O USO DO TEMPO ASSOCIADO À MOBILIDADE DAS FAMÍLIAS COMO ELEMENTO DIFERENCIADOR NA CONFIGURAÇÃO DE UMA COMUNIDADE SUSTENTÁVEL

Ana Louro

Modelação, Ordenamento e Planeamento Territorial
Centro de Estudos Geográficos
Universidade de Lisboa
2011

IGOT-UL / CEG-UL
Instituto de Geografia e Ordenamento do Território
Centro de Estudos Geográficos
Universidade de Lisboa

O Uso do Tempo associado à Mobilidade das famílias como elemento diferenciador na configuração de uma Comunidade Sustentável

Autor
Ana Louro

Ficha Técnica

Título:
O Uso do Tempo associado à Mobilidade das famílias como elemento diferenciador na configuração de uma Comunidade Sustentável

Autores:
Ana Louro

Edição:
CEG-UL / IGOT-UL
Centro de Estudos Geográficos
Instituto de Geografia e Ordenamento do Território
Universidade de Lisboa

Tiragem:
100 exemplares

ISBN:
978-972-636-220-3

Índice de conteúdos

PARTE I

25 | CAP. I. INTRODUÇÃO
25 | 1. Introdução

PARTE II

33 | CAP. II. CIDADES SUSTENTÁVEIS – DOS PRINCÍPIOS À ACÇÃO
34 | 2.1. O Processo de Urbanização – da Suburbanização à Expansão Difusa no Contexto da Metrópole Alargada
38 | 2.1.1. A Expansão Urbana como fenómeno caracterizador da evolução das cidades
41 | 2.1.2. O Contexto Europeu e Português da Expansão Urbana entre 1990 e 2000
46 | 2.2. Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade – Uma síntese retrospectiva
46 | 2.2.1. As Cidades-Jardim de Howard (1902) como exemplo
49 | 2.2.2. As Unidades de Vizinhança de Perry (1929)
52 | 2.3. Os Exemplos de Mark Hall North (Inglaterra) e Blackeberg (Suécia)

55 | CAP. III. CIDADES SUSTENTÁVEIS – PRINCÍPIOS, MOVIMENTOS E POLÍTICAS EM TORNO DA SUA CONFIGURAÇÃO
56 | 3. Desenvolvimento Sustentável e o Planeamento Urbano no contexto europeu – dos quadros estratégicos a casos de estudo
56 | 3.1. Políticas e Orientações para um Desenvolvimento e um Planeamento Urbano Sustentável no contexto europeu, de 1990 à actualidade
61 | 3.2. Movimentos para a procura da Sustentabilidade urbana
62 | 3.2.1. O Movimento Smart Growth
63 | 3.2.2. O Movimento Novo Urbanismo Europeu
68 | 3.3. Novos Paradigmas para a Sustentabilidade urbana - As Comunidades Sustentáveis
86 | 3.4. Políticas de Sustentabilidade Urbana – Os exemplos europeus
87 | 3.4.1. Escócia
96 | 3.4.2. França
99 | 3.4.3. Alemanha

105 | CAP. IV. O USO DO TEMPO E O QUOTIDIANO DAS FAMÍLIAS – UM ELEMENTO DIFERENCIADOR NA SUSTENTABILIDADE URBANA
107 | 4.1. Recuando à Geografia de Hägerstrand – o papel da acessibilidade
110 | 4.2. Da Acessibilidade à Mobilidade – a nova relação espaço-tempo

PARTE III

115 | CAP. V. AS DINÂMICAS DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA
117 | 5.1. Área Metropolitana de Lisboa: uma resenha do seu desenvolvimento urbano
120 | 5.2. O Modelo Territorial da AML
128 | 5.3. Algumas dimensões e suas dinâmicas tendo a AML como base territorial
128 | 5.3.1. A Evolução da População como base de outras dinâmicas na AML
133 | 5.3.2. O Emprego associado ao Território: a variedade dentro da metrópole
136 | 5.3.3. A Dinâmica Habitacional como Factor de Desenvolvimento Metropolitano
140 | 5.3.4. A Acessibilidade e a Mobilidade no quadro das Deslocações Pendulares

151 | CAP. VI. BENFICA E ALCOCHETE À LUZ DO CONCEITO DE "COMUNIDADE SUSTENTÁVEL" - DOIS CASOS DE ESTUDO
151 | 6.1. Metodologia
155 | 6.2. Breve Contextualização Histórica de Benfica e Alcochete
160 | 6.3. A Dimensão Populacional e suas características como base das Comunidades Locais
171 | 6.4. A Dimensão da Habitação e Ambiente Construído como resposta à necessidade básica de residência das famílias
179 | 6.5. Estrutura da Actividade Económica: Emprego e Estabelecimentos
193 | 6.6. Acessibilidades e Mobilidades – breve apontamento

195 | CAP. VII. OS PADRÕES DE USO DO TEMPO DAS FAMÍLIAS ASSOCIADOS À SUA MOBILIDADE QUOTIDIANA E SATISFAÇÃO DAS NECESSIDADES BÁSICAS
205 | 7.1. Motivações para a Selecção da Habitação Actual e a sua relação com a existência do Sentimento de Identidade
210 | 7.2. Os usos do tempo associados à mobilidade quotidiana dos indivíduos e famílias
210 | 7.2.1. O uso do tempo durante um dia e as suas principais características: origem-destino das deslocações, modo de deslocação e tempos das viagens
221 | 7.2.2. A Mobilidade laboral dos adultos activos e Mobilidade Escolar de crianças e jovens estudantes
233 | 7.2.3. A Mobilidade para Satisfação de Necessidades de Bens e Serviços
233 | 7.2.3.1. Os principais destinos escolhidos para a aquisição de bens e serviços e a sua frequência
243 | 7.2.3.2. Os principais modos de deslocação e tipologias da procura de bens e serviços
251 | 7.2.3.3. Tempos dispendidos para deslocações na procura de bens e serviços

255 | CAP. VIII. CONCLUSÃO

261 | BIBLIOGRAFIA

273 | ANEXO 1
Elementos fundamentais das Unidades de Vizinhança (Cardoso, 1958, 142-147)

274 | ANEXO 2
Documentos e acontecimentos relevantes para a política urbana sustentável na Europa à escala europeia. Fontes: Costa (2001, 115), Gomes (2009, 36) e site "Reference Framework for Sustainable Cities"

276 | ANEXO 3
Várias definições de Comunidade Sustentável analisadas

278 | ANEXO 4
Inquérito Aplicado

281 | ANEXO 5
Relação entre os Pilares, Pressupostos e Indicadores das «Comunidades Sustentáveis» de Egan e o Inquérito aplicado (2010)

Índice de figuras

FIGURA 1 | 29
Modelo de Análise

FIGURA 2 | 37
Variação da população segundo os diferentes estádios de desenvolvimento urbano (Centro, Periferia, Região Urbana Funcional (RUF) ou Área Metropolitana

FIGURA 3 | 39
Coroas Periurbanas

FIGURA 4 | 41
Expansão de Áreas Urbanas e de Outras Urbanizações Artificiais, 1990-2000

FIGURA 5 | 42
Mapa da Expansão urbana polarizada em torno das maiores cidades e da costa de Portugal e Espanha, 1990-2000

FIGURA 6 | 44
Modelo de transição da mobilidade individual

FIGURA 7 | 44
A Interacção das Forças Principais por trás das tendências de uso do solo

FIGURA 8 | 45
Sinergias entre as medidas de Uso do Solo

FIGURA 9 | 47
A ideia de Cidade-Jardim de Ebenezer Howard

FIGURA 10 | 48
Cidade-Jardim de Letchworth, de Unwin e Parker, 1903

FIGURA 11 | 51
Diagrama de uma Unidade de Vizinhança de Perry

FIGURA 12 | 53
Mark Hall North, 1951

FIGURA 13 | 59
Cronologia relativa ao Desenvolvimento Sustentável e à Sustentabilidade Urbano após 2000

71 | FIGURA 14
Valores médios para a acessibilidade a equipamentos, infra-estruturas e serviços locais.
"Nota: O centro representa o local da habitação"

78 | FIGURA 15
Componentes das Comunidades Sustentáveis

85 | FIGURA 16
Principais factores da sustentabilidade

88 | FIGURA 17
Visão Estratégica da Scottish Executive

93 | FIGURA 18
Imagens da Proposta do Projecto Craigmillar

94 | FIGURA 19
Imagens da Proposta do Projecto Knockroon

95 | FIGURA 20
Imagem da Proposta do Projecto Maryhill Locks

97 | FIGURA 21
Imagem da Proposta do projecto Raploch

101 | FIGURA 22 E 23
Kronsberg (1997 e 2007)

108 | FIGURA 24
Uso do tempo (distância-tempo) durante um dia

109 | FIGURA 25
Relação espaço-tempo nas deslocações diárias

111 | FIGURA 26
Fórmula de Hanson (2004) para a Acessibilidade Individual

116 | FIGURA 27
Municípios que compõem a Área Metropolitana de Lisboa, a partir de 2003

119 | FIGURA 28
Evolução da Ocupação Urbana do Solo de 2000 a 2009

123 | FIGURA 29
Esquema Global do Modelo Territorial da AML

FIGURA 30 | 125
Unidades e Sub-Unidades Territoriais da AML

FIGURA 31 | 126
Proposta Aprovada da Planta de Ordenamento e Qualificação do Espaço Urbano de Lisboa (foco em Benfica)

FIGURA 32 | 127
Ocupação do Solo do Município de Alcochete, Plano Director Municipal de Alcochete, 1997

FIGURA 33 | 128
Evolução da População Residente na AML, AML Norte e AML Sul

FIGURA 34 | 129
Padrão Demográfico da AML entre 1960 e 2001

FIGURA 35 | 130
Variação Populacional, 1991-2001

FIGURA 36 | 132
Densidade Populacional por Freguesia, 1940, 1970 e 2001

FIGURA 37 | 132
Número de Indivíduos por Agregado Familiar de 1940 a 2001

FIGURA 38 | 133
Estrutura Produtiva da População Activa na AML, AML Norte e AML Sul, consoante os sectores, em 1960, 1991, 2001

FIGURA 39 | 137
Edifícios Clássicos, Segundo o Período de Construção, Antes de 1945, 1946-1970; 1970-1991; 1991-2001

FIGURA 40 | 141
Rede Rodo-Ferroviária, 2001

FIGURA 41 | 142
Deslocações Pendulares, 2001

FIGURA 42 | 143
Activos Cujo Local de Trabalho é a Freguesia de Residência, 2001

FIGURA 43 | 143
Activos Cujo Local de Trabalho é fora do Concelho de Residência, 2001

FIGURA 44 | 144
Deslocações dentro do Concelho, 2001

146 | FIGURA 45
Modo de transporte para as deslocações laborais e escolares, 2001

147 | FIGURA 46
Duração Média por Concelho de Residência, 1991 e 2001

156 | FIGURA 47
Localização Geográfica das duas freguesias em estudo: Benfica e Alcochete

157 | FIGURA 48
Freguesia de Benfica

158 | FIGURA 49
Área de amostra do caso de Estudo – Benfica

160 | FIGURA 50
Freguesia de Alcochete

161 | FIGURA 51
Área de amostra do caso de estudo – Alcochete

162 | FIGURA 52
População Residente em Lisboa e em Alcochete, 1940 e 2001

164 | FIGURA 53
Variação da População Residente, de 1940 a 2001

165 | FIGURA 54
Pirâmides Etárias dos municipios de Lisboa e Alcochete
e freguesias de Benfica e Alcochete, 2001

167 | FIGURA 55
Estado Civil dos residentes, 2001

167 | FIGURA 56
Nacionalidade dos residentes, 2001

169 | FIGURA 57
População Activa Desempregada, Homens e Mulheres, 1991 e 2001

171 | FIGURA 58
Situação na Profissão, 1991 e 2001

172 | FIGURA 59
Edificado consoante a Função, 1991 e 2001

FIGURA 60 | 173
Número de Edifícios consoante o Número de Pavimentos, 1991 e 2001

FIGURA 61 | 174
Época de Construção dos Edifício, 2001

FIGURA 62 | 175
Alojamentos Colectivos e suas Funções, 1991 e 2001

FIGURA 63 | 177
Escalão de Arrendamento dos Alojamentos Familiares de residência habitual arrendados ou subarrendados, 2001

FIGURA 64 | 180
População Empregada segundo os Sectores de Actividade Económica, 2001

FIGURA 65 | 181
População empregada segundo a profissão, 2001

FIGURA 66 | 196
Estrutura etária dos indivíduos da amostra

FIGURA 67 | 197
Estrutura Etária por sexo da amostra

FIGURA 68 | 198
Situação Sócio-Profissional da amostra

FIGURA 69 | 199
Grandes Grupos Profissionais dos indivíduos da amostra

FIGURA 70 | 205
Tipologias de Habitação da amostra

FIGURA 71 | 208
Motivos para a escolha da actual habitação

FIGURA 72 | 209
Identificação com o Bairro de Residência

FIGURA 73 | 210
Gosto pelo Bairro de Residência

FIGURA 74 | 221
Local de Trabalho ou Estudo da amostra

233 | FIGURA 75
Localização dos estabelecimento de consumo de Bens e Serviços procurados, Benfica

234 | FIGURA 76
Procura de Bens e Serviços nos Arredores de Casa, Benfica

235 | FIGURA 77
Procura de Bens e Serviços no Bairro, Benfica

235 | FIGURA 78
Procura de Bens e Serviços no Concelho, Benfica

236 | FIGURA 79
Procura de Bens e Serviços na proximidade do Local de Trabalho, Benfica

236 | FIGURA 80
Procura de Bens e Serviços noutro Concelho, Benfica

237 | FIGURA 81
Localização do estabelecimento de consumo de Bens e Serviços, Alcochete

238 | FIGURA 82
Procura de Bens e Serviços nos Arredores de Casa, Alcochete

238 | FIGURA 83
Procura de Bens e Serviços no Bairro, Alcochete

239 | FIGURA 84
Procura de Bens e Serviços noutro Concelho, Alcochete

240 | FIGURA 85
Procura de Bens e Serviços no Concelho, Alcochete.

240 | FIGURA 86
Procura de Bens e Serviços nos arredores do trabalho, Alcochete.

244 | FIGURA 87
Modo de Deslocação Principal na procura de Estabelecimentos de Bens e Serviços, Benfica

245 | FIGURA 88
Modo de Deslocação Principal na procura de Estabelecimentos de Bens e Serviços, Alcochete

246 | FIGURA 89
Tipologia de Deslocações (I): Antes/Depois do Trabalho, Encadeada, Isolada; Benfica

246 | FIGURA 90
Tipologia de Deslocações (I): Antes/Depois do Trabalho, Encadeada, Isolada; Alcochete

FIGURA 91 | 250
Tipologia de Deslocação (II): durante a semana, durante o fim-de-semana, Benfica e Alcochete

FIGURA 92 | 252
Tipologia de Deslocação (II): Tempo de Deslocação, Benfica

FIGURA 93 | 253
Tipologia de Deslocação (II): Tempo de Deslocação, Alcochete

Índice de quadros

QUADRO 1 | 50
Definições de "Cidade Sustentável"

QUADRO 2 | 65
Identificação dos problemas das cidades identificados na Carta de Atenas, 1933

QUADRO 3 | 67
Quadro-Síntese do Novo Urbanismo

QUADRO 4 | 69
Dez razões para reforçar os bairros

QUADRO 5 | 70
Possível captação populacional para bens e serviços locais

QUADRO 6 | 72
A localização de bens, equipamentos e serviços, derivado do exemplo holandês

QUADRO 7 | 75
Conceitos de "Comunidade Sustentável" – Os domínios de intervenção mais frequentes

QUADRO 8 | 77
Check-list da Sustentabilidade aplicada ao Bairro

QUADRO 9 | 79
Componentes das Comunidades Sustentáveis de Egan

QUADRO 10 | 82
Indicadores das Comunidades Sustentáveis de Egan

QUADRO 11 | 89
Os quatro objectivos-chave da Visão Estratégica Escocesa

QUADRO 12 | 91
Progresso dos Indicadores de Desenvolvimento Sustentável na Escócia

QUADRO 13 | 92
Projectos aceites na Iniciativa "Scotish Sustainable Communities Iniciative"

QUADRO 14 | 98
Principais orientações do Contrato da Cidade à escala da Cidade
e à escala dos Lugares prioritários

103 | QUADRO 15
Princípios e Dimensões do Desenvolvimento Sustentável a incorporar nas políticas de Kronsberg, Alemanha

118 | QUADRO 16
Evolução da ocupação Urbana do Solo, 1990, 2000 e 2009 na AML

133 | QUADRO 17
Nível de Ensino Atingido na AML, 2001

138 | QUADRO 18
Parque habitacional nos municipios da AML entre 1991 e 2007

139 | QUADRO 19
Licenças de construção e obras nos municipios da AML entre 1991 e 2007

140 | QUADRO 20
Dimensão Média dos Edifícios segundo o Número de Fogos por habitação Familiar, 1991-2007

154 | QUADRO 21
Estrutura do Inquérito aplicado em Benfica e Alcochete

163 | QUADRO 22
Dados da População e Densidade Populacional, 1991 e 2001

165 | QUADRO 23
Dados sobre as Famílias Clássicas, 1991 e 2001

166 | QUADRO 24
Variação do Estado Civil dos Residentes, 1991 e 2001

167 | QUADRO 25
Variação da população residente consoante a Nacionalidade, 1991 e 2001

168 | QUADRO 26
População Residente segundo o Nível de Qualificação, 2001

169 | QUADRO 27
Nível de Analfabetismo entre Homens e Mulheres, 1991 e 2001

170| QUADRO 28
Emprego e desemprego, 1991 e 2001

170| QUADRO 29
População activa, 1991 e 2001

QUADRO 30 | 172
Edificado e Densidade do Edificado, 1991 e 2001

QUADRO 31 | 176
Alojamentos familiares de uso sazonal e vagos, 1991 e 2001

QUADRO 32 | 178
Licenças para Nova Construção e Nova Construção para Habitação, 1994-2002.

QUADRO 33 | 179
População Empregada, 1991-2001

QUADRO 34 | 182
Número de estabelecimentos por Secção e Divisão da CAE Rev. 3, para os municípios de Lisboa e Alcochete e Freguesias de Benfica e Alcochete, 2008

QUADRO 35 | 184
Pessoal ao Serviço por Secção e Divisão da CAE Rev. 3, para os municípios de Lisboa e Alcochete e Freguesias de Benfica e Alcochete, 2008

QUADRO 36 | 185
Existência de estabelecimentos de Comércio Alimentar e Comércio Não Alimentar

QUADRO 37 | 186
Equipamentos de ensino nas freguesias de Benfica e Alcochete, 2002

QUADRO 38 | 187
Balanço da Oferta e Procura dos Equipamentos Escolares Públicos: População por grupo etário (2001), Número de Alunos (2005/2006), Número de Turmas existentes e necessárias

QUADRO 39 | 188
Estabelecimentos de Ensino Pré-Escolar e 1º Ciclo do Ensino Básico em Benfica, 2008

QUADRO 40 | 188
Capacidades e Ocupações dos Estabelecimentos de Ensino Público em Benfica, 2005/2006

QUADRO 41 | 189
Ocupações dos estabelecimentos de Ensino Público em Alcochete, 2009

QUADRO 42 | 190
Estabelecimentos e pessoal ao Serviço para actividades básicas em Benfica e Alcochete, 2009

192 | QUADRO 43
Equipamentos de Saúde e Acção Social em Benfica e Alcochete, 2002

193 | QUADRO 44
Equipamentos de Cultura, Lazer e Desportivos em Benfica e Alcochete, 2002

193 | QUADRO 45
Equipamentos de Mobilidade e Acessibilidade em Benfica e Alcochete, 2002

194 | QUADRO 46
Infra-estruturas de Comunicação e Conectividade em Benfica e Alcochete, 2002

197 | QUADRO 47
Grau de Instrução dos indivíduos da amostra, 2010

199 | QUADRO 48
Situação na Profissão dos indivíduos da amostra, 2010

200 | QUADRO 49
Tipologia das Famílias Inquiridas

200 | QUADRO 50
Parentesco dos indivíduos inquiridos indirectamente

201 | QUADRO 51
Tipologia de Famílias consoante o número de Filhos.

202 | QUADRO 52
Rendimento Mensal dos Agregados Familiares inquiridos

203 | QUADRO 53
Rendimento Mensal dos Agregados Familiares consoante a Tipologia do Agregado Familiar

203 | QUADRO 54
Gastos em Transportes com base no rendimento mensal do agregado familiar

204 | QUADRO 55
Gastos em Transportes consoante a Tipologia do Agregado Familiar

206 | QUADRO 56
Regime de alojamento dos inquiridos

206 | QUADRO 57
Época de Construção da habitação da amostra

207 | QUADRO 58
Anos de Residência na Actual Habitação dos inquiridos

QUADRO 59 | 207
Local da Anterior Residência dos inquiridos

QUADRO 60 | 211
Local de destino de todas as viagens num dia útil dos inquiridos

QUADRO 61 | 212
Motivo de deslocação de todas as viagens dos inquiridos

QUADRO 62 | 213
Modo de transporte para todas as viagens dos inquiridos

QUADRO 63 | 213
Tempo de deslocação de todas as viagens dos inquiridos

QUADRO 64 | 214
Hora de início de todas as viagens dos inquiridos

QUADRO 65 | 216
Local de destino e Motivo de deslocação consoante o Número da Viagem

QUADRO 66 | 217
Local de destino e Motivo de deslocação consoante o Número da Viagem (Continuação)

QUADRO 67 | 218
Modo de deslocação consoante o Número da Viagem

QUADRO 68 | 219
Tempo de deslocação consoante o Número da Viagem

QUADRO 69 | 220
Hora de início das deslocações consoante o Número de Viagens
– Exemplo da primeira viagem realizada

QUADRO 70 | 222
Modo de Transporte para o Local de Trabalho ou Estudo consoante o local de Trabalho ou Estudo

QUADRO 71 | 223
Local de Trabalho consoante o Grupo Social

QUADRO 72 | 224
Modo de Transporte para o Local de Trabalho consoante o Grupo Social

QUADRO 73 | 224
Modo de Transporte para o Local de Trabalho ou Escola consoante
o Rendimento Mensal do Agregado Familiar

225 | QUADRO 74
Gastos em Transporte consoante o Modo de Transporte para o Local de Trabalho ou Escola

226 | QUADRO 75
Hora de início das deslocações de Manhã e de Tarde

227 | QUADRO 76
Hora de saída para trabalho ou escola – Manhã e Tarde

228 | QUADRO 77
Tempo total de deslocação - Manhã e Tarde

228 | QUADRO 78
Tempo de deslocação consoante o Local de Trabalho ou Estudo – Manhã e Tarde

229 | QUADRO 79
Tempo de deslocação para Trabalho ou Escola consoante o Grupo Social - Manhã

230 | QUADRO 80
Tempo de deslocação para Trabalho ou Escola consoante o Grupo Social - Tarde

230 | QUADRO 81
Tempo de deslocação para Trabalho ou Escola consoante o Modo de Deslocação – Manhã, em Benfica

231 | QUADRO 82
Tempo de deslocação para Trabalho ou Escola consoante o Modo de Deslocação – Manhã, em Alcochete

232 | QUADRO 83
Motivos para a utilização do Automóvel para as deslocações laborais

241 | QUADRO 84
Local de Estacionamento no Local de Trabalho

242 | QUADRO 85
Local e frequência da Procura de Estabelecimentos de Bens e Serviços, Benfica e Alcochete (I)

247 | QUADRO 86
Local e frequência da Procura de Estabelecimentos de Bens e Serviços, Benfica e Alcochete (II)

248 | QUADRO 87
Tipologia de Deslocações (I): Antes/Depois do Trabalho, Encadeada, Isolada;
Benfica e Alcochete

QUADRO 88 | 259
Tipologia de Deslocações (I): Antes/Depois do Trabalho, Encadeada, Isolada; Benfica e Alcochete

QUADRO 89 | 251
Tipologia de Deslocação (II): durante a semana, durante o fim-de-semana, Tempo de Deslocação, Benfica e Alcochete

Parte I

Capítulo 1
Introdução

I am looking for a way
of finding conceptual coherence
in the geographer's understanding
of the human world all the way
from home to globe and
from day to lifetime.

Torsten Hägerstrand (1975, 29)[1]

1. INTRODUÇÃO

É notória a concentração da população residente em cidades nos países europeus. Cerca de três quartos da população europeia residem em áreas urbanas (EEA, 2006), resultado do processo de urbanização dos territórios que o modelo de urbanização dominante das cidades europeias tem vindo a sofrer nos últimos séculos. A dispersão urbana vem potenciar um excessivo consumo de recursos e produção de resíduos a par da dificuldade da gestão do território, dada a necessidade de multiplicar equipamentos, infra-estruturas e recursos humanos, por vezes, de forma pouco optimizada. Sendo a dispersão urbana uma forma de ocupação do território urbano apoiada por poucos e definida como insustentável, entre as excepções encontramos formas de ocupação planeadas citando-se, a título de exemplo, as Cidades-Jardim de Howard (1902) ou de Wright e a cidade (sustentável) de Broadacre (1958).

1 Survival and Arena: on the life history of individuals in relation to their geographical environment. The Monadnock, Clark University, 1975, 29)

Os princípios do "Desenvolvimento Sustentável" pretendem minorar alguns dos principais problemas, havendo até movimentos urbanos que partilham tais objectivos na busca da sustentabilidade urbana, como o "Smart Growth" ou o "Novo Urbanismo". À escala local, do bairro ou da comunidade, foram também desenvolvidas estruturas relativas ao mesmo conceito, onde se destacam as iniciativas enquadradas na Agenda 21 Local. No Reino Unido, o conceito de "Comunidades Sustentáveis", desenvolvido por Egan (iniciado em 2003), a pedido do *Deputy Prime Minister of UK Government* como base para a elaboração do "Plano das Comunidades Sustentáveis", culmina com a publicação do documento "The Egan Review: Skills for Sustainable Communities" (publicado em 2004). Com base em diversas investigações, mas especialmente baseado no Relatório de Egan aquando da Presidência Inglesa do Conselho da União Europeia (Julho a Dezembro de 2005), foi apresentado o Acordo de Bristol (Dezembro de 2005) com o objectivo de "criar Comunidades Sustentáveis pela Europa". O conceito de Comunidade Sustentável de Egan é constituído por sete componentes que se interligam de forma complexa, associando pressupostos bem definidos e até indicadores para a sua avaliação. Porém, um elemento apresenta uma posição secundária entre estas componentes: o uso do tempo. Este elemento é de grande relevância no quotidiano das famílias e será um aspecto central neste trabalho.

Este trabalho enquadra-se assim no Projecto FURBS: Forma Urbana Sustentável – Desenvolvimento Metodológico para Portugal (PTDC/GEO/69109/2006), coordenado pela Professora Doutora Eduarda Marques da Costa (CEG-UL).

Neste contexto apresentam-se três objectivos gerais que conduzem a três objectivos específicos. Como objectivos gerais definem-se os seguintes pontos:

- **Compreender as políticas de sustentabilidade urbana a várias escalas, e a sua operacionalização e integração nas políticas de gestão territorial.** Este objectivo é desenvolvido na parte II de reflexão teórica sobre sustentabilidade urbana e também através da colecção de casos de estudo europeus.
- **Compreender como o uso do tempo dos indivíduos e famílias pode ser um elemento diferenciador da sustentabilidade urbana, pois reflecte o binómio oferta-procura de determinado local e comunidade.** Este objectivo é desenvolvido na parte III, onde se aborda a oferta de bens, equipamentos e serviços no bairro, e a procura da satisfação das necessidades dos indivíduos no bairro, no concelho ou nas proximidades do local de emprego. As deslocações realizadas pelos indivíduos reflectem parcialmente as características dos bairros, não obstante os diversos estilos de vida e opções das famílias.
- **Desenvolver uma metodologia de recolha de informação que permita caracterizar o quotidiano dos indivíduos e famílias e, simultaneamente, quantificar e avaliar a operacionalização dos pressupostos teóricos da sustentabilidade à escala local.** Este objectivo encontra-se presente na parte III, resultado da análise ao inquérito aplicado a dois casos de estudo (Benfica e Alcochete).

Estes três objectivos principais enquadram alguns objectivos específicos, tais como:

- **Seleccionar uma definição de "Comunidade Sustentável" que represente a sustentabilidade urbana à escala local, e que seja operacionalizada em políticas urbanas**. Este objectivo é abordado no sub-capítulo 3.3, onde é discutido o conceito de "Comunidade Sustentável" e é analisado em maior profundidade o conceito apresentado por Egan em 2004, aplicado no Reino Unido.
- **Contextualizar os dois casos de estudo dentro do modelo territorial e das dinâmicas da Área Metropolitana de Lisboa**, como forma de enquadrar posteriormente os comportamentos dos indivíduos e famílias inquiridas. Esta abordagem está presente no capítulo VI.
- **Analisar o quotidiano das famílias, na lógica da procura de bens e serviços e compreender se os bairros em estudo respondem às diferentes necessidades das famílias residentes**, através do seu uso do tempo, especialmente no que toca às deslocações realizadas e local de origem e destino das mesmas, associadas ao modo de deslocação (Capítulo VII).

De forma a responder aos objectivos anteriormente propostos, este output do projecto encontra-se organizado em três partes e oito capítulos. A **primeira parte** integra o capítulo introdutório bem como os principais objectivos que se pretendem desenvolver, o modelo de análise delineado e as questões de partida e hipóteses a este associadas. A **segunda parte** é dirigida à reflexão teórica, repartida em três capítulos. No **capítulo II – Cidades Sustentáveis – dos Princípios à Acção** – são desenvolvidos dois pontos e o primeiro prende-se com a expansão das cidades no que trata aos fenómenos de urbanização, suburbanização e periurbanização na Europa, em Portugal e na AML (II.2.1), o segundo apresenta uma breve retrospectiva histórica das formas urbanas que representam o desenvolvimento urbano sustentável. No **capítulo III – Cidades Sustentáveis – Princípios, Movimentos e Políticas em torno da sua configuração** – são abordadas três questões: as Políticas e Orientações do Desenvolvimento e Planeamento Urbano Sustentável no contexto europeu, dois Movimentos para a Sustentabilidade Urbana (Smart Growth e Novo Urbanismo Europeu), continuando com o estudo do conceito de Comunidades Sustentáveis, culminando com a apresentação de três exemplos de Políticas de Sustentabilidade (Escócia, França e Alemanha). O **capítulo IV – O Uso do Tempo e o Quotidiano das Famílias – Um elemento diferenciador na Sustentabilidade Urbana**, aborda os estudos sobre a temática, especialmente se associados à mobilidade das famílias e à nova relação espaço-tempo. A terceira parte estrutura-se em quatro capítulos: **no capítulo V. Dinâmicas da Área Metropolitana de Lisboa**, é apresentado o modelo territorial da área a par das principais tendências associadas à população, habitação, emprego e acessibilidades e mobilidade. No capítulo seguinte – **VI - Benfica e Alcochete à luz do conceito de "Comunidade Sustentável" - Dois casos de estudo**, além do ponto inicial referente à metodologia, são apresentados os casos de estudo através da sua história e das suas dinâmicas actuais. O **capítulo VII - Os Padrões de Uso do Tempo das Famílias associados à sua Mobilidade Quotidiana e Satisfação das Necessidades Básicas**, apresenta os resultados do trabalho de campo realizado, relativos ao uso do tempo das famílias, especialmente no que toca às deslocações quotidianas. Para terminar, no capítulo VIII são apresentadas as reflexões finais.

Como já foi brevemente referido, a problemática em foco prende-se com a relação entre dois conceitos principais: "Uso do Tempo" e "Comunidade Sustentável". Assim, como questão de partida pretende-se aferir **"De que forma o Uso do Tempo das famílias pode ser um elemento diferenciador com vista ao desenvolvimento de uma Comunidade mais Sustentável?"**. O **modelo de análise (Figura 1)** apresentado vem justificar esta questão de partida.

Para obter resposta à questão de partida formulada, serão aprofundadas as duas temáticas principais, aplicadas a dois casos de estudo – Benfica, no concelho de Lisboa, e Alcochete, no concelho de Alcochete. As actividades que caracterizam o **Uso do Tempo** no quotidiano das famílias podem ser classificadas de forma a serem quantificadas. Por exemplo, segundo Reichmann (1976), o uso do tempo pode ser alocado a actividades e deslocações. As actividades repartem-se segundo o seu motivo: a. Actividades de subsistência ou de trabalho, b. Actividades de manutenção ou de aquisição e consumo de bens para satisfazer as necessidades biológicas e culturais dos indivíduos e dos agregados, e c. Actividades de lazer, sociais e de recreação. Para quantificar esta questão, através de inquérito aplicado a 100 famílias em cada bairro, serão escrutinados exemplos do uso do tempo alocado ao trabalho (horas de início das deslocações e tempo de permanência), mas também o tempo alocado na procura de determinados bens e serviços essenciais ao quotidiano das famílias (por exemplo serviços de saúde, bens alimentares, cultura e desporto).

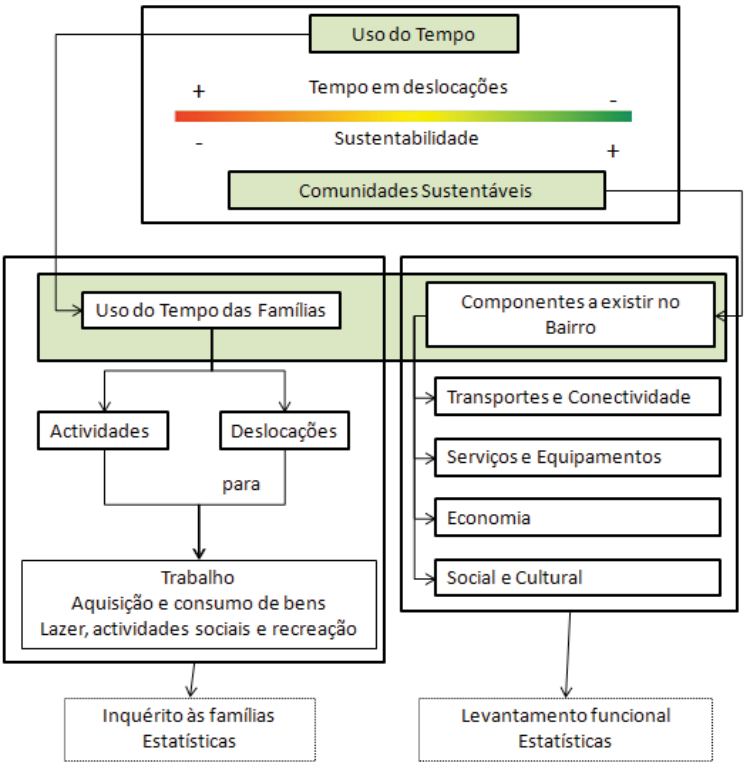
A análise do uso do tempo das famílias será relacionada ao conceito **de Comunidade Sustentável** de Egan (2004). Numa abordagem ao bairro, interessa aferir se este possui os equipamentos, bens, serviços, emprego, pressupostos que Egan e a sua equipa consideraram fundamentais para; as práticas familiares que respondendo à configuração de uma comunidade mais ou menos sustentável. Em foco estarão algumas componentes do conceito, com especial atenção para a componente dos transportes, da mobilidade e da acessibilidade.

Será através do inquérito às famílias que se reflectirá sobre a vivência destas no bairro, de acordo com as suas viagens diárias na procura de satisfazer as suas necessidades. Apesar de bastante relevante, o estudo do bairro não será aprofundado como seria ideal, dadas as limitações temporais e de recursos para tal, podendo ser um trabalho de futuro.

Partindo da questão de partida já referida - **"De que forma o Uso do Tempo das famílias pode ser um elemento diferenciador para uma Comunidade mais Sustentável?"** - definem-se algumas hipóteses de investigação e orientação:

- O uso do tempo é um elemento caracterizador do quotidiano das famílias muito dependente da localização geográfica da residência. O contexto urbano do local de residência dentro da área metropolitana influencia o uso do tempo dos indivíduos.
- Dadas as deslocações regulares de cariz laboral dos activos, cada vez com maiores opções de destino, seguindo os padrões de organização do emprego à escala metropolitana, e da diversificação de horários de entradas e saídas, as deslocações

FIGURA 1 MODELO DE ANÁLISE



deixam de ser tão lineares (casa-trabalho - trabalho-casa), passando a integrar um complexo jogo de deslocações durante o dia, de forma a suprir as necessidades e vontades de cada um e da família.

- O uso do tempo das famílias é influenciado pelos seus estilos de vida e opções pessoais mas também pelas características específicas do seu bairro de residência no que concerte à disponibilidade de comércio, serviços, infra-estruturas, etc., que satisfaçam as suas necessidades.

Pretende-se assim confirmar se as hipóteses delineadas se comprovam ou não, com o objectivo final de responder à Questão de Partida.

