmente o principal centro gerador de deslocações em termos de importância, resultante do peso que têm os serviços que nele se concentram e também pelo número de deslocações em que isso se traduz. No caso do Seixal, a sede do Concelho é servida pela EN 378 e pela EN 378-1, via esta que se prolonga pela EN 10-2 até à EN 10.

2. Dentro deste enquadramento, partindo da rede nacional de escalão mais elevado, a auto-estrada, a **Rede Primária** é, a nível concelhio, a que pertence ao escalão mais elevado e compreende a ligação principal à sede do Concelho, assim como as vias que ligam ao seu exterior nomeadamente aos Concelhos de Almada, Sesimbra e Lisboa. Estão neste caso a EN 10 e a EN 378. Do ponto de vista do Plano Rodoviário Nacional, estas vias são classificadas como “outras estradas”.

A dimensão total desta rede é aproximadamente de 24 Km.

No que respeita à **Rede Secundária** ela deve estabelecer a ligação entre a Rede Primária e centros geradores do segundo nível, assim como troços da Rede Primária entre si, devendo estar dotada de algumas características de continuidade.

Encontram-se dentro desta classificação:

- a) EN 10-1 entre Corroios e o limite do Concelho, dando acesso à Sobreda, Costa da Caparica e Trafaria, em que se apoia o eixo poente de desenvolvimento;
- b) CM 1014, por onde se processa o acesso à zona de Belverde e Verdizela e às praias da Fonte da Telha, em que se apoia o eixo central de desenvolvimento;
- c) EN 378-1 e EN 10-2, que constitui a ligação entre o Seixal e a EN-10 e em que se apoia o eixo nascente de desenvolvimento;

- d) EM Marco do Grilo - Coina, fazendo a ligação entre a EN 378 e a EN 10, constitui uma via importante de atravessamento, dando acesso à Quinta do Conde e permitindo com aquelas duas estradas, formar uma malha viária de suporte, com uma dimensão apreciável.

A dimensão da Rede Secundária é aproximadamente de 23 km.

3. A **Rede Terciária**, onde a função acesso é predominante, é principalmente constituída pelas vias que, apesar desta função apresentam continuidade de traçado com ligação às redes hierarquicamente superiores.

Encontram-se nesta situação:

- a) CM 1013: Corroios - Alto do Moinho - Vale de Milhaços
- b) EM 511: Sta. Marta - Qta. da Princesa - Amora - Fogueteiro
- c) EN 10-2: Torre da Marinha - Cavadas - Paio Pires
- d) CM 1015: C. do Marco - Cavadas - Qta. do Cabral - Vale da Romeira - Cavaquinhas - Murtinheira
- e) EM 562: Torre da Marinha - Casal do Marco

Como se verifica, esta rede terciária, apoia-se na rede municipal classificada, acrescida da EN 10-2, sendo a sua dimensão aproximadamente de 20 Km.

4. Complementarmente a estas redes existe a rede de características urbanas, que, contendo em si mesma diversos escalões hierárquicos, se integra globalmente numa predominância da função acesso.

3.4.3. Rede Viária – Qualidade da Oferta

O nível de serviço de oferta na rede viária mais importante do Concelho do Seixal, foi determinado de uma forma qualitativa, através da avaliação localizada dos diversos tipos de problemas.

De um modo geral, considera-se que:

- a) No estado bom encontram-se as estradas objecto de reparações recentes e que correspondem aproximadamente a cerca de 10% da rede inventariada, ou seja, a EN 378 entre Torre da Marinha e Seixal e a EN 10-2 entre Torre da Marinha e Paio Pires.
- b) No estado regular, embora muitas vezes com zonas localizadas de degradações, encontra-se cerca de 28% da rede. No caso da EN 10 a situação tem tendência para avançar rapidamente para a situação deficiente.
- c) Em estado deficiente encontra-se cerca de 8% de rede, centralizada na EN 10-2, na EN 378-1 e em alguns troços da EN 10-1, na zona de Corroios.

A restante rede encontra-se em estado intermédio o que, face à procura crescente de tráfego pesado que se faz sentir na região, poderá levar à existência de crescentes situações de degradação dos pavimentos.

3.4.4. Estratégia

As abordagens efectuadas permitem avançar com sugestões que se situam ao nível de infra-estruturas estratégicas, e que possam não só contribuir para a resolução de problemas internos ao próprio Concelho, mas também estabelecer uma rede adequada de acessibilidade

nos aspectos inter-concelhios e mesmo nacionais, englobando também as questões ligadas à acessibilidade às futuras estações de caminho de ferro (interfaces).

Entende-se como mais adequado, que a estratégia de desenvolvimento da rede viária, decorra inicialmente da articulação com a rede viária nacional prevista para a região. Naquela, para além da Auto-Estrada que dá ligação a Setúbal e ao Sul do País e da Via Rápida para o Barreiro (IC 21) já construída, o Plano Rodoviário Nacional prevê a existência do IC 13 e do IC 3. O IC 13 tem início no Nó de Coima e segue para Montijo, Coruche, Fronteira de Galegos. O IC 3 tem início em Setúbal, passa por Montijo, Alcochete e conclui-se em Coimbra. A construção de uma nova travessia do Tejo, que tudo indica, se situará na zona do Montijo, articula-se com qualquer destes IC tornando-os componentes estratégicos importantes de todo o sistema viário do Distrito de Setúbal.