Parte II

Capítulo 2
CIDADES SUSTENTÁVEIS
– DOS PRINCÍPIOS À ACÇÃO

Com o crescimento das cidades e, de uma forma mais generalizada, do fenómeno da urbanização, tem-se vindo a agravar uma série de problemas, que reflectem padrões cada vez mais insustentáveis, tanto no que trata à qualidade de vida das pessoas, à dinâmica da economia ou exploração dos recursos naturais. Em 2006, a Comissão das Comunidades Europeias considerava que a maioria das cidades europeias apresentava problemas comuns. Como problemas ambientais identifica-se a qualidade do ar, a emissão de gases com efeito de estufa, o ruído, entre outros, devido principalmente ao aumento da taxa de motorização individual e do tráfego, à baixa qualidade do edificado, à existência de terrenos abandonados, à dispersão urbana (*urban sprawl*) ou à produção de resíduos, e como problemas sociais são identificados o emprego, a escassez de habitação social, a criminalidade e a pobreza, a exclusão social, a dificuldade no acesso a bens e serviços básicos, entre outros.

Com base em documentação da UE, Gomes (2009, 18-20) identifica o avanço tecnológico dos últimos dois séculos como um dos maiores factores de influência no estilo de vida das famílias, na economia, na estrutura dos territórios e na qualidade ambiental das cidades, bem como na globalização da economia, que amplia os impactes sobre o desenvolvimento urbano, mas que pode enfraquecer a economia local. A mesma sublinha a importância crescente da **mobilidade e da acessibilidade**, um dos grandes desafios para a gestão do território: se, por um lado, as distâncias-tempo vêm diminuindo através dos melhores acessos e da utilização de meios de transporte mais rápidos, fenómenos importantes para a qualidade de vida dos indivíduos, por outro, a impermeabilização dos solos ou a fragmentação das áreas naturais são fenómenos observados. O aumento da taxa de motorização individual e da dependência do automóvel para as deslocações pendulares promovem as funções de circulação

e estacionamento nas cidades em detrimento da existência de espaços públicos e de convívio. A dispersão urbana comandou o modelo de urbanização dos últimos 20 anos, tendo conduzido a vários problemas ambientais e não só. O crescimento urbano merece destaque neste projecto, em especial os fenómenos de suburbanização e periurbanização, que caracterizam diferentes estados dos territórios das metrópoles europeias. Também as tendências demográficas (envelhecimento crescente, modificação das estruturas familiares, etc.) têm dificultado a adequação do território e das políticas e acções tomadas pelas autoridades locais, regionais e nacionais a par da segregação social, com a polarização das classes sociais em diferentes bairros da mesma cidade, uma constante.

2.1. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO – DA SUBURBANIZAÇÃO À EXPANSÃO DIFUSA NO CONTEXTO DA METRÓPOLE ALARGADA

"O crescimento urbano pós-industrial – demográfico, produtivo, das mobilidades e modos de vida – desencadeou, no período acelerado de um século, uma mudança nos padrões de aglomeração (centrífugos e centrípeto) que, pelas suas dimensões e configurações, apontam para estarmos em presença de um novo paradigma. Uma vez esgotada a viabilidade da expansão urbana contínua ao longo do século XIX e XX, por ensanches, os processos de dispersão e difusão impuseram-se, primeiro sem planos e depois já com planos até à situação presente que alguns designamos por "cidade" extensiva e inclusiva com distintos tipos de habitat, diversificados também nas suas densidades".

Portas (2009, 61)

É dado como certo que o desenvolvimento industrial na Europa despoletou o crescimento das cidades em dimensão e em número, atraindo residentes rurais e imigrantes na procura de trabalho. Mas as infra-estruturas existentes, relativas à habitação, acessibilidade, saneamento, escolas, entre outras, não apresentavam rapidez de resposta a esta repentina densificação populacional e económica. Assim, se é verdade que nas cidades haveria maior facilidade de emprego, as pobres condições habitacionais, higiénicas e infra-estruturais, a par dos baixos rendimentos dos agregados levavam à degradação das cidades e das condições de saúde dos indivíduos.

Nesta fase, a procura e consumo de recursos naturais (minérios, florestas, água, etc.) aumentou exponencialmente, potenciando a realização de maiores deslocações, com a construção de novos eixos e modos de transporte (onde se destaca os caminhos-de-ferro e o comboio). A maior facilidade nas deslocações permitiu com que, especialmente as classes mais ricas, procurassem locais fora das cidades, por vezes até procurando os espaços rurais, para viverem fora do "caos" da cidade, gerado pela dinâmica económica, poluição, doença e pobreza.

No final do século XIX, a introdução do saneamento básico e normas de limpeza urbana, de maior segurança e disponibilidade alimentar, fazem melhorar a qualidade da saúde dos residentes nos bairros operários da cidade e o "fumo", antigo sinal de

desenvolvimento, torna-se agora um símbolo da poluição e dos perigos que acarreta para o meio ambiente e humano (Fumega, 2009, 38). No caso português, o fenómeno é bastante mais tardio, sendo na década de 1950 que se dá uma fase de crescimento urbano centrípeto, ou seja, há um crescimento natural das cidades através da atracção de população rural e imigrantes bem como de algumas actividades económicas ligadas à indústria e aos serviços, havendo uma maior procura de habitação, transportes, infra-estruturas e espaço (Portas, 2003, 65).

A evolução da expansão urbana apresentada, essencialmente consequência da dinâmica demográfica, facilitada por toda a evolução tecnológica e infra-estrutural já discutida, é sistematizada por Marques da Costa (2007, 73) a partir de Van Den Berg (1982, 38) (**Figura 2**). Através da variação da população em três áreas urbanas distintas (centro, periferia e área metropolitana), o autor identifica quatro fases de desenvolvimento urbano: Urbanização, Suburbanização, Desurbanização e Reurbanização.

A fase de **Urbanização** foi temporalmente simultânea ao processo de industrialização, sendo certo, contudo, que este fenómeno não ocorreu ao mesmo tempo em toda a Europa. Esta fase caracterizava-se por cidades densificadas dada a grande concentração da função residencial, exponenciada com o êxodo da população vinda das áreas rurais à procura de trabalho, e a função empregadora com a concentração das principais actividades económicas. Esta densificação do centro é também resultado da diminuta mobilidade geográfica das pessoas na altura. Foi a partir daqui que se desenvolveu o sistema de transporte urbano, através das redes de transporte público e do automóvel, do centro para fora, marcando o início da configuração das metrópoles. (Marques da Costa, 2007, 73-74)

As crises económicas da década de 1930 alteraram o perfil económico das áreas urbanas, desenvolvendo-se as economias de escala e de aglomeração. Facilitado pelo desenvolvimento das redes de transporte, a organização empresarial altera-se na procura de maior produtividade e mais espaço de produção de forma a produzir em massa. Esta nova forma de produção, associada às melhores condições laborais dos indivíduos (melhores salários e mais tempo livre), altera também os padrões de consumo de bens e serviços, com reflexo, por exemplo, na aquisição de meios de transporte motorizados. Nesta nova fase urbana denominada de **Suburbanização** (da década de 1930 a 1970 para a Europa Ocidental), dá-se uma nova lógica na procura de ocupação de espaço: o centro da cidade é alocado para serviços (decrescendo a variação relativa de população), a indústria localiza-se nas áreas periféricas da cidade e as áreas residenciais vão-se afastando cada vez mais do centro da cidade (sendo as áreas periféricas à cidade, as que mais sentiram o crescimento) (Marques da Costa, 2007, 74-75).

Inicialmente apenas povoados pelas classes mais abastadas, com a grande evolução das redes de transporte, os subúrbios ganham a capacidade de atrair famílias, agora de classe média, mas também de actividades industriais, que procuravam mais espaço. Porém, o não planeamento destes espaços potenciou a falta de equipamentos e

infra-estruturas básicas para o quotidiano das famílias. Se, no início, este modelo era a resposta à busca de melhor qualidade de vida, posteriormente, o isolamento destes núcleos desenvolveu a necessidade de mais deslocações e, consequentemente, do uso do transporte individual.

No início do século XX, o sentimento de comunidade dilui-se nos subúrbios com a individualidade das famílias, as habitações destinam-se às mesmas classes e a dependência do automóvel é cada vez mais visível. Nesta época surge a corrente modernista, onde se integra, por exemplo, Le Corbusier e a sua Cidade Radiante, de edifícios de elevada densidade, grandes vias e grandes espaços verdes. Como refere Fumega sobre estes fenómenos "A lógica de crescimento e consumo logo se aliou a este tipo de desenvolvimento e os subúrbios passaram a ser reproduções de estilos de vida padronizados onde o que mais interessava era a imagem, o consumo da última novidade de carro, a ida ao supermercado e a casa de grandes dimensões" (Fumega, 2009, 53). Por volta da década de 1960, os centros urbanos começam a perder a sua vitalidade, primeiro nos EUA e depois na Europa.

Só nos finais da década de 1980, as questões da qualidade de vida e do ambiente ganham maior destaque com a configuração de um "Desenvolvimento Sustentável" e de movimentos urbanos a si associados, tais como o "*Smart Growth*" ou o "Novo Urbanismo" Europeu. As baixas densidades identificam-se como um dos principais obstáculos a um crescimento ordenado e coeso dos territórios e os subúrbios demonstram uma "realidade impessoal, com a falta de contacto humano e conhecimentos da realidade social (…)" (Fumega, 2009, 57).

Ainda na década de 1980, verifica-se uma nova fase de crescimento urbano em Portugal, agora de forma centrífuga, especialmente através da expansão tentacular pelas principais vias de acesso, levando à deslocalização da função residencial, das indústrias e armazéns, zonas desportivas e de lazer para fora das cidades (Portas, 2003, 65). No caso da metrópole de Lisboa, o fenómeno de suburbanização da cidade de Lisboa e a inexistência de um planeamento urbanístico à escala regional ou municipal, levaram a uma "ocupação anárquica". Como é referida na Estratégia Regional Lisboa 2020 (2007, 173), "estas tendências com origem nos anos 60 e 70 do século XX, geraram assimetrias e desequilíbrios sócio-urbanísticos e funcionais, hoje ainda bem presentes no território da AML."

Com tamanho desenvolvimento dos subúrbios, estes hierarquizam-se dos mais densos e mais próximos do centro para os menos densos e mais distantes, sendo certo que, apesar de todos os fenómenos verificados nos centros das cidades, na maioria das cidades europeias, o centro é um destino de elevado custo por metro quadrado, apropriado por classes de maiores rendimentos.

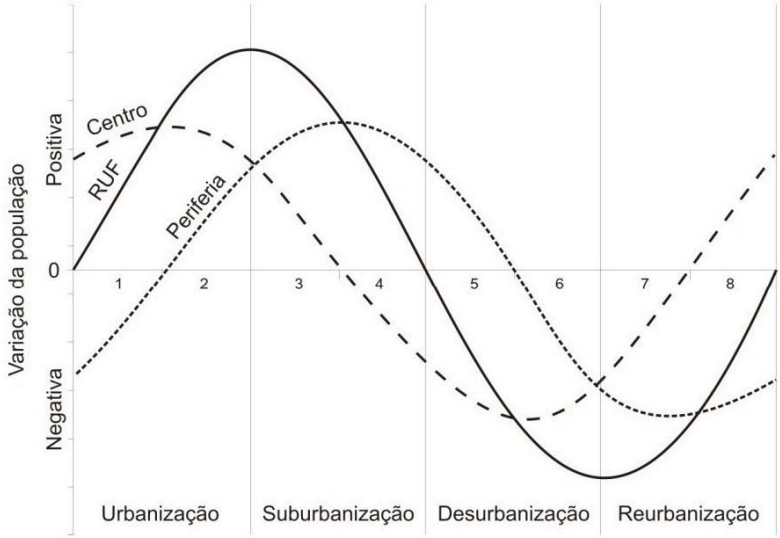
Já na década de 1970, com a crise económica, a actividade industrial entra em declínio nas principais cidades europeias, com reflexo no declínio dos centros. Verifica-se então a terceira fase, designada de **desurbanização**, fenómeno em muito causado pela redução dos fluxos populacionais com destino à cidade como a procura, por

parte dos citadinos, de espaços afastados do centro. Se, por um lado, os centros decaiam dadas as suas condições para a vida dos residentes (concentração de poluição ou excesso de tráfego) a par da desconcentração produtiva, por outro lado, os centros urbanos médios começavam a ganhar vantagem, tanto em matéria de qualidade de vida como de oportunidades de trabalho.

A meio da década seguinte, inicia-se a nova fase de desenvolvimento urbano – **reurbanização**, em que "as áreas urbanas mais centrais começaram a atrair população e renovaram o dinamismo e atracção dos centros de algumas das grandes aglomerações europeias. A expansão das actividades terciárias superiores (…) acompanhadas pelo investimento público e privado em intervenções de revitalização e reabilitação urbana vieram recuperar a atractividade dos núcleos centrais daquelas aglomerações." (Marques da Costa, 2007, 76). Como descreve Marques da Costa (2000, 61), surge uma nova configuração policêntrica da estrutura dos territórios urbanos da metrópole.

Portas define então o conceito de "cidade" na actualidade como "lugar ou conjunto de lugares onde a "vida urbana" se pode desenvolver. Não depende de cumprir *a priori* limiares preestabelecidos de população, sectores produtivos, grau de compacidade ou continuidade ou dimensão dos seus perímetros", mas está sim relacionada com "uma qualidade ou conjunto de qualidades "materiais" e "imateriais" cujo doseamento e delimitação tem variado ao longo da história e das civilizações (…) " (2009, 61).

FIGURA 2 VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO SEGUNDO OS DIFERENTES ESTÁDIOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO. (CENTRO, PERIFERIA, REGIÃO URBANA FUNCIONAL (RUF) OU ÁREA METROPOLITANA



Fonte: Van Den Berg et al. (1982, 38)

2.1.1. A EXPANSÃO URBANA COMO FENÓMENO CARACTERIZADOR DA EVOLUÇÃO DAS CIDADES

"A "cidade contemporânea" integra as antigas urbes compactas e contínuas, mas também fragmentos e construções dispersas que, viabilizadas pelo estender das infra-estruturas e pela mobilidade criada pelo automóvel, se espalham em áreas cada vez mais alargadas." (Carvalho, 2009, 42). Com o desenrolar da ocupação urbana do território sem qualquer planeamento, além dos subúrbios é discutido outro conceito, que classifica a coroa adjacente a este como área periurbana. Interessa assim distinguir estes dois fenómenos: **suburbanização** e **periurbanização**. Estes conceitos surgem integrados numa abordagem explanada por Leal da Silva (2007, 26) sobre o modelo centro-periferia, em que o centro das cidades é o "motor da expansão urbana", contrapondo com a periferia, como "espaço de crescimento dominantemente extensivo das áreas edificadas residenciais."

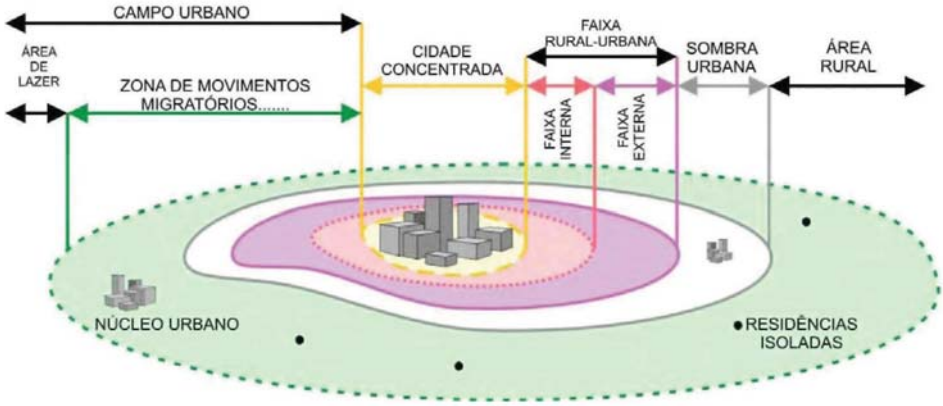
Para Pereira (1986, 21, cit. Leal da Silva, 2007, 11), os **"Subúrbios"** apresentam características muito específicas como: um forte carácter urbanizado e uma elevada densidade de ocupação, através do consumo do espaço rural, agora reduzido a pequenos vestígios, e por fim, apresentam uma forte ligação e dependência aos principais eixos de transporte rodoviário e ferroviário. Como refere Barata Salgueiro (1999, 208) "o subúrbio traduz um modelo concentrado de expansão urbana onde coexistem as baixas densidades (áreas residenciais dominantemente unifamiliares) e as altas densidades (áreas de habitação dominantemente plurifamiliar)", complementada com a definição apresentada pela DGOTDU (2000, 174), em que o subúrbio é "o território urbanizado que rodeia um centro populacional marcadamente urbano (…) reflecte a situação de "inferioridade" ou dependência desse território relativamente à cidade."

O fenómeno de **periurbanização** é estudado desde a década de 1940, especialmente no Reino Unido e em França, discutindo-se uma definição universal para o mesmo. Por se tratar da descrição de um fenómeno que ocorre no "interface" entre o rural e o urbano, isso complica a sua uniformização. A **área periurbana** é definida por Dézer (Dézer et al., 1991 cit. Leal da Silva, 2007, 22) como a segunda coroa envolvente da cidade-centro, apresenta um modelo de expansão urbana de forma dispersa, e o seu desenvolvimento é potenciado pelo aparecimento do automóvel e a modernização das redes de transporte. Pereira (1986,23, cit. Leal da Silva, 2007, 11) acrescenta mais características a esta definição, além da ocupação difusa e em extensão, tais como: a descontinuidade do tecido construído, as baixas densidades de ocupação, a grande dinâmica de fraccionamento da propriedade, a instabilidade da actividade agrícola e até a sua desafectação perante a proximidade de urbanização.

Leal da Silva cita Brunnet (2007,16) quando se refere a algumas consequências desta forma urbana dispersa, afirmando que apesar da distância, continua a existir uma dependência à cidade-centro, acrescida de uma maior necessidade de deslocações pendulares casa-trabalho, especialmente com recurso ao modo de transporte individual, já que este espaço apresenta um carácter maioritariamente residencial. A busca de uma melhor qualidade de vida, de calma e o desejo bucólico dos citadinos que procuram as áreas periurbanas, não os afasta dos valores e atitudes urbanas, por vezes até assimilados pelos autóctones.

Como é possível observar na **Figura 3**, de Bryant & Russwurm (1982), estes repartem o espaço em várias coroas em torno na cidade consolidada. Adjacente ao núcleo, apresenta-se a primeira Coroa – Faixa rural-urbana, em que a faixa interna representa o solo rural totalmente convertido a urbano (que pela descrição, caracteriza o subúrbio) e a faixa externa representa o uso do solo rural com elementos predominantemente urbanos. A segunda Coroa – Sombra Urbana, é a área de habitações rurais ocupada por trabalhadores na cidade (periurbano). A terceira Coroa – Área rural, onde se encontram algumas habitações secundárias.

FIGURA 3 COROAS PERIURBANAS



Fonte: Bryant & Russwurm, 1982; em Fernandes (2008, 108-109)

A estes processos de expansão urbana associam-se conceitos caracterizadores de diferentes formas urbanas resultantes dos primeiros, tais como compacidade ou continuidade, associada aos centros das cidades, e dispersão ou difusão, em contradição com os dois conceitos já referidos.

Historicamente, a **compacidade e continuidade** foram qualidades desenvolvidas em processos urbanos de contenção, por várias razões, especialmente nos centros históricos das cidades, característica da cidade europeia pré-industrial e burguesa, posterior centro da cidade a partir da 2ª Guerra Mundial. Entre os diversos motivos contam-se a existência de muralhas, e mais recentemente de cinturas viárias ou a desocupação da agricultura de proximidade (Portas, 2009, 62). Por oposição, Portas refere que "estes dois termos conotam formas distintas da expansão urbana, de nova urbanização ou que absorvem assentamentos antigos periurbanos, rurais ou rurbanos", porém distingue-os: "(…) atribui-se o termo "**dispersão**" ao crescimento aleatório por novas "urbanizações" ou condensação de núcleos (de densidades brutas baixas mas que pode ser composta por áreas de densidade elevada) e o termo "**difusão**" ao espalhar da vida e construção

urbanas com base no cadastro e infra-estrutura rurais ou aproveitando a proximidade de instalações de trabalho entretanto deslocalizadas ou reformadas" (apresentando uma densidade baixa) (2009, 62, 64). Alves e Cortesão definem a dispersão urbana como "uma forma particular, espacialmente ilimitada, de crescimento suburbano (Downs, 1999), caracterizada por um padrão de desenvolvimento de baixa densidade (Carruthers e Ulfarsson, 2002) (…). (…) é também um género espacial de mudança de usos do solo (Fang, Gertner e tal, 2005), portanto, algo resultante da combinação de questões sociais/culturais com questões políticas. (…) não é só um padrão físico de desenvolvimento mas também "(…) de escolhas de estilos de vida (de onde sobressaem a opção por habitações unifamiliares isoladas e o número múltiplo de automóveis por família) e de instituições política que a reforçam (Carruthers, 200)"." (2009, 68).

Tais fenómenos urbanos, em muito relacionados com o declínio das cidades e de algumas áreas suburbanas (Alves e Cortesão, 2009, 70), vêm alterar a relação simples de centro-periferia para a tendência da "**conurbação**", com um maior número de centralidades, apesar de serem de menor dimensão, eventualmente complementares, dando sentido ao conceito de policentrismo, havendo sempre um "centro mais central" (Portas, 2009, 63).

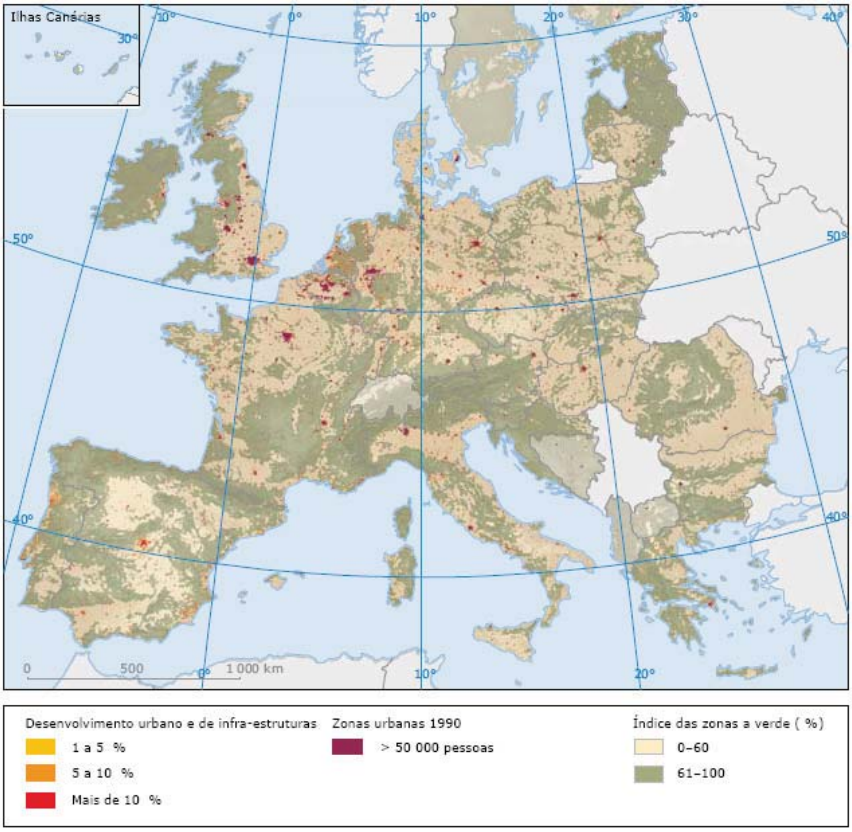
Apesar da dispersão urbana ser considerada, por muitos, como prejudicial à sustentabilidade urbana, alguns autores retiram deste fenómeno algumas oportunidades. Alves e Cortesão sublinham que "a oportunidade que a ocupação dispersa do território nos parece oferecer é a de compreender uma grande proximidade entre áreas urbanas, o espaço livre e o espaço aberto. A conversão destes dois tipos de espaço em espaços públicos qualificados e diversificados, em género e em número, parece-nos constituir uma das melhores formas de controlar os efeitos negativos do urbanismo disperso." (2009, 67).

São várias as razões que motivam as famílias na escolha da localização da residência num espaço urbano de baixa densidade. Entre elas, destacam-se: a opção de aquisição de uma habitação individual, acessibilidade e o transporte individual que permitem a proximidade ao espaço colectivo, a existência de relacionamento social de proximidade a par do direito à privacidade. Contudo, tais opções, associadas a uma expansão urbana mais difusa ou dispersa provocam impactes negativos para a sustentabilidade. Destes salientam-se: o maior consumo de solo urbanizável, o maior grau de impermeabilização do solo e extensão das infra-estruturas, a maior dependência do transporte individual motorizado (consoante também as alternativas disponíveis em matéria de transportes públicos), o maior consumo energético ou uma maior complexidade dos serviços públicos (Portas, 2009, 65). De forma a minimizar a maioria destes impactes, Alves e Cortesão sugerem que "as zonas suburbanas deverão ter a sua praça, o seu "parque da cidade", os seus jardins (…) para se constituírem como uma alternativa credível aos grandes centros urbanos. Em associação a bons serviços, equipamentos, acessos, redes de transportes públicos, postos de emprego (…) veríamos, então, passar a deslocação à cidade central da obrigatoriedade para a opção", contribuindo para a redução dos movimentos pendulares diários, da sobrelotação do centro e a conversão das cidades-dormitórios em centralidades, contribuindo para uma matriz multinucleada, como controlo da ocupação dispersa (2009, 71).

2.1.2. O CONTEXTO EUROPEU E PORTUGUÊS DA EXPANSÃO URBANA ENTRE 1990 E 2000

De acordo com o relatório da EEA sobre Expansão Urbana, o conceito de "expansão urbana" é considerado um fenómeno recente, apesar de acompanhar o crescimento das áreas urbanas europeias há mais de 50 anos: "A expansão urbana ocorre quando a taxa de reconversão da afectação dos solos para fins urbanos excede a taxa de crescimento populacional numa dada área ao longo de um período de tempo definido" (EEA Briefing, 2006, 1). As áreas da Europa onde o processo de "expansão urbana" apresenta maior expressão são em países ou regiões de elevada densidade populacional e densidade de actividades económicas (Bélgica, Países Baixos, Sul e Ocidente da Alemanha, Norte de Itália, Paris), a par de outras áreas de crescimento económico (Irlanda, Portugal, Leste da Alemanha, Madrid) (EEA, 2006, 9) (**Figura 4**).

FIGURA 4 EXPANSÃO DE ÁREAS URBANAS E DE OUTRAS URBANIZAÇÕES ARTIFICIAIS, 1990-2000



Fonte: Briefing EEA (2006, 2) Dados: Corine Land Cover

Portugal, e especialmente o seu Litoral, tem verificado um rápido crescimento urbano no contexto da UE, estando no topo da hierarquia as duas grandes metrópoles de Lisboa e Porto, e recentemente a costa Algarvia (**Figura 5**). Este facto é notório na medida em que "Em 2000, 50% das áreas urbanas de Portugal Continental estão localizadas até 13Km da linha de costa, área que perfaz apenas 13% do total do país." (EEA, 2006, 23).

Ao crescimento urbano em muito se associa o desenvolvimento residencial, em parte disperso. Tal dispersão residencial foi facilitada por "processos de promoção privada assentes em loteamentos (incluindo os de génese ilegal) e destinados às preferências e poupanças das camadas médias – sem excluir as mais altas e as mais baixas – que afluíam às áreas empregadoras e de menores custos de solo e construção mas também os casos de urbanização de prestígio", criando, consequentemente, várias "frentes de urbanização" (Portas, 2009, 64).

FIGURA 5 MAPA DA EXPANSÃO URBANA POLARIZADA EM TORNO DAS MAIORES CIDADES E DA COSTA DE PORTUGAL E ESPANHA (1990-2000)

Fonte: Briefing EEA (2006, 23) Dados: Corine Land Cover

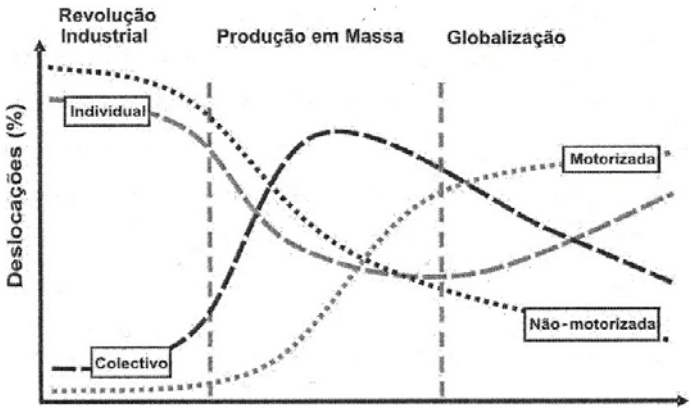
Se o crescimento das cidades era essencialmente devido ao aumento demográfico, actualmente, verifica-se a expansão urbana mesmo quando o crescimento populacional é residual, devido a uma série de outros factores, sistematizados, por exemplo, no Relatório "Expansão Urbana na Europa – O Desafio Ignorado" (EEA, 2006, 17). O **"factor Económico"** é amplamente sublinhado, tanto à macroescala, com fenómenos como o "Crescimento Económico", a "Globalização" e a "Integração Europeia", quer à microescala, com factos como o "Aumento (ou melhoria) do nível de vida", o "Preço do Solo", a "Disponibilidade de solo agrícola barato" ou a "Competição entre municípios".

O **"factor Demográfico"** é também sublinhado como importante na expansão urbana, consequência do "Crescimento Populacional" e do "Aumento da formação dos Indivíduos", a par das novas e mais variadas **"Preferências da Habitação"** dos agregados familiares, como a necessidade de "Mais espaço por pessoa". Os **"Problemas dos centros das Cidades"**, tais como "a Má Qualidade do Ar", o "Barulho", a "Pequena Dimensão das Habitação", a "Insegurança", os "Problemas Sociais", a "Falta de Espaços Verdes" ou a "Má Qualidade das Escolas" estão também associados a uma expansão urbana mais dispersa, favorecida, especialmente pela evolução verificada no Sector dos **"Transportes"**, com o aumento da "Aquisição de viatura própria", o desenvolvimento das "Redes Viárias", o "Reduzido custo do combustível" (factor que tem sofrido alterações recentemente), associado a uma "Fraca Rede de Transportes". Por fim, ainda no Relatório da EEA sobre Expansão Urbana (2006, 17) é sublinhada a importância da **"Estrutura de Regulação"**, pois verifica-se actualmente um "Planeamento do Território fraco", "Má execução dos Planos existentes" e uma "Falta de Coordenação e Colaboração horizontal e vertical".

A evolução verificada mostra que a questão da acessibilidade e da difusão do transporte individual são efectivamente factores de comando no processo de expansão urbana. Marques da Costa (2007, 78, a partir de Hall, 1969, 409) explicita a relação entre a forma de crescimento urbano e o desenvolvimento das tecnologias de transporte urbano (**Figura 6**): "O crescimento e organização dos espaços urbanos foram, em larga medida, suportados pelo progresso tecnológico verificado no sector dos transportes." O mesmo refere que a variação das condições económicas das famílias, a par da configuração urbana, influenciou a mobilidade individual: se inicialmente as deslocações eram de pequena amplitude e realizadas a pé, dada a proximidade entre a habitação e o trabalho a par do custo elevado dos transportes, já as melhorias dos salários, o aumento do custo do centro urbano e as novas facilidades de transporte provocaram a expansão urbana das áreas residenciais para áreas mais distantes do centro, escolha suportada pela utilização de transportes motorizados (primeiro de transportes públicos, depois de automóvel).

Stead apresenta-nos um esquema síntese (**Figura 7**) da interacção entre os elementos anteriormente referidos que acabam por influenciar as tendências de uso do solo, devido à dispersão da população e das actividades e da centralização de serviços e equipamentos, com impacto nos transportes e no ambiente (em Barton, 2000, 33). Todas as tendências referidas acabam por ter grande influência no sector dos transportes e da mobilidade, especialmente causando o aumento dos tempos de deslocação laboral

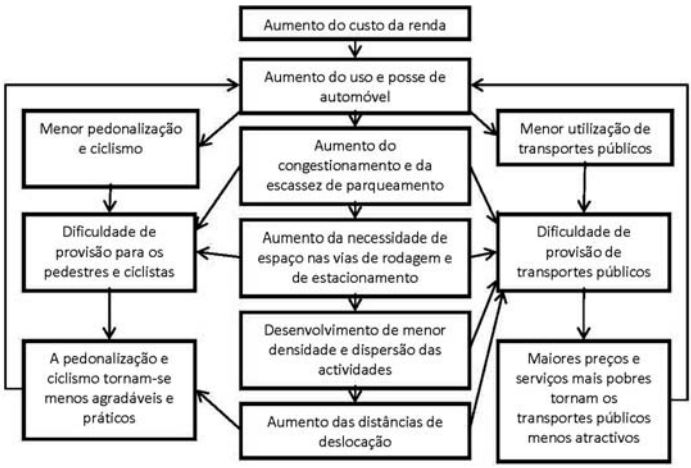
FIGURA 6 MODELO DE TRANSIÇÃO DA MOBILIDADE INDIVIDUAL



Fonte: Marques da Costa (2007, 78), adaptado de Rodrigue et al. (2004)

ou na procura de bens e serviços e da crescente utilização de veículos motorizados próprios para tal, prejudicando essencialmente os grupos sociais de mobilidade dependente, tais como as crianças e idosos. Contudo, é na área ambiental que todas estas tendências verificadas acabam por ter maior impacte e "prejudicar" o conceito de sustentabilidade. Assim, o autor refere que, para reverter os impactes ambientais através do planeamento do solo, se deve promover uma maior densidade de desenvolvimento que requeira menos solo mas também que o aumento da acessibilidade e da utilização de transportes públicos reduzirá a necessidade de solo alocado a rodovias.

FIGURA 7 A INTERACÇÃO DAS FORÇAS PRINCIPAIS POR TRÁS DAS TENDÊNCIAS DE USO DO SOLO



Fonte: Stead em Barton (2000, 33). Adaptado de Royal Town Planning Institute (1991) e Pharoah (1992)

Assim, Stead (em Barton, 2000, 43) apresenta ainda possíveis sinergias entre várias componentes do uso do solo, de forma a reforçar a sustentabilidade dos bairros, especialmente relacionadas com as infra-estruturas de acessibilidade (tais como as redes viárias, redes de transporte público e o estacionamento) associadas à existência de serviços e equipamentos no bairro (**Figura 8**). Estas relações serão fundamentais para a análise empírica objectivada neste projecto. No esquema apresentado, o factor densidade (de residentes, de postos de trabalho, de redes viárias ou de redes de transporte público) é, por várias vezes, referido como factor essencial para o desenvolvimento sustentável de um bairro.

FIGURA 8 SINERGIAS ENTRE AS MEDIDAS DE USO DO SOLO

Densidade de Desenvolvimento	Maiores densidades aumentam a captação de emprego, serviços e equipamentos		
Acessibilidade de Transportes Públicos	Emprego, serviços e equipamentos locais podem reduzir as necessidades de aquisição de viatura própria e aumenta o mercado dos transportes públicos	Maiores densidades são capazes de providenciar um maior número de pessoas com boa acessibilidade a transportes públicos e providencia um maior potencial de mercado para os transportes públicos	
Restrições de Estacionamento	Residentes de áreas em que o estacionamento é limitado podem preferir o uso dos equipamentos locais para evitar a utilização do automóvel e uma longa procura de estacionamento no regresso a casa	Menor provisão de estacionamento residencial permite a existência de mais habitações. Maiores densidades podem encorajar o uso eficiente do estacionamento.	Uma existência limitada de estacionamento pode suprimir a posse de automóvel e/ou a sua utilização e aumentar a utilização de transportes públicos
	Emprego, Serviços e Equipamentos locais	**Densidade de Desenvolvimento**	**Acessibilidade de Transportes Públicos**

Fonte: Stead em Barton (2000, 43)

As reflexões anteriores permitem realçar a importância de desenvolver a leitura sobre o que são formas urbanas sustentáveis, e na medida em que se deve aplicar os princípios do planeamento urbano e da sustentabilidade.

2.2. DESENVOLVIMENTO URBANO E SUSTENTABILIDADE – UMA SÍNTESE RETROSPECTIVA

"(...) a ***sustentabilidade urbana*** *passa por voltar à vivência urbana que desapareceu em Portugal (...) houve uma dispersão urbana para as zonas envolventes, o que conduziu ao núcleo urbano despovoado, morreu o conceito de bairro, morreu o conceito de vivência da rua e, portanto, destruiu-se a sustentabilidade."*

Farias *in* Fumega (2009, 67)

Com a difusão do conceito de **Desenvolvimento Sustentável,** tem-se verificado a sua aplicação em espaços urbanos. Aliás, "sendo as cidades consumidoras de recursos naturais e simultaneamente as maiores produtoras de poluição e resíduos, surge como uma evidência que grande parte dos entraves à sustentabilidade ambiental global terá de ser resolvida à escala urbana" (Madureira, 2005, 3). Dada esta forte relação entre os pilares ambiental, económico e social e as próprias cidades e as suas formas urbanas, há que salientar alguns exemplos de desenvolvimento urbano sustentável que surgiram ao longo do último século.

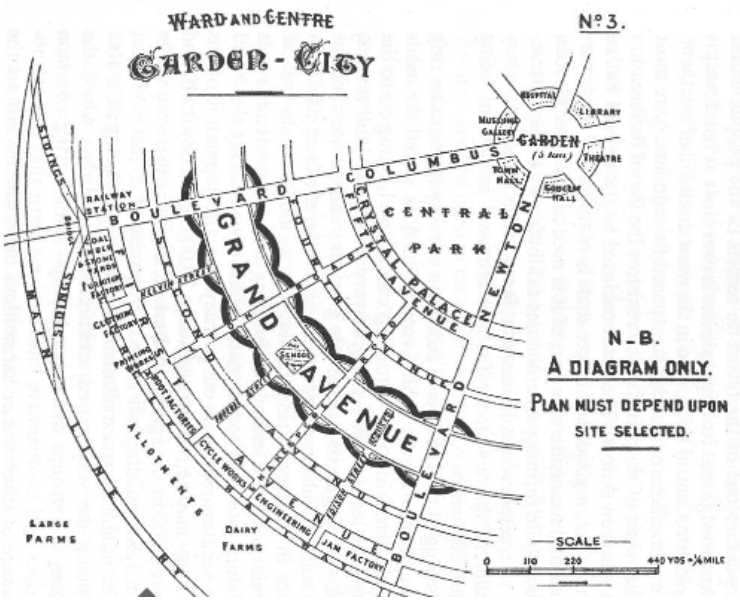
Interessa assim recordar alguns modelos históricos de formas urbanas consideradas mais sustentáveis ao longo do Século XX (de 1902 a 1994). Após analisarmos brevemente alguns exemplos de planeamento urbano à escala da cidade e à escala do bairro, neste caso as "Cidades-Jardim" de Howard (1902) e as "Unidades de Vizinhança" de Perry (1929) respectivamente, apresentamos uma síntese elaborada por Basiago (1996, 153) de várias definições de "Cidade Sustentável" apresentadas pelos autores dos modelos do Século XX.

2.2.1. AS CIDADES-JARDIM DE HOWARD (1902) COMO EXEMPLO

No século XIX, o arquitecto inglês **Ebenezer Howard** desenvolveu o **Movimento das Cidades-Jardim,** com o intuito de criar cidades planeadas, auto-suficientes, envolvidas por uma cintura verde que contivessem no interior áreas residenciais, industriais e agrícolas (**Figura 9**).

As cidades estariam assim repartidas em seis segmentos ou unidades de vizinhança rudimentares. Howard publicou ***Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform*** (1898) e, cinco anos depois, ***Garden Cities of Tomorrow***. Neste último é descrito o modelo de uma Cidade-Jardim: deveria acolher 32.000 pessoas em 24 Km2, espaços abertos e parques públicos, distribuídos num padrão concêntrico com seis radiais a partir do centro. Quando a cidade atingisse a sua capacidade populacional máxima deveria ser construída outra nas proximidades como cidades-satélites da primeira, ligadas por estrada e comboio. Com este modelo, Howard pretendia evitar o crescimento das cidades pela expansão das suas periferias, mas sim através da criação de novas áreas (Barcellos, 2001, 5).

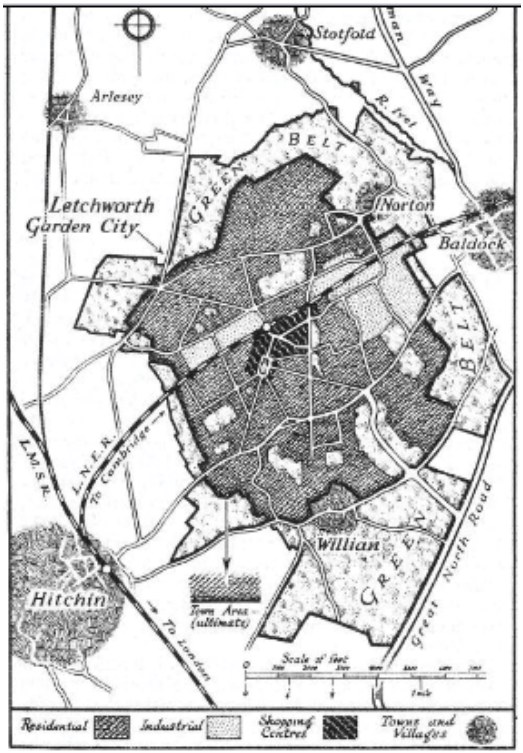
FIGURA 9 A IDEIA DE CIDADE-JARDIM DE EBENEZER HOWARD



Fonte: Howard, Garden Cities of Tomorrow (1898, 52–53)

Duas cidades viriam a representar o movimento das **Cidades-Jardim** no Reino Unido: **Letchworth e Welwyn**. Lucey (1973) apresenta o exemplo de **Letchworth (Figura 10)**. Planeada em 1903, por Unwin e Parker, era constituída por uma área de 1.250 hectares para servir 30.000 residentes, reservando 2.500 hectares como cintura rural. Unwin sublinha que a ideia dos promotores da Cidade-Jardim não era construir uma cidade artística mas, primeiro, proporcionar aos cidadãos habitações dignas. Lucey refere que a tónica comum entre estas novas cidades seria o seu estilo medieval, associado aos chalés, com telhados íngremes de duas águas e com janelas no sótão, rodeadas de espaços verdes, contrariando os modelos das ruas cheias de casas, com as fachadas próximas potenciando a sujidade e falta de luminosidade. Estes aspectos e outros encontram-se presentes no livro de Unwin "**Town Planning in Practice: Na Introducion to the Art of Designing Cities and Suburbs**" (1909). O arquitecto afirma que os eixos principais da cidade se devem às restrições do local.

FIGURA 10 CIDADE-JARDIM DE LETCHWORTH, DE UNWIN E PARKER (1903)



Fonte: Unwin (1909)

A partir das contribuições de Howard, Perry, Stein, Wright, Mumford e Fisher no que toca ao planeamento sustentável, Choguill (2007, 44) sintetiza alguns pressupostos a ter em consideração:

- **Sustentabilidade Económica** – para a redução dos custos de transporte e infra-estruturas o bairro deve ser limitado geograficamente mas com uma densidade populacional elevada; a possibilidade da deslocação pedonal para qualquer ponto do bairro, como para as escolas, é a base para a definição do bairro bem como possibilita a eliminação do transporte quotidiano motorizado; as crianças devem ter acesso pedonal ao bairro a menos de 500 metros de distância, sugerindo que o bairro deve ter um quilómetro de diâmetro no máximo (onde uma comunidade de 3000 a 4000 pessoas já justifica a existência de uma escola). O bairro deve ter população suficiente para a existência de comércio (que permitem a existência de postos de emprego dentro do bairro bem como a interacção social da comunidade).
- **Sustentabilidade Social** – o número de habitantes deve ser pequeno o suficiente para permitir interacção entre os membros da comunidade, relevante também para que a comunidade participe activamente nas tomadas de decisão públicas.

- **Sustentabilidade Técnica** – o bairro deve ter delimitações bem definidas, por exemplo por estradas, facilitando a interacção social dentro do bairro, reduzindo o número de estradas que cruzem o bairro.
- **Sustentabilidade Ambiental** – a existência de parques e espaços verdes dentro do bairro, e de preferência próximo de outros equipamentos sociais, servem de espaço de encontro para a comunidade.

Para terminar esta breve resenha sobre as formas urbanas do Século XX relacionadas com os pressupostos sustentáveis da actualidade, podemos analisar as várias definições de "Cidade Sustentável" congregadas por Basiago (1996, 153) (**Quadro 1**). Neste conjunto de definições surgem domínios diversos mas que se agrupam essencialmente em duas linhas: a referência à relação cidade-campo, à natureza ou a elementos naturais específicos, e por outro lado, ao paralelismo da cidade a um organismo, tanto na sua forma como nas funções que deve incluir.

2.2.2. AS UNIDADES DE VIZINHANÇA DE PERRY (1929)

O esboço do conceito de "**Unidade de Vizinhança"** esteve patente, inicialmente, no planeamento de algumas aldeias industriais, como Bournville, no Sul de Birmingham, ou Port Sunlight, na Península de Wirral, ambos em Inglaterra. Estes casos representam o protótipo de aldeias-modelo ("model villages"), com o objectivo de tornar a aldeia o mais auto-suficiente possível para os trabalhadores industriais das (longínquas) cidades. Foi no Reino Unido, no séc. XVIII, que surgiram os primeiros lugares industriais através dos próprios industrialistas que construíram aldeias para os seus trabalhadores, tanto o edificado habitacional como os principais equipamentos (Cardoso, 1958, 13).

Em 1929, o conceito de **Unidades de Vizinhança** é reconhecido devido a **Clarence Perry** aquando da sua divulgação no Plano Regional de Nova Iorque (exemplo na **Figura 11**), sendo que seriam Clarence Stein e Henry Wright os primeiros a aplicarem o conceito para o Plano Urbano de Radburn, Nova Jersey (1929).

Para Perry, uma **Unidade de Vizinhança** é "a área dentro das proximidades da habitação, que reúne as instalações de interesse geral e todas as condições exigidas pela família média, para o seu conforto e desenvolvimento conveniente. (…) Da satisfação física destas exigências surgiu (…) a forma básica da unidade de vizinhança, actualmente conhecida. Esta assenta num certo número de elementos e princípios." (Cardoso, 1958, p.13). Barcellos refere-se às mesmas como a "área residencial que dispõe de relativa autonomia com relação às necessidades quotidianas de consumo de bens e serviços. Os equipamentos de consumo colectivo teriam assim a sua área de atendimento coincidindo com os limites da área residencial (2001, 5)."

Neste contexto, **Perry** apresentava duas grandes preocupações: a distribuição dos equipamentos colectivos, em especial os equipamentos escolares, e também a preocupação com o enfraquecimento das relações de vizinhança com o desenvolvimento industrial e urbano das cidades. Aliás, a importância dos equipamentos está bem

QUADRO 1 DEFINIÇÕES DE "CIDADE SUSTENTÁVEL"

Modelo	Autor	Ano	"Cidade sustentável…
Cidade-Jardim	Howard	1902	... é uma cidade-jardim que integra a cidade e o campo."
Cidade Neotécnica	Geddes	1915	... possui a forma vital da cidade medieval."
"Broadacre city"	Wright	1935	... tem uma forma mais próxima possível da orgânica."
Cidade Biotécnica	Mumford	1938; 1961	... eleva a função materna, de alimentação e cuidado."
	Wright, Cadman e Payne	1958, 1990	... é uma cidade viva."
Cidade projetada com a natureza	McHarg	1969	... foi projectada com a natureza."
Permacultura	Mollison	1978	... é um permacultura."
"Villages Homes"	Corbett and Corbett	1984	... caracterizada pelo planeamento projectado pelo sol, drenagem natural e paisagem alimentar."
Livro Verde	CEC	1990	... é compacta e regeneradora dos limites abandonados do território."
	Gordon	1990	... é uma cidade "verde"."
Civilização em ilhas	Nash	1991	... é compacta para permitir que o redor cresça."
Metabolismo circular	Girardet	1992	... tem um metabolismo circular."
Cidade de design sustentável	McDonough	1992	... não produz desperdícios, atenta na biodiversidade, depende do sol."
"Prototype Symbiotic Community"	Canfield	1993	... não excede a capacidade de carga da natureza."
Planeamento Neotradicional das cidades	Calthorpe	1993	... utiliza o desenvolvimento orientado para controlar o crescimento."
Cidade Sustentável dentro de uma vertente Sustentável	McDonald	1994	... é holística e diversificada, fractal e evolutiva."
"Infra-estrutura verde"	Lyle	1994	... é composta de infra-estruturas verdes."
	Berkebile	1994	... é uma cidade utópica."

Fonte: Basiago (1996, 153)

patente no conceito de **Perry**, já que é a partir dos equipamentos escolares primários/básicos que se dimensiona toda a unidade de vizinhança, tanto em área como em número de residentes (**Figura 11**).

No Plano de Nova Iorque (Perry, 1929), o conceito de **Unidade de Vizinhança (UV)** é constituído por seis pilares:

- **Tamanho** – uma UV deve prover habitações para determinada densidade populacional de acordo com a população infantil ao qual a escola básica dá resposta;
- **Limites** – uma UV deve ser limitada por todos os lados por ruas largas para facilitar o tráfego em vez de ser atravessada por trânsito de passagem;
- **Espaços Públicos** – devem existir um sistema de pequenos parques e espaços de recreio, planeados para o encontro e para as necessidades da população;
- **Áreas institucionais** – locais para escolas e outras instituições devem estar num lugar central e comum;
- **Comércio Local** – os locais de comércio devem estar na junção das ruas de tráfego e adjacente a outra UV;
- **Sistema Interno de Ruas** – a UV deve possuir um sistema de ruas, cada uma proporcional ao seu tráfego. A rede de ruas deve facilitar a circulação interior e desencorajar o tráfego de passagem.

FIGURA 11 DIAGRAMA DE UMA UNIDADE DE VIZINHANÇA DE PERRY.

Fonte: Perry (1929) em EVStudio

Cardoso sintetiza esta leitura "Aspectos sociais da Unidade de Vizinhança como elemento de urbanização" (1958, 142-147), publicado pelo Centro de Estudos de Urbanismo da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização (Ministério das Obras Públicas). Os elementos fundamentais a considerar nas Unidades de Vizinhança em contexto português encontram-se em anexo (**Anexo 1**). Apesar da importância da forma urbana, o autor refere que "é a atitude da população que, em última análise, determina o sucesso ou fracasso da Unidade de Vizinhança" (1958, 88).

Foi no **Plano Urbano de Radburn**, Nova Jersey, que as ideias anteriores foram colocadas em prática. Barcellos (2001, 6) evocando Stein (1956, 41-44), refere que "a ideia de Radburn responde ao enigma de "como viver com automóvel" ou de "como viver apesar dele", resolvendo estas dificuldades com uma radical revisão do relacionamento entre casas, ruas, caminhos, parques (…). A sua inovação foi a integração dos super-blocos, vias de circulação separadas e especializadas, os parques traseiros às casas com duas frentes." Barcellos refere também que, até ao final da II Guerra Mundial, esta concepção urbana ficou restrita aos EUA, aparecendo na Europa com a reconstrução pós-guerra, especialmente no Reino Unido, onde se viriam a cruzar os pressupostos das **Unidades de Vizinhança** e das **Cidades-Jardim** (ficariam conhecidas como as "**Cidades Novas**").

Nota-se também que, consoante as necessidades locais, os pressupostos sofrem algumas alterações. Exemplos disso foram as cidades de **Stevenage** (construída em 1946), em que a necessidade de residências foi em número bastante superior ao pressuposto por Perry, ou a cidade de **Harlow**, planeada e construída com base em preocupações sócio-culturais, na procura de uma identidade local e com preocupação na distribuição dos equipamentos colectivos, ambas no Reino Unido. Estas experiências acabaram por ter repercussões tais que acabaram por ser aplicadas em vários países fora da Europa (Israel, Irão, Canadá, Índia, Brasil, entre outros) (Barcellos, 2001, 6-7).

Para uma melhor compreensão destas Unidades de Vizinhança foram seleccionados dois exemplos: **Mark Hall North** (Inglaterra) e **Blackberg** (Suécia) (Cardoso, 1958, 125-135).

2.3. OS EXEMPLOS DE MARK HALL NORTH (INGLATERRA) E BLACKEBERG (SUÉCIA)

O primeiro exemplo é uma Unidade de Vizinhança integrada na cidade de **Harlow**. A **Cidade Nova de Harlow** era composta por quatro Unidades de Vizinhança principais com cerca de 20.000 residentes, sendo cada uma auto-suficiente para as necessidades básicas (**Figura 12**). Todas possuiam um centro principal bem como uma rede de equipamentos sociais, religiosos, recreativos e culturais. As unidades estavam divididas por estradas principais em torno da escola primária. As Unidades de Vizinhança apresentavam entre 150 a 400 habitações. Ao nível da circulação, existiam faixas próprias para ciclistas e peões, criadas a pensar na segurança dos mesmos. Como referido nos pressupostos teóricos, os cruzamentos das vias davam-se de forma desnivelada e as tipologias de habitação eram variadas, com predominância de casas individuais de dois pisos agrupadas em fila.

Esta Unidade de Vizinhança estava servida por um centro que concentrava os correios, bancos, escritórios, livrarias, cervejarias, salão de dança, igreja, centro de saúde, centro comunitário e cerca de sessenta lojas. Apesar da aproximação da realidade aos pressupostos teóricos, Cardoso identificou, em 1958, vários problemas, entre eles a falta de "sentido urbano" tanto pela baixa densidade como pela disposição das habitações.

FIGURA 12 MARK HALL NORTH (1951)

Fonte: Cardoso (1958, 125-135)

A **Unidade de Vizinhança** de **Blackeberg** é uma das cinco que em conjunto formam a área de Vällingby, criada para diminuir o congestionamento da cidade de Estocolmo, localizada a 15 Km de distância. O seu modelo urbanístico aproximava-se das Cidades Novas inglesas (com excepção da ausência de autonomia administrativa). Esta Unidade de Vizinhança possuía, em 1956, 12.000 habitantes, repartidos em três subunidades de 4.000 habitantes. Cada subunidade possuia um centro menor e, no conjunto, Blackeberg era auto-suficiente, apresentando um centro local e instalações escolares rodeados de amplos espaços livres para recreio. Cardoso (1958) caracterizou positivamente a distribuição dos edifícios habitacionais bem como a rede de circulação para os vários tipos de modos de deslocação. Quanto às habitações, verificava-se uma grande variedade de forma a satisfazer as diferentes necessidades dos vários agregados, variando de moradias isoladas a blocos de elevada densidade até 10 pisos, com predomínio de habitações colectivas de blocos de 3 pisos.

Capítulo 3
CIDADES SUSTENTÁVEIS
– PRINCÍPIOS, MOVIMENTOS E POLÍTICAS EM TORNO DA SUA CONFIGURAÇÃO

Os processos anteriormente enumerados e, em particular, o mais recente fenómeno de expansão urbana difusa, têm marcado claramente a evolução do território, gerando um conjunto de problemas listados por vários autores e instituições. Estes problemas são comuns à realidade americana (cujo crescimento urbano está inequivocamente marcado pelo automóvel e por uma rica rede viária que aumenta os níveis de acessibilidade dos territórios), à realidade europeia, nomeadamente a partir da década de oitenta, e estendem-se agora às urbes da América Latina e Ásia, também associadas às acessibilidades, ao transporte individual e à revolução da relação custo/tempo a estas associadas.

Neste contexto, urgia encontrar respostas em termos de intervenção no território, o que deu lugar ao surgimento de vários movimentos e orientações, que ganham maior expressão nos finais da década de oitenta, enquadrados nos movimentos associados à **Sustentabilidade**.

Em 1983, as Nações Unidas convocaram uma Comissão Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento[2] - **Comissão de Brundtland**, organismo que, quatro anos depois, publicou o relatório "**Our common future"** ou **"Relatório de Brundtland"**. Neste, o conceito de "Ecodesenvolvimento" é substituído por **"Desenvolvimento Sustentável" (DS)** e ganha a sua definição mais usual: " desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades". Em 1992 ocorre a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento ou **Conferência do Rio** (Brasil), contexto em que surgiu um plano de acção estratégico global, de actuação

2 World Commission on Environment and Development (WCED)

local – **Agenda 21 Local**[3], onde é atribuído um papel fundamental aos governos locais na/para a sua implementação (Dias, 1998, 13). Até ao momento, o conceito de **Desenvolvimento Sustentável** referia-se somente às vertentes de protecção ambiental e do desenvolvimento económico, e só na Cimeira Social de Copenhaga, em 1995, se dá a integração do terceiro pilar – o pilar Social (IA, 2002).

Apesar da discussão teórica na qual ainda se debate o conceito de **Sustentabilidade** e o/de **Desenvolvimento Sustentável**, a realidade é que os mesmos já estão integrados em vários documentos e programas da União Europeia. Relativamente ao planeamento urbano, foi na década de 1990 que, tanto na Europa como nos EUA, surgiu a noção de **Cidades Sustentáveis**, contrariando os princípios funcionalistas do **Urbanismo Moderno** e a expansão desmedida das áreas urbanas, que provocaram problemas aos centros urbanos já existentes, a nível social, ambiental, económico e urbanístico. Alguns factores resultantes do **Urbanismo Moderno** tais como a ocupação urbana monofuncional, dependência excessiva do automóvel, falta do sentimento de pertença aos locais de residência dificultando a existência do sentido de comunidade, teriam então de ser contrariados.

3. DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E O PLANEAMENTO URBANO NO CONTEXTO EUROPEU – DOS QUADROS ESTRATÉGICOS A CASOS DE ESTUDO

A jusante da discussão teórica sobre a Sustentabilidade urbana, há uma vasta panóplia de Políticas e Orientações já definidas, e algumas até operacionalizadas. Assim importa conhecer os progressos no que toca à temática em discussão, analisando brevemente os momentos-chave do Desenvolvimento Urbano Sustentável. A par dos quadros estratégicos apresentados, salientam-se dois grandes movimentos urbanos que promovem a Sustentabilidade urbana, movimentos esses que corroboram os pressupostos apresentados ao longo das últimas duas décadas de trabalho. A escala territorial a que as directrizes se destinam, tanto dos documentos orientadores como dos movimentos urbanos, são também relevantes.

3.1. POLÍTICAS E ORIENTAÇÕES PARA UM DESENVOLVIMENTO E UM PLANEAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL NO CONTEXTO EUROPEU, DE 1990 À ACTUALIDADE

Para promover um Desenvolvimento Urbano Sustentável é essencial que as políticas urbanas a várias escalas acompanhem e se inspirem nos pressupostos do conceito abordado, sabendo que a sustentabilidade não é um "alvo" facilmente atingível, possivelmente até utópico. Interessa assim relembrar alguns acontecimentos e documentos relevantes para a política urbana sustentável na Europa à escala europeia (**Anexo 2**), com base no quadro-síntese apresentado por Marques da Costa (2000, 115) e Gomes (2009, 36), e no *site* "Reference Framework for Sustainable Cities", entre outros.

3 Nos EUA surge a Carta do Novo Urbanismo, de 1996 (CNU, 2001), onde se destaca o princípio de concentração urbana – *Smart Growth*; o multifuncionalismo dos locais, as deslocações pedonais, urbanismo amigável à população e de acordo com a sua história e cultura.

A publicação do **"Livro Verde sobre o Ambiente Urbano"** (1990) é uma das primeiras iniciativas de política urbana na Europa, com a apresentação de um diagnóstico das áreas prioritárias e desafios ambientais com que as cidades europeias se deparam a par da referência de iniciativas para a sua resolução, referindo a necessidade de revisão dos princípios de planeamento urbano em direcção à contenção da expansão urbanística. No ano seguinte surge o **"Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano",** com o objectivo de, entre outros, "estudar o modo de incorporar os objectivos ambientais nas futuras estratégias de planeamento urbano e de ordenamento do território; aconselhar a Comissão sobre os modos de desenvolver a dimensão do ambiente urbano no âmbito da Política Comunitária do Ambiente; e estudar os meios para intensificar a contribuição da Comunidade no melhoramento do ambiente urbano." (CE, 1994, em Marques da Costa, 2000, 114), fundamentados em princípios como a gestão da procura, eficiência ambiental, elegância na resolução dos problemas, eficiência e bem-estar e equidade. Ainda em 1991 é assinada a **Declaração de Toronto** sobre as Cidades e o seu Ambiente, com o compromisso da elaboração de planos de Desenvolvimento Sustentável por 130 cidades. Em 1992, ocorre a **Conferência do Rio** e a adopção de um Plano de Acção para o Desenvolvimento Sustentável, de onde se destaca a **Agenda 21**, e também decorre o **Fórum Urbano Mundial**, a favor do desenvolvimento urbano sustentável.

Para o período de 1993-2000, foi lançado o **projecto "Cidades Sustentáveis",** inserido no 5º Programa sobre Política e Acção em matéria de Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – "Rumo à Sustentabilidade", de forma a desenvolver a cooperação entre as cidades para a promoção dos Planos de Acção das Agendas Locais 21, extraindo-se um relatório de balanço que seria a base para a Conferência de Lisboa, bem como o "Guia de boas Práticas" e o "Sistema Europeu de Informação sobre Boas Práticas". Em 1994, dá-se a **I Conferência Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis**, em que é sublinhada a importância da integração dos princípios da sustentabilidade em que/onde todas as políticas e da criação de Planos de Acção Local para a Sustentabilidade. Desta resulta também a aprovação da "**Carta de Aalborg**" em que, das 517 cidades europeias signatárias, 15 cidades são portuguesas (Abrantes, Alcobaça, Almada, Amadora, Aveiro, Cascais, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Lisboa, Lousada, Nelas, Oeiras, Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão), e a "Campanha das Cidades Europeias Sustentáveis", para a promoção da qualidade de vida nas cidades.

No ano de 1995, é elaborado o "**Guia Europeu de Planeamento para a Agenda Local 21**", e no ano seguinte, em Lisboa, ocorre a "II Conferência Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis" e aprovação da "**Carta de Lisboa**", como reforço à aplicação das Agendas 21, a par da apresentação do **Primeiro Relatório das Políticas para as Cidades Sustentáveis (CE) - "As Cidades Europeias Sustentáveis"**, do Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano, destacando quatro princípios essenciais a ser aplicados na definição de metas e sua monitorização: gestão urbana, integração política, reflexão ecossistémica, e cooperação e parceria. Para Queirós e Vale (2005, 3), este documento representou uma grande evolução na abordagem ao ambiente urbano sustentável. Ainda em 1996, dá-se **a II Conferência das Nações Unidas sobre os Aglomerados Urbanos**, resultando o documento "Plano de Acção de Lisboa", onde os princípios

da Carta de Aalborg se tornam em acções objectivas, proporcionando às autoridades locais e regionais um modelo de trabalho para acções sustentáveis. A CE publica, em 1997, o documento "**Rumo à Agenda Urbana na União Europeia"**, em matéria de Política Urbana, ano em que ocorreu a "**II Cimeira da Terra**" ou "**Cimeira da Terra+5**".

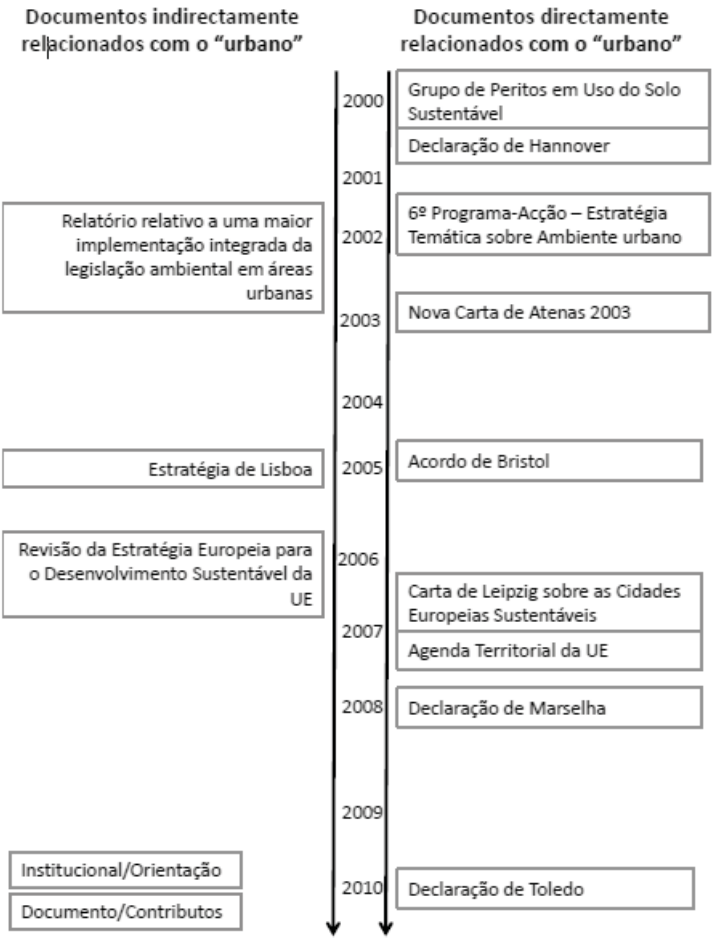
Em 1998, ano da adopção da "**Nova Carta de Atenas**" pelo Conselho Europeu de Urbanistas, foi também apresentada a Comunicação "**Desenvolvimento Urbano Sustentável na EU: um quadro de acção**", na sequência do documento **"Para uma Agenda Urbana da UE"**, do Grupo de Peritos de Ambiente Urbano. "O documento rege-se sob os princípios da subsidiariedade, integração, parceria, sustentabilidade ambiental e eficiência do mercado, e apresenta-se estruturado em quatro objectivos políticos interdependentes entre si (Comissão das Comunidades Europeias, 2004): reforço da prosperidade económica e emprego nas cidades; promoção da igualdade, inclusão social e regeneração nas zonas urbanas; protecção e melhoria do ambiente urbano: rumo à sustentabilidade local e global; contribuir para a boa administração urbana e a responsabilização local." (Gomes, 2009, 36). Já em 1999, foi organizada a **Conferência Euro-Mediterrânea de Cidades Sustentáveis**, em Sevilha, discutindo as especificidades da área Mediterrânea no contexto das políticas de desenvolvimento e sustentabilidade local, a **Conferência "Estratégias para as Cidades Sustentáveis"** (23 a 25 de Junho de 1999) e foi proposto um **Quadro Comunitário de Cooperação para o Desenvolvimento Urbano Sustentável**, para acções de cooperação, avaliação e controlo.

Na mudança para o ano 2000 (**Figura 13**), é criado um "**Grupo de Peritos em Uso do Solo Sustentável**", "(…) com o objectivo de rever as políticas e práticas em matérias chave de uso do solo (reutilização de solo industrial, melhoria do uso das infraestruturas urbanas, diminuição da dispersão urbana, identificação e avaliação dos instrumentos da União Europeia existentes e planeados com impacte no processo) e fazer recomendações à Comissão para possíveis ajustamentos e aditamentos aos instrumentos políticos e acções nesta área." (Gomes, 2009, 36). Ainda nesse ano, dá-se a **Terceira Conferência Pan-Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis**, aprovando-se a **Declaração de Hannover**, de forma a reforçar a função das autoridades locais na promoção do desenvolvimento sustentável.

Passados dois anos, é adoptado pelo Conselho e Parlamento Europeu o **6º Programa de Acção em matéria de Ambiente** (2001-2010). De acordo com Queirós e Vale (2007, 3), "O 6º PAA aborda o planeamento urbano e as cidades sustentáveis como parte da estratégia para atingir objectivos de sustentabilidade ambiental, porém, as questões urbanas surgem equacionadas de uma forma muito limitada, esquecendo a complexidade da dimensão urbana relativamente aos diversos sectores (Partidário e Correia, 2004)". Uma das sete estratégias do 6º Programa de Acção Ambiental para o Ambiente da EU, apresenta como objectivos "melhorar o desempenho ambiental e a qualidade das áreas urbanas, assegurar um ambiente de vida saudável para os cidadãos na Europa, reforçar a contribuição ambiental para o desenvolvimento urbano sustentável, tendo simultaneamente em conta as questões económicas e sociais conexas." (Queirós e Vale, 2007, 3), tendo em conta temáticas como a gestão urbana, os transportes urbanos, construção e tem concepção das cidades, entre outros.

É divulgado o **Relatório relativo a uma maior implementação integrada da legislação ambiental em áreas urbanas**, identificando como prioritárias, acções como promover o uso de planos integrados para o ambiente urbano, baseados em métodos e abordagens semelhantes a Agendas 21 Locais; Promover a implementação voluntária do EMAS nas políticas urbanas públicas locais; Promover a implementação voluntária da Avaliação Ambiental Estratégica nas políticas públicas urbanas locais; Promover o uso de ferramentas inovadoras, orientadas para o aumento do conhecimento público, em alterações de mercado e comportamentos de consumo." (Gomes, 2009, 36).

FIGURA 13 CRONOLOGIA RELATIVA AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E À SUSTENTABILIDADE URBANO APÓS 2000



Fonte: Elaborado a partir de Marques da Costa (2000, 115), Gomes (2009, 36), "Reference Framework for Sustainable Cities". Elaboração Própria

Passados 10 anos da Conferência do Rio, ocorre a Convenção de Joanesburgo, de onde se retiram dois documentos principais: a **Declaração de Joanesburgo em Desenvolvimento Sustentável e o Plano de Implementação** e metas anexas. No ano seguinte é actualizada a **Nova Carta de Atenas – *"A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do Século XXI"*** *(2003)*, e no ano posterior, são aprovados os 10 Compromissos de Aalborg, na Conferência Aalborg+10, onde se reiteram os princípios que formam o compromisso para a Sustentabilidade urbana, tendo como objectivo a procura de um futuro urbano sustentável, através de um processo local e participativo, identificando metas específicas e horizontes temporais para monitorizar o progresso alcançado bem como os potenciais parceiros[4].

Em 2005, é desenvolvida a Estratégia de Lisboa. Continuando a Estratégia de 2000, a CE publica "*Cities and the Lisbon Agenda: Assessing the Performance of Cities*", onde é analisado o estado das cidades europeias e avaliado o seu contributo para os objectivos da Estratégia de Lisboa. O Acordo de Bristol também ocorre em 2005, para discussão e aceitação por parte dos Estados-Membros da criação de Comunidades Sustentáveis na Europa. No ano seguinte, procede-se à **Revisão da Estratégia Europeia para o Desenvolvimento Sustentável da EU**, com o objectivo principal de "construção de comunidades urbanas e rurais onde os cidadãos vivam e trabalhem com qualidade de vida" (Gomes, 2009, 36).

A **Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis** (2007) é outro dos momentos relevantes no contexto da sustentabilidade urbana até agora descrito, congregando princípios e estratégias comuns para os Estados-Membros em matéria de Política Urbana. Em 2008, é publicado o **"Livro verde sobre Coesão Territorial Europeia – Tirar partido da Diversidade Territorial"** a par da elaboração da **Declaração de Marselha**, onde se discute a "Cidade Sustentável e Coesa". Por fim, em Junho de 2010, é publicada, aquando da Presidência Espanhola do Conselho da UE e enquadrada no Encontro informal de Ministros sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano com o tema da "Regeneração urbana Integrada", a **Declaração de Toledo**. A procura de respostas à crise económica, financeira e social, verificada no contexto global, com impacte na qualidade de vida dos cidadãos, está associada a desafios estruturais, tais como a globalização, as alterações climáticas, a escassez dos recursos, as migrações, o envelhecimento populacional, entre outros, que têm grande influência na dimensão urbana (deterioração do ambiente urbano, polarização social, exclusão, etc./entre outras).

Neste documento é discutida a importância estratégica da Regeneração Urbana integrada para atingir um desenvolvimento urbano mais sustentável, inteligente e inclusivo. Por exemplo, é referido como questão-chave para um desenvolvimento ambiental mais sustentável "a redução da necessidade de transportes, promovendo a proximidade e o uso misto do solo, e ao mesmo tempo, estimular uma mobilidade mais sustentável (à escala urbana, metropolitana e interurbana), priorizando os transportes não motorizados e menos poluentes, suportando uma

4 Governos Nacionais, Autoridades Locais, Associações, etc.

rede de transportes públicos eficiente e acessível, até para bairros mais privados destas infra-estruturas, de forma a quebrar a isolação física, criação de redes de transporte multimodais e optimização da logística urbana (Declaração de Toledo, 2010, 10). A definição de **"Regeneração Urbana Integrada**" está em discussão, listando-se algumas ferramentas operacionais que devem ser integradas na regeneração urbana.

Observa-se assim um enorme esforço para desenvolver a temática da Sustentabilidade urbana no seio da Comissão Europeia (CE), alargado aos Estados-Membros da UE. Suportando este conjunto de políticas, estratégias e orientações, salientam-se alguns exemplos de ferramentas existentes, essencialmente promovidas pela CE em prol do Desenvolvimento Sustentável.

3.2. MOVIMENTOS PARA A PROCURA DA SUSTENTABILIDADE URBANA

Nas últimas décadas, algumas iniciativas têm sido implementadas de forma a melhorar o ambiente urbano, onde se incluem os movimentos "*Smart Growth*" e "Novo Urbanismo", iniciadas na década de 1980, que atendem à forma urbana, uso do solo e transporte como forma de evitar o "*urban sprawl*" ou dispersão urbana e promover a **cidade compacta**, com infra-estruturas de deslocação pedestre e de bicicleta apresentando uso misto dos solos bem como uma ampla gama de habitações. As políticas adjacentes crêem que os bairros têm um peso importante no bem-estar e independência dos indivíduos (Briggs, 1997, Joseph, Chaskin e Webber, 2007, em Miles e Song, 2009, 491).