Dos IC anteriormente referidos aquele que adquire um papel de maior relevância para a estruturação da rede viária do Concelho do Seixal é sem dúvida o IC 13.

Analisando a estrutura viária da Região de Setúbal, verifica-se a ausência de um sistema circular que permita articular o sistema predominantemente radial actualmente existente. Esta situação, à semelhança do que se verifica na margem norte do Tejo provoca congestionamentos frequentes e crescentes nos acessos às zonas urbanas, por ausência de alternativas de circulação, que permitam segregar o tráfego local do tráfego de passagem.

O IC 13 tal como está concebido desempenha de alguma forma a função de circular só que, de forma incompleta, uma vez que faz concentrar todos os fluxos no Nó de Coima da Auto-Estrada do Sul, o que é susceptível de provocar, a prazo, situações de restrições de capacidade nesta via.

A via L3 que tem início no Nó das Casas Velhas da Via Rápida da Caparica desenvolve-se ao longo dos Concelhos de Almada e Seixal terminando actualmente na estrada Marco do Grilo – Coima. Desenvolvida no Concelho do Seixal, a nível de estudo prévio, a via apresenta duas faixas de rodagem de perfil transversal, nós desnivelados e ausência de acessos laterais. Trata-se portanto de uma via com características elevadas, cuja integração na Rede Nacional, não oferecerá problema se se atender a estes parâmetros.

Sob o ponto de vista desta integração, ela parece lógica e adequada na perspectiva de estabelecer um anel de distribuição de tráfego, que suprima as carências já referidas e por outro lado permita a articulação com o sistema radial já implementado, além de ser possível a respectiva compatibilização com a estrutura já prevista de ocupação do solo.

Dentro desta perspectiva considera-se que deverá ser avaliada a proposta de integração da L3 na Rede Nacional, fazendo parte do IC 13 o qual passará assim a ter início no IC 20 (Via rápida da Costa da Caparica), no Nó de Casas Velhas.

A aceitação desta proposta pode ser acompanhada pela desclassificação da EN 10 no atravessamento do Concelho do Seixal e possivelmente também no de Almada, a qual abrangeria esta estrada nacional até Coima.

Por outro lado o projecto da L3 será revisto de forma a que a sua zona terminal não se situe na estrada Marco do Grilo-Coima antes tenha continuidade até à ligação ao IC 13 na zona de Coima.

Outra das infra-estruturas extremamente significativas na acessibilidade concelhia é a Via V1, constituindo uma variante à EN 10. Não devendo ser posto em causa o seu traçado, julga-se no entanto que deverá ser potenciada a sua ligação à EN 10 na zona de Corroios, através da criação de um nó desnivelado, com a adequada articulação com a estação de caminho de ferro prevista para essa zona e se possível, o prolongamento para a zona a poente da Auto-Estrada.

Esta via quando estiver construída em toda a sua extensão constituirá um eixo importante na melhoria das condições de circulação na EN 10 face à real possibilidade de desvio de tráfego da mesma, pelo que o nó atrás referido constituirá um factor determinante na captação de tráfego daquela estrada nacional.

No que se refere à acessibilidade, deve ser dada prioridade, em termos de estratégia, às ligações às futuras estações de caminho de ferro, definindo a rede necessária, capacidade da mesma, concepção e capacidade dos interfaces. Do conjunto de estações previstas, a do Fogueteiro é aquela que mais complexidade apresenta não só pelos condicionalismos locais como também pela rede viária com ela associada e que se articula com a remodelação do Nó do Fogueteiro da A.E. decorrente da implantação de um hipermercado.

3.5. Infra-estruturas e Ambiente

As acções a desenvolver no domínio do equilíbrio ambiental continuarão a reger-se pelos princípios enunciados no Plano do Seixal 77, que se mantêm actualizados:

1. “O equilíbrio hídrico, baseado na manutenção de áreas de infiltração, defesa dos leitos aluvionares e de cheia, redução da velocidade dos escoamentos superficiais e estabilização dos níveis freáticos, para equilíbrio de posições das águas doce e salobra, limitando os gastos de água aos limiares possíveis na região, feitos os estudos complementares de clima e hidrologia convenientes.
2. O equilíbrio biológico das margens, zonas húmidas, cursos de água e florestas, valorizando devidamente as áreas de sapais, a rede de zonas verdes devidamente interligadas às áreas florestais extensas com preservação da vida selvagem, os núcleos de especial interesse climático, de correcção de correntes e de complementaridade agrícola.
3. O equilíbrio de utilização das zonas verdes e zonas agrícolas, garantido determinado nível de possível produção e subsistência e uma natural regeneração das zonas verdes através de adequada composição de espécies e proporções etárias do arvoredo, assim como pela limitação das populações utentes em função das áreas de recreio e lazer fixadas, susceptíveis de sobreviver ao uso próprio e previsível dessas populações.”