A partir dos princípios das iniciativas "***Smart Growth***" e "**Novo Urbanismo**", é possível sistematizar o que é uma "boa" forma urbana e um "bom" ambiente social. Relativamente à **forma urbana** sublinha-se a existência de uma ampla variedade de espaços acessíveis a pé numa distância confortável, existência de pequenos quarteirões residenciais, existência de passeios, fácil acesso ao transporte público (acessibilidade) e boa conectividade entre ruas e entre bairros (permeabilidade), a vitalidade do bairro desenvolve-se através de actividades, variedade de serviços e residências, de forma a promover a deslocação pedonal e as interacções sociais bem como a existência de uma identidade colectiva e sentimento de pertença (Jacobs, 1984; Kostof, 1992; Calthorpe, 1993; Wheeler, 2003; em Miles e Song, 2009, 499). Quanto ao **ambiente social**, este deve procurar com que não haja uma grande proporção de agregados familiares em dificuldade económica, promove o fácil acesso a escolas, serviços públicos, segurança, serviços de saúde, entre outros (Sampson,Raudenbush e Earls, 1997; de Souza Briggs, 2005; em Miles e Song, 2009, 499).

3.2.1. O MOVIMENTO SMART GROWTH

O princípio da concentração urbana ou ***Smart Growth*** destacou-se, em 1996, com a divulgação da **Carta do Novo Urbanismo**, após o Congresso com o mesmo nome. Esta Carta está organizada em 27 princípios associados a diferentes escalas territo-

riais: metrópoles, cidades grandes, médias e pequenas (principio 1 a 9), bairro ou sector (princípios 10 a 17) e quarteirões, ruas e edifícios (princípio 18 a 27).

Calthorpe refere que "o **Novo Urbanismo** é um complexo de políticas e princípios para operar nas múltiplas escalas do desenvolvimento urbano. Ele (Novo Urbanismo) tem sido mal interpretado apenas como um movimento conservador de retorno ao passado, considerando os tipos e estilos da arquitectura, ignorando as questões do tempo presente (…). As suas metas e intenções são muito maiores, mais complexas e desafiadoras. Muito do desentendimento tem sido causado pelo foco dos críticos na escala da arquitectura dos bairros, sem o entendimento da interacção desta escala com a maior, a da região" (citado por Costa Macedo (2007, 17).

Ainda agora o movimento ***Smart Growth*** não possui uma definição única para o conceito de ***"Smart Growth"***, já que esta depende sempre do contexto específico e da perspectiva temporal. Mesmo assim, um aspecto está sempre presente: ***Smart Growth*** não significa "não crescimento", mas sim a revitalização do ambiente construído já existente e a sua eficiência no processo de criação de comunidades mais "habitáveis" *(livable).* Por exemplo, a definição de ***Smart Growth*** aplicada na Região de San Diego, Califórnia, é de que este "é um padrão de desenvolvimento compacto, eficiente e ambientalmente sensível, que disponibiliza às pessoas mais escolhas de deslocação, habitação e emprego através do crescimento afastado das áreas rurais e mais próximo dos centros de emprego e serviços públicos já existentes" (SANDAG, 2003). É então a partir do planeamento urbano das comunidades que se atinge o **Desenvolvimento Sustentável**: a construção de novas habitações e espaços comerciais dentro de áreas urbanas já construídas requer menos investimento em infra-estruturas rodoviárias, o investimento nos centros urbanos reduzem o crime, promovem o mercado habitacional e criam a sensação de "movimento" nas comunidades. A coordenação entre o crescimento habitacional e o crescimento dos postos de trabalho desenvolve, entre outros aspectos, o sentimento de comunidade para além do espaço como dormitório, que, aliado a uma menor distância dos residentes aos serviços e comércio, reduz a utilização dos veículos privados e a poluição inerente aos transportes motorizados (ABAG, 2004).

De acordo com a informação presente no *site "Smart Growth Online – Supporting the Development of Vibrant, Healthy Communities*", são definidas sete áreas temáticas que compõem a **Teoria *Smart Growth*** e são caracterizados os princípios em que se sustentam. Quanto às áreas temáticas relacionadas com *Smart Growth*, estas são:

- **Qualidade de Vida da Comunidade** – criação e preservação do sentimento de lugar, através da habitação, transporte, espaços verdes, atracção cultural e recreativa, promoção do uso misto;
- ***Design*** – oferta de benefícios de saúde, sociais, económicos e ambientais promovendo a eficiência de recursos através do design, das práticas sustentáveis do edificado, uso misto e pedonabilidade do bairro;

- **Economia** – promoção do desenvolvimento e investimento no negócio local, variedade das oportunidades de emprego locais, atracção de negócios e indústrias;
- **Ambiente** – desafios ambientais: poluição de água e ar, aquecimento global, entre outros;
- **Saúde** – redução das ameaças à saúde através da eficiência dos recursos (e redução da poluição e contaminações), a oferta de opções de transporte em massa, pedestres ou de bicicleta, promove um estilo de vida mais activo e saudável;
- **Habitação** – promoção de opções de habitação diversas (de acordo com os estilos de vida e níveis sócio-económicos), através do uso misto, da revitalização dos bairros e de soluções alternativas à dependência do automóvel;
- **Transportes** – protecção da saúde pública e da qualidade ambiental através da promoção de novas opções de transporte.

De acordo com as áreas temáticas anteriormente descritas, surgem **dez princípios** que guiam o movimento ***Smart Growth***:

1. Existência de Uso Misto do solo;
2. Aproveitar o desenho urbano compacto existente;
3. Criar um leque de oportunidades de habitação para diferentes níveis de oportunidade;
4. Criar unidades/quarteirões onde é possível andar a pé;
5. Desenvolver um sentido de "lugar" e identidade;
6. Preservação do espaço livre, agrícola e natural, encontrando formas de compensação que controlem a especulação;
7. Promover o desenvolvimento de "Comunidades" de vizinhança;
8. Promover a variedade dos modos de transporte;
9. Desenvolver um conhecimento aprofundado sobre os temas e problemas locais e incluir análises de custo-benefício;
10. Encorajar os habitantes e os agentes a participarem no processo.

A "***Smart Growth Network***" produziu dois grandes documentos de orientação das políticas a tomar em prol da sustentabilidade urbana: ***"Getting to Smart Growth – 100 Policies for Implementation"*** (data desconhecida) e "***Getting to Smart Growt II – 100 More Policies for Implementation"*** (Novembro de 2003). Estes documentos definem políticas de implementação do *Smart Growth* para discussão posterior à análise dos casos de estudo.

3.2.2. O MOVIMENTO NOVO URBANISMO EUROPEU

Na Europa, a **Sustentabilidade urbana** ganhou grande ênfase com a assinatura da Nova Carta de Atenas no Conselho Europeu de Urbanistas, em 1998. Contudo, é com a primeira Carta de Atenas, de 1933, que surgem as suas primeiras linhas orientadoras.

A primeira **Carta de Atenas**, documento assinado por arquitectos e urbanistas (entre eles Le Corbusier), data de 1933 como conclusão do **IV Congresso Internacional de Arquitectura Moderna** (Atenas, 1933). Este documento viria a ser orientador da arquitectura e urbanismo contemporâneo, após grande discussão sobre o conceito de cidade e sobre as respostas aos problemas urbanos em evidência, causados pelo rápido crescimento dos centros urbanos associados às mudanças do sistema de mobilidade. Assim, a **Carta de Atenas** define quatro funções principais para as cidades: habitação, trabalho, lazer e circulação. Duas partes da Carta de Atenas são de salientar. A primeira parte de generalidades sobre cidades e a segunda parte sobre o estado crítico das cidades (nas primeiras décadas do séc. XX) (IPHAN).

Na primeira parte (generalidades) retemos os principais tópicos: a. A cidade é só uma parte de um conjunto económico, social e político que constitui a região; b. Justaposto aos valores económicos, sociais e políticos, estão os valores de ordem psicológica e fisiológica do ser humano, introduzem-se preocupações de ordem individual e colectiva; c. As constantes psicológicas e biológicas sofrerão a influência do meio, da situação geográfica e topográfica, situação económica e política; d. Circunstâncias da História determinaram as características da cidade: defesa militar, descobertas científicas, administrações sucessivas, desenvolvimento das comunicações e meios de transporte; e. As razões que permitem o desenvolvimento das cidades estão submetidas a mudanças contínuas; f. A Era da Máquina provocou perturbações no comportamento dos homens, na sua distribuição sobre a terra. "O caos entrou nas cidades."

Já na década de 1930 foram identificados grandes problemas das cidades da época (**Quadro 2**) que ainda hoje se verificam consoante as quatro funções-chave das cidades, apresentando também algumas sugestões a tomar. A desadequação das formas urbanas às necessidades já era sublinhada a par da preocupação com a saúde e bem-estar da população, tanto pela poluição existente como na importância de procurar facilitar a gestão do quotidiano das famílias, por exemplo, quanto ao uso do tempo em deslocações.

Na década de noventa o **Conselho Europeu de Urbanistas**, com representantes de Portugal, Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália e Reino Unido, reuniu durante vários anos, culminando com a apresentação de uma **Nova Carta de Atenas** (1998) e com a sua revisão, em 2003. A Carta do Novo Urbanismo Europeu apresenta-se mais detalhada que a **Carta do Novo Urbanismo Americano** e está organizada por escalas de análise, de regiões, cidades e vilas, aldeias e campo, bairros e vizinhanças, ruas, praças, quarteirões e jardins públicos.

Garcias e Bernardi (2008), para contextualizarem as funções sociais da cidade, abordam a **Carta de Atenas** (1933) e também a **Nova Carta de Atenas**, proposta em 1998 e revista em 2003, em Lisboa, com o título **"Carta Constitucional de Atenas 2003 – A visão das Cidades para o Século XXI do Conselho Europeu de Urbanistas".**

QUADRO 2 IDENTIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS DAS CIDADES IDENTIFICADOS NA CARTA DE ATENAS (1933)

FUNÇÕES DA CIDADE	PROBLEMAS
Habitação	Grande densidade populacional nos núcleos históricos das cidades bem como em zonas de expansão industrial do séc. XIX
	Nos sectores urbanos congestionados, as condições de habitação são más ela falta de espaço, falta de superfícies verdes e falta de conservação das construções, tudo isto agravado pela concentração de população com um padrão de vida muito baixo
	O crescimento das cidades "devora" as superfícies verdes, aumentando os problemas higiénicos
	As construções destinadas à habitação devem ser distribuídas pela superfície da cidade de forma a haver suficiente sol, vegetação e espaço, pois o contrário facilita o desenvolvimento de doenças e insalubridade
	Os bairros mais densos localizam-se nas zonas menos favorecidas (zonas de má orientação natural, gases industriais, inundações, etc.)
	As construções arejadas ocupam as zonas favorecidas
	Aplicações do zoneamento da cidade de forma a atribuir a cada função e indivíduo um lugar, discriminando os lugares de habitação, centros industriais ou comerciais, espaços de lazer, etc.
	As construções edificadas ao longo das vias e cruzamentos são prejudiciais à habitação pelo barulho, poeiras e gases nocivos
	As construções colectivas apresentam um menor benefício numa zona de moradias, apresentando-se mais fragmentadas e desvinculadas das necessidades das famílias
	As escolas estão normalmente situadas nas vias de circulação e afastadas das habitações
	Os subúrbios estão organizados sem planos e sem ligação à cidade, onde as infra-estruturas básicas dificilmente são rentáveis
	Devem ser impostas densidades razoáveis de acordo com a forma de habitação e da natureza do terreno
	Deve ser fixado um número de horas de insolação mínimo para as habitações
	O alinhamento das habitações ao longo das vias de comunicação deve ser proibido
	Devem ser utilizados recursos técnicos modernos para erguer construções elevadas e a uma grande distância umas das outras de forma a libertar o solo para superfícies verdes
Lazer	Verifica-se a insuficiência de superfícies livres ou a má adequação destas
	Deve ser estabelecido um programa de entretenimento abrangendo todo o tipo de actividades e espaços de lazer
Trabalho	A ligação entre a habitação e os locais de trabalho impõe percursos desmesurados
	As horas de pico dos transportes acusam um estado crítico
Circulação	As grandes vias de comunicação foram concebidas para receber pedestres ou coches, que não correspondem às necessidades actuais
	Problema em conciliar as velocidades de todos os elementos
	As ruas devem ser diferenciadas de acordo com as suas funções: ruas de residência, de passeio, de trânsito, vias principais

Fonte: Carta de Atenas (1933)

Esta **Nova Carta de Atenas** refere dez funções em vez das quatro anteriores. Garcias e Bernardi (2008, 14) classificam as "funções sociais" da cidade em três tipos de funções: 1. Funções urbanísticas (habitação, trabalho, lazer e mobilidade), 2. Funções de Cidadania (educação, saúde, protecção e segurança); e 3. Funções de Gestão (prestação de serviços, planeamento, preservação do património cultural e natural e sustentabilidade urbana).

A visão agora descrita, apesar da incidência para as cidades europeias, aplica-se a qualquer cidade do Mundo. As novas funções referidas para as cidades, mas desde sempre existentes, são: **a cidade para todos** – procura a inclusão das comunidades, através de medidas sociais e económicas que combatam o racismo, a criminalidade e a exclusão social; **a cidade participativa** – desde o quarteirão ao concelho, com a existência de espaços de participação pública para a gestão urbana, através de uma rede de acção local; **a cidade protegida, do bem-estar e solidariedade entre gerações**; **a cidade saudável** – melhorando as condições de habitação e do meio ambiente, através do planeamento sustentável, de forma a reduzir os níveis de poluição, lixo e conservar os recursos naturais; **a cidade produtiva** – potencializando a competitividade, gerando postos de trabalho e fortalecendo a economia local; **a cidade inovadora** – com a utilização das TIC, de forma a desenvolver redes policêntricas; **a cidade do multiculturalismo e da acessibilidade** – promovendo uma estratégia de transporte público, permitindo a existência de ruas sem automóveis e apenas para peões e bicicletas; **a cidade ecológica** – constitui-se com o processo de participação social através dos princípios do desenvolvimento sustentável; **a cidade cultural** – diversificação e enriquecimento social e cultural mas também urbanístico, integrando o trabalho, a habitação, o transporte e o lazer, melhorando o bem-estar e qualidade de vida da população; **a cidade da civilização** – através da protecção dos elementos tradicionais, memória, identidade do meio urbano (tradições locais, património edificado, bairros históricos, espaços abertos e verdes, etc.) (Garcias e Bernardi, 2008, 8-9).

Dávila refere algumas das prioridades do **Novo Urbanismo** (NU) (2001, 5-6): a orientação para a restauração dos centros urbanos como lugares fortalecidos e competitivos, ao ordenamento territorial dos subúrbios em espaços e comunidades acessíveis, seguros e integrados; ao ordenamento da cidade e da região de forma funcional e económica, à conservação do ambiente e dos recursos naturais bem como à preservação do legado cultural de cada região e país; o NU aposta na escala local, do bairro, da rua e do edificado para fazer renascer o urbano, de cidade habitável para cidade acessível; e a recuperação das formas urbanas tradicionais e o desenvolvimento orientado para o transporte colectivo favorecendo a recuperação da comunidade.

Estas prioridades reflectem-se no quadro-síntese comparativo de Dávila (2001, 7), que distingue o crescimento convencional das cidades e os desígnios do crescimento das cidades com base no **Movimento Novo Urbanismo** e do **DS**. Sintetizam-se as características de diferentes atributos presentes no crescimento urbano convencional das cidades e o que se pretende com o Novo Urbanismo, na seguinte tabela (**Quadro 3**).

QUADRO 3 QUADRO-SÍNTESE DO NOVO URBANISMO

ATRIBUTOS	CRESCIMENTO CONVENCIONAL	NOVO URBANISMO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
Mecanismos de decisão social	Domínio da política no imediato, falta de autonomia relativa ao planeamento, mercado contraditório	Balanço entre a política e o planeamento, entre o imediato e o futuro, complementaridade entre o mercado e os objectivos
Processos decisórios e organização	Centralizada, vertical e unidireccional	Descentralizada a diferentes escalas, participativa, interactiva
Racionalidade	Compreensiva desde o centro, unidireccional	Negociada, consensual e multidimensional
Forma	Dispersa, definida pela necessidade do automóvel, descontinuidade da rede viária, circulação acumulativa em colectores	Consolidada, definida pelo alcance pedonal, rede viária combinada, contínua e difusora do trânsito
Usos e intensidade	Especializados: residencial, parques industriais e de oficinas, centros comerciais; dominantemente de baixa densidade	Mistura de usos e densidades de acordo com a hierarquia de lugares, da gestão e da viabilidade do transporte colectivo, dominantemente de média densidade
Ênfase do tipo de transporte	Automóvel e vias rápidas	Não-motorizados e colectivos
Acessibilidade	Transferência e velocidade	Acessibilidade pedonal e trânsito urbano calmo
Instrumentos	Zoneamento, regulamentação indiferente ou contra o mercado	Ordenação, fiscalização, institucional, obras públicas por meio do mercado
Obras públicas	Programas para responder às necessidades insatisfeitas	Instrumental, preventiva com base nos objectivos
Produtos	Decisões adjudicativas de projectos, planos de zoneamento e usos, política pública	Decisões quase legislativas, gestão do crescimento, planos territoriais, de área e desenho urbano
Objectivos estratégicos	Latente: a cidade da transferência	Manifesto: a cidade acessível, reduzir a necessidade de transferência

Fonte: Dávila (2001, 7)

Com base em Dávila (2001, 7), observa-se então que o Movimento Novo Urbanismo e o Desenvolvimento Sustentável devem apelar ao planeamento do futuro, associado à descentralização, à participação e à negociação, promovendo assim os valores da comunidade, ao mesmo tempo que reforça a necessidade da consolidação e densificação urbana como caminho para uma poupança de recursos naturais e do tempo das famílias, para que usufruam da cidade, especialmente à escala da proximidade. A maioria dos tópicos referidos para um Desenvolvimento Urbano mais sustentável é exactamente o contrário dos aspectos associados a uma ocupação urbana dispersa, apoiada nas deslocações através de transportes motorizados próprios.

Ouellet (2006, 177) refere que a definição de "**Novo Urbanismo**" varia consoante a perspectiva aplicada, sendo a mais utilizada relativa ao movimento urbanístico também associado a uma classe profissional. Fulton (1996, cit. Ouellet, 2006, 177) refere que os dois objectivos principais associados ao **Novo Urbanismo** são: 1. "(Re)criar as colectividades que oferecem não só convívio, interacção social e sentimento de

pertença (*sense of community*), mas também 2. (Re)criar Ambientes mais favoráveis à pedonalização e transportes colectivos." Assim, este movimento reparte os seus princípios em três grandes grupos: o desenvolvimento mais compacto e planificado de acordo com a escala humana, (com uma distância entre o centro e as periferias dos bairros acessíveis de forma pedonal; uma rede preferencial para os transportes colectivos; uma maior integração das funções urbanas (habitação, comércio e serviços, emprego, escolas e equipamentos comunitários, espaços públicos) em cada bairro.

Este movimento integra várias tendências tais como o "*Traditional Neighborhood Design*" (TND) e o "*Transit-Oriented Development*" (TOD), representando o fórum de ideias e divergências existentes entre os seus membros (Marshall, 2000 cit. Ouellet, 2006, 177-178).

3.3. NOVOS PARADIGMAS NA SUSTENTABILIDADE URBANA - AS COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

Como proposta de trabalho no eixo de investigação da sustentabilidade à escala local, foi seleccionado o conceito de Comunidade Sustentável de Egan (2004), conceito que servirá de base ao desenvolvimento deste estudo. Contudo, a aplicação deste conceito tem implícita uma discussão associada, centrada nas diferenças entre os conceitos de "bairro" e "comunidade", a sua relação com o conceito de "Comunidades Sustentáveis" e a apresentação de modelos de avaliação e quantificação.

Em 1979, Hunter (1979, 269) afirmou que a tese central dos autores que trabalham sobre esta temática é que o **bairro** é a única ligação às unidades de organização espacial/social entre as autoridades da "sociedade alargada" e o quotidiano e rotinas diárias dos indivíduos. Burgess (1973, 42 em Hunter, 1979, 269) também refere que "no estudo do crescimento de uma cidade conclui-se que a vida de cada bairro é determinante, não só pelas suas forças internas mas pelo curso total da vida na cidade. Pensar no **bairro** ou na **comunidade** isolados da cidade é desprezar o maior facto sobre os bairros/comunidades." Assim o **bairro**, tal como as cidades, passam por vários estádios de vida: nascimento, expansão, declínio e renascimento e devem apresentar quatro funções principais: função económica (de produção e consumo), função administrativa e de controlo (e consequente eficiência dos serviços e equipamentos públicos), função política e função de sociabilização. Porém, nesta última função o autor refere que a rede de amizades está cada vez difundida à escala metropolitana. A interacção entre os indivíduos e a comunidade ou o nível de identificação com o bairro têm influência na rede social das famílias mas também factores como classe socio-económica, estilo de vida da família ou existência de crianças no agregado familiar fazem com que o leque de actividades e espaços frequentados seja maior ou menor.

É importante então definir estes dois conceitos: se o "Bairro" é definido como "uma área residencial ou mista onde as pessoas podem convenientemente andar. A escala é gerada pelo acesso pedestre e é essencialmente uma construção espacial. Pode ter ou não limites bem definidos. Não está necessariamente centrado em infra-estruturas locais mas tem uma identidade que as pessoas reconhecem e valorizam."; já a

"Comunidade" é "um termo social que não implica um local. É uma rede de pessoas com interesses comuns e com a expectativa de mútuo reconhecimento, apoio e amizade." (Barton, 2000, 5).

Barton identifica dez razões para o reforço do bairro como unidade de estudo e planeamento urbano, razões que justificam uma série de objectivos a si associados, que relacionam as três componentes do Desenvolvimento Sustentável: Ambiente, Sociedade e Economia (**Quadro 4**).

QUADRO 4 DEZ RAZÕES PARA REFORÇAR OS BAIRROS

Razões	Objectivos
1. Redução das emissões de gases	Redução da necessidade de deslocação
	Redução da dependência do carro
	Aumento da eficiência energética dos edifícios
2. Fechar os ciclos dos recursos naturais	Redução da procura de recursos não-renováveis
	Re-utilização e reciclagem local dos recursos
	Fonte e tratamento local de água e recarga de aquíferos
	Locais de baixo consumo de alimentação
3. Melhoria do ambiente local	Promoção da distinção e da herança local
	Criação de uma região pública atractiva
	Aumento da diversidade dos habitats locais
4. Criação de um ambiente saudável	Melhoria da Qualidade do Ar
	Promoção de um estilo de vida activo, p.ex. andar
	Encorajamento do consumo de fruta fresca e vegetais
5. Aumento da segurança nas ruas	Redução das hipóteses de acidentes entre veículos e pedestres
	Redução do medo de violência
6. Aumento da acessibilidade e a liberdade de escolha	Opções no modo de transporte das viagens
	Mais equipamentos acessíveis localmente
7. Equidade e inclusão social	Opções de equipamentos acessíveis a pé
	Viabilidade dos transportes públicos
8. Oportunidades de emprego local	Emprego acessível para aqueles ligados à localidade
	Redução da emissão de gases pelos transportes
9. Valor da comunidade local	Facilidade de aceder a redes sociais
	Promoção da saúde mental
10. Aumento da auto--determinação local	Aumento do controlo dos cidadãos
	Sistemas de gestão descentralizados

Fonte: Barton (2000, 54)

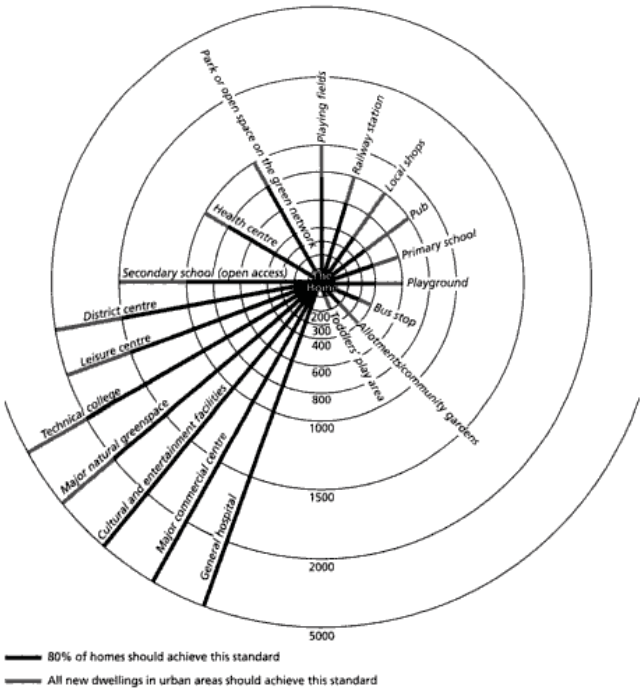
Para uma gestão sustentável dos equipamentos, bens e serviços, interessa também conhecer os seus limiares de optimização à escala do bairro, tanto na população que deve servir (**Quadro 5**) como nas distâncias médias que as pessoas deviam percorrer para satisfazer as suas necessidades (**Figura 14**). Assim, são definidos serviços locais ou de proximidade, como a Escola Primária ou as Lojas de Esquina, que pretendem servir uma área e um reduzido número de população. Outros serviços, porém, para que sejam optimizados, servem uma área e um número de população superior. São exemplos as Bibliotecas, os Centros Desportivos e até grandes supermercados. Associado directamente à dimensão populacional estão as distâncias percorridas para satisfação das suas necessidades quotidianas, de forma a cobrir 80% das habitações. Assim, verifica-se que as principais necessidades devem estar a uma reduzida distância de cada residente e prendem-se com as áreas verdes, as estações de autocarro, e até 400 metros de distância, devem encontrar-se os parques infantis, a escola primária, cafés e lojas locais. Outros equipamentos, infra-estruturas e serviços apresentam uma maior distância máxima, tais como as estações de comboio, parques verdes, centros de saúde e escolas secundárias (este último com uma distância máxima de 1000 metros), bem como os centros de lazer, grandes espaços verdes, equipamentos culturais, grandes centros comerciais ou o hospital, em que a distância destes a casa se apresenta bastante maior, respondendo a uma procura menos frequente. De acordo com Barton (2000, 94), estes valores de optimização são mais difíceis de obter nas áreas suburbanas.

QUADRO 5 POSSÍVEL CAPTAÇÃO POPULACIONAL PARA BENS E SERVIÇOS LOCAIS. NOTA: ESTA LISTA É INDICATIVA E BASEADA À ESCALA DA CIDADE. OS VALORES VARIAM DE LUGAR PARA LUGAR E COM O PASSAR DO TEMPO

Bens e Serviços	População	Bens e Serviços	População
Escola Primária	1:2.500-4.500	Centro de Saúde (4 médicos)	1:9.000-12.000
Escola Secundária	1:7.000-15.000	Biblioteca	1:12.000-30.000
Cirurgia Médica	1:2.500-3.000	Igreja	1:9.000 mínimo
Bar	1:5.000-7.000	Centro Comunitário	1:7.000-15.000
Loja de esquina	1:2.000-5.000	Clube de Jovens	1:7.000-11.000
Centro Comercial local	1:5.000-10.000	Centro Desportivo	1:25.000-40.000
Correios	1:5.000-10.000	Supermercado central	1:25.000-40.000

Fonte: Barton (2000, 54)

FIGURA 14 VALORES MÉDIOS PARA A ACESSIBILIDADE A EQUIPAMENTOS, INFRA-ESTRUTURAS E SERVIÇOS LOCAIS. NOTA: O CENTRO REPRESENTA O LOCAL DA HABITAÇÃO



Fonte: Barton (2000, 95)

A informação agora apresentada (**Quadro 6**) estrutura a localização das principais actividades de acordo com o critério localizacional, associado à acessibilidade e rede de transporte público. Sobre esta análise, o autor também discute a importância do uso misto do solo e da concentração, características mais relevantes à escala do bairro (Barton, 2000, 115).

São sublinhados quatro grandes blocos de deslocações de acordo com a geração das deslocações: deslocações regionais, deslocações na cidade, deslocações de pesados de mercadoria e deslocações locais. Em cada uma destas tipologias distinguem-se maioritariamente os serviços escolares (desde a escola à universidade), de serviços de saúde (desde o centro de saúde aos hospitais regionais), de comércio e lazer (desde as lojas locais aos centros de lazer e centros comerciais), entre outros.

QUADRO 6 A LOCALIZAÇÃO DE BENS, EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS, DERIVADO DO EXEMPLO HOLANDÊS

	Categorias de Negócios	Requisitos de Acessibilidade
A. Centros da Cidade, Grandes centros secundários nas conurbações	Maiores geradores de deslocações regionais	Entre 400 a 800 metros da entrada da estação de comboio, de serviço rápido e regular
	* Centros de negócios e grandes escritórios	
	* Centros Comerciais de bens duráveis ou especializados	Centralidade na relação com um bom serviço de transportes públicos urbanos, proximidade à estação
	* Grandes atracções de cultura e lazer	
	* Universidades	Mobilidade fácil, segura e conveniente a pé e de bicicleta no centro e nos arredores das áreas residenciais
	* Hospitais regionais	
B. Centros das Cidades ou de vilas	Maiores geradores de deslocações na cidade	Dentro de 400 metros da rede de transporte público, providenciando um bom acesso a todas as direcções
	* Pequenos escritórios	
	* Centros comerciais de conveniência	Acesso seguro e conveniente para pedestres e ciclistas
	* Centros de lazer	
	* Faculdades Técnicas	
	* Hospitais	Incorporação dentro da área construída e não só nos limites
	* Manufactura intensiva (grande densidade de emprego)	
C. Localização	Maiores geradores de deslocação de Pesados de Mercadoria	A menos de 2 Km de acesso directa através da estrada nacional, sem passar pelas áreas residenciais
	* Armazéns regionais	
	* Centros de distribuição	Acesso directo à auto-estrada ou acesso marítimo
	* Manufactura (pouco densa em emprego)	
D. Localização	Maiores geradores de deslocações locais	Agrupado em centros locais ou ao longo das ruas principais no centro das áreas residenciais
	* Escolas	
	* Parques e espaços verdes	Área de cobertura da população dentro de 400 metros
	* lojas locais, correios	
	* Bares, cafés, centros comunitários	Próximo de uma boa rede de transporte público ligado aos grandes centros
	* Centros de Saúde	

Fonte: Barton (2000, 114), baseado em Barton et al. (1995)

Por outro lado, Wellman e Leighton (1979, 365) apresentam três grandes ingredientes para a definição de uma **comunidade**: existência de laços interpessoais (fora do agregado familiar) para uma verdadeira sociabilidade entre indivíduos, a existência de um lugar-comum de residência e, por fim, a existência de actividades comuns e do sentimento de solidariedade. Essencialmente, é a ênfase da "localização comum da residência" que "sobrepõe" os conceitos de **bairro** e de **comunidade**. Os mesmos sublinham que o "cruzar" dos estudos sobre os bairros e sobre as comunidades veio complicar a definição de **comunidade**, devido a alguns aspectos, como por exemplo:

- A identificação do bairro como um "contentor" dos laços de comunidade assume um papel de poder na organização do espaço (determinismo espacial) e mesmo se tivermos em conta os custos espaço-tempo que possam incentivar alguns relacionamentos, estes não são obrigatoriamente laços comunitários;
- Mesmo existindo muitos relacionamentos locais isto não quer dizer que existam bairros diferentes, podendo haver até sobreposição de conjuntos de relações locais;
- Os estudos sobre os bairros podem omitir as principais esferas de interacção. Há laços sociais importantes fora do bairro, como por exemplo as relações laborais, enquanto os vizinhos "desaparecem de manhã e só reaparecem ao fim do dia."
- O foco no bairro pode dar uma importância indevida às características espaciais.

Egan e a sua equipa não apontavam uma definição física das unidades (bairros/comunidades), tanto em área como em densidade populacional, e alertam que seria frequente que a configuração das **Comunidades Sustentáveis** cruzasse os limites administrativos das unidades administrativas (2004, 18). Não foi esquecido que nenhuma comunidade é igual a outra, dependendo de factores como tamanho, forma e topografia do bairro, aspirações sociais, económicas, ambientais e políticas da população, entre outros factores.

Comecemos pela definição de **Comunidade Sustentável**. São muitos os autores e instituições que discutem e aplicam o conceito, interessando assim comparar várias definições, de forma a observar quais os domínios mais frequentes, partindo de informação já recolhida por Fumega (2009) e de outras fontes agora pesquisadas (**Quadro 7**). Apresenta-se agora duas das definições mais frequentes divulgadas no "Plano para as Comunidades Sustentáveis" (Reino Unido, 2003) e em "The Egan Review" (2003).

> *"(…) Comunidades Sustentáveis são lugares onde as pessoas querem viver e trabalhar, agora e no futuro. Elas respondem às diversas necessidades dos residentes actuais e futuros, são sensíveis ao Ambiente e contribuem para uma melhor qualidade de vida. As CS são seguras e inclusivas, bem planeadas e oferecem oportunidade e bons serviços para todos."*
>
> Plano para as Comunidades Sustentáveis (ODPM, 2003)

"O desenvolvimento de uma Comunidade Sustentável e a habilidade de fazer escolhas de desenvolvimento que respeitem a relação entre os três"E's"- Economia, Ecologia e Equidade: ***Economia*** *– As actividades económicas devem servir o bem comum, serem auto-renováveis, construírem património local e serem auto-suficientes.* ***Ecologia*** *– os Humanos são parte da Natureza, mas a Natureza tem limites, e as comunidades são responsáveis por proteger e construir o património natural.* ***Equidade*** *– A oportunidade da participação total em todas as actividades, benefícios e tomadas de decisão da Sociedade."*

Mountain Association for Community Economic Development (MACED, 2001)

Reflexo do paralelismo entre o conceito de **Desenvolvimento Sustentável** e o de **Comunidade Sustentável**, verifica-se que os três elementos principais já referidos, estão vertidos na maioria das fontes agora analisadas: ambiente e eficiência dos recursos naturais, sociedade/comunidade e economia e prosperidade económica (**Quadro 7**). Paralelamente, observa-se uma mudança de paradigma quando a escala urbana da sustentabilidade se torna cada vez menor: a importância da sociedade ou comunidade é reforçada pela preocupação demonstrada para com a qualidade de vida da população e o seu bem-estar bem como com a segurança, saúde e educação.

Raco (2007, 307) sintetiza, com base em vários documentos governamentais do Reino Unido, as principais características de uma **Comunidade Sustentável** e de uma **Comunidade Insustentável**, organizadas em oito critérios: Crescimento Económico, Cidadania, Governança, Características da Comunidade, Design Urbano, Dimensão Ambiental, Qualidade de Vida e Identidade, Pertença e Segurança (**Quadro 8).** Neste quadro, o autor pretende demonstrar que numa **CS** deve coexistir o emprego, a habitação e os equipamentos sociais, disponíveis para uma variedade de grupos socioeconómicos. Uma **CS** deve então ser habitada por cidadãos sustentáveis, política, social e economicamente activos e auto-suficientes, cidadãos não dependentes do Estado que dinamizem o sector privado. Estes pressupostos facilitariam uma resolução natural de problemas socioeconómicos que se verificam actualmente nas áreas urbanas (Raco, 2007, 307-308). Pelo contrário, a caracterização de uma Comunidade Insustentável denota a fraqueza dos indivíduos e dos sistemas de governo, que conjugado com as falhas na adequação dos equipamentos, infra-estruturas e espaços, potenciam a inexistência do sentimento de comunidade e de pertença ao lugar.

Tomando como exemplo o Reino Unido, e ainda referindo Raco (2007, 307), na década de 1990, as Agendas Políticas centraram-se nos compromissos da regeneração económica e social associado a uma "Renascença Urbana", através de pressupostos como o *design* urbano de alta qualidade, uma nova preocupação

QUADRO 7 CONCEITOS DE "COMUNIDADE SUSTENTÁVEL" – OS DOMÍNIOS DE INTERVENÇÃO MAIS FREQUENTES

FONTES / DOMÍNIOS DE INTERVENÇÃO	Estratégia das Comunidades Sustentáveis para as cidades de Brighton e Hove, Reino Unido (2)	Plano das Comunidades Sustentáveis, Governo do Reino Unido, 2003	Instituto para as Comunidades Sustentáveis	Egan Review, Reino Unido, 2004	Estratégia das Comunidades Sustentáveis para as cidades de Brighton e Hove , Reino Unido (1)	Rumo a uma comunidade sustentável: Recursos para os cidadãos e seu governo, 2005	Mesa Redonda de Ontário sobre Meio Ambiente e da Economia, EUA	Concern, Inc., EUA, 1993	Indigo Development, Reino Unido	Associação Mountain para o Desenvolvimento Económico Comunitário, Hart, EUA
Ambiente, eficiência dos recursos naturais	■	■	■	■		■	■	■	■	■
Pessoas, comunidade, sociedade	■	■	■	■	■	■	■	■		
Qualidade de vida, bem-estar	■	■		■	■	■		■	■	
Segurança, saúde, educação	■	■	■		■		■	■	■	
Economia local	■		■	■		■		■	■	■
Presente/futuro	■	■		■		■	■	■		
Inclusão	■	■	■	■	■					
Equidade	■	■		■						■
Serviços	■	■			■					
Coesão social	■			■	■					
Interdependência de vários elementos			■			■				■
Infra-estruturas	■				■		■			
Planeamento	■	■								
Participação, decisão			■			■				
Sentimento de pertença ao lugar			■				■			
Parcerias (governo, empresas, etc.)	■				■					
Viver/trabalhar		■								
Inovação			■							
Diversidade cultural							■			

Fonte: Identificadas na primeira linha do Quadro, Elaboração Própria.
Barton (2000, 114), baseado em Barton et al. (1995)

com as responsabilidades ambientais e com o bem-estar social, potenciando um sistema de governança local e regional efectivo. Estes objectivos foram ultrapassados, já na década de 2000, pelo discurso da Sustentabilidade, e especificamente das Comunidades Sustentáveis, como tendências para o planeamento urbano (Raco, 2007, 307), estendendo-se esta preocupação a vários governos da Europa Ocidental (CE, 1998, ODPM, 2004 e 2005).

Neste contexto, surge no Reino Unido, em 2003, um dos primeiros e mais importantes programas de política territorial para criação de comunidades auto-suficientes e duradouras - "*Sustainable Communities: Building for the Future*" (ODPM, 2003), procurando desenvolver o conceito de Comunidade Sustentável, mas também, de carácter mais operativo, definir os princípios que suportam o conceito (ODPM, 2005) e produzir Guias de Políticas de Planeamento Territorial (ODPM, 2004).

Uma das fontes já analisadas apresenta uma das definições mais generalizadas, tanto cientificamente como no plano governamental. O conceito de **Comunidade Sustentável** ganhou grande relevância no trabalho desenvolvido pelo "*Office of the Deputy Prime Minister*" (ODPM), com a elaboração do "**Egan Review – Skills for Sustainable Communities"** (2004).

No mesmo documento, as **Comunidades Sustentáveis** são definidas como:

> *" (…) lugares que respondem às diversas necessidades dos residentes actuais e futuros, das suas crianças e utilizadores, que contribuem para uma elevada qualidade de vida e dispõem de oportunidades e escolhas. Tudo isto de forma a garantir uma utilização eficaz dos recursos naturais, melhorar o ambiente, promover a coesão e inclusão social e reforçar a prosperidade económica."*
>
> Egan (2004, 18)

Já em 2000, Barton (2000, 8) apresentou uma check-list de "tópicos sustentáveis" a ser aplicados à escala dos bairros, agrupados em seis grandes temáticas (Ecologia Global, Recursos Naturais, Ambiente Local, Provisões Sociais, Sustentabilidade Económica e Sustentabilidade Social), integrando várias áreas de análise (**Quadro 8**).

Nesta lista de tópicos relativos à sustentabilidade local surgem pressupostos em muito semelhantes aos listados por Perry para a configuração das Unidades de Vizinhança, por exemplo relacionados com o design dos bairros e a provisão de equipamentos sociais básicos, associados à facilidade na mobilidade dentro do bairro, mas agora, a importância do ambiente e da biodiversidade a par de uma gestão equilibrada dos recursos naturais, ganha um novo destaque na discussão da sustentabilidade urbana à escala local.

No relatório de Egan (2004) são definidas sete componentes das Comunidades Sustentáveis que constituem os "objectivos comuns" do conceito (**Figura 15**), desig-

nadamente: "Transportes e Conectividade", "Serviços", "Ambiente", "Economia", "Habitação e Ambiente Construído", "Social e Cultural" e "Governança."

QUADRO 8 CHECK-LIST DA SUSTENTABILIDADE APLICADA AO BAIRRO

Temáticas	Áreas	Tópicos a aplicar ao bairro
Ecologia Global	**Estabilidade Climática**	
	Energia em transportes	Localização que minimiza as distâncias das viagens e bom serviço da rede de transportes públicos
		Design que facilite a deslocação pedonal ou de bicicleta e desencoraje a utilização do automóvel
	Energia em edifícios	Eficiência energética da forma do edificado
		Desenvolvimento da energia renovável
	Biodiversidade	Refúgio e corredores para a vida selvagem
Recursos Naturais	**Qualidade do Ar**	Redução do tráfego e gestão da qualidade do ar
	Água	Locais de abastecimento e gestão da procura de água
		Águas superficiais locais, tratamento de esgotos, recarga de aquíferos
	Terra e solos	Grandes densidades para reduzir o solo urbano utilizado
		Compostagem local, esquemas de reciclagem orgânica
	Minerais	Procura local de material de construção reciclado
Ambiente Local	**Qualidade estética**	Ambiente local pedestre atractivo
	Imagem e herança	Ambiente elegível com sentimento de lugar
		Design que reflecte diferentes ambientes e a herança cultural
Provisão Social	**Acesso a equipamentos**	Acessível, boa qualidade dos serviços de saúde, educação, comércio e lazer
	Espaço Construído	Diversificado, boa qualidade do mercado da habitação
		Adaptáveis, boa qualidade dos espaços comerciais e institucionais
	Espaços Abertos	Acessíveis, com bons parques de corrida, parques infantis, campos de jogos
	Infra-estruturas	Adaptáveis, de manutenção fácil e redes úteis
Sustentabilidade Económica	**Oportunidade de Emprego**	Diversidade e oportunidades acessíveis de emprego associado a uma boa formação local
	Dinâmica Económica	Encorajamento para escritórios locais, oficinas, trabalhos em casa e tele-centros (lugar onde o público pode aceder a computadores pessoais (e outros equipamentos digitais) e Internet, a fim de adquirir ou melhorar as suas habilidades)
Sustentabilidade Social	**Saúde**	Ambiente livre de poluição, facilitando o exercício, a produção local de alimentação e o bem-estar psicológico
	Segurança	Equilíbrio social e continuidade no bairro
		Acesso à habitação por todos os grupos sociais
	Equidade e Escolhas	Equipamentos facilmente acedidos a pé ou de transportes públicos, com especial atenção às crianças e incapacitados

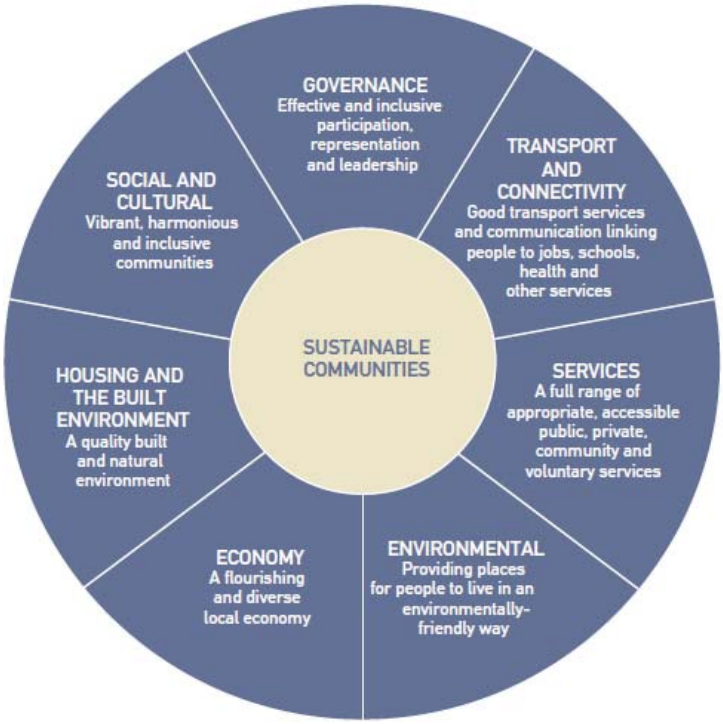
Fonte: Barton (2000, 9)

A cada uma destas componentes está associado um grupo de pressupostos que devem estar presentes para a configuração de uma "**Comunidade Sustentável**" (**Quadro 9**).

Relativamente à componente dos "**Transportes e Conectividade**", é referida a importância da rede de transportes públicos que permitam não só viagens dentro da comunidade mas também entre comunidades, as infra-estruturas destinadas a modos de deslocação não poluentes como a pé ou de bicicleta a par das instalações para estacionamento.

A educação, a saúde e os serviços sociais são alvo de especial atenção no pilar relativo aos "**Serviços**", na busca de uma elevada qualidade, reforçando a ideia da necessidade de que os indivíduos adquiram uma elevada educação no início e ao longo da vida. Ainda nesta componente, importa que os prestadores de serviço colaborem com a comunidade, agindo para além dos seus interesses.

FIGURA 15 COMPONENTES DAS COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS



Fonte: Egan (2004, 18)

QUADRO 9 COMPONENTES DAS COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS DE EGAN

Pilares e Pressupostos das Comunidades Sustentáveis

1. Social e Cultural – Componentes harmoniosas e inclusivas

- Sentimento de identidade e pertença
- Tolerância e respeito entre culturas, passados e crenças
- Vizinhança "amigável" e cooperativa
- Oportunidades de actividades culturais, lazer e desporto
- Baixo nível de criminalidade e comportamentos anti-sociais, policiamento de proximidade
- População socialmente incluída e com oportunidades de vida semelhante

2. Governança – participação, representação e liderança efectiva e inclusiva

- Sistemas de governança inclusiva, activa e participativa por indivíduos e organizações
- Liderança e parceria forte e informada
- Sector voluntário forte e inclusivo
- Valores cívicos e responsabilidade

3. Ambiente – espaços amigos do ambiente

- Uso eficiente dos recursos
- Minimização de impactos negativos/ aumento de impactos positivos (reciclagem, ciclo via)
- Proteger e melhorar os recursos naturais e biodiversidade
- Atender às necessidades das gerações futuras

4. Habitação e Construção

- Criar o senso de lugar – sentimento positivo para as pessoas e distinção local
- Uso amigável dos espaços verdes e públicos para todos (incluindo crianças e idosos)
- Gamas suficientes, diversidade e acessibilidade do mercado de trabalho
- Alta qualidade do ambiente construído – tamanho, escala, densidade, design e planos apropriados que complemente o carácter da comunidade local
- Edificado de alta qualidade, mix de funções, durável, flexível e adaptável

5. Transportes e Conectividade

- Facilidade de transporte inclui: transporte público que ajude as pessoas a viajar dentro e entre comunidades
- Instalações destinadas a promover a segurança local para andar a pé e de bicicleta
- Instalações de estacionamento local acessível e apropriado
- Disponibilidade de telecomunicações e internet

6. Economia

- Ampla gama de oportunidades de empregos e educação
- Espaço e edificado suficiente que suporte a prosperidade económica e mudanças
- Criação dinâmica de empregos e negócios
- Forte comunidade de negócios

7. Serviços

- Pessoas bem-educadas através de boas performances escolares, elevada educação e aprendizagem ao longo da vida
- Elevada qualidade dos serviços sociais e de saúde locais
- Elevada gama de serviços acessíveis
- Prestadores de serviços que pensam e agem a longo prazo para além das suas próprias fronteiras e interesses

Fonte: Egan (200, 18)

Já na componente "**Ambiental**" reforça-se a necessidade de usar eficientemente os recursos naturais e de minimizar os impactos negativos através de acções como a reciclagem.

Quanto à "**Economia**", é sugerida a importância de cada comunidade possuir uma vasta gama de oportunidades de emprego e educação que potencie uma dinâmica de emprego e negócios local, a par da dinâmica comercial local que desenvolve o sentimento de pertença e identidade dos residentes.

No pilar da "**Habitação e Ambiente Construído**" também há a referência ao sentimento de lugar para os residentes, desenvolvido através do uso dos espaços verdes e públicos. O edificado ganha uma dimensão importante neste conceito já que é através deste que haverá maior qualidade de vida, quanto maior for a qualidade do ambiente construído, através da diversidade de habitação e de espaços alocados a outras funções, como o comércio, serviços ou outras.

Para uma comunidade harmoniosa e inclusiva é destacada na componente "**Social e Cultural**" a relevância de aspectos sociais no que concerne à tolerância e respeito entre culturas e grupos sociais, desenvolvendo relações de vizinhança amigáveis e um sentimento de inclusão. Tais comportamentos são vitais para um menor nível de criminalidade. A existência de actividades culturais, de lazer e desporto vêm reforçar as ideias anteriores.

Por fim, o pilar da "**Governança**" está relacionado com um sistema mais activo e participativo dos residentes e organizações, através de uma forte liderança vocacionada para parcerias e reforço do sector voluntário e dos valores cívicos e de responsabilidade de todos.

Dada a elevada importância para este trabalho, o estudo do pilar "**Transportes e Conectividade**" só faz sentido quando associado a dois conceitos principais: **acessibilidade** e **mobilidade**. Estes dois conceitos estão inter-relacionados, e analisando as suas definições, notamos que, enquanto a acessibilidade é uma característica do território (regiões, cidades, bairros), a mobilidade refere-se aos indivíduos. Este assunto será abordado com maior profundidade aquando do estudo do uso do tempo.

A operacionalização dos pressupostos de uma **Comunidade Sustentável** só se torna possível com a criação de um sistema de indicadores que permita caracterizar e avaliar os pressupostos que integram as diferentes dimensões do conceito. No Relatório de Egan encontramos uma parte substancial dedicada a um possível sistema de indicadores. Estes pretendem permitir a comparação dos níveis de progresso das **Comunidades Sustentáveis** bem como a avaliação do sucesso das equipas e das ferramentas (2004, 23-24). Foram, então, identificados alguns indicadores representativos das sete componentes, a partir de mais de 400 indicadores existentes e apontados por várias entidades, culminando com a selecção de 50 indicadores subjectivos[5]

5 A utilização de indicadores subjectivos está relacionada com as percepções da comunidade, quanto a temas como a segurança, a limpeza, os espaços públicos, a educação, entre outros.

e objectivos. Ainda nesta listagem de indicadores, encontra-se também referência à relevância dos indicadores de acordo com a escala territorial a que melhor se adequam. Por exemplo, os indicadores económicos são mais relevantes à escala regional ou sub-regional, enquanto indicadores sobre limpeza urbana, segurança ou espaço público são mais relevantes à escala do bairro/comunidade. Além disso, a escolha dos indicadores está dependente também das circunstâncias locais, das necessidades e prioridades de cada comunidade.

Assim, a listagem apresentada por Egan em 2004 está organizada pelas sete componentes propostas para a configuração das Comunidades Sustentáveis, adicionando inicialmente um grupo de indicadores transversais (**Quadro 10**).

QUADRO 10 INDICADORES DAS COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS DE EGAN

Indicadores Transversais
Percentagem de população que vive em 10% e 25% dos bairros de maior necessidade do país
Percentagem de residentes satisfeitos com o seu bairro como lugar para viver
Percentagem de população que está feliz
Prioridades para melhorar a área (poluição, habitação, espaços públicos, limpeza urbana)
O que é mais importante para fazer de um lugar um bom lugar para viver?
O que é mais necessário para melhorar o lugar?
Indicadores Sociais e Culturais
Percentagem de residentes que sentem que "pertencem" ao bairro ou à comunidade
Percentagem de residentes que sentem que o seu bairro/comunidade são lugares onde as pessoas de diferentes origens se dão bem
Percentagem de pessoas que sentem grande envolvimento com a comunidade local
Percentagem de residentes satisfeitos com os serviços culturais (desporto e lazer, bibliotecas, museus, actividades artísticas e estádios, parques e espaços públicos)
Comportamento anti-social como problema na área
Assaltos domésticos por 1.000 domicílios
Percentagem de residentes que se sentem "razoavelmente" ou "muito" seguros à noite
Indicadores de Governança
Percentagem de residentes satisfeitos com os serviços em geral
Avaliação de Desempenho - serviços em geral
Avaliação de Desempenho - conselhos para melhorar
Percentagem de residentes que sentem que o seu bairro/comunidade mantém os residentes informados sobre os benefícios e serviços que oferece
Percentagem de residentes (adultos) que sentem que têm influência nas decisões da área
Indicadores de Ambiente
Uso doméstico de energia por habitação
Uso doméstico de água por pessoa por dia

Percentagem de terreno das autoridades locais destinados à gestão da biodiversidade
Percentagem de novos fogos concluídos durante o ano, com a avaliação de "bom", "muito bom" ou "excelente", de acordo com a Eco Homes Environmental Rating for Homes
Percentagem de pessoas satisfeitas com os equipamentos de reciclagem de lixo
Percentagem de terreno em desenvolvimento que não está em utilização
Percentagem de novas habitações construídas em terrenos anteriormente desenvolvidos
Percentagem de lixo reciclado face ao lixo total (toneladas)
Percentagem de residentes que estão preocupados com a poluição sonora
N.º médio de dias em que a poluição atmosférica é moderada ou elevada
Indicadores de Habitação e Ambiente Construído
N.º de casas degradadas por cada 1000 fogos
Percentagem de pessoas satisfeitos com a limpeza urbana da área
Preços médios das propriedades por m^2 da habitação
Percentagem dos residentes satisfeitos com a habitação
Tempo médio de permanência dos sem-abrigo não-intencionais em albergues temporários
Percentagem dos parques e dos espaços abertos acreditados pela Green Flag Award
Percentagem de edifícios classificados em 1º e 2º grau de risco de deterioração
Indicadores de Transporte e Conectividade
Percentagem de residentes que consideram ter acesso fácil aos serviços locais
Percentagem de residentes a menos de 500 metros ou 15 minutos a pé dos serviços locais
Percentagem de residentes que utilizam diferentes modos de transporte, as suas razões e as distâncias dos percursos
Percentagem de utilizadores satisfeitos com as autoridades locais que providenciam os serviços de transporte
Percentagem de fogos com acesso à banda larga ADSL
Indicadores de Economia
Percentagem de adultos com instrução (consoante o nível)
Percentagem de população em idade activa segundo os níveis de qualificação
Percentagem de população em idade activa a trabalhar
Salários médios anuais do trabalhador a tempo inteiro
Percentagem de satisfação com a área local como localização de negócios
PIB regional *per capita*
Indicadores de Serviços
Esperança média de vida
Taxa de fecundidade entre mulheres abaixo dos 18 anos
Percentagem de pacientes em espera de consulta entre 3 a 6 meses
N.º de profissionais de serviços de saúde primários por 100.000 pessoas
Percentagem de utilizadores satisfeitos com o centro da cidade

Fonte: Egan (2004, 92-99) (cont.)

Neste primeiro grupo de **indicadores transversais** são relevadas informações associadas aos níveis de satisfação dos indivíduos em relação ao lugar de residência a par da quantificação do seu sentimento de felicidade, colocam-se também questões mais práticas e de utilidade operacional por parte dos governos locais, tais como quais os aspectos mais importantes para um bom lugar para residir e, como diagnóstico, quais as melhorias necessárias ao lugar de residência actual. Ainda neste grupo é quantificada a população que reside em comunidades de "maior necessidade".

Já no **pilar Social e Cultural**, encontramos vários indicadores associados a sentimentos dos residentes, dificultando a sua quantificação, por exemplo, em relação ao sentimento de pertença e de envolvimento no bairro, bem como relativamente ao sentimento de segurança, este complementado com a contabilização de assaltos e de comportamentos anti-sociais na comunidade. A satisfação dos residentes com uma variedade de espaços ou equipamentos culturais, como bibliotecas, actividades artísticas ou parques e espaços públicos, é também analisada.

Quanto à **Governança**, é sugerida a avaliação da satisfação dos residentes com os serviços em geral, pedindo também conselhos para melhorar as falhas existentes. A informação disponível sobre serviços e benefícios dos lugares e a avaliação do sentimento de influência no poder de decisão por parte dos residentes faz também parte deste pilar.

A componente **Ambiental** apresenta uma listagem de indicadores variada: alguns encontram-se directamente relacionados com o consumo de recursos como a energia e a água, outros, a jusante, pretendem quantificar os efeitos na poluição ou na reciclagem. A construção de edificado com as devidas "eco"-características a par da ocupação de terreno de diferentes tipologias são também aspectos valorizados.

No contexto da **Habitação**, é dado bastante relevo à existência ou não de casas "impróprias" ou "não-decentes", bem como à evolução do processo de habitação de pessoas sem-abrigo. Os preços das propriedades são também propostos para análise mas o contexto urbano dos bairros também, no sentido em que há uma preocupação pela limpeza urbana e pela existência de espaços verdes de determinadas características.

O pilar dos **Transportes e Conectividade** é bastante relevante no contexto deste estudo. Neste destacam-se indicadores associados às distâncias-tempo percorridas dentro do bairro na procura de serviços bem como uma avaliação do acesso aos serviços locais chave e avaliação do serviço das autoridades locais relativamente aos serviços de transporte. É também promovida uma análise às deslocações realizadas pelos indivíduos, através dos modos de transporte, razões e distâncias de percurso, e associado à conectividade, é proposto um indicador associado ao acesso à banda larga ADSL.

A componente da **Economia** inclui áreas como a qualificação e literacia dos indivíduos, especialmente em idade activa, associados a indicadores como os ganhos médios mensais ou o *PIB per capita*. Mas esta análise não se foca só na perspectiva dos residentes em determinada comunidade. Os comerciantes e indivíduos dos negócios são também chamados a participar nesta análise à comunidade, sabendo qual é o seu grau de satisfação com a área de localização do negócio.

Por fim, resta o pilar dos **Serviços**. Neste bloco enquadram-se indicadores associados essencialmente à demografia e saúde dos residentes, por exemplo, avaliando a Esperança Média de Vida, a taxa de concepção de menores de 18 anos ou o número de profissionais de serviços de saúde primários por 100.000 pessoas. Ainda assim, é proposto um indicador que questiona a satisfação dos residentes em cada comunidade com o centro da cidade.

Neste campo da quantificação, a pesquisa foi alargada. Além de artigos científicos (p.ex. Innes e Booher, 2000; Bauler, 2007; Scipioni et al., 2009) e de documentos de entidades governamentais (p.ex. ODPM, 2004), surgem outras fontes, especialmente europeias e norte-americanas (p.ex. site *Sustainable Measures - Sustainable Community Indicators Trainer's Workshop, Hart* (1998-2000); *Guide to Sustainable Community Indicators, 2nd. Edition, Hart* (1999); *Canada Mortgage and Housing Corporation; The Community Indicators Handbook: Measuring Progress Toward Healthy and Sustainable Communities, By Redefining Progress, Tyler Norris Associates, and Sustainable Seattle* (1997); *A Toolkit of Indicators of Sustainable Communities* (2003), entre outras plataformas que congregam documentos sobre a temática) que estudam, seleccionam e aplicam indicadores como forma de "medir" e/ou monitorizar as Comunidades (Sustentáveis) e promovem a divulgação das suas próprias metodologias.

"A TOOLKIT OF INDICATORS OF SUSTAINABLE COMMUNITIES" - UM EXEMPLO

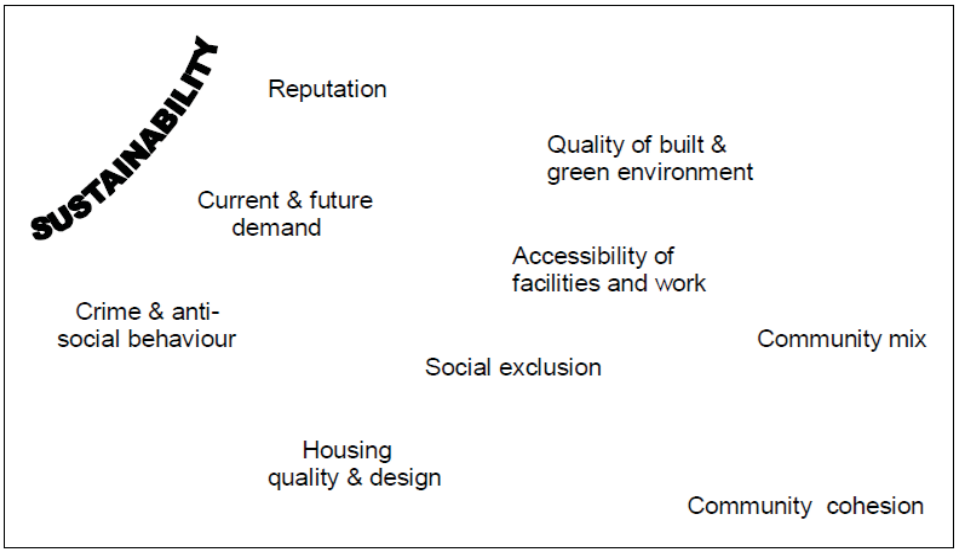
Este documento foi elaborado numa colaboração da *The Housing Corporation* e do *European Institute for Urban Affairs* (Long e Hutchins, 2003), e pode ser aplicado durante o processo de desenvolvimento, na produção de planos de investimento estratégico, para diagnóstico dos problemas actuais ou para a monitorização de sistemas de desenvolvimento.

O documento organiza-se em nove capítulos principais: 1. Como avaliar a sustentabilidade da comunidade; 2. O que é a Sustentabilidade; 3. Como seleccionar indicadores; 4. Os indicadores: fontes, recolha e análise de dados; 5. Como recolher e analisar os dados; 6. Fontes de informações úteis e Relatórios-chave; 7. Avaliar o impacte do investimento das organizações que regulam a habitação (*RSL – Registered Social Landlords*); 8. Certificações da sustentabilidade das propostas; e 9. Análise das estratégias das organizações parceiras.

Para avaliar a sustentabilidade das comunidades, são sublinhados alguns princípios fundamentais relativamente ao sistema de indicadores: ser selectivo na

escolha dos indicadores e decidir inicialmente quais os indicadores que melhor caracterizam os principais desafios, não esquecendo a recolha de dados já existentes e o conhecimento já adquirido anteriormente são aspectos fundamentais. A subjectividade desta avaliação é reforçada com a cautela dos julgamentos. São então assinalados 9 factores principais: a procura habitacional, a reputação e imagem da comunidade, crime e ambiente anti-social, exclusão social e pobreza, a acessibilidade para o emprego, equipamentos e serviços, qualidade do ambiente construído e dos espaços verdes, qualidade e design da habitação, coesão da comunidade, a diversidade e mistura da comunidade. Não há uma hierarquia dos factores referidos, apesar da interligação entre todos (**Figura 16**). Nota-se que os factores referidos neste documento são relativamente diferentes das componentes definidas por Egan: Long e Hutchins valorizam muito alguns aspectos imateriais como a reputação ou o ambiente anti-social, questões que fazem parte da componente social de Egan, que por sua vez, organizou a configuração da "Comunidade Sustentável" especialmente em aspectos de cariz infra-estrutural (p.ex. habitação, transportes, serviços).

FIGURA 16 PRINCIPAIS FACTORES DA SUSTENTABILIDADE



Fonte: A Toolkit of Indicators of Sustainable Communities (Long e Hutchins, 2003, 9)

3.4. POLÍTICAS DE SUSTENTABILIDADE URBANA – OS EXEMPLOS EUROPEUS

Na dissertação de Gomes - "Cidades Sustentáveis: o Contexto Europeu" (2009) são descritas algumas plataformas digitais gratuitas para divulgação da investigação nesta temática ou para apresentação de diferentes iniciativas em prol do **DS**. Destaca-se a plataforma *online* "***Research for Sustainable Development***", onde se colecciona as contribuições do Sétimo Programa-Quadro em relação ao DS ou a plataforma "***European Urban Knowledge Network***" (EUKN), com o objectivo de fornecer informação sobre políticas urbanas dos Estados-Membros da União Europeia (UE) e de casos de estudo organizados por temáticas, promovido em conjunto pela Comissão Europeia (CE), EUROCITIES e Programa Urbact.

Outras ferramentas apresentam apoios de cariz operacional como a plataforma "***Local Sustainability***", onde se disponibilizam recursos relacionados com o desenvolvimento, implementação e monitorização de políticas de DS e ferramentas como o "***Local Targets 21***", "***Local Resources***" ou "***Local Evaluation 21***". Esta plataforma é disponibilizada pelo ICLEI.

À escala nacional portuguesa, encontram-se alguns instrumentos de política pública que pretendem desenvolver a qualidade de vida nas cidades e a sustentabilidade urbana, tais como o Programa Operacional do Ambiente (POA) e Programas Operacionais Regionais (POR) em articulação com o Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades (POLIS), aproveitando algumas fontes de financiamento nacional e europeu, como o III Quadro Comunitário de Apoio (QCA), promovendo as parcerias entre diferentes níveis institucionais, por exemplo entre a UE, o Governo e as Autarquias Locais (Queirós e Vale, 2005, 1). Ainda em Portugal, a Sustentabilidade está bem patente em dois documentos fundamentais para a política nacional: Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS, 2005-2015), onde são apresentados os domínios principais da sustentabilidade, as metas e instrumentos sectoriais de apoio, onde se inclui um sistema de indicadores ambientais, económicos, sociais e institucionais, e a Proposta para um Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável, com a referência aos indicadores a utilizar, as fontes dos dados e a relação destes com os princípios da Agenda 21. A avaliação da execução da ENDS 2015 faz-se com base num sistema de 80 indicadores, desenvolvido pelo Grupo de Trabalho Operacional para o Desenvolvimento Sustentável (GTO) em colaboração com o Instituto Nacional de Estatística (INE). Este sistema organiza os indicadores por Objectivo Estratégico e por Prioridade Estratégica da ENDS 2015, identificando o indicador bem como o seu cálculo. Estes documentos foram aprovados em Conselho de Ministros, 28 de Dezembro de 2006. Também na Lei de Bases do Ordenamento do Território e Urbanismo (Lei 44/98, de 11/8) a sustentabilidade é encarada como um dos princípios da Política de Ordenamento.

Vejam-se os exemplos. Não obstante as diferentes perspectivas em que a **sustentabilidade urbana** e as **comunidades sustentáveis** são incluídas no desenvolvimento dos países, regiões ou comunidades, todos os exemplos serão úteis para a reflexão final. Assim, estão em análise três casos de estudo integrados em três

países distintos: Escócia, França e Alemanha. Não só o caso de estudo será analisado como, por vezes, se abordarão as medidas existentes à escala municipal ou regional onde os mesmos estão incluídos bem como as medidas das políticas nacionais para a sustentabilidade.

3.4.1. ESCÓCIA

Sendo um estado integrado no Reino Unido, na Escócia é trabalhada a questão da sustentabilidade a várias escalas: internacional (com Inglaterra e Gales, por exemplo), nacional e local.

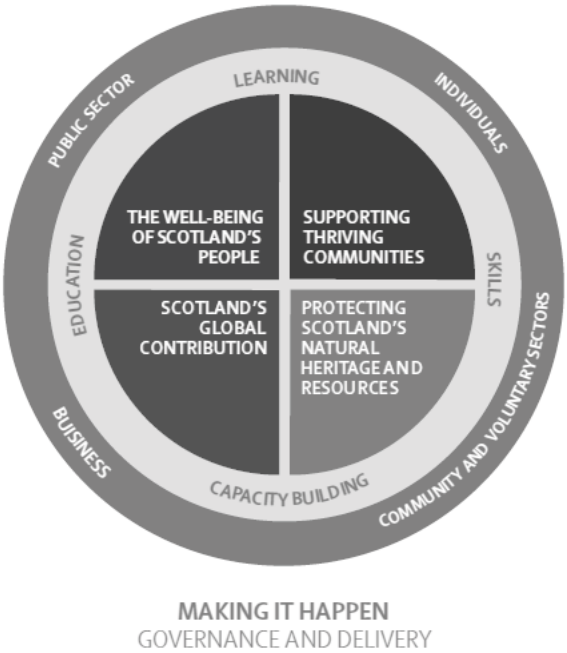
Em colaboração com empresas, autoridades locais e comunidades, o Governo Escocês tem procurado desenvolver um futuro sustentável através de vários programas e políticas. Em 2004, o Executivo Escocês, o Governo do Reino Unido, o Governo Galês e o Governo Irlandês reuniram-se para definir estratégias de desenvolvimento sustentável, resultando daí os documentos "***Taking it on – Developing a UK Sustainable Development Strategy***" (2004) e "***One Future, Different Paths***" (2005). O Governo do Reino Unido acaba assim por definir a sua estratégia "***Securing the Future***" que coincide com a estrutura do **Plano de Acção de Desenvolvimento Sustentável** (DEFRA, 2004-2007) do Governo de Gales.

No relatório "***One Future, Different Paths***" são definidos cinco princípios: "viver dentro dos limites ambientais", "assegurar uma sociedade forte, saudável e justa", "atingir uma economia sustentável", "promover uma boa governança" e "usar a ciência de forma responsável". São também apresentadas quatro áreas de acção prioritárias: "consumo e produção sustentável" (obtendo mais por menos - eficiência), "alterações climáticas e energia" (poluição e eficiência energética), "protecção dos recursos naturais e ambientais" (conhecimento dos limites ambientais) e "comunidades sustentáveis" (criação de comunidades que integrem os princípios do **Desenvolvimento Sustentável Local**).

O diagrama apresentado na **Figura 17** apresenta no seu centro os quatro objectivos-chave do documento "***Choosing Our Future: Scotland's Sustainable Development Strategy***" (2005), enquanto os dois círculos exteriores representam a forma como o progresso para o Desenvolvimento Sustentável será conseguido, através da aprendizagem, das ferramentas, da educação e da capacitação, conjugando todos os indivíduos, a comunidade e o sector voluntário, o sector público e o sector privado. Cada objectivo-chave inclui três pressupostos a desenvolver (**Quadro 11**).

Na procura de Comunidades mais prósperas, a conexão entre lugares e a regeneração urbana são aspectos essenciais. O acesso à família e amigos, a serviços e ao emprego é fulcral e a capacidade de deslocação é essencial para existir um sentimento de bem-estar na população. É então referida a importância de uma boa rede de transportes que facilitem a funcionalidade das comunidades, apesar da pressão que exercem nos recursos naturais, a par do investimento em infra-estruturas lo-

FIGURA 17 VISÃO ESTRATÉGICA DA *SCOTTISH EXECUTIVE*



Fonte: "Choosing Our Future: Scotland's Sustainable Development Strategy" (2005, 7)

cais (p.ex. escolas e hospitais). Como acções a desenvolver na área dos transportes, é referida a necessidade de uma Estratégia Nacional de Transportes, da necessidade de parcerias entre os agentes dos transportes para a elaboração de Estratégias de Transporte Regionais, a promoção de "Planos Sustentáveis de Deslocação" e, entre outros, o investimento nos transportes públicos e a promoção de modos de transporte não motorizados.

A regeneração dos ambientes locais é também um dos pressupostos relevantes para a prosperidade das comunidades. Na Escócia, os Programas de Regeneração são de grande importância, especialmente devido às grandes concentrações de pobreza em algumas áreas do país, por vezes, até perto das áreas de desenvolvimento económico. Nesta área, desenvolvem-se programas com vários fins, tais como, limpeza de ruas, melhoria dos eixos rodoviários ou de parques de recreio melhoria da rede de transportes públicos, segurança no bairro ou reciclagem, aspectos com impacte no bem-estar da população. Para tal, são desenvolvidas Parcerias Comunitárias de Planeamento para elaborar Acordos de Resultados de Regeneração, apoiados em Fundos para a Regeneração da Comunidade. Espe-

QUADRO 11 OS QUATRO OBJECTIVOS-CHAVE DA VISÃO ESTRATÉGICA ESCOCESA

Objectivo-chave	Bem-estar da população da Escócia	Apoiar Comunidades Prósperas	Protecção da Herança Natural e Recursos da Escócia	Contribuição Global da Escócia
Pressupostos	Aumentar as oportunidades económicas para todos	Conectar melhor os lugares	Preservar a biodiversidade	Reduzir a emissão de gás com efeito de estufa
	Promover condições de saúde e bem-estar	Regenerar ambientes locais	Gerir sustentadamente os recursos naturais	Reduzir o impacto ecológico
	Promover uma boa saúde mental e bem-estar	Colocar a comunidade no centro da mudança	Proteger o ambiente usando a melhor ciência disponível	Contribuir para os Objectivos de Desenvolvimento do Milénio

Fonte: "Choosing Our Future: Scotland's Sustainable Development Strategy" (2005, 8)

cificamente, o ambiente construído, e em particular as habitações, tem grandes implicações com a Qualidade de Vida dos habitantes, pois abarca sectores como a energia, a saúde, os transportes, o emprego e até o sentimento de comunidade. Para tal, foram propostas acções como o investimento público na habitação, a aplicação de legislação para a qualidade das habitações do sector privado e a implementação de certificados ambientais e energéticos para os edifícios.

Um reflexo de todo o trabalho elaborado a nível governamental sobre a **sustentabilidade** é toda a documentação disponíveis para consulta *online*, abrangendo temáticas como a discussão teórica nacional e internacional sobre desenvolvimento sustentável, documentação sectorial sobre transportes sustentáveis, estudos sobre indicadores de desenvolvimento sustentável, e estratégias e planos de acção à escala nacional.