As transformações operadas na ocupação do solo deste território causaram graves perturbações no equilíbrio ambiental da região. Por isso, todas as acções que visem a recuperação do ambiente são fundamentais. As acções a desenvolver neste domínio abrangem a execução de obras de infra-estruturas e a sensibilização e informação da população e dos empresários para a importância da sua participação e contribuição para a promoção da qualidade ambiental.

A realização de obras de infra-estruturas, nomeadamente a implementação do Plano Geral de Saneamento, são a base da recuperação ambiental proposta pelo PDMS. A construção da Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) da Qta. da Bomba, em Corroios, encontra-se em fase de conclusão, prevendo-se a sua entrada em funcionamento no primeiro semestre de 1993. Trata-se de uma realização intermunicipal Almada – Seixal, com capacidade para servir uma população de cerca de 230 mil habitantes e que contribuirá de um modo substancial para a redução da poluição do rio Tejo. Encontra-se já iniciada a construção de outra ETAR, em Fernão Ferro, com entrada em funcionamento prevista para 1993, dimensionada para servir uma população de cerca de 32 mil habitantes, mas com capacidade para ser ampliada. Associados a estas infra-estruturas encontra-se em construção o sistema elevatório do Bom Sucesso nos Foros da Catrapona e o da Medideira na Amora. Está ainda programada na vigência do PDMS a construção da ETAR do Seixal e a compatibilização entre o Plano de Saneamento e o Parque Industrial da Siderurgia para a construção de outra destas estações na zona da Cucena.

O tratamento de efluentes, no entanto, deve ser visto, não só do ponto de vista dos efluentes domésticos, mas também dos industriais. Estes necessitam de pré-tratamento antes de serem lançados na rede e para tal é necessário que as empresas procedam a esse tratamento primário. Por isso irá ser intensificado o controlo de qualidade dos

efluentes industriais podendo considerar-se que esta é, na próxima década, uma importante acção, a promover pelo Município, para a preservação do ambiente.

Não se prevêem problemas de abastecimento de água ao Concelho nos próximos vinte anos. Haverá contudo que aferir conjuntamente as necessidades de Almada, já que mais de 95% da água utilizada naquele Concelho é captada no Seixal. A solução para o futuro assenta, porém, na construção do Adutor da Península de Setúbal, que captará a água da barragem do Castelo de Bode, obra já há muito prevista, mas sem horizonte de execução.

Encontram-se em execução várias obras, na rede de distribuição de água, nomeadamente as que se referem à construção da 2ª fase do Centro de Distribuição de Água de Sta. Marta de Corroios. Está também programada a construção de um novo centro de distribuição no Casal do Marco e a ampliação dos centros existentes no Rouxinol, em Belverde, na Cruz de Pau, na Torre da Marinha e no Casal do Sapo. Constitui também um objectivo do Município, melhorar o controlo da qualidade da água, a nível bacteriológico e químico. Para isso haverá que criar um gabinete de controlo de qualidade da água captada e dos efluentes industriais.

A recolha e tratamento de resíduos sólidos sofreu uma evolução positiva na última década. A deposição de resíduos deixou de ser feita em lixeiras sendo actualmente conduzida para aterros sanitários, da responsabilidade conjunta dos municípios de Almada e Seixal e situados em antigos areeiros desactivados. O primeiro aterro utilizado já esgotou a capacidade sendo necessário proceder à sua desgasificação para, depois de selado, se proceder à recuperação paisagística do local. O aterro utilizado actualmente dispõe apenas de capacidade para mais um ano, existindo já uma nova localização, num antigo areeiro, em terrenos da Fábrica de Explosivos. Este aterro, também intermunicipal, disporá de melhores condições de funcionamento que os anteriores visto que integrará instalações próprias para a incineração de resíduos clínicos, actualmente a serem recolhidos por uma empresa particular, e de carcaças de animais. Disporá também de um parque de recicláveis.

A utilização de antigos areeiros para aterro sanitário tem sido uma prática nesta região, dado o grande número de explorações existentes e a necessidade de refazer a paisagem destruída. Pretende-se, utilizar também, as zonas desactivadas dos areeiros ainda em exploração para a deposição de entulhos e terra, aproveitando a maquinaria e pessoal do próprio explorador, de modo a encontrar-se uma solução para os entulhos produzidos pela indústria da construção civil, que são actualmente depositados ao longo de estradas secundárias do Município, causando graves problemas de poluição e a destruição da paisagem.

A completa resolução do tratamento e destino final dos resíduos urbanos não será no entanto possível durante o prazo de vigência do PDMS, pois que exige soluções dispendiosas, envolvendo a construção de estações regionais de tratamento e deposição, cujas localizações deverão ser propostas a nível regional.