A Escócia possui um terço da área total do Reino Unido mas apenas um décimo da sua população total, densamente concentrada no eixo central e em pontos a Norte e Este, sendo o restante espaço predominantemente rural. Devido à sua estrutura de povoamento, as infra-estruturas de transporte são fundamentais e avaliadas como fracas. Durante as últimas décadas, foi visível o esforço para melhorar a rede de transportes públicos de forma a reduzir a utilização do transporte privado (*Scottish Government*, 2006, 13). Na Escócia são desenvolvidas várias questões que tocam o **Desenvolvimento Sustentável**: desenvolvimento económico, habitação, saúde, educação, protecção ambiental e o planeamento local e

nacional; e são vários os organismos que estão obrigados, através de legislação, a contribuir para o desenvolvimento sustentável, como por exemplo as autoridades locais. Actualmente existe uma **Comissão de Desenvolvimento Sustentável Escocês**, sendo a "**Rede Escócia Sustentável**", em conjunto com as autoridades locais responsável pelas acções de **desenvolvimento sustentável**. Ainda num dos documentos disponíveis sobre as atitudes das crianças para o transporte sustentável, de 2003, é discutida a falta de capacidade das pessoas para conectar os seus comportamentos com a sociedade, economia e ambiente às várias escalas e que, associado à dificuldade de definição dos termos **sustentabilidade** e **desenvolvimento sustentável**, vem dificultar a compreensão da sustentabilidade por parte do indivíduo comum.

Quanto aos indicadores de base, desde 2003, é produzido um **Relatório Anual de Avaliação e Monitorização da Sustentabilidade Escocesa** através de 24 indicadores (**Quadro 12**). A importância da existência de indicadores é explicada pela necessidade de conhecer a realidade do país, de poder comparar com outros países à escala mundial, mas também de poder aplicar os mesmos indicadores à escala local (AAA, 2002). Apesar do domínio do Ambiente estar bastante representado (13 em 24 indicadores), a importância dos transportes e das deslocações não é deixada de parte.

À escala local destacamos uma iniciativa de 2008, denominada "***Scottish Sustainable Communities Initiative***" (SSCI), com o objectivo de seleccionar onze projectos de um total de sessenta e oito candidatos (**Quadro 13**), que demonstrassem potencial para a criação de comunidades sustentáveis melhoria na qualidade de vida. A maioria dos projectos envolvia a expansão de lugares já existentes e cinco referiam-se à criação de novos lugares.

Tomemos como exemplo quatro dos projectos seleccionados: Craigmillar, Knockroon, Maryhill Locks e Raploch, com base no Relatório da Iniciativa Escocesa das Comunidades Sustentáveis (2009).

AVALIAÇÃO DA PROPOSTA DO PROJECTO CRAIGMILLAR

O PARC Craigmillar, em parceria com o Grupo EDI, pretende regenerar a área de Craigmillar, Edinburgo, construindo 3.500 novas casas numa instalação industrial urbana, em que 20% das habitações familiares é de cariz social, atraindo famílias de várias classes sociais. A rede de equipamentos sociais será reforçada com a construção de duas escolas primárias, uma escola secundária e uma biblioteca pública. A par de um parque de 150 hectares, no centro da nova cidade prevê-se um amplo espaço de escritórios, comércio e lazer (cerca de 60 hectares). A sua localização concede à área um bom serviço de transportes públicos. Pretende-se desenvolver a identidade de um "Bairro Verde", conjugando as várias funções do lugar: viver, trabalhar e descansar.

QUADRO 12 PROGRESSO DOS INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NA ESCÓCIA

	Indicator & Type	Progress since 1999	Progress on 2004
1	Sustainable prosperity	V	V
2	Work: people as a resource	~	X
3	Population structure	~	~
4	Waste: production	~	~
5	Waste: recycling	V	V
6	Waste: landfilled	V	~
7	Climate change	V	V
8	Air quality	*	(=)
9	Water quality	V	V
10	Biodiversity	~	~
11	Sea fisheries	V	V
12	Energy: consumed	*	~
13	Energy: renewable	*	X
14	Travel: distance	X	X
15	Travel: industry	V	~
16	Travel: mode	X	X
17	Travel: accessibility	~	~
18	Home life	~	X
19	Preparing for life	~	~
20	Fuel poverty	V	*
21	Social concern	X	X
22	Crime	V	V
23	Volunteering	*	~
24	Health	~	~

v – movimento da direcção certa
= igual
˜ sem mudanças significantes
x movimento na direcção errada
~ dados insuficientes/ * Sem dados

Fonte: Relatório Anual de Avaliação e Monitorização da Sustentabilidade Escocesa (2003)

QUADRO 13 PROJECTOS ACEITES NA INICIATIVA "SCOTISH SUSTAINABLE COMMUNITIES INICIATIVE"

Projectos Aceites - SSCI, 2006			
Projectos	**Localização**	**Proponente**	**Autoridade Local**
An Camas Mòr	Aviemore	Rothiemurchus Estate	Highland Council/Cairngorms National Park Authority
Craigmillar	Edinburgh	Proposer:PARC Craigmillar	City of Edinburgh Council
Grandhome & Whitestripes	Aberdeen	The Grandhome Trust	Aberdeen City Council
Knockroon	Cumnock	The Prince's Foundation for the Built Environment	East Ayrshire Council
Ladyfield	Dumfries	The Crichton Trust	Dumfries& Galloway Council
Lochgelly	Lochgelly	Fife Council	Fife Council
Maryhill Locks	Maryhill	Glasgow Canal Regeneration Partnership	Glasgow City Council
Raploch	Stirling	Raploch URC	Stirling Council
Speirs Locks	Speirs Locks	Glasgow Canal Regeneration Partnership	Glasgow City Council
Tornagrain	Tornagrain, near Inverness	Moray Estates	Highland Council
Whitecross	Whitecross, near Linlithgow	Morston Assets Ltd	Falkirk Council

Fonte: SSCI (2008)

Assim, as propostas incluídas no projecto, pretendem reforçar a dinâmica do emprego, das actividades comerciais e de lazer, a criação de um novo centro da cidade, que envolva a comunidade, entre outros aspectos. Foi também planeado um sistema de aquecimento urbano e dada especial atenção aos desperdícios das novas construções.

> *O Projecto de Regeneração de Craigmillar aborda todos os aspectos da SSCI, a abordagem dos espaços partilhados é considerada inovadora e a regeneração e aspectos culturais da proposta resultaram em impactes positivos na população e saúde e na herança cultural.*
>
> SSCI (2008)

FIGURA 18 IMAGENS DA PROPOSTA DO PROJECTO CRAIGMILLAR

Fonte: SSCI (2008)

AVALIAÇÃO DA PROPOSTA DO PROJECTO KNOCKROON

Knockroon está planeado para ser um bairro pedonal, incorporando cerca de 700 unidades mistas residenciais, lojas para promover o emprego e a satisfação das necessidades diárias, reforçado pela procura de flexibilidade para a abertura de pequenos negócios. Este bairro localiza-se perto do centro da cidade de Cumnock, acessível a pé. No seu centro existirá um mercado, onde a rua principal conecta dois bairros vizinhos. Na proposta inclui-se ainda um centro de formação profissional já que se considera que o factor formação, associado ao esperado crescimento populacional, terá benefícios nesta área. A arquitectura e as tradições urbanas são enfatizadas na criação de um lugar com diferentes quarteirões. Contudo, o factor chave para a sustentabilidade urbana é a rede de transportes públicos e a proximidade a uma estação de caminhos-de-ferro (Auchinleck).

O Plano apresentado foi elaborado com a colaboração da população e de especialistas internacionais, através de reuniões e discussões públicas, vocacionando o resultado para as necessidades reais da comunidade.

A ênfase do Projecto Knckroon está na criação de um novo lugar, que incorpora uma mistura de usos, complementares aos serviços e equipamentos já existentes em áreas adjacentes. A sustentabilidade ambiental está presente na proposta, a longo prazo, verificando-se o esforço na procura da sustentabilidade económicas, com a criação de postos de trabalho e possibilidades de formação, mas também de sustentabilidade social, com a regeneração da comunidade.

SSCI (2008)

FIGURA 19 IMAGENS DA PROPOSTA DO PROJECTO KNOCKROON

Fonte: SSCI (2008)

AVALIAÇÃO DA PROPOSTA DO PROJECTO MARYHILL LOCKS

A proposta apresentada no Projecto Maryhill Locks pela Parceria da Regeneração do Canal de Glasgow[6] pretende avançar com a regeneração de um lugar localizado dentro da cidade de Glasgow, para a criação de uma forte comunidade de vizinhança. O design da Comunidade Sustentável inclui entre 700 a 800 novas habita-

6 Glasgow Canal Regeneration Partnership

ções, existência de comércio e serviços para a comunidade, espaços de negócios, tudo organizado numa configuração de canal, construído pelas ruas e espaços, que desenvolvam o sentimento de segurança e de integração. O bairro será organizado em torno de uma estátua no Parque de Maryhill Locks, transformando-o num lugar onde co-existe um ambiente natural criado pelo canal e actividades de lazer. A proximidade a Maryhill e a Glasgow cedem um bom acesso a instalações de transportes públicos e de rotas para transportes não motorizados.

Para a elaboração do projecto foi proporcionado o processo de participação da comunidade e de outros agentes locais, que influenciaram a natureza do projecto.

> *Este projecto reúne todos os princípios da SSCI, incluindo até metas para o desenvolvimento sustentável, no que respeita aos edifícios, transportes, gestão de resíduos, sentimento de comunidade, entre outros. O Património Urbano está em evidência no que toca à renovação de edifícios, às ligações e a melhoria do parque Maryhill Locks, planos que devem incentivar a comunidade de Maryhill a promover o lugar para visitantes de dentro e for a de Glasgow.*
>
> SSCI (2008)

FIGURA 20 IMAGEM DA PROPOSTA DO PROJECTO MARYHILL LOCKS

Fonte: SSCI (2008)

AVALIAÇÃO DA PROPOSTA DO PROJECTO RAPLOCH

A Companhia de Regeneração Urbana de Raploch pretende regenerar uma parte de Stirling, com a construção de 900 novas habitações e novos equipamentos de comunidade. A chave do projecto é a criação de oportunidades de emprego a longo prazo, promovendo, consequentemente, a sustentabilidade da comunidade, a coesão social e sua estabilidade. Pretende-se desenvolver o sentimento de lugar através da criação de uma praça central que fortaleça a identidade local e a oportunidade de interacção social, enquanto são desenvolvidas infra-estruturas para deslocações não-motorizadas. A participação comunitária também é incluida, de forma a criar uma comunidade em que as pessoas se sintam integradas.

Foram identificados indicadores para avaliar o sucesso de cada iniciativa do projecto.

> *O Projecto de Raploch refere cada aspecto do SSCI, demonstrando um grande potencial para a regeneração da área e, consequentemente, criar uma comunidade mais sustentável. A integração de vários domínios do projecto é valorizada e a importância da comunidade e do seu envolvimento comprometem positivamente o sucesso do projecto, a par das parcerias realizadas para a geração de emprego e de desenvolvimento de competências. A monitorização integrada dos impactes do projecto pode apoiar a criação de comunidades sustentáveis é fundamental.*
>
> SSCI (2008)

FIGURA 21 IMAGEM DA PROPOSTA DO PROJECTO RAPLOCH. FONTE: SSCI

Fonte: SSCI

3.4.2. FRANÇA

No caso francês é possível encontrar várias estruturas de onde emanam os objectivos e as medidas para a Sustentabilidade associadas às áreas urbanas, a várias escalas. Exemplos disso são:

- O Contrato da Cidade (Contrat de Ville - CV);
- O Contrato Urbano de Coesão Social (Contrat Urbain de Cohésion Social - CUCS) - "dispositivo da política de cidade" orientado pelo Comité Interministerial das Cidades e do Desenvolvimento Urbano;
- Os Planos de Transportes Urbanos (Plans de Déplacements Urbains - PDU), como por exemplo de Nanterre.

Em França identifica-se um formato de desenvolvimento urbano a partir da Política de Cidade desde os anos 70. Esta Política de Cidade pretende modernizar os bairros e as cidades e reduzir as desigualdades sociais através de legislação e regulamentação específica nas áreas sociais e do planeamento através de parcerias entre os vários agentes locais, tendo em conta que as divisões administrativas nem sempre se articulam com as percepções da comunidade. Em 1991, foi criado um "Departamento da Cidade", exigindo a cooperação de vários Ministérios, do Estado e das Autarquias Locais. A intervenção posterior do Estado dá-se na elaboração dos Contratos da Cidade e dos Contrato Urbano de Coesão Social.

O "Contrat de Ville" ou Contrato da Cidade (CV) surgiu em 1989, destinado à intervenção na habitação, ambiente, educação, transportes, segurança, cultura, equipamentos desportivos e serviços sociais. Em 1998, o primeiro-ministro francês Jospin afirmou que o CV "é o quadro através do qual o Governo, Autoridades Locais e seus parceiros concordam em implementar uma política concertada de desenvolvimento territorialmente abrangente e renovação urbana, para travar o processo de desvalorização de determinadas áreas das nossas cidades", estruturado em quatro objectivos: garantir o pacto social, reforçar a coesão social, mobilização em torno de um projecto colectivo e construir um novo espaço democrático com as pessoas. A participação da comunidade é um dos pilares centrais da Política de Cidade na medida em que a comunidade tem poder para a selecção de projectos de desenvolvimento ou sobre as acções prioritárias que afectam o seu dia-a-dia.

Ainda em 1998, ficou prevista a implementação de uma Gestão Urbana Local (GUP) no âmbito dos CV para o período de 2000-2006. O GUP seria então um conjunto de programas onde se integraria a iluminação pública, a manutenção e a gestão dos espaços públicos, a recolha de lixo, o mobiliário urbano, a gestão do solo, entre outros aspectos.

O dispositivo "***Contrat de Villes***" foi substituído pelo "***Contrat Urbain de Cohésion Socia*l**" ou **Contrato Urbano de Coesão Social** (CUCS), para o período de 2007-2013. O **CUCS** é apresentado como um dos instrumentos da Política de Cidade em França. Em 2006, surgiram as últimas decisões sobre o quadro geral e as directrizes do **CUCS** (em vigor a partir de 2007 e com a duração de três anos), trabalhadas pela **Comissão Interministerial de Cidades e Desenvolvimento Urbano.**

QUADRO 14 PRINCIPAIS ORIENTAÇÕES DO CONTRATO DA CIDADE À ESCALA DA CIDADE E À ESCALA DOS LUGARES PRIORITÁRIOS

Escala da cidade	Escala dos lugares prioritários
Fomentar a diversidade social de habitação - as mais ricas e mais pobres nos mesmos bairros	Acções de desenvolvimento social e cultural
Diversificação de funções das áreas de habitação social	Operações de renovação urbana e recuperação de habitação
Coordenação dos agentes envolvidos na prevenção e luta contra a exclusão	Criação de equipamentos de apoio
Emprego e desenvolvimento económico local	Intervenções no âmbito da gestão urbana local
Melhoria do acesso aos bairros, como parte de um transporte urbano coerente	
Igualdade dos cidadãos perante os serviços públicos (educação, saúde, cultura, justiça, acesso à direita)	
Prevenção da criminalidade e da ordem pública	
Integração dos imigrantes e suas famílias	

Fonte: Wikipedia, informação sobre "Contract de Ville"

A filosofia deste tipo de "contratos" permite o acesso aos créditos "***Politique de la Ville***" (provisórios e experimentais) bem como aos créditos de Direito Comum, evitando a discriminação das áreas prioritárias dentro e fora das cidades. As cidades efectuam um diagnóstico dos seus bairros e a sua hierarquização, definem os actores e as suas contribuições para cada actividade para que se possam, posteriormente, determinar as melhores acções que irão sustentar a dotação financeira de projectos que podem ser testados e financiados pela "***Politique de la Ville***".

PLANOS DE TRANSPORTES URBANOS (PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS - PDU)

Os Planos de Transportes Urbanos foram formalizados inicialmente por uma lei dos Transportes Interiores em 1982, reforçado com outras leis posteriores sobre a poluição do ar e a utilização racional de energia (1996) ou em relação à solidariedade e renovação urbana (2000). Estes planos tinham como objectivos organizar o sistema de transportes de pessoas e mercadorias. Actualmente os **PDU** estão integrados numa lógica urbana global. A sua ambição é de assegurar um equilíbrio sustentável entre as necessidades de mobilidade dos habitantes, a sua saúde e a protecção do ambiente, através de algumas medidas como:

- Melhorar a segurança de todas as deslocações;
- Diminuição do tráfego;
- Desenvolvimento dos transportes e meios de deslocação eficientes e menos poluentes, incluindo a bicicleta e a pé;
- Desenvolvimento de redes de cidades e estradas para torná-las mais eficientes;
- Organização do estacionamento na rua e estacionamentos interiores;
- Atenção ao transporte e entrega de mercadorias;
- Estabelecimento de um preço e um bilhete integrado para todas as viagens;
- Incentivo às empresas e comunidades para promover os transportes públicos para o seu pessoal.

3.4.3. ALEMANHA

O **Desenvolvimento Sustentável** é um dos princípios de orientação das políticas do governo alemão. No início da década de 70 surgem as primeiras leis de protecção ambiental como um campo político independente. Dois anos depois forma-se o Conselho de especialistas em questões ambientais. Em 1992, na Conferência do Rio, a Alemanha foi um dos países signatários do documento que visou a implementação de políticas nacionais e internacionais associados à sustentabilidade, entre elas, a Agenda 21.

A **Sustentabilidade urbana à escala do bairro** foi uma temática discutida na Alemanha aquando da sua Presidência do Conselho da UE, a par da posição da investigação sobre a **Sustentabilidade** nos debates europeus. Em 1997, o Governo Federal da Alemanha escreveu o relatório "**Para o Desenvolvimento Sustentável na Alemanha**", onde referem que "a humanidade, através dos seus estilos de vida e das actividades produtivas, chegou a um ponto que corre o risco de se privar da sua base natural" (Bund and Misereor, 1996 in Relatório "*Sustainable Germany – Towards an Environmentally Sound Development*"(1997,6). Mas não é só a questão do Ambiente que está a ser tida em conta, os estilos de vida e o consumo também: "O consumo é um factor-chave para o **Desenvolvimento Sustentável**, já que o fornecimento de bens materiais e serviços e o consumo é o objectivo da actividade económica, resultando simultaneamente na utilização dos recursos naturais" (*Sustainable Germany*, 1997,6).

A questão da **Sustentabilidade** tem vindo a ser crescentemente discutida na Alemanha e o conceito já se encontra patente em algumas políticas e sectores do país. Surgem alguns exemplos como a **Política Local Sustentável**, focalizada para as estratégias demográficas e migratórias, educação e investigação sustentável como motor para a inovação, **políticas familiares sustentáveis, políticas de sustentabilidade climática** e modernização do fornecimento de electricidade através da integração de fontes de energia renováveis e aumento da eficiência energética, **gestão florestal sustentável**, entre outros. Os principais instrumentos utilizados são a regulação legal e os instrumentos de planeamento, instrumentos económicos (taxas, impostos), entre outros.

KRONSBERG (HANNOVER, ALEMANHA)

A cidade de Hannover possui **Agenda Local 21** desde 1995 e mais de 50% da mesma está alocada a espaços verdes com funções ambientais, culturais e de promoção de estilos de vida saudáveis.

Como descrevem Krause e Sayani (2004, 31), **Kronsberg** é um subúrbio que se tornou um **modelo de desenvolvimento sustentável**. Com a dimensão de 1.200 hectares e situado a 9 quilómetros da cidade de Hannover, em Kronsberg mais de 80% do espaço é propriedade municipal. Foi na década de 1970 que grande parte dos terrenos foi comprada e reservada para construção residencial. Só em 1988 se tomou a decisão de desenvolver este espaço, sendo o início do seu planeamento em 1995, e da construção das infra-estruturas básicas (rede de esgotos, rede viária) em 1996. Todo o seu planeamento está assente nos princípios da sustentabilidade delineados pelas Nações Unidas através da **Agenda Local 21**, com o objectivo deste mega-projecto integrar os festejos da EXPO 2000 com a temática "Humanidade, Ambiente e Tecnologia". Com um investimento estimado em 2.2 biliões, esperava atrair 15.000 habitantes em aproximadamente 6.000 habitações, Kronsberg apresenta assim uma elevada densidade urbanística e populacional. Em 2000, ano da Exposição Mundial na Alemanha, fica concluída a primeira tranche de habitações (3.000), com espaço livre reservado a norte e a sul para a continuação do plano. A cidade é caracterizada pela malha urbana estruturada por avenidas, parques, praças e pátios que definem os vários bairros.

Atendendo às linhas teóricas com que foi planeada, os transportes detêm uma grande importância em Kronsberg, baseado no conceito do transporte responsável que serve uma **comunidade compacta**. O lugar encontra-se a cerca de 30 a 40 minutos do centro de Hannover de carro, mas apenas a 20 minutos de comboio. Já os parques de estacionamento estão organizados em pequenos espaços ou em garagens subterrâneas, contrapondo com os passeios para peões e ciclistas como forma alternativa de mobilidade ao motorizado privado.

A aplicação prática de Kronsberg reflecte a **Sustentabilidade urbana** à escala local em vários aspectos: ambiente, sociedade e economia (**Figuras 22 e 23**). Kronsberg reuniu uma série de iniciativas de **Desenvolvimento Sustentável** com o objectivo de responder ao conceito de **Comunidade Sustentável** (Menze, 2007, 55). No **Quadro 15** encontramos a conceptualização do planeamento e desenvolvimento sustentável de Kronsberg repartida em três componentes principais, em que cada componente integra sub-componentes e projectos: 1. Construção, o que corresponde à dimensão físico-infra-estrutural, onde se inclui a cidade compacta, a eficiência dos recursos de construção, o uso misto do solo, o planeamento e consulta pública, a minimização do tráfego e a qualidade do espaço público; 2. Sociedade e Cultura, onde se enquadram os equipamentos e serviços, as infra-estruturas sociais e a nutrição; por fim 3. a componente do Ambiente, repartida pela energia, água, resíduos sólidos, solo, paisagem e comunicação ambiental.

FIGURA 22 - 23 KRONSBERG, 1997 (ESQ.) KRONSBERG, 2007 (DIR.)

Fonte: Menze (2007, 55)

É bem expressiva a preocupação com a área ambiental: as emissões de dióxido de carbono bem como o consumo de energia foram reduzidas entre 60% a 80% através da aplicação de turbinas eólicas, do incentivo à eficiência energética, maximização da luz solar tanto na decisão sobre a orientação das habitações como na aplicação de painéis solares, caso do projecto "**Cidade Solar**". A gestão da água também tem um papel relevante demonstrado no sistema de recolha das águas pluviais. Os resíduos sólidos são também tidos em conta em acções de reciclagem e compostagem. Por fim, a área verde da cidade não é esquecida, sendo que suas periferias apresentam grandes espaços livres para recreação ou, mesmo dentro da cidade, existem regras como a seguinte: por cada cinco lugares de estacionamento construídos, planta-se uma árvore.

Ao nível social, Kronsberg apresenta também uma gama bastante ampla de serviços dentro da sua própria comunidade: creches, escolas, centros de saúde, lojas, entre outras. Não é esquecida a atracção das jovens famílias, através das especificações das habitações de acordo com as suas necessidades (físicas e económicas) ou a existência de espaços de convívio (como os centros comunitários ou artísticos, biblioteca, entre outros). Encontram-se vários projectos de cariz social, tais como o "**KroKus**" (Centro artístico e comunitário), "**Habitat**" (projecto de habitação) ou o projecto "**FOKUS**" (integração e habitação para pessoas portadoras de deficiência). A participação dos cidadãos também se encontra activa na divulgação de eventos através dos jornais do bairro, por exemplo, na existência de um coordenador de bairro, ou no trabalho voluntário que os residentes realizam em prol da comunidade. Assim, verifica-se uma elevada satisfação dos habitantes de Kronsberg relativamente ao seu local de residência verificado pela reduzida flutuação de inquilinos, bem como o sentimento de pertença e orgulho que faz com que não haja símbolos de vandalismo (Mönninghoff, 5). Um fenómeno interessante de observar é que as fases de construção deram-se consoante a atracção de pessoas ao bairro.

Por fim, quanto à área da economia, vista à escala local, a questão da existência de emprego dentro da cidade ou na sua vizinhança também está na linha da frente, de forma a diminuir as distâncias e tempos de deslocação.

QUADRO 15 PRINCÍPIOS E DIMENSÕES DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL A INCORPORAR NAS POLÍTICAS DE KRONSBERG, ALEMANHA

FÍSICO-ESTRUTURAL	SOCIEDADE E CULTURA	AMBIENTE
CIDADE COMPACTA	EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS	*Standarts* ecológicos
EFICIÊNCIA NA CONSTRUÇÃO	Arte, comunidade	ENERGIA
USO DO SOLO MISTO: RESIDENCIAL E COMERCIAL	Igreja e centros de vizinhança	Optimização dos recursos energéticos
PLANEAMENTO E CONSULTA PÚBLICA	Serviços de saúde	Sistema de aquecimento do bairro
MINIMIZAÇÃO DO TRÁFEGO	INFRA-ESTRUTURAS SOCIAIS	Edificado de baixo consumo energético
Rotas de comboio	Padaria comunitária	Poupança da electricidade
Tráfego reduzido	Creches	*'Solar City'*
Todos os serviços dentro de reduzida distância a pé	Escola primária	Sistema de aquecimento do bairro
Vias de ciclismo prioritárias	Escola secundária	Casas com energia solar
Restrições no estacionamento automóvel	Projecto de habitação "FOKUS"	Energia eólica
QUALIDADE ESPAÇO PÚBLICO	Projecto "Habitat"	Tecnologia fotovoltaica
Pátios espaçosos	Suporte a seniores	ÁGUA
Avenidas	Espaço alocado ao serviço da comunidade	Gestão das águas da chuva
Parques	NUTRIÇÃO	Economia da água
Corredores verdes	Mercado	RESÍDUOS SÓLIDOS
	Quinta de Kronsberg	Construção com materiais ecológicos
		Gestão dos resíduos de construção
		Gestão dos resíduos domésticos e comerciais
		SOLO
		Gestão dos solos
		Poluição inerente
		PAISAGEM
		Paisagem ecológica
		Agricultura ecológica
		COMUNICAÇÃO AMBIENTAL - KUKA

Fonte: Menze (2007, 55)

Capítulo 4
O USO DO TEMPO E O QUOTIDIANO DAS FAMÍLIAS – UM ELEMENTO DIFERENCIADOR NA SUSTENTABILIDADE URBANA

A abordagem ao uso do tempo não é recente e encontra-se aplicada a várias ciências, repartida em três classes de análise: a primeira associada às teorias motivacionais, com origem na antropologia e psicologia; a segunda, associada à sociologia e planeamento urbano, com maior incidência na alocação de tempo que rege o comportamento dos indivíduos; e, por fim, a terceira categoria, direccionada para as teorias económicas, com base na microeconomia (Bhat e Koppelman, 1999, 121).

Pensa-se que o primeiro estudo sobre o uso do tempo foi realizado por Bevans, na Universidade de Colúmbia (1913) relativamente ao tempo de lazer dos trabalhadores (TURP, 2005). Mais recentemente é de sublinhar o papel do sociólogo Alexander Szalai pelo reconhecido estudo internacional sobre a temática, realizado entre 1965 e 1966, que contou com a participação de 12 países, abrangendo 30.000 inquiridos. Esta recolha culminou na publicação de referência "**O uso do tempo**", que se destaca especialmente ao nível da metodologia (Ramos, 2009, 862).

Bhat e Koppelman (1999, 124-125) sintetizam alguns trabalhos de aplicação do uso do tempo. Os primeiros estudos eram meramente descritivos para comparação do uso do tempo dos indivíduos entre países (Szalai (1972), Andorka et al. (1983), Harvey e Gronmo (1986)) ou para comparação do mesmo país ao longo do tempo (Lingsom e Ellingsaeter (1983), Juster (1985). Já os estudos empíricos de planeamento urbano analisavam os padrões do uso do tempo consoante os segmentos da população (dependendo da idade, sexo, estado civil, emprego, rendimentos, existência de crianças no agregado, raça, fase do ciclo de vida, entre outros) (Chapin (1974), Jones et al. (1983), Kostyiuk e Kitamura (1976), Golob e McNally (1995). É focada também a diferença dos tempos alocados a actividades dentro e fora de casa (Kitamura et al. (1996), Kraan (1996), Lawson (1996), Bhat e Misra (1998)). Na generalidade, este

tipo de análise permite estudar o comportamento dos indivíduos no que toca ao trabalho doméstico, hábitos de transporte, tempos de lazer, entre outros (Eurostat, 2004). Outros trabalhos estão associados à saúde (obesidade, exposição a poluentes ou contaminantes, etc.) (Harvey, Smith (1999), Robinson e Silvers (2000) cit. Teixeira e Cruz, 5).

Na óptica do **Planeamento Urbano**, Bhat e Koppelman (1999, 124) referem a classificação das actividades de Reichmann (1976), adoptada nos trabalhos sobre alocação de tempo: a. Actividades de subsistência ou de trabalho, b. Actividades de manutenção ou de aquisição e consumo de bens para satisfazer as necessidades biológicas e culturais dos indivíduos e dos agregados, e c. Actividades de lazer, sociais e de recreação.

O uso do tempo pode, então, tornar-se um elemento diferenciador dos indivíduos, das famílias e, a uma escala "colectiva", das comunidades. A forma de utilização do tempo pode diferenciar comunidades e a análise do seu uso pode ser encarada como uma das formas de relacionar o quotidiano das famílias com o uso do espaço ou dos espaços, tanto nas proximidades da sua residência como noutros pontos a que regularmente (e por vezes, diariamente) os indivíduos se deslocam. Dois grandes momentos têm destaque no estudo do uso do tempo dos indivíduos: os tempos despendidos em deslocações e os tempos despendidos em cada local de paragem.

Surgem, então, várias metodologias de recolha de informação sobre o uso do tempo. Uma das mais utilizadas nas ciências sociais é a aplicação de um inquérito com um formato muito característico, reconhecido como o "Diário do uso do tempo". Este é definido como uma "técnica utilizada para recolher informação sobre o quotidiano dos indivíduos." (Larson e Verna, 1999 cit. Teixeira e Cruz, 2007). Esta ferramenta permite recolher informação sobre a diversidade, frequência e duração das actividades, o contexto social (com quem) e as formas de deslocação (meio de transporte, tempo), de acordo com os constrangimentos de horário, das condições sociodemográficas, da localização e outros constrangimentos de contexto dos indivíduos/família. (Bhat e Koppelman, 1999; Teixeira e Cruz).

Relativamente a material já recolhido por várias entidades, salienta-se o apresentado no *site* das Nações Unidas, onde são identificados os países e anos (onde e quando) se aplicaram inquéritos sobre o uso do tempo, entre 1990 e 2006, para um grupo de 20 países. Portugal está incluído neste grupo, com o inquérito produzido pelo INE, em 1999 – Inquérito à ocupação do uso do tempo. Esta recolha serviu para um estudo à escala europeia sobre o uso do tempo, com os objectivos de criar dados para apoio às decisões políticas, harmonizar os dados e torná-los comparáveis a grande escala. Universidades e departamentos governamentais também apostaram nesta área de investigação.[7] O Centro de Investigação para o Uso do

7 IATUR – International Association for Time Use Research, França; MTUS - Multinational Time Use Study, Universidade de Essex; AHTUS – American Heritage Time Use Study; Research Network os Time Use (RNTU) - Universidade de Lueneburg; Eurostat.

Tempo (CTUR) é, a par das Nações Unidas, umas das grandes fontes deste tipo de recursos, congregando *online* vários recursos (dados, inquéritos, estudos e ferramentas) de vários países de todo o Mundo.

4.1. RECUANDO À GEOGRAFIA DE HÄGERSTRAND – O PAPEL DA ACESSIBILIDADE

A partir de 1966, o geógrafo sueco **Torsten Hägerstrand** e a sua equipa (Carlstein, Lenntorp e Martensson) iniciaram o desenvolvimento de uma nova perspectiva geográfica – **Geografia do Tempo**, baseada no sistema populacional. Os autores referidos produziram vários livros e artigos com base na perspectiva da Geografia do Tempo, aplicando-a a vários temas mais específicos, como por exemplo: impacto dos organismos sociais e do ambiente sobre o uso do tempo dos indivíduos (1972), impacto dos transportes na Qualidade de Vida (1974), o cuidado das crianças e o ambiente espaço-tempo (1977), entre outros.

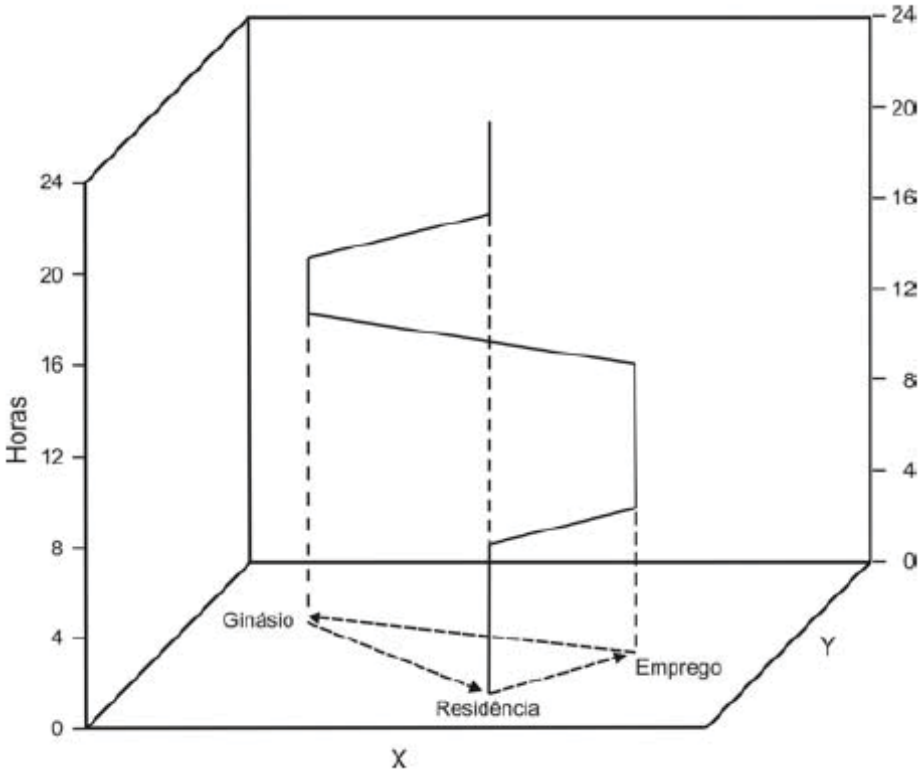
Hägerstrand tem no tempo um factor crítico que em muito interfere na actividade humana. Corbett exemplifica o seu sentido: "um lugar pode estar perto de um indivíduo, mas se este não consegue alocar tempo suficiente para se deslocar até ele, a proximidade por si só não é suficiente para que a pessoa o visite."

Ainda na década de 70, Thrift (1977, 8-16) recolhe uma série de diferentes representações gráficas do cruzamento entre o tempo e o espaço, facilitando a leitura da análise. Assim, mais do que uma teoria geográfica, a análise ao uso do tempo tornou-se uma ferramenta para a compreensão das dinâmicas dos territórios, essencialmente à escala local, do quotidiano dos indivíduos.

Claval (2002, 24) recorda uma crítica de Giddens à **Geografia do Tempo** de Hägerstrand. Apesar de Hägerstrand identificar com clareza que as práticas sociais diárias são da maior relevância para compreender o impacto do quotidiano dos indivíduos sobre a organização global dos sistemas sociais, Giddens refere que o autor sueco considerava que os indivíduos eram constituídos independentemente do ambiente social da sua vida diária (Giddens, 1987, 170 cit. Claval, 2002, 24).

Alguns exemplos de representações gráficas deste fenómeno são explicitados por Marques da Costa (2007, 27-28). A representação clássica do uso do tempo dá-se através de um cubo onde são definidas as principais dimensões, como mostra a **Figura 24**. As dimensões da base (x – local de origem, y – local de destino) representam a localização e distâncias entre pontos, permitindo assim compreender os motivos da deslocação/deslocações bem como as distâncias percorridas. A terceira dimensão (z) representa o tempo. Na ilustração do uso do tempo, os segmentos verticais representam o tempo despendido por um indivíduo no mesmo local (por exemplo em casa, no emprego), enquanto os segmentos oblíquos referem-se às deslocações, sendo que quanto mais oblíqua se apresentar a recta, maior a velocidade de deslocação. Consegue-se assim observar as horas de início e fim das deslocações e duração de cada actividade.

FIGURA 24 USO DO TEMPO (DISTÂNCIA-TEMPO) DURANTE UM DIA

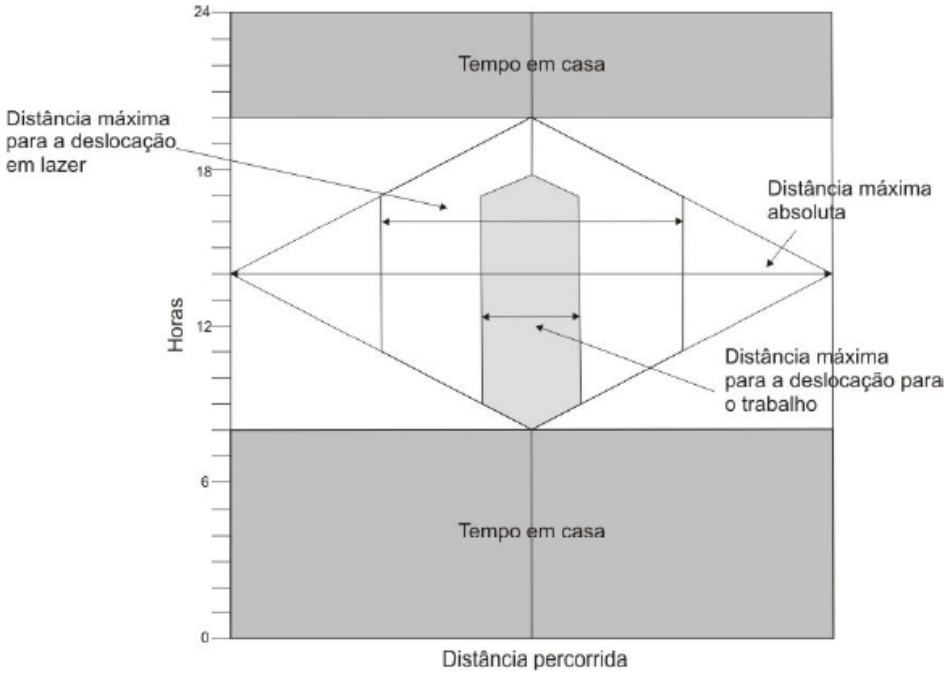


Fonte: Marques da Costa (2007, 28), adaptado de Hägerstand (1970)

Marques da Costa refere na sua dissertação (2007, 28) três tipos de restrições associadas a este modelo: "1. a **capacidade de gerir o tempo disponibilizado para a deslocação**, ou seja a definição do conjunto de locais que podem ser alcançados no período de tempo disponível recorrendo aos modos de transporte que podem ser utilizados por cada indivíduo em cada momento; 2. a **capacidade de conjugar com terceiros os momentos e os locais onde se desenrolam actividades conjuntas**, como sejam o trabalho, as reuniões de família ou de amigos, ou a aquisição de bens e de serviços; e 3. as **limitações que podem ser colocadas à deslocação e à presença em determinados momentos e em determinados locais**, por interdição total ou por restrição selectiva, como sejam parques naturais, condomínios privados, ou por limitações decorrentes dos horários da prestação de serviços e de infra-estruturas de transporte, por exemplo (Miller, 2005, 19)."

Outro modelo de representação do uso do tempo é-nos demonstrado por Goodall (1987). Marques da Costa (2007, 29-30) descreve-o a partir de outro gráfico de relação entre espaço e tempo durante o período de um dia (24 horas), exemplificado na **Figura 25**. Neste, os triângulos superior e inferior reflectem o tempo e distância percorrida nas deslocações enquanto o paralelogramo reflecte o tempo dispensado em cada localização.

FIGURA 25 USO DO TEMPO (DISTÂNCIA-TEMPO) DURANTE UM DIA



Fonte: Marques da Costa (2007, 28), adaptado de Hägerstand (1970)

São também identificadas restrições neste exemplo: 1. a repartição dos tempos (de deslocação e da tarefa) é condicionada pelas tarefas a desenvolver durante o dia; 2. O tempo individual e o tempo conjugado com terceiros condicionam as formas de repartição dos tempos de cada um (especialmente aos momentos de início e término das actividades individuais);3. Existência de restrições selectivas (por exemplo a limitação à circulação de algum modo de transportes, limitação horária).

4.2. DA ACESSIBILIDADE À MOBILIDADE – A NOVA RELAÇÃO ESPAÇO-TEMPO

O uso do tempo relativo ao quotidiano dos indivíduos, tal como foi estudado por Hägerstrand, apresenta então alguns factores-chave, tais como a localização de origem e destino das viagens e actividades a realizar, os modos de deslocação e a compatibilização de horários entre indivíduos e entre indivíduos e actividades. Se por um lado estes factores se revelam intemporais na influência que detêm sobre o uso do tempo, já a dinâmica verificada em cada um dos mesmos tem evoluído em paralelo com o desenvolvimento tecnológico e com as novas oportunidades patentes em todos os sectores da sociedade, das actividades e do território.

Neste contexto, as definições dos conceitos de **acessibilidade** e **mobilidade** tornam-se fundamentais no uso do tempo dos indivíduos, entre outros. Se o número de horas de trabalho e o seu horário pouco se tem alterado nas últimas décadas, bem como os horários da abertura e fecho dos estabelecimentos de comércio e serviços (actividades obrigatórias ou essenciais à vida das famílias), não podemos esquecer, por exemplo, as novas oportunidades comerciais de grande dimensão de horário alargado. O mesmo se passa com as novas oportunidades de deslocação dos indivíduos que têm vindo a evoluir nas últimas décadas, associadas aos modos de transporte e novas acessibilidades, potenciando a variação do tempo dispensado para as deslocações, bem como o poder de escolha entre vários modos de transporte.

Assim, os conceitos de **acessibilidade** e **mobilidade** ganham relevância no estudo. Antes de mais, interessa clarificar a definição de ambos, apesar da sua inter-relação. Entende-se então que enquanto a **acessibilidade** está associada ao território (independentemente da escala), já o conceito de **mobilidade** é dirigido às pessoas.

De acordo com Marques da Costa (2007, 22), a **acessibilidade** "constitui uma característica que qualifica uma localização realçando a facilidade de se alcançarem determinados pontos num território. À medida que o movimento se torna mais fácil, mais barato ou menos demorado, a acessibilidade aumenta, e com ela a propensão à deslocação, aumentando, desta forma, a capacidade potencial de interacção entre lugares". A análise da **acessibilidade** pode apresentar várias perspectivas, por exemplo, a perspectiva da rede (qual a possibilidade de alcançar um lugar?), na perspectiva da deslocação (qual a facilidade da deslocação ao nível do tempo ou custo?), perspectiva do lugar (qual a facilidade de alcançar determinado lugar a partir de outras localizações) ou numa perspectiva individual (qual o conjunto de alternativas disponíveis a uma determinada distância do ponto?).

Ainda sobre a questão da **acessibilidade**, Marques da Costa (2007, 23) apresenta uma fórmula de Hanson (2004) (**Figura 26**) possível para a quantificação deste conceito para cada indivíduo, com a junção de factores como as ocorrências de serviços, unidades comerciais, empregos, entre outras, que se encontram a determinada distância:

FIGURA 26 FÓRMULA DE HANSON (2004) PARA A ACESSIBILIDADE INDIVIDUAL.

$$A_i = \sum_{j=1}^{n} O_j d_{ij}^{-\alpha}$$

Ai - valor da acessibilidade do indivíduo *i*
Oj - conjunto de alternativas existentes
Dij- distância entre o indivíduo e cada uma das alternativas de deslocação
α- Parâmetro de ajuste da função de distância

Fonte: Marques da Costa (2007, 23)

Marques da Costa conclui que "a acessibilidade individual é, desta forma, directamente proporcional ao número de alternativas de deslocação para a aquisição ou desfrute de um bem ou de um serviço, e inversamente proporcional à distância que separa o indivíduo de cada uma das alternativas." (2007, 23).

Já o conceito de **mobilidade** é "a capacidade que cada um possui de se deslocar entre dois pontos recorrendo aos diferentes modos de transporte disponíveis." (Marques da Costa, 2007, 23). A **mobilidade** depende de vários factores: factores pessoais (idade, sexo, competências técnicas, como a carta de condução, capacidade económica, posse de veículo), de factores geográficos (distância entre pontos, sistema hidrográfico, relevo) e factores técnicos (existência de rede de transportes públicos, custo, horários/frequências), entre outros.

Quanto à quantificação do conceito de **mobilidade** podemos avaliar duas situações: a mobilidade potencial – "número de deslocações que poderão ser realizadas por um indivíduo num determinado período de tempo e que dependerão do acesso que este tem aos diferentes modos de transporte e à sua posição na rede de transportes", e a mobilidade efectiva – "número de deslocações realizadas por um indivíduo, ou conjunto de indivíduos, num determinado período de tempo" (Costa, 2007, pp. 23-24).

O Centro de Investigação de Políticas Europeias (2001, cit. Relatório "Género, Território e Ambiente – Diagnóstico e criação de indicadores de género, 2009, pp. 32-33") identifica as quatro dimensões mais estudadas dentro da temática da **mobilidade**:

- O acesso ao transporte motorizado privado, em que se verifica um aumento do número de veículos próprios utilizados para as deslocações diárias (laborais ou não);
- Os padrões de mobilidade associados às deslocações de cariz laboral, familiar ou social, estudando a maior ou menor proximidade da residência ao local de trabalho ou às actividades quotidianas, como a escola, o comércio, os serviços de saúde, já que estas situações deveriam influenciar bastante o planeamento urbano e o planeamento da mobilidade e acessibilidade;

- Infra-estruturas e vias, focalizado nas análises custo-benefício relacionado com a rede de transportes públicos e, em grande dimensão, relacionado com os movimentos de deslocação diária casa-trabalho;
- Por fim, os constrangimentos da mobilidade, como a segurança, o conforto, os horários e frequências, custos e informações disponíveis.

Nunes da Silva (2006), numa apresentação sobre a temática da **mobilidade**, identificou à data cinco tendências que têm vindo a modificar a **mobilidade** dos indivíduos e, consequentemente, a afectar a gestão do território e das infra-estruturas já existentes. O autor refere que actualmente, por um lado verifica-se uma estabilização do número de viagens realizadas por dia na região de Lisboa, por outro lado, verifica-se uma crescente utilização na escolha do automóvel e uma diminuição da escolha dos transportes públicos para as deslocações diárias. Nunes da Silva refere também uma alteração nos fluxos laborais dentro da região de Lisboa, se os fluxos centro-periferia têm vindo a diminuir, já os fluxos periferia-periferia têm vindo a aumentar. Por último, o autor sublinha a maior intensidade nos fluxos em horas de ponta e o aumento gradual das distâncias percorridas bem como o tempo despendido na deslocação.

Nas últimas décadas produziram-se alguns estudos sobre a **mobilidade** em Portugal com foco em várias escalas territoriais. Por exemplo à escala regional, e concentrando-nos na região de Lisboa, podemos analisar o Estudo dos transportes na região de Lisboa (DGTT, 1977), o Inquérito à mobilidade na região de Lisboa (DGTT/INE, 1999), Relatório de Contribuições para o PROTAML (DGTT/DLT, 2000), entre outros. São também vários os investigadores da temática que se têm focado nas questão da mobilidade sustentável (por exemplo a equipa do Instituto Superior Técnico, coordenada por Tiago Farias), apresentando diagnósticos sobre a acessibilidade e mobilidade da região de Lisboa (por exemplo Nunes da Silva, 2006; Marques da Costa, 2007).

Parte III

Capítulo 5

AS DINÂMICAS DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

"As últimas décadas trouxeram profundas transformações ao território metropolitano. De uma organização centrada na cidade de Lisboa,que concentrava não só a população como o emprego, a metrópole foi-se reconfigurando, dispersando-se a função residencial e assistindo-se à desconcentração das actividades económicas e da localização do emprego."

Marques da Costa (2007, 344)

No seguimento da apresentação e discussão dos conceitos e políticas do Desenvolvimento Urbano num quadro de sustentabilidade, que justificam também a parte aplicada deste projecto, importa agora conhecer quais as principais características e tendências de evolução do território em que se enquadram os casos de estudo, que serão posteriormente analisados. Por outro lado, importa ainda conhecer, de forma sintética, quais os instrumentos e respectivas orientações que enquadram a AML, no sentido de verificar qual o seu efeito ou ligação aos territórios em estudo, nomeadamente numa escala de intervenção metropolitana.

As dinâmicas verificadas ao longo das últimas décadas, tanto na AML em geral como nos municípios que a integram, revelam-se bastante variadas, resultado do constante desenvolvimento desta área. Importa assim sintetizar algumas das principais tendências observadas na estrutura demográfica e socioprofissional da população ou o desenvolvimento habitacional, entre outros, com consequências visíveis na ocupação do território e nas deslocações inerentes às necessidades das pessoas, tanto na AML, como nos concelhos onde se localizam os dois casos de estudo: Lisboa e Alcochete.

De acordo com a sumária descrição que o PNPOT apresenta sobre a AML, esta é considerada como o núcleo de uma extensa região metropolitana que se estende entre a Lezíria e o Médio Tejo (a norte) até Évora (a leste) e Sines (a sul). Nesta área concentra-se 25% da população residente no país e cerca de 40% da economia em pouco mais de 3% de território nacional.

Nos termos da Lei 46/2008, de 27 de Agosto, a Área Metropolitana de Lisboa, correspondente à NUT II da Região de Lisboa, é composta actualmente por um conjunto de 18 municípios (**Figura 27**), repartido por duas NUTS III separadas pelo rio Tejo: Grande Lisboa a Norte (Amadora, Cascais, Lisboa, Loures, Odivelas, Oeiras, Sintra, Vila Franca de Xira, Mafra) e Península de Setúbal a Sul (Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal), apresentando uma superfície total de 2.865 Km2 (PO LISBOA 2007-2013, 8).

FIGURA 27 MUNICÍPIOS QUE COMPÕEM A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA, A PARTIR DE 2003

Fonte: Site www.aml.pt

No entanto, até hoje foram várias as alterações político-administrativas dos concelhos e freguesias pertencentes à AML, entre 1960 a 2003.[8] Apesar da alteração dos limites das freguesias no concelho de Lisboa ser tema do dia, desde 1959 que as 53 freguesias de Lisboa se mantêm[9], apesar da nova proposta de reorganização das freguesias de Lisboa, que se pretende passar de 53 para 24 freguesias, em que apenas 12 das actuais se mantêm inalteradas. A partir de 1980 e, essencialmente, entre 1980 e 1990, verificam-se várias alterações aos limites administrativos das freguesias, tanto na Margem Norte como na Margem Sul. A criação de novas freguesias, entre 1960 e 2000, sobressai na coroa adjacente à cidade de Lisboa, na Margem Norte e nas proximidades do rio, na Margem Sul do Tejo.

5.1. ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: UMA RESENHA DO SEU DESENVOLVIMENTO URBANO

A AML tem sofrido várias transformações associadas à expansão urbana. Pires Soares (2003, 149) refere que na década de 1950, resultado da industrialização, pequenos núcleos urbanos em concelhos nas proximidades de Lisboa aumentaram exponencialmente de população, como os casos da Amadora, Almada, Moscavide e Queluz. A necessidade de habitação fez com que o crescimento e ocupação se revelassem pouco organizados. A importância do concelho de Lisboa promoveu uma hierarquia de lugares com função residencial criando assim os subúrbios, essencialmente, nos concelhos limítrofes, onde se verificou, entre 1945 e 1970, um grande crescimento populacional e do edificado. Na década de 1960, a pressão urbanística levou ao loteamento e construção clandestina, inicialmente a Norte de Lisboa e, após a abertura da Ponte 25 de Abril (1966), o fenómeno estendeu-se para a Península de Setúbal.

Entre 1970 e 1991, a pressão urbanística diminui, concentrando-se essencialmente no litoral e inicia-se a procura de habitações para segundas residências. Verifica-se então uma expansão urbana do centro para a periferia, cada vez mais distante, favorecida pelas melhores acessibilidades e infra-estruturas de transportes colectivos e privados. Assim, entre 1970 e 1980, verificou-se um elevado aumento de alojamentos em quase todas as freguesias da AML, para cobrir as necessidades da dinâmica populacional do momento, onde se incluía o êxodo rural e o retorno dos emigrantes em territórios ultramarinos. Na década seguinte, a construção é positiva, embora tenha diminuído bastante em comparação com a década anterior. Entre 1991 e 2001, Pires Soares (2003) afirma que o número de alojamentos ocupados diminuiu bastante, não só nas freguesias do concelho de Lisboa mas também noutros concelhos suburbanos. Ainda o mesmo autor (2003) refere também diferenças no crescimento da margem Norte e margem Sul: a margem Norte cresceu com base num conjunto de eixos radiais com início no centro (Lisboa), enquanto a margem Sul cresceu numa estrutura anelar, constituída por uma coroa de cidades e lugares que dependiam do transporte fluvial para se ligar a Lisboa.

8 Exemplo destas alterações é o sucedido com o concelho da Azambuja que, estando integrado na região estatística do Alentejo desde 2002, até 2004 fez parte da Área Metropolitana de Lisboa, passando depois a integrar a Comunidade Urbana da Lezíria do Tejo.

9 Decreto-Lei nº 42142 de 17 de Fevereiro de 1959

Assim, verifica-se que a densidade de alojamentos diminuiu do centro para a periferia, havendo alguns lugares de elevada densidade nos eixos urbanos Amadora-Sintra, Odivelas-Loures e nos núcleos urbanos ribeirinhos Almada-Laranjeiro-Fogueteiro, Seixal, Moita e Barreiro. A cidade de Setúbal apresenta um comportamento compacto.

QUADRO 16 EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA DO SOLO, 1990, 2000 E 2009 NA AML

Grandes Categorias de Espaço Edificado	Tipologia de Espaços em 2009	Área Ocupada (Km2)			Área Ocupada (%)		
		1990	2000	2009	1990	2000	2009
Tecido Urbano Contínuo (inclui Equipamentos Desportivos e de Lazer, Espaços Verdes Urbanos)	Áreas Edificadas Compactas e Complexos Desportivos e Marinas	63,6	79,5	266	16,7	15,4	29,6
Tecido Urbano Descontínuo	Áreas Edificadas Dispersas Tipo 1 e 2; e Áreas Edificadas Fragmentadas	247,6	332,7	524,8	64,9	64,4	58,4
Áreas em Construção	Espaços Vazios em Construção	4,1	12,4	12,6	1,1	2,4	1,45
Indústria, Comércio e Equipamentos Gerais	Grandes Superfícies Comerciais; e Áreas de Indústria logística e Armazém	48,5	73,2	83,6	12,7	14,2	9,3
Zonas Portuárias e Aeroportuárias	Portos e Instalações Aeroportuárias e Ferroviárias	17,7	18,6	12	4,6	3,6	1,3
TOTAL		381,5	516,4	899	100	100	100

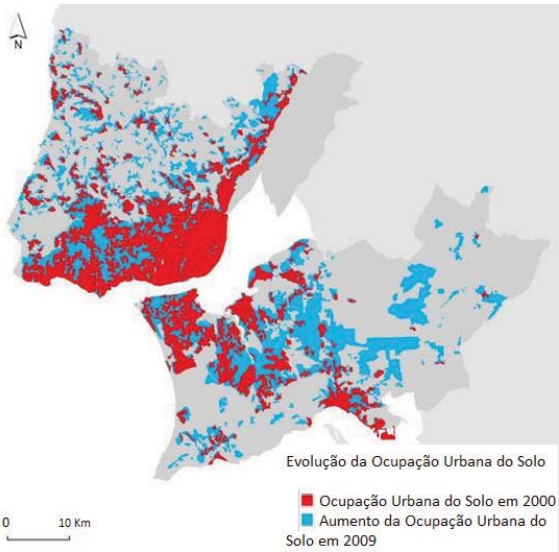
Fonte: IGP, 1990 e 2000; CCDRLVT, Equipa do PROT-AML, 2009; adaptação própria

Além das densidades do edificado, a área alocada a processos de urbanização tem vindo a aumentar, estando em 2009 avaliada em 30,5% do território da AML. Porém este desenvolvimento urbano apresenta características variadas. No Relatório de Caracterização e Diagnóstico Sectorial do Sector "Sistema Urbano, Habitação e Equipamentos" da Revisão do PROT-AML (2009, 63), é sistematizada a evolução da ocupação do espaço edificado consoante a sua tipologia em três momentos: 1990, 2000 e 2009 (**Quadro 16**). Analisando a totalidade do espaço edificado, verifica-se um decréscimo das áreas alocadas às "Zonas Portuárias e Aeroportuárias" e à "Indústria, Comércio e Equipamentos Gerais". O "Tecido Urbano Descontínuo" (disperso ou fragmentado) diminuiu 6,5% em 20 anos, enquanto o "Tecido Urbano Contínuo" verificou um aumento de

12,9% entre 1990 e 2009. Contudo, a área total do "Tecido Urbano Descontínuo" é, em 2009, cerca do dobro da área de "Tecido Urbano Contínuo" (**Figura 28**).

No seio da AML, e como refere Antunes (2009, 15), "(…) a Península de Setúbal assume, decisivamente, um papel cada vez mais estratégico como reserva de solo não ocupado, topograficamente pouco acidentado e de acessibilidade impar (…, porém) Praticamente toda a sua orla marítima se encontra urbanizada ou a caminho disso.". O mesmo autor sublinha que, apesar de em concelhos como Moita, Sesimbra, Palmela, Montijo, Alcochete e parte de Setúbal, "persiste uma imagem de acentuada ruralidade, tirada em costumes e tradições de inegável identidade (…). Contudo, quase todos estão em processo regressivo e de transformação das suas estruturas para outros usos. (…) As aldeias rurais transformam-se em vilas e estas almejam já ser cidade."

FIGURA 28 EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA DO SOLO DE 2000 A 2009



Fonte: IGP, 1990 e 2000; CCDRLVT, Equipa do PROT-AML, 2009 (2009, 65)

No PNPOT é identificada uma larga panóplia de problemas urbanos associados à mobilidade, coesão social, integração das minorias, habitação, qualificação e inserção urbana de bairros críticos, revitalização dos centros históricos, recuperação dos espaços industriais obsoletos, prevenção dos riscos, protecção do património natural e preservação da qualidade ambiental. Ainda no mesmo documento orientador são identificadas as principais tendências relativas ao modelo territorial da AML, essencialmente focadas nas estruturas de acessibilidade e mobilidade e estrutura económica, como por exemplo:

a) Evolução no sentido da fragmentação cujos principais factores são as novas infra-estruturas rodoviárias, o incremento significativo da mobilidade assente no transporte individual e as tendências de deslocalização centrífuga das empresas;
b) Reestruturação do eixo Lisboa – Vila Franca de Xira – Carregado como corredor relevante para as actividades logísticas;
c) Localização de novas funções – escritórios, superfícies comerciais e actividades de ciência, tecnologia e inovação – no triângulo Lisboa – Sintra – Cascais;
d) Reestruturação do Arco Ribeirinho (margem sul) por via da emergência de centralidades apoiadas nas novas acessibilidades e nalguns projectos de infra-estruturação e de renovação urbana;
e) Consolidação do eixo Lisboa – Palmela – Setúbal, apoiado na nova acessibilidade ferroviária e na relevância do *cluster* automóvel.

5.2. O MODELO TERRITORIAL DA AML

Como forma de enquadrar a Área Metropolitana de Lisboa, interessa compreender o seu **modelo territorial**, que traduz os **objectivos e orientações estratégicas** definidas no PROT-AML, procurando "tirar partido das condições geoestratégicas da AML, no cruzamento dos arcos atlântico e mediterrânico, da excelência das suas condições ambientais, da sua base económica, do seu potencial socioeconómico e da sua inserção e importância no País e na Península Ibérica." (PROT-AML, 2002, 37). Como objectivos principais deste modelo são referidos 1. A dotação de condições quanto a acessibilidades, logística e telecomunicações entre a AML e Espanha, Europa e Mundo, também através da inclusão de pólos de internacionalização económica e cultural, de investigação e desenvolvimento no sistema metropolitano; 2. A revitalização do centro tradicional de Lisboa, bem como as orlas dos dois estuários (para lazer e valorização ambiental) e integração funcional entre o centro de Lisboa e os pólos de Almada, Seixal e Barreiro, através do reforço da acessibilidade rodoviária e ferroviária entre margens; 3. O estabelecimento de uma rede hierarquizada de centros e pólos de actividade económica; 4. A necessidade de resolução de questões como a exclusão social e sua prevenção de acordo com as reestruturações económicas e relocalização de actividades; 5. A salvaguarda da estrutura ecológica metropolitana e do sistema ecológico metropolitano, reorientando o desenvolvimento urbano da AML.

O **esquema do modelo territorial da AML** apresenta quatro componentes principais (PROT-AML, 2002, 38): Acções urbanísticas, Centros / Pólos, Ligações entre pólos e eixos ou conjuntos multipolares a reforçar ou fomentar e, por fim, Sistema Ecológico Metropolitano (**Figura 29**).

No modelo territorial da AML identificam-se nove **acções urbanísticas** distintas, associadas a diferentes padrões de ocupação do solo e consequentes propostas de actuação à escala regional e municipal. O modelo territorial proposto estrutura-se numa **rede hierárquica de centros ou pólos**, partindo do Centro de primeiro nível e de nível sub-regional, a pólos especializados (pólos industriais e logísticos e de investigação e desenvolvimento) ou multifuncionais (pólos de internacionalização económica e/ou cultural, pólo de equipamentos e serviços). Considerando as acções urbanísticas

e os centros ou pólos identificados, um elemento fundamental para o modelo territorial são as **ligações a fomentar entre centros ou pólos** (principais ou secundárias), com o objectivo de reforçar o modelo territorial dentro da AML e entre esta e as áreas adjacentes. Por fim, é representado o **Sistema Ecológico Metropolitano**, onde se enquadram as áreas estruturantes primárias bem como as ligações ou corredores estruturantes primários, em articulação com as áreas agro-florestais estruturantes.

Interessa, pois, apresentar a estrutura do **modelo territorial** proposta no PROT--AML, de forma a, posteriormente, compreender a importância dos casos de estudo seleccionados (freguesias e municípios) no contexto da AML. Esta estrutura organiza-se numa sequência de anéis que associam um conjunto de indicações para desenvolver o modelo explanado (PROT-AML, 2002, 38-41):

1. **Centro da AML** – concelho de **Lisboa**, complementado pela linha Almada-Seixal--Barreiro – implica a melhoria das acessibilidades, com prioridade para o transporte público, reforçando a ligação entre o centro da AML e os pólos propostos e a pontos externos (Norte, Sul e Espanha), área onde se localiza um dos casos de estudo – Benfica, Lisboa.
2. **Primeiro anel envolvente do centro da AML** – neste anel inclui-se Algés, Amadora, Odivelas, Loures, Montijo e Moita como pólos de equipamentos e serviços, Parque das Nações como plataforma de internacionalização da AML, Coina como centro de indústria, armazenagem e logística, e Monte da Caparica, como pólo de investigação e desenvolvimento.
3. **Segundo anel metropolitano** – integra Cascais, Sintra, Malveira, Torres Vedras, Benavente/Samora Correia e Setúbal como pólos de equipamentos e serviços, Sintra como pólo de internacionalização cultural, as redes Terrugem/Mem Martins/Sabugo/Pêro Pinheiro e Carregado/Azambuja/Ota e Pegões/Marateca como pólos de indústria, armazenagem e logística, o segundo recorrendo ao apoio de Alenquer quanto a equipamentos e Serviços e o terceiro funcionando em rede com a Península de Mitrena e Setúbal/Palmela. O objectivo para esta área é promover a ligação entre os referidos pólos através de infra-estruturas circulares, criando a "coroa da AML", que se articulará com o exterior.
4. **Pólos de valência turística e ambiental** – são identificados três pólos bastante diferentes com esta valência: **Alcochete** é encarado como um potencial pólo de apoio ao turismo, recreio e lazer de muito baixa densidade em conjunto com uma forte componente ambiental e de investigação e desenvolvimento ligado ao Estuário; no objectivo para **Sesimbra** predominam as potencialidades de recreio, lazer e actividades turísticas aproveitando as condições naturais da área; e por fim, o modelo territorial inclui **Mafra** como pólo de apoio ao turismo rural e agro-turismo, associados à paisagem agro-florestal e ao turismo litoral. O segundo caso de estudo – freguesia de Alcochete, no município de Alcochete, insere-se nesta tipologia proposta em 2002.
5. **Articulações principais e secundárias** – o modelo territorial para a AML identifica três tipos de articulações a desenvolver: uma articulação principal Norte (Carregado / Azambuja / Ota / Alenquer), uma articulação principal Sul (Pegões / Marateca / Porto de Sines), ambas através da área de expansão logística, e articulações secundárias que promovam as ligações ao Oeste, a Norte e ao Vale do Tejo.

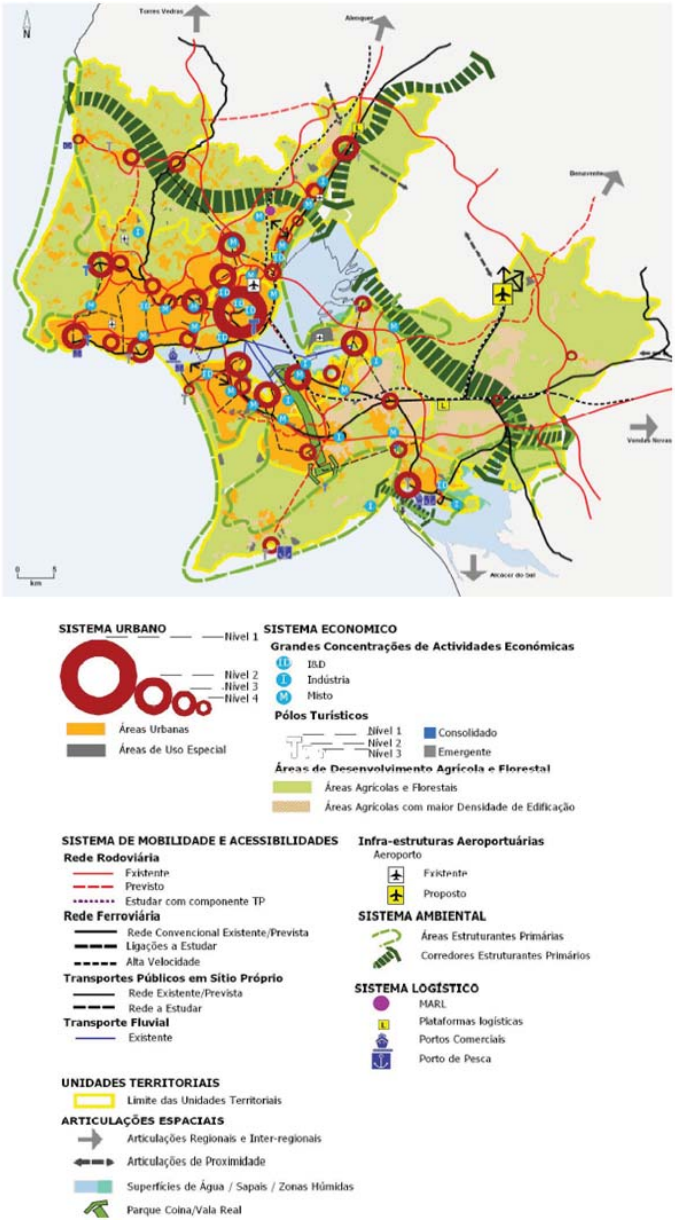
6. **Eixos e conjuntos multipolares a desenvolver** – São vários os eixos definidos no modelo consoante as funções dos vários pólos. Destacamos os eixos a desenvolver: Setúbal (multifuncionalidade do Centro de nível regional)/Palmela (equipamentos e serviços)/Mitrena (desenvolvimento industrial), Almada/Monte da Caparica (pólo de investigação e desenvolvimento), Oeiras/Tagus Park (pólo de investigação e desenvolvimento); Terrugem/Mem Martins/Sabugo/Pêro Pinheiro (multifuncionalidade industrial) beneficiado pela melhoria das condições de acessibilidade, Bobadela/M.A.R.L./Alverca e Coina/Pinhal Novo (função de abastecimento, distribuição e logística).

Este **modelo territorial** refere explicitamente a necessidade da "polinucleação" como combate à expansão urbana difusa e fragmentada promovido pelo desenvolvimento das ligações principais (circulares e periféricas) e secundárias, atingindo uma melhor articulação da AML com o exterior e entre os pólos já identificados, pressuposto em muito relacionado com as necessidades para potenciar a Sustentabilidade urbana.

Apesar do PROT-AML apresentar um modelo regional, este deverá estar incutido no planeamento municipal, especialmente nos PMOT e nos seus quadros de gestão. Os PMOT têm a função essencial de quantificar os usos do território quanto aos limites de infra-estruturas, equipamentos e funções centrais de pólos urbanos em equilíbrio com os recursos naturais disponíveis e mobilizáveis. É sugerido no PROT-AML que a gestão urbanística municipal deve aceder a parâmetros urbanísticos estatísticos os mais actualizados possíveis, proporcionando uma avaliação da evolução da ocupação do território, por exemplo, quanto às áreas urbanas, variação de população e fogos ou áreas em construção. Só assim o modelo apresentado terá realmente impactes no território.

A revisão do PROT-AML disponibilizada em Novembro de 2010, identifica **13 Unidades Territoriais** que, em conjunto, compõem a AML. Para este estudo só serão abordadas as unidades onde os municípios em estudo (Lisboa e Alcochete) estejam presentes (**Figura 30**): Lisboa integra-se na segunda Unidade Territorial – Lisboa Centro Metropolitano, e Alcochete surge na sétima Unidade Territorial – Arco Ribeirinho Sul, especificada na Sub-Unidade Territorial 7A –Área Agrícola Alcochete/Montijo. Aqui destacamos apenas aquelas onde se enquadram os concelhos onde se enquadram os casos de estudo, no sentido de melhor compreender a evolução da visão e das orientações para estes vocacionados.

FIGURA 29 ESQUEMA GLOBAL DO MODELO TERRITORIAL DA AML



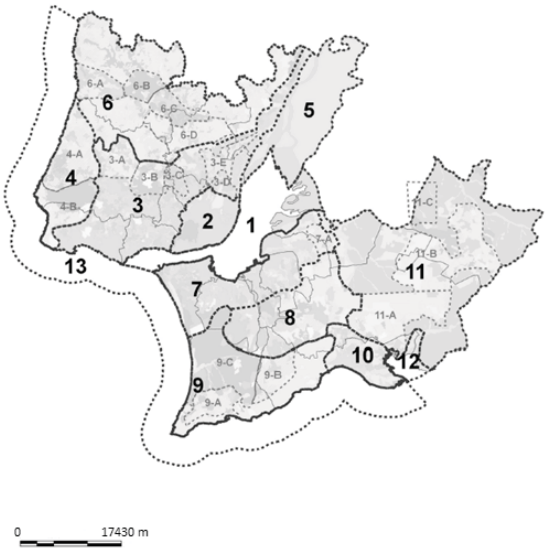
Fonte: Revisão do PROT-AML (2010, 43)

A **Unidade Territorial Lisboa Centro Metropolitano** (PROT-AML, 2010, 88-90) integra o concelho de **Lisboa**, apesar da forte continuidade espacial e funcional com as áreas adjacentes e grandes eixos urbanos (ex. Cascais, Sintra, Loures e Vila Franca de Xira). Nesta, 85% da área está classificada como urbano consolidado, registando uma elevada densidade de ocupação de edificado e população, de serviços e equipamentos mas também de infra-estruturas de transportes. Esta unidade apresenta áreas distintas, no centro insere-se a área histórica que apresenta problemas severos com a desertificação populacional e a decadência comercial, espaços de relevo histórico-cultural (p.ex. Ajuda, Belém), eixos de crescimento inicial da cidade (terciário), eixos desqualificados e degradados (bairros históricos, áreas industriais decadentes, bairros de habitação social), faixa envolvente recente (após 2ª Circular e Eixos Norte-Sul), onde se verifica uma rápida densificação. Verificam-se ainda alguns problemas urbanos, como a falta de infra-estruturas, existência de barracas ou espaço público sem tratamento em algumas áreas de fronteira. Os problemas sociais, como a pobreza e exclusão social, também são visíveis e agravados com a presença de minorias étnicas sem qualidade de vida.

Já o perfil da **Unidade Territorial 7 – Arco Ribeirinho Sul**, é bastante diferente do primeiro. Esta unidade é composta por 6 municípios ribeirinhos: Almada, Seixal, Moita, Barreiro, Montijo e Alcochete (PROT-AML, 2010, 102-106). Este espaço é considerado no PROT-AML como essencialmente urbano consolidado, com previsão de aumento de população devido à melhoria das acessibilidades. A Nascente, a ocupação urbana é polinucleada, descontínua e diversificada entre núcleos históricos ribeirinhos e bolsas de habitação de má qualidade. Dada a ainda importante conexão a Lisboa, verifica-se uma fraca interligação entre os concelhos do Arco Ribeirinho, havendo maior relação apenas com os concelhos adjacentes: Almada-Seixal, Barreiro-Moita, Montijo-Alcochete. Assume-se também que no extremo oriental do Arco Ribeirinho (Montijo, Samouco e Alcochete) verifica-se uma crescente "urbanização" de pequenos aglomerados em espaço rural, potenciados pela proximidade à possível localização do Novo Aeroporto de Lisboa. O elevado potencial agrícola da área não é esquecido, sugerindo-se a necessidade de estabelecer normas para a preservação e valorização económica da Península de Setúbal, sublinhada com a identificação de uma **Sub-unidade 7A** – Área Agrícola de Alcochete e Montijo. Nesta Sub-unidade predomina o sector agrícola, encontrando-se também actividades urbanas industriais importantes, a par do desenvolvimento urbano verificado.