Para os resíduos industriais porém não existe ainda qualquer solução para a sua deposição questão que é da responsabilidade da administração central. É actualmente um problema gravíssimo que necessita de resolução urgente. Prevê-se a realização de acções de sensibilização dos grandes produtores de resíduos – indústria e comércio – que permitam a recolha separativa de modo a garantir a reciclagem de determinados produtos como o papel e o vidro.

É porém de salientar que, a resolução de muitas das questões ambientais, fundamentais para o desenvolvimento concelhio, são de âmbito supramunicipal e assim, tanto as acções como as soluções terão que ser estudadas e implementadas a nível da região.

4. PROPOSTA

4.1. Hipóteses de Crescimento

As análises do crescimento demográfico e do incremento do parque habitacional, elaboradas no âmbito do PDMS, permitem estabelecer hipóteses de crescimento, relativamente fiáveis, para o Concelho do Seixal.

O crescimento demográfico tem tido uma progressão irregular. De facto, verificaram-se nas últimas décadas, grandes acréscimos populacionais, mas o último recenseamento demonstra já uma tendência para um crescimento mais moderado, com valores próximos dos de outros concelhos metropolitanos em fase idêntica de desenvolvimento. Os valores recentes, total e por freguesia, da população residente no Concelho, são os seguintes:

População	1970	1981	1991
Freg. Amora	18 028	34 589	46 051
Freg. Arrentela	8 944	18 765	25 442
Freg. Corroios	(1)	25 499	35 441
Freg. Paio Pires	5 602	7 208	8 266
Freg. Seixal	3 706	3 108	2 246
Concelho do Seixal	36 282	89 169	117 446

(1) Freguesia criada em 1976, anteriormente incluída na Freg. Amora.
Fonte: INE, Censos de 70, 81 e Resultados Preliminares de 91

No entanto, se observarmos uma série idêntica referente ao número de fogos construídos verifica-se uma regularidade ao longo das últimas décadas que define a capacidade de construção dos promotores de habitação instalados no Concelho. Os valores totais são os seguintes:

Fogos	1970	1981	1991
Freg. Amora	6 177	11 595	18 759
Freg. Arrentela	3 312	6 940	12 186
Freg. Corroios	(1)	8 859	14 433
Freg. Paio Pires	1 852	2 489	3 369
Freg. Seixal	1 259	1 223	1 214
Concelho do Seixal	12 606	31 106	49 961

(1) Freguesia criada em 1976, anteriormente incluída na Freg. Amora
Fonte: INE, Censos de 70, 81 e Resultados Preliminares de 91

A análise do quadro permite observar que o acréscimo do número de fogos mantém uma regularidade que equivale à construção de cerca de 18 500 fogos por década. Este valor foi adoptado como valor de referência para o estabelecimento de hipóteses de crescimento do parque habitacional, num primeiro tempo, e da população residente, por extrapolação, num segundo tempo.

Na previsão do crescimento do Concelho, na vigência do PDMS, estabeleceu-se um limite máximo para o acréscimo do número de fogos, correspondente a cerca de 20 000 fogos, tendo em atenção que a construção da linha férrea Pinhal Novo – Pragal irá gerar maior pressão de crescimento. Considerando os três eixos de expansão urbana anteriormente referidos fez-se a repartição do total do número de fogos previstos, por cada um deles, tendo-se assim obtido o número de fogos previstos em cada um dos eixos de expansão.

Obtiveram-se assim os seguintes valores:

	1981	1991	2001	Acréscimo	Total
Eixo Nascente	10 800	17 700	7 500	25 200	
Eixo Central	11 500	18 100	6 900	25 000	
Eixo Poente	8 800	14 100	5 600	19 700	
Concelho	31 100	49 900	20 000	69 900	

Registe-se porém que, os compromissos urbanísticos existentes à data da elaboração deste Plano envolvem a construção de cerca de 57 000 fogos o que significa uma oferta de solo edificável para os próximos 30 anos, como atrás já tinha sido referido.

Mantendo-se o valor de 2.35 pessoas por fogo, que se verificou no último recenseamento da população, obtemos uma população prevista, para o horizonte do Plano de cerca de 164 000 habitantes.

4.2. Estrutura Concelhia

À estrutura urbana actual, que se caracteriza por um tecido muito densificado a norte da Auto-Estrada e de baixa densidade ocupando grandes extensões a sul daquela via, contrapõe o PDMS uma nova estrutura, menos segregadora e mais equilibrada em termos de dependência e de vivência urbana.

O PDMS reforçará os três eixos de expansão (eixo nascente, eixo central e eixo poente), que actualmente já se esboçam, investindo na qualificação e desenvolvimento das áreas situadas a sul da Auto-Estrada, na tentativa de reduzir a tendência para o crescimento descontínuo que se verificou nas fases mais recentes de expansão do Seixal.

Cada um destes três eixos será servido por uma estação da futura linha de caminho de ferro entre o Pragal e o Pinhal Novo.

eixo nascente – apeadeiro do Fogueteiro (e estação de Coina)

eixo central – apeadeiro de Foros de Amora

eixo poente – apeadeiro de Corroios

Estes apeadeiros e respectivos interfaces encontram-se numa situação de grande centralidade relativamente a cada um dos eixos de expansão, forçando a ampliação, para sul, das actuais áreas centrais. Estes eixos serão atravessados por uma rede viária estruturada numa malha ortogonal, que se articula com as vias existentes, melhorando a fluidez da circulação automóvel.

Estas áreas de expansão serão separadas por corredores de protecção paisagística que integram a estrutura verde municipal.

O centro urbano, por excelência constitui-se em volta da Baía do Seixal, que polariza actividades de recreio e lazer e garante o espaço livre e paisagístico necessário à qualificação do espaço urbano.

As actividades industriais têm-se vindo a localizar preferencialmente em áreas já anteriormente destinadas a este uso, num processo de agregação induzido pelos planos anteriores. A grande expansão industrial prevê-se para o eixo Casal do Marco – Coina retomando assim as propostas do Plano do Seixal 77.

4.3. Zonamento

O zonamento proposto pelo PDMS foi definido de acordo com o estipulado no Decreto-Lei 69/90 de 2 de Março que no artigo 28º designa diversas classes de espaços a considerar em função do uso dominante do solo. As classes de espaços abrangem diversas categorias como a seguir se descreve:

4.3.1. Espaços Urbanos

Nestes espaços, que se caracterizam por se encontrarem geralmente infra-estruturados, identificaram-se quatro categorias:

- 1- Áreas Urbanas Consolidadas onde predominantemente se localizam zonas de habitação, de comércio e de serviços e os equipamentos sociais, integrados numa malha urbana concluída cujas características são de manter. Nestes espaços foram delimitadas algumas Áreas a Recuperar que correspondem, quase sempre, a antigas fábricas desactivadas ou que se prevê que o sejam por obsolescência ou por incompatibilidade da sua localização com o meio urbano. São áreas que em alguns casos apresentam valor patrimonial e a que o Plano confere um estatuto especial ficando por isso sujeitas, obrigatoriamente, à elaboração de Plano de Pormenor.
- 2- Áreas Pré-Urbanas Programadas que correspondem a loteamentos ilegais com Plano de Reconversão aprovado. Nestas áreas existe já um número significativo de edificações apresentando contudo grandes carências de infra-estruturas primárias e secundárias. O uso predominante é a habitação unifamiliar.
- 3- Áreas Industriais Consolidadas correspondem a áreas ocupadas com instalações industriais bem inseridas e em laboração, que são de manter. Em casos justificados admite-se a mudança do tipo de actividade com manutenção do uso industrial. Nestas áreas não se autoriza a construção de habitação excepto as habitações para guardas das instalações fabris. Serão criadas cortinas arbóreas de separação entre as áreas industriais e as habitacionais.

4.3.2. Espaços Urbanizáveis

Nestes espaços, que se caracterizam pela sua vocação para a ocupação urbana após a realização de infra-estruturas, identificaram-se quatro categorias:

- 1- Áreas de Expansão Urbana onde se prevê a construção de habitação e respectivas funções complementares. Estas áreas ficam condicionadas à elaboração de Planos de Pormenor ou de estudos de loteamento. Subdividem-se em função da tipologia habitacional admitida, em áreas para habitação em moradias uni ou bifamiliares e áreas para habitação multifamiliar.
- 2- Áreas Pré-Urbanas não Programadas correspondem a áreas de uso agrícola que foram sujeitas a um processo ilegal de subdivisão em pequenos lotes, onde existem

algumas construções mas onde não existem nem as infra-estruturas nem os equipamentos necessários. Estas áreas, se nenhuma servidão ou condicionamento o impedir, poderão ser urbanizadas de acordo com Planos de Urbanização, a elaborar para o efeito, que definam condições para a sua qualificação urbanística.

- 3- Áreas de Expansão Industrial onde se prevê a localização de novas unidades industriais e respectivos serviços de apoio. A zona de localização preferencial para estas actividades situa-se a nascente do Concelho, contígua à área industrial consolidada do Casal do Marco. Para além desta grande área industrial, prevêem-se pequenos núcleos, em cada um dos eixos, junto de áreas urbanas, destinados a oficinas, pequenas indústrias ou actividades de alta tecnologia, compatíveis com o meio urbano.
- 4- Áreas para Equipamentos reservadas ou previstas, destinam-se à instalação de equipamentos de interesse e uso colectivo.

4.3.3. Espaços para Indústrias Extractivas

Destinam-se à exploração de areias, um recurso natural de que o Concelho dispõe, devido às características geológicas do solo. Estes espaços integram areeiros em exploração e outros desactivados que carecem recuperação através de uma acção de reconstrução da paisagem.

A fim de garantir a qualidade ambiental dos espaços envolventes, será mantida uma faixa de protecção, de largura nunca inferior a 30 metros, ao longo do perímetro da área definida pelo Plano para este efeito.

Com a circunscrição desta actividade aos espaços delimitados, garante-se que a mesma se processe de forma controlada, no respeito pela paisagem envolvente. Por outro lado concentram-se os percursos de circulação do transporte de areia, que tem constituído um problema de difícil resolução e que acarreta graves danos para as localidades atravessadas.

4.3.4. Espaços Agrícolas e Florestais

Nestes espaços a actividade dominante é a agricultura mas também se encontram matas e maciços arbóreos que interessa preservar. A exploração florestal é praticamente inexistente. Nestes espaços identificaram-se quatro categorias:

- 1- Áreas Periurbanas onde predomina o povoamento disperso em regime de minifúndio. Não se destinam ao uso urbano mas são autorizadas construções isoladas para habitação ou pequenas indústrias. São, na maioria dos casos, áreas que foram sujeitas a um parcelamento correspondente à unidade mínima de cultura. Constituem a transição entre a área urbana e a área rural, e o objectivo do Plano é mantê-las com as características actuais, sem jamais permitir a sua densificação.
- 2- Áreas de Uso Agrícola Dominante abrangem não só os solos classificados e incluídos na Reserva Agrícola Nacional mas outros, onde se propõe a manutenção deste uso, quer por corresponder a baixas aluvionares, quer por a utilização actual ser a agricultura.
- 3- Áreas Rurais de Protecção aos Espaços Urbanos que se destinam à contenção da expansão urbana e onde não é admitida qualquer nova edificação. Esta classificação pode vir a ser alterada em futuros planos, se houver necessidade de novas áreas de expansão.
- 4- Matas e Maciços Arbóreos que constituem áreas de pequena dimensão mas onde se pretende manter o revestimento vegetal existente para manutenção do equilíbrio ecológico e caracterização da paisagem. A permissão de construir é limitada e está condicionada, a equipamentos de interesse municipal.

4.3.5. Espaços Culturais e Naturais

Estes espaços destinam-se à protecção dos recursos naturais e culturais e à salvaguarda dos valores paisagísticos, arqueológicos e arquitectónicos. Identificam-se duas categorias:

- 1- Núcleos Urbanos Antigos que se integram nas áreas urbanas consolidadas mas que apresentam reconhecido interesse histórico e patrimonial, como conjunto, que interessa conservar e revitalizar sem descuidar a melhoria das condições de habitabilidade.
- 2- Áreas de Protecção Paisagística que se destacam pelo elevado potencial cénico e ecológico que apresentam e que se preservam para manutenção do equilíbrio ambiental. Abrangem também solos classificados como Reserva Agrícola e Reserva Ecológica Nacionais. A permissão de construir é limitada e está condicionada a equipamentos de interesse municipal.

Foi elaborada uma estatística da dimensão das áreas abrangidas pelas classes de espaços descritas e suas categorias e da percentagem que cada uma representa em relação à área total do Concelho, tendo-se obtido os seguintes valores:

Área Total do Concelho – 9 360 ha

	Existentes	%	Previstos	Total	%
ESPAÇOS URBANOS E URBANIZÁVEIS					
Habitacionais	1 688 ha	18.0	1 758 ha	3 446 ha	36.8
Industriais	490 ha	5.2	680 ha	1 170 ha	12.4
Equipamentos	88 ha	1.0	302 ha	390 ha	4.2
ESPAÇOS NATURAIS, AGRÍCOLAS E FLORESTAIS				4 354 ha	46.6

Dos Espaços Urbanizáveis para habitação, 23,8% não estão programados. Dos programados 57% são para habitação multifamiliar e 43% para habitação uni ou bifamiliar.

4.4 . Unidades Operativas De Planeamento E Gestão

De acordo com o estipulado no nº3 do artigo 10º do Decreto-Lei 69/90, foram estabelecidas as Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UNOP) que a seguir se descrevem:

- 1- Seixal, que inclui toda a freguesia do Seixal e ainda um pequeno conjunto de edifícios que pertencem à freguesia de Arrentela, mas que se encontram na continuidade do Bairro Novo e limitados pela Quinta do Álamo. Ocupa a parte norte da península do Seixal, apresentando características muito marcadas pela zona ribeirinha. É nesta área que se localiza o maior número de serviços de hierarquia superior. Revela potencialidades para actividades de cultura e lazer.
- 2- Murtinheira, que inclui parte da freguesia da Arrentela, no seu topo nordeste. Embora tenha potencialidades para constituir um eixo de expansão da vila do Seixal, tem-se mantido como solo expectante. Caracteriza-se por um grande numero de parcelas de pequenas dimensões, numa situação de ocupação periurbana.
- 3- Siderurgia Nacional / Zona industrial, que inclui toda a propriedade desta empresa e ainda a área destinada à expansão da zona industrial a norte da Auto-Estrada e a zona

industrial do Zemoto. Pertence à freguesia de Paio Pires, estendendo-se desde o extremo nordeste desta freguesia junto ao limite do Concelho, até àquela via.

- 4- Paio Pires / Casal do Marco, que inclui parte das freguesias de Paio Pires e da de Arrentela na sua área interior, a norte da Auto-Estrada. É uma área de crescimento habitacional recente, onde ainda se encontram algumas explorações agrícolas, associadas a áreas de aluvião junto às linhas de água que atravessam esta unidade no sentido Sudeste / Noroeste. Inclui ainda a área industrial da Quinta da Prata.
- 5- Arrentela, que constitui o principal eixo de expansão da vila do Seixal e que estabelece a ligação com o maior pólo urbano do Concelho – a Amora. Estende-se ao longo da Baía do Seixal, na freguesia de Arrentela. Apresenta um núcleo antigo – Arrentela, com uma expansão recente, de alta densidade, que foi sucessivamente ocupando parte significativa da encosta sobranceira à Baía.
- 6- Amora, que abrange parte da freguesia da Amora, entre a sua zona ribeirinha e a Auto-Estrada. Inclui a vila de Amora e os dois núcleos antigos da Amora Velha. Constitui a maior concentração urbana do Concelho com a mais elevada capacidade de oferta de bens e serviços, sendo também a área do Concelho menos dependente relativamente ao exterior. Oferece boas condições para a instalação de terciário.
- 7- Santa Marta de Corroios, inclui parte da freguesia da Amora, no seu extremo ocidental, quer a norte quer a sul da Auto-Estrada e ainda parte da freguesia de Corroios, na área em que esta confina, a nascente, com a freguesia de Amora. A ocupação urbana é muito recente. Abrange uma zona industrial significativa – Santa Marta de Corroios. Inclui ainda espaços destinados à extracção de areias, bem como a unidade industrial que constitui a Fábrica de Explosivos. A área do Muxito apresenta potencialidades para actividades turísticas de desporto e lazer; para este local está previsto um complexo de atletismo.
- 8- Ponta dos Corvos / Talaminho, que inclui toda a Baía do Seixal, a Península do Alfeite até à Ponta dos Corvos, o Talaminho e o Sapal de Corroios. Nela se incluem o topo norte da freguesia de Amora e o nordeste da freguesia de Corroios. Possui elevado valor paisagístico e ecológico pelo que se integra totalmente na Reserva Ecológica Nacional.
- 9- Corroios / Alto do Moinho, abrange toda a área da freguesia de Corroios, a norte da Auto-Estrada, e ainda o núcleo urbano consolidado do Alto do Moinho que se localiza a sul daquela via. Trata-se de uma área de alta densidade que se desenvolveu integrada no eixo de expansão urbana de Almada.
- 10- Vale de Milhaços / Marisol, inclui o troço médio da freguesia de Corroios. É uma área predominantemente habitacional, de baixa densidade e com características de segunda residência, onde se começam a instalar algumas actividades de comércio e serviços.
- 11- Foros de Amora / Verdizela / Pinhal das Freiras, unidade heterogénea, compreendendo as áreas de urbanização recente de Belverde e Verdizela, que se encontram ainda parcialmente ocupadas, e áreas sem ocupação mas já com compromisso urbanístico, como o Pinhal das Freiras. Foros de Amora tem origem em loteamentos ilegais que sofreram processos de reconversão constituindo actualmente áreas urbanas consolidadas. Apresenta uma forte componente de residência secundária. Inclui o troço terminal da freguesia de Corroios e a maior parte da freguesia de Amora entre a Auto-Estrada e o limite do Concelho.
- 12- Fernão Ferro, integra o troço sul das freguesias de Amora, Arrentela e Paio Pires. A ocupação urbana é recente e tem origem em loteamentos ilegais que se encontram actualmente em reconversão. A ocupação é de baixa densidade, com a malha urbana ainda pouco preenchida, predominando a segunda habitação. Parte desta unidade encontra-se sujeita à servidão militar da NATO.

13- Pinhal do General, inclui-se na freguesia de Arrentela, apresenta uso habitacional de muito baixa densidade, tendo, em parte, a sua origem em operações de loteamento ilegal. Encontra-se actualmente em fase de reconversão. Subsistem algumas explorações agrícolas, relacionadas sobretudo com actividades de pecuária.

4.5. Equipamento

Na Planta de Ordenamento localiza-se o principal equipamento urbano existente e indicam-se os locais reservados para a futura instalação de equipamento, nomeadamente as áreas já delimitadas para este uso em planos e estudos de loteamento.

A descrição do equipamento existente encontra-se no respectivo caderno temático, incluído nos elementos anexos do PDMS.

A avaliação de carências e a programação e correspondente proposta de localização de novos equipamentos, encontra-se em estudo com base na distribuição da população prevista e nas normas para a programação de equipamentos do Ministério do Planeamento e Administração do Território. Irá traduzir-se na elaboração da Carta Escolar, para os equipamentos de ensino e na Carta de Equipamentos, para os outros equipamentos de interesse municipal.

4.6. Espaços Protegidos

A transformação do Concelho do Seixal, de características predominantemente rurais num território urbano, não significa que todo o município seja urbanizado ou urbanizável. A protecção de espaços, quer se destinem a constituir espaços canais para o atravessamento de infra-estruturas previstas quer se destinem à constituição de um contínuo natural para a manutenção do equilíbrio ecológico, deve ser entendida como fundamental para um desenvolvimento qualificado do tecido urbano.

Assim para além dos corredores de zonas verdes e rurais mantidas para enquadramento da malha urbana são defendidos os conjuntos de maior valor paisagístico e recreativo.

Entre estes destaca-se o esteiro do Seixal, com duas vocações diferentes: os desportos náuticos e o recreio da população, na enseada do Seixal; a observação da natureza e a manutenção de áreas biologicamente enriquecidas no sapal e áreas envolventes.

É interdita a construção nos vales e leitos de aluvião e nalgumas cumeadas com maior valor estratégico na protecção de ventos e poluição.

5. PRINCÍPIOS REGULAMENTARES

O Regulamento do PDMS estabelece um conjunto de disposições relativas à ocupação e utilização do solo que garantem a implementação da estratégia de desenvolvimento urbanístico definida para o Concelho.

Assim, a normativa urbanística contida no Regulamento do PDMS, obedeceu a princípios orientadores aplicáveis aos espaços urbanos, urbanizáveis e não urbanizáveis, delimitados na Planta de Ordenamento.

O Regulamento do Plano Director Municipal teve em atenção os seguintes objectivos: Para os espaços urbanos e urbanizáveis:

- assegurar uma gestão que incentive a melhor forma urbana em termos de volumetria de conjunto e de imagem urbana;
- fomentar a qualidade da habitação;

- providenciar o estacionamento automóvel adequado às actuais necessidades quer dos moradores quer dos activos;
- implementar uma rede de equipamentos colectivos que contribua para uma boa integração da comunidade e assegure a obtenção de níveis de serviço qualificados;
- garantir a salvaguarda dos valores patrimoniais com acções de recuperação e revitalização das construções existentes;
- melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade;
- impedir a instalação de actividades que prejudiquem o carácter residencial das áreas urbanas consolidadas;
- assegurar uma elevada qualidade ambiental nas áreas urbanas e urbanizáveis;
- desenvolver o turismo e as actividades de recreio e lazer;

Para os espaços não urbanizáveis:

- salvaguardar espaços livres – áreas florestais, áreas agrícolas, valores ecológicos;
- manter as características próprias das áreas periféricas dos aglomerados urbanos;
- valorizar o património natural definindo uma estrutura verde de qualidade, articulada com os vastos espaços azuis existentes – a enseada do Seixal e o rio Coina;
- manter sempre uma percentagem significativa de solo com revestimento vegetal para facilitar a infiltração e reduzir a velocidade e volume do escoamento superficial.

6. GESTÃO DO PLANO

Para a implementação do PDMS é necessário estabelecer uma gestão dinâmica que assegure a execução das propostas contidas neste Plano e que simultaneamente permita a sua monitorização. A estratégia de Planeamento será ajustada em programas e planos de financiamento anuais a incluir nos planos de actividades do Município.

Para garantir a execução do Plano propõem-se as seguintes medidas:

- 1- Elaboração do Programa do PDMS durante os próximos seis meses com indicação das acções necessárias à implementação do PDMS e dos Planos de Urbanização e de Pormenor a elaborar.
- 2- Montagem de um sistema de monitorização do PDM que controle e coordene o ritmo de realização das redes de infra-estruturas, da beneficiação ou construção de equipamentos sociais e das urbanizações aprovadas aferindo-as com os objectivos do Plano, assim como a implementação de outras iniciativas municipais.
- 3- Para este efeito deverá organizar-se um Gabinete de Planeamento Urbanístico que poderá resultar da adaptação da estrutura criada para a elaboração do PDMS. Este gabinete deverá garantir a coordenação e compatibilização com o PDMS de:
 - processos de viabilidade e de loteamento;
 - planos aprovados e em estudo

assegurando a permanente actualização do seu registo em planta, nomeadamente a planta do concelho com a indicação das infra-estruturas já efectuadas ou em execução.

- 4- Elaboração da Carta Escolar e da Carta de Equipamentos.
- 5- Acompanhamento dos Planos de nível regional e sua compatibilização com o PDMS.

EQUIPA DO PLANO DIRECTOR MUNICIPAL

Margarida Sousa Lobo – Arquitecta Urbanista, Consultora
Natália Madureira – Arquitecta, Coordenadora

Laurindo Amorim – Arquitecto
Maria do Céu Sousa – Geógrafa
Mariano Gomes – Arquitecto

Acessores

SANIGEST – Fernanda Félix – Engenheira

SISMET – Carlos Corvelo – Economista
Josué Carlos – Economista

Plano de Circulação do Município do Seixal

COTEPROL – Adão e Silva – Engenheiro Civil
João Lourenço – Engenheiro Civil

Desenho

Ricardo Chanoca
Victor Silva

Processamento de Texto

Madalena Valente

Apoio Administrativo

Clárisse Ramos