Ainda no PROT-AML é referido que a criação da Ponte Vasco da Gama acentuou a tendência de dispersão apesar da nova motivação: a procura de uma habitação em espaço rural por população urbana e com exigência dos padrões de conforto do meio urbano (2002, 49). De qualquer forma, o município de **Alcochete** apresenta uma posição privilegiada pela extensão de território e área de contacto com o Estuário do Tejo, atraindo o recreio, lazer e turismo de natureza e náutico a par do súbito crescimento populacional com o aparecimento da segunda Travessia do Tejo.

FIGURA 30 UNIDADES E SUB-UNIDADES TERRITORIAIS DA AML



Unidades Territoriais:
1- Estuário do Tejo, 2 – Lisboa Cidade, 3 – Espaço Urbano Norte e Poente, 4 – Parque Natural Sintra-Cascais, 5 – Lezíria do Tejo, 6 – Norte Agro-Florestal, 7 – Arco Ribeirinho Sul, 8 – Área Central da Península de Setúbal, 9 – Arrábida/ Espichel/ Matas de Sesimbra, 10 – Setúbal/ Palmela, 11 – Nascente Agro-florestal, 12 – Estuário do Sado, 13 – Faixa Marítima. Sub-Unidades Territoriais: 3ª – Sintra/ Terrugem/ Pero Pinheiro/ Sabugo, 3B – Serra da Carregueira, 3C – Casal de Cambra/ Famões, 3D – Carriche/ Prior Velho, 3E – Várzea de Loures/ Vialonga, 4ª – Parque Natural Norte, 4B – Parque Natural / Serra de Sintra, 6A – Eixos Mafra/Ericeira, 6B – Area Florestal – Tapada de Mafra e Envolvente, 6C – Eixos Malveira/ Lousa, 6D – Parque dos Vulcões, 7A – Área Agrícola Alcochete/ Montijo, 9A – Sesimbra/ Santana/ Cabo Espichel, 9B – Terras de Azeitão, 9C – Matas de Sesimbra e Seixal, 11A – Palmela Interior, 11B – Agrícola Interior Montijo/ Palmela, 11C - NAL

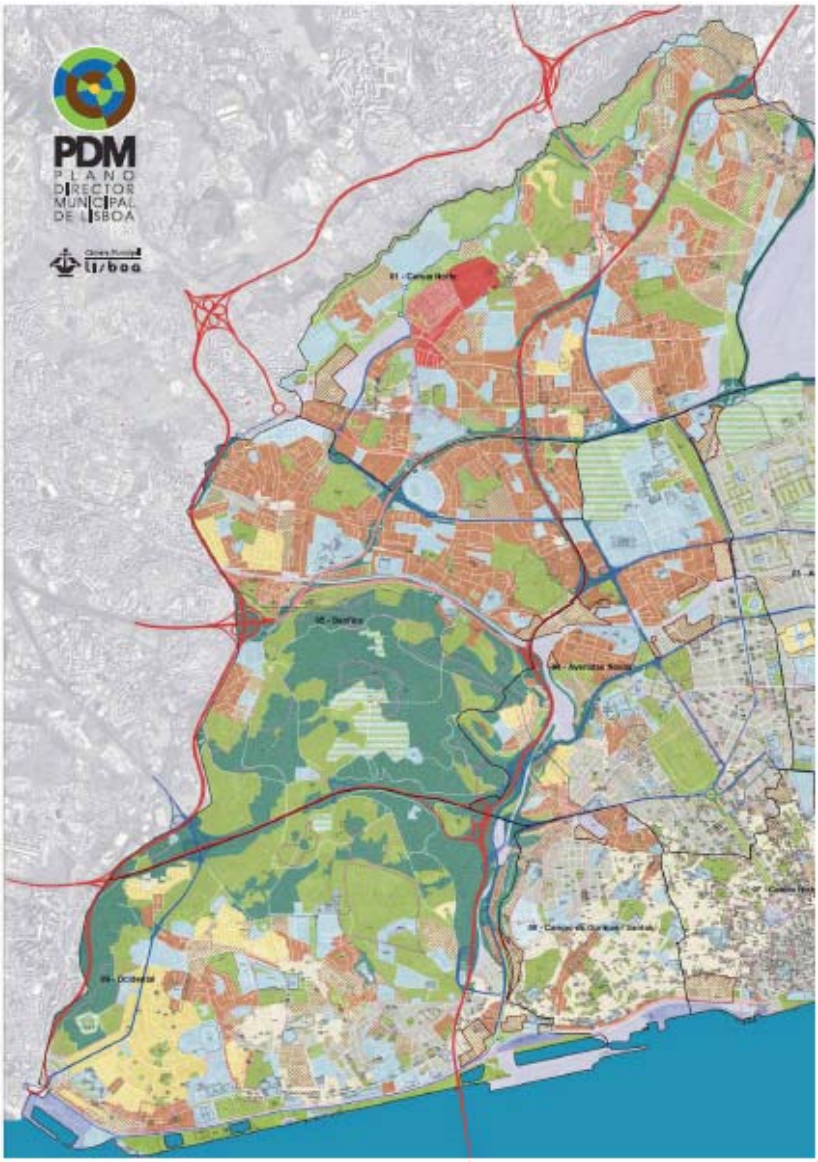
Fonte: Revisão do PROT-AML (2010, 87)

PLANOS DIRECTORES MUNICIPAIS DE LISBOA E ALCOCHETE

Para analisar de forma mais profunda e especificando apenas os municípios onde se inserem os dois casos de estudo: Lisboa (freguesia de Benfica) e Alcochete (freguesia de Alcochete); foram recolhidos os mapas da ocupação do solo presentes dos Planos Directores Municipais (PDM). Contudo, ambos os PDM se encontram em revisão, sendo que no caso de Lisboa já foi aprovada e divulgada a proposta da Planta de Ordenamento e Qualificação do Espaço Urbano.

No caso de Benfica (município de Lisboa), apesar da freguesia integrar uma parte de grande dimensão do Parque Florestal do Monsanto, a área de análise só abrangerá a área urbana (**Figura 31**). Apesar de ser uma área maioritariamente consolidada e

FIGURA 31 PROPOSTA APROVADA DA PLANTA DE ORDENAMENTO E QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE LISBOA (FOCO EM BENFICA)



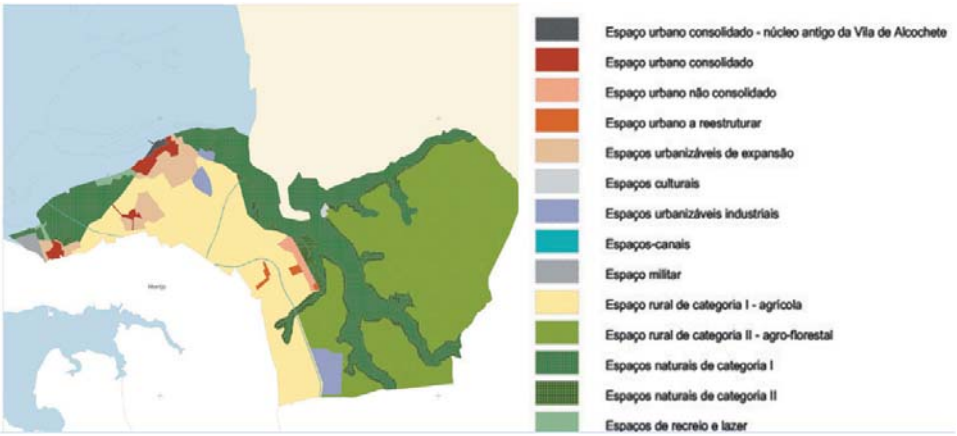
Fonte: Revisão do PDM Lisboa (Novembro de 2010, 4)

de função residencial, apresenta variedade: a maior parte da área classifica-se como "Espaços Centrais e Residenciais – Traçado Urbano C" (habitação multifamiliar) e, duas zonas de "Espaços Centrais e Residenciais – Traçado Urbano D" (habitação unifamiliar). Dentro da freguesia ainda se encontram grandes espaços de "Uso Especial de Equipamentos" (especialmente alocada à actividade escolar). É também identificada a infra-estrutura ferroviária que serve esta área – Estação de Benfica, e vários espaços verdes de diferentes dimensões e em diferentes localizações da freguesia.

Quanto à rede viária, são facilmente identificadas as vias de várias hierarquias, em que as principais vias da Rede Rodoviária Nacional e Rede Municipal circundam, essencialmente, a área construída e por dentro da freguesia a circulação efectua-se por vias menores.

Dada a indisponibilidade na nova Proposta de Planta de Ordenamento e Qualificação do Território de Alcochete, analisa-se a Ocupação do Solo do município apresentada por Bruno Soares no Atlas da AML (2003, 270-271), adaptada do Plano Director Municipal de Alcochete, de 1997 (**Figura 32**).

FIGURA 32 OCUPAÇÃO DO SOLO DO MUNICÍPIO DE ALCOCHETE, PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE ALCOCHETE (1997)



Fonte: Atlas da AML (2003, 270-271)

Sendo um município maioritariamente rural, o caso de estudo centra-se na área assinalada, que corresponde ao "Espaço Urbano Consolidado" do Núcleo Antigo da Vila de Alcochete e as duas coroas seguintes – "Espaço Urbano Consolidado" e "Espaço Urbano Não Consolidado".

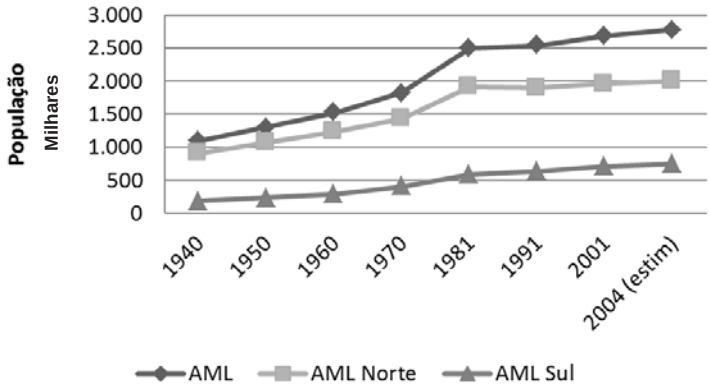
5.3. ALGUMAS DIMENSÕES E SUAS DINÂMICAS TENDO A AML COMO BASE TERRITORIAL

De forma a caracterizar os casos de estudo seleccionados optou-se, em primeiro lugar, por analisar a AML como área de contexto que é, salientando algumas dinâmicas verificadas nas últimas décadas no que respeita à população, às actividades económicas, à dinâmica habitacional e à dinâmica da mobilidade e acessibilidade. As diversas combinações destas quatro dimensões são uma primeira abordagem ao maior ou menor nível de sustentabilidade urbana, da escala local à escala metropolitana. A dinâmica populacional é variada dentro da metrópole, desde um crescimento continuado nos concelhos da Margem Sul e em algumas áreas periféricas a Norte, a um decréscimo relativo de residentes no concelho de Lisboa, fenómeno em expansão para concelhos suburbanos adjacentes à capital; a dinâmica de emprego denota também algumas diferenças na variação do volume de posto de trabalho ou de estabelecimentos, que se reflectem no perfil económico dos municípios; associado à melhoria das acessibilidades e da mobilidade das famílias, fenómeno que altera o quotidiano e vivência das famílias em relação aos territórios que ocupam no seu quotidiano (cada vez mais distantes do local de residência). A dinâmica habitacional acompanha estas tendências que, associadas ao estilo de vida dos indivíduos e às suas próprias vontades em relação à habitação (mais espaço, habitação mais barata, etc.), se tem revelado cada vez mais dispersa.

5.3.1. A EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO COMO BASE DE OUTRAS DINÂMICAS NA AML

De acordo com os valores do INE, 2001, tratados no documento "RLVT em Números" (2008, 5), a AML corresponde a 3,2% do território nacional e a 27% da população total, apresentando uma densidade populacional oito vezes superior à média nacional. A dinâmica populacional das últimas décadas é semelhante à maioria das cidades e metrópoles europeias que sofreram fenómenos de suburbanização e periurbanização.

FIGURA 33 EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE NA AML, AML NORTE E AML SUL

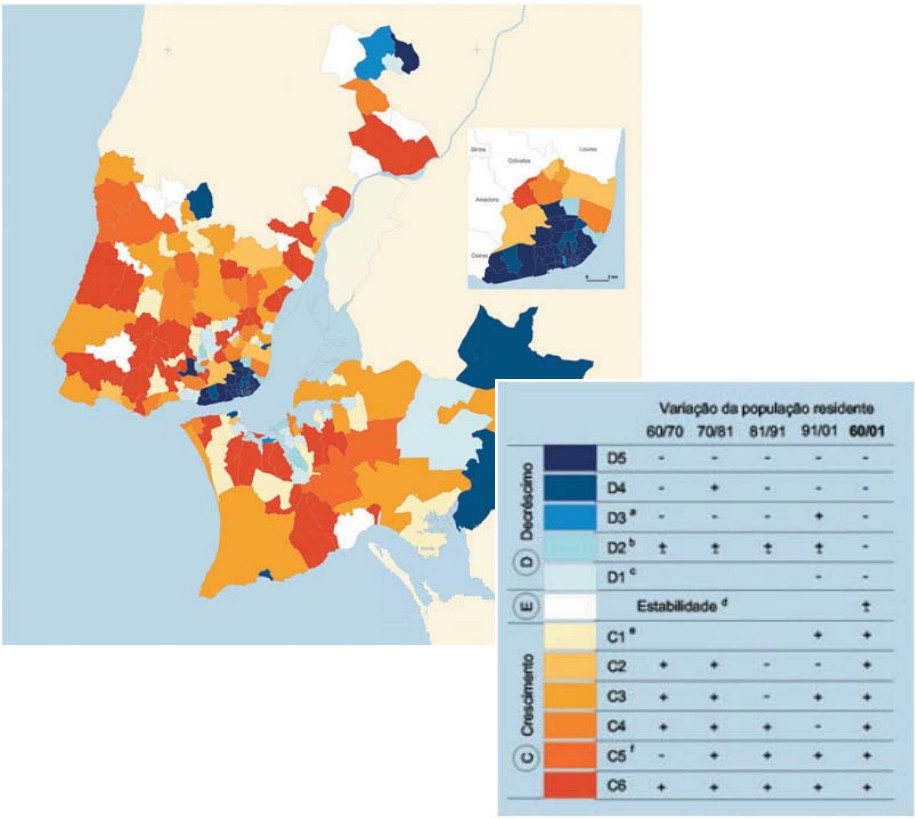


Fonte: INE. Tratamento: Marques da Costa (2007, 348)

Nos últimos 60 anos censitários, a população da AML aumentou mais de 150%, tendo também em consideração todas as alterações político-administrativas (**Figura 33**). Apesar do aumento populacional se verificar em ambas as margens, é na Grande Lisboa que reside a maior parte da população metropolitana (73% em 2001), sendo que, entre 1940 e 2001, os residentes na Margem Sul passaram de 17% para 27%, respectivamente.

No Atlas da AML – População – é apresentada a cartografia do padrão demográfico de todas as freguesias da AML, desde 1960 (Figura 34): "(…) apesar do complexo padrão de crescimento, dois comportamentos gerais são claramente identificáveis: por um lado, as sucessivas perdas de população da grande maioria das freguesias de Lisboa – nomeadamente as freguesias do núcleo antigo e frente ribeirinha ocidental –; por outro lado, os fortíssimos crescimentos demográficos de uma grande parte das freguesias dos restantes concelhos metropolitanos." (Atlas AML, 2003, 126).

FIGURA 34 PADRÃO DEMOGRÁFICO DA AML ENTRE 1960 E 2001

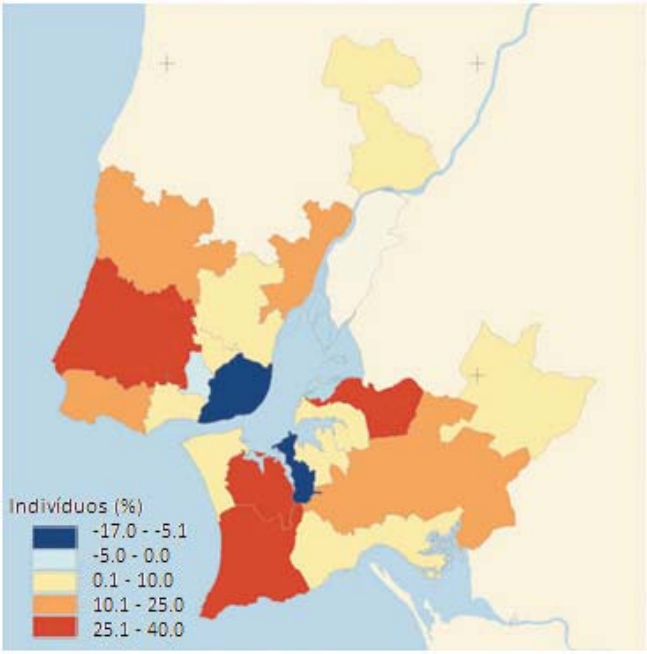


Fonte: Atlas da AML (2003, 127)

Soares e Domingues (Atlas AML 2003, 126-128) distinguem as dinâmicas entre a AML Sul e a AML Norte, destacando a dinâmica populacional do concelho de Lisboa. É essencialmente no centro da capital que se verificam fenómenos de regressão populacional desde a década de 1960 (com um pequeno revés na década de 1970 com o regresso de famílias das ex-colónias), porém as suas freguesias mais periféricas registam um aumento demográfico, proporcionado pela expansão da cidade. Os maiores crescimentos registam-se em freguesias que envolvem o concelho de Lisboa e nas freguesias próximas dos principais eixos viários. Assim, podemos concluir que em ambas as margens da metrópole se verifica um crescimento demográfico positivo com algumas excepções: na margem Sul, algumas freguesias interiores de carácter rural em Palmela e Montijo, alguns núcleos fabris próximos do Rio Tejo (nos municipios de Barreiro e Seixal) e freguesias "distantes" (município de Sesimbra); na margem Norte, destacam-se algumas freguesias envelhecidas nas proximidades de Lisboa (Oeiras, Amadora e Loures) e algumas freguesias em concelhos distantes (municípios de Mafra e Azambuja).

A dinâmica recente da população residente (1991-2001) (**Figura 35**), que já conta com um desfasamento de 10 anos, denota perda de população nos concelhos de Lisboa e Moita, e a menor escala na Amadora. Já os maiores crescimentos populacionais na última década censitária verificam-se em Sintra, Alcochete, Seixal e Sesimbra.

FIGURA 35 VARIAÇÃO POPULACIONAL, 1991-2001



Fonte: INE, Tratamento: Atlas da AML (2003, 129)

O saldo natural também apresenta padrões diferenciados: em algumas freguesias de expansão urbanística recente (especialmente no eixo Lisboa-Sintra e margem Sul) o seu saldo é positivo, ao contrário das áreas urbanas antigas ou áreas rurais, onde o valor da natalidade é menor e a taxa de mortalidade é superior. Ora, o crescimento demográfico não está só relacionado com a demografia mas também com a dinâmica migratória (Atlas AML, 2003, 128). Aliás, salienta-se que o fenómeno da migração é uma das principais causas do crescimento demográfico da AML. É até referido que em alguns concelhos mais periféricos da AML (Mafra, Azambuja, Alcochete e Montijo) só se verifica um aumento populacional devido a um saldo migratório positivo. Mesmo com o acréscimo populacional provindo da imigração, a estrutura etária da população continua a envelhecer, quando comparado com as décadas anteriores, muito devido à quebra da taxa da natalidade e ao aumento da esperança média de vida. Ambas as margens da AML demonstram fenómenos muito semelhantes com o decréscimo relativo de população jovem (dos 0 aos 19 anos) e acréscimo relativo da população idosa (a partir dos 65 anos, inclusive), continuando a ser o grupo dos adultos (dos 20 aos 64 anos inclusive) o mais presente (INE, 2001). Os territórios que apresentam mais de um terço da população jovem localizam-se essencialmente fora da cidade de Lisboa ou das áreas urbanas consolidadas, enquanto os territórios com mais de um terço de população idosa concentram-se no interior na cidade de Lisboa mas também dispersos por toda a AML (Atlas 7, 2003, 130).

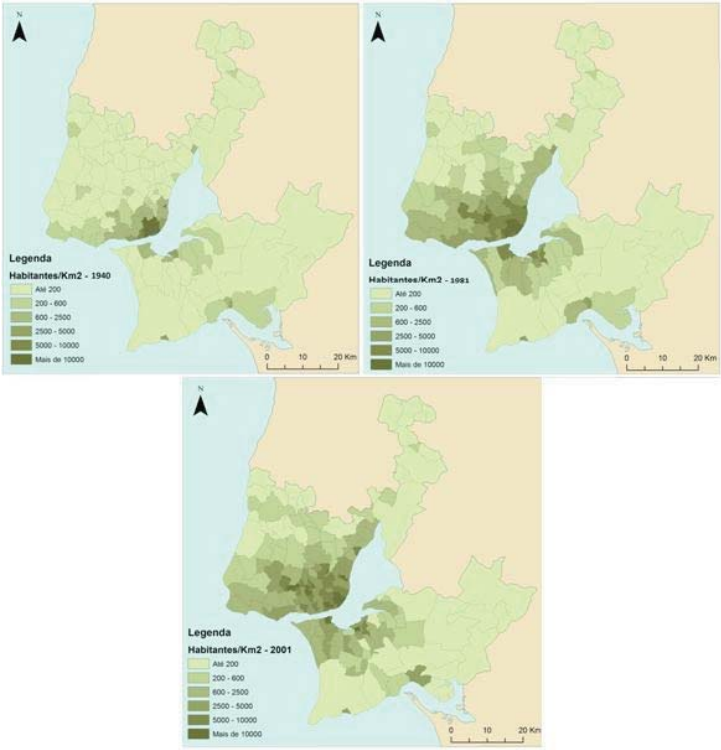
A densidade populacional é então um factor caracterizador da dinâmica demográfica associada ao território (**Figura 36**). Analisando este indicador em 1940, 1981 e 2001, reflecte-se as formas de crescimento da AML, do centro de Lisboa para os principais eixos viários para Norte e na zona Ribeirinha a Sul. Marques da Costa assume que a densidade populacional diminui com o aumento da distância dos lugares a Lisboa, contudo entre 1950 e 2001, a densidade populacional dos lugares mais densos tem vindo a diminuir, passando de cerca de 9000 para 6500 habitantes por Km^2 (2007, 369).

Ainda relativo à demografia da AML, verificamos que a dimensão média do agregado, que tem acompanhado a média nacional, tem decrescido de 4,1 para 2,7 indivíduos por agregado, de 1940 a 2001 (**Figura 37**).

As alterações do estado civil da população vêm reforçar a alteração das tipologias de agregados familiares existentes. Verifica-se que o número de casamentos tem aumentado mas não há proporção de aumento da população, fazendo com que a taxa bruta de nupcialidade decresça (de 7,98 para 6,39).

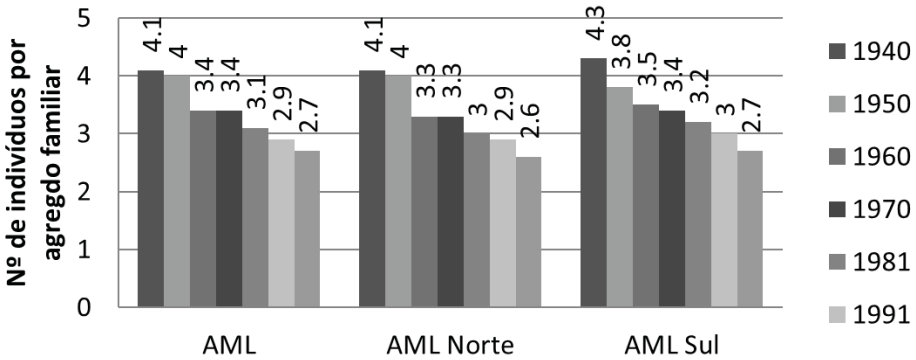
Quanto aos níveis de instrução da população metropolitana (**Quadro 17**), sublinha-se o ainda existente analfabetismo, que apesar de estar em decréscimo ainda se verifica, com maior predominância nas áreas rurais, especialmente na margem Sul, sendo os principais factores causadores a predominância de população idosa e das actividades primárias. Pelo contrário, a população com o ensino superior concluído concentra-se especialmente na cidade de Lisboa nos seus principais eixos, e na generalidade mais presente na AML Norte.

FIGURA 36 DENSIDADE POPULACIONAL POR FREGUESIA, 1940, 1981 E 2001



Fonte: INE (vários anos), Tratamento próprio

FIGURA 37 NÚMERO DE INDIVÍDUOS POR AGREGADO FAMILIAR DE 1940 A 2001



Fonte: INE (vários anos), Tratamento Próprio

QUADRO 17 NÍVEL DE ENSINO ATINGIDO DA AML, 2001

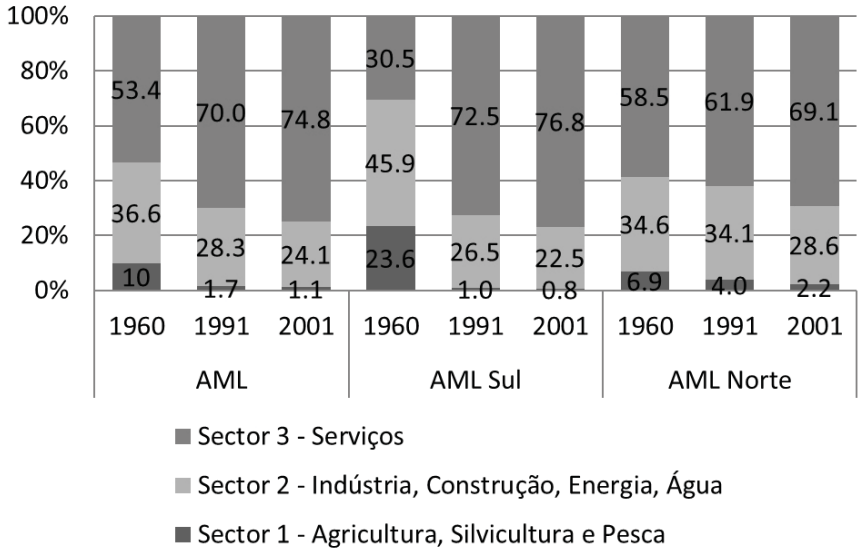
	Nível de Ensino Atingido %				
	Analfabeto	Ensino Básico	Ensino Secundário	Ensino Médio	Ensino Superior
AML	5,9	51,4	21,5	1,1	13,4
AML Norte	4,8	48,3	21,1	1,5	16
AML Sul	6,3	51,9	22,5	0,9	11,75

Fonte: INE (2001)

5.3.2. O EMPREGO ASSOCIADO AO TERRITÓRIO: A VARIEDADE DENTRO DA METRÓPOLE

A alteração da estrutura da população activa entre a década de 1960 e a actualidade é evidente (Figura 38). O sector da Indústria decresceu bastante nomeadamente na AML Sul, onde a Indústria chegou mesmo a ser o principal sector empregador em 1960 (45,9%), estando em 2001 na média da AML (com 22,5% de empregados). O sector 3 – Serviços – é, cada vez mais, o sector dominante.

FIGURA 38 ESTRUTURA PRODUTIVA DA POPULAÇÃO ACTIVA NA AML, AML NORTE E AML SUL, CONSOANTE OS SECTORES, EM 1960, 1991, 2001



Fonte: INE (vários anos)

No Atlas da AML (2003, 23) é apresentada a distribuição da população activa na AML (Fonte dos dados: INE, 1991): a maior concentração do **sector primário** dá-se no interior da Margem Sul e Norte da Margem Norte (Mafra e Azambuja). Já as **actividades secundárias** estão presentes em alguns espaços dos concelhos de Lisboa e Amadora e com maior presença em alguns eixos na margem norte (eixo industrial tradicional de Loures/Vila Franca de Xira/Azambuja, mancha industrial de Sintra, distribuição difusa em Mafra) e na Margem Sul (interior da Península de Setúbal, Montijo/Setúbal, perdendo importância em concelhos como Almada, Seixal e Barreiro). As **actividades terciárias** estão sediadas principalmente nos contínuos urbanos e em pequenos núcleos já consolidados dispersos pela metrópole: na cidade de Lisboa e nos municípios dos principais eixos viários de saída de Lisboa (Cascais, Amadora, Loures), e alguns municípios a Norte como Sintra e Mafra, a par dos concelhos de Almada, Setúbal e Sesimbra (este último ligado ao turismo e à sazonalidade residencial).

Assim, é visível que a dinâmica das actividades económicas na AML é bastante variada e tem-se alterado nas últimas décadas, consoante as dinâmicas populacionais e existência de recursos de cada área, a par também da estrutura económica existente e do desenvolvimento das acessibilidades e facilidades de deslocação. Duas características serão analisadas com maior detalhe: pessoal ao serviço e estabelecimentos por concelhos, nos anos de 1988, 1998 e 2008, repercutindo as dinâmicas das principais bacias de emprego na AML. Partindo dos dados mais recentes relativos ao número de pessoas ao serviço (2008, Fonte: GEP), interessa analisar os **Quocientes de Localização** das principais actividades económicas em todos os municípios da AML.

Tendo o valor de 1 como a média da AML, as actividades do sector Primário apresentam uma elevada concentração de pessoal ao serviço em poucos concelhos (elevado Qquociente de localização). O Sector A - Agricultura, Produção Animal, Caça, Floresta e Pesca concentra-se essencialmente da Margem Sul do Tejo: Sesimbra (12,42), Montijo (14,07), Alcochete (13,48) e Palmela (4,17), sendo Mafra a única excepção da Margem Norte (3,55). Também o sector B - Indústrias Extractivas apresenta uma elevadíssima concentração no município de Sesimbra (32,15). Acima da média metropolitana surgem os municípios de Sintra (2,43), Seixal e Setúbal (1,24), Alcochete (1,21) e Mafra (1,17). O sector C – Indústrias Transformadoras, pelo contrário, surge repartido por quase todos os municípios da AML, com excepção dos municípios onde se localizam os principais centros urbanos (Lisboa, Cascais, Oeiras, Almada e Sesimbra). Destaca-se nesta actividade económica o município de Palmela (3,91). Os sectores D - Electricidade, Gás, Vapor, Água Quente e Fria e Ar Frio e E - Captação, Tratamento e Distribuição de Água; Saneamento, Gestão de Resíduos e Despoluição apresentam maiores concentrações de postos de trabalho em poucos municípios. Se o sector D apresenta algum peso em Setúbal (4,19), Loures (2), Barreiro (1,83), Lisboa (1,37) e Almada (1,25), já o sector E desenvolve-se especialmente no Barreiro, Cascais e Moita mas também em Loures (2,96), Alcochete (2,57), Setúbal (2,05) e Seixal (1,89). Apesar de muito diferentes, os sectores F -Construção, e ainda mais, o sector G - Comércio por Grosso e a Reta-

lho; Reparação de Veículos Automóveis e Motociclos, estão dispersos pelos vários municípios da AML. Apenas os municípios de Lisboa, Oeiras, Vila Franca de Xira e Barreiro e os municípios de Lisboa, Palmela e Setúbal, respectivamente nos sectores F e G, estão abaixo da média da AML.

O sector H – Transportes e armazenagem concentra-se acima da média em poucos concelhos da AML Norte (Lisboa, Loures, Mafra e Vila Franca de Xira), bem como o sector I - Alojamento, Restauração e Similares, que se apresenta especialmente em Cascais, Lisboa, Almada e Sesimbra. Bastante reveladora da organização funcional da AML é o destaque acima da média que sectores como J - Actividades de Informação e Comunicação, K - Actividades Financeiras e de Seguros, M - Actividades de Consultoria, Científicas, Técnicas e Similares e N - Actividades Administrativas e dos Serviços de Apoio, têm em apenas dois concelhos – Lisboa e Cascais, com excepção do sector J, onde surge também o município da Amadora. O sector L - Actividades Imobiliárias, referente a uma das importantes dinâmicas de desenvolvimento das áreas metropolitanas, surge com sobrerepresentação ao nível dos postos de trabalho em vários municípios, tanto da Margem Sul como Norte, mas também tanto em municípios centrais e que sofrem, actualmente, processos de fuga de residentes, como em municípios predominantemente rurais onde se desenvolvem novos núcleos residenciais. São os casos de Cascais, **Lisboa, Alcochete**, Barreiro, Seixal e Sesimbra.

Analisando os sectores relacionados com os Serviços, podemos observar dinâmicas variadas. Se, por um lado, o sector O - Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória destaca-se em alguns municípios, Montijo (2,42), Almada (2,24), Alcochete (1,87) e, em menor escala, o Barreiro; a Norte é Mafra (1,70), Oeiras (1,21) e Loures (1,05). Já os sectores P – Educação e Q - Actividades de Saúde Humana e Apoio Social apresenta relevância em vários municípios em simultâneo: Cascais, Lisboa, Almada, Barreiro, Moita e Montijo, destacando-se ainda como bacia de emprego na Educação, Vila Franca de Xira, Odivelas e Seixal, enquanto Amadora, Sesimbra e Setúbal destacam-se na área da Saúde.

Já as actividades do sector R - Actividades Artísticas, de Espectáculos, Desportivas e Recreativas concentram-se especialmente em Cascais (2,57), Alcochete (1,89), Almada (1,28), Lisboa (1,29) e também em Sesimbra (1,05). Para terminar, encontramos também alguns concelhos onde sobressaem S - Outras actividades de Serviços (Montijo, Almada, Lisboa, Seixal e Vila Franca de Xira), mas só em Lisboa se encontra pessoal ao serviço no sector U - Actividades dos Organismos Internacionais e outras Instituições Extraterritoriais.

Em linhas gerais, de acordo com o Atlas da AML (2003, 176) verifica-se que as áreas centrais da AML apresentam-se especializadas em actividades financeiras e serviços às empresas, por exemplo, no caso de Lisboa e Oeiras; a Indústria Transformadora localiza-se essencialmente na Margem Norte da AML, no Arco Ribeirinho Sul e no Núcleo Palmela-Setúbal; em áreas rurais da Península de Setúbal e a Oeste da cidade de Lisboa, áreas suburbanizadas, verifica-se a pre-

sença de actividades relacionadas com a Indústria Extractiva, Construção Civil, Electricidade, Água e Gás. As actividades de comércio, reparação, alojamento e restauração encontram-se repartidas um pouco por todo o lado, embora com alguma predominância no litoral, em áreas de turismo e lazer. Por fim, as actividades que necessitam de mais espaço (por estar livre ou ser mais acessível em termos de custo), como os sectores do Transporte, armazenagem e comunicação, localizam-se nas periferias.

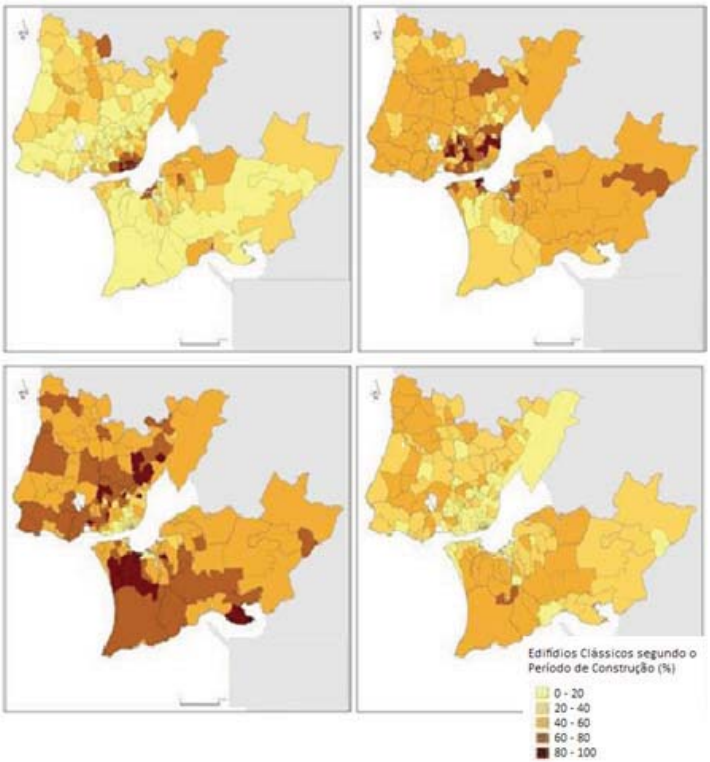
5.3.3. A DINÂMICA HABITACIONAL COMO FACTOR DE DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO

Quanto ao domínio da Habitação e Construção serão abordados apenas alguns aspectos no contexto da AML: o edificado segundo o período de construção, o volume de alojamentos e de edifícios de função residencial bem como o número de alojamentos por edifício, e o volume de licenças de construção de novos edifícios e de obras em edifícios para habitação.

Como é possível observar na **Figura 39**, a idade do edificado representa as diferentes fases de urbanização da área metropolitana, com início nas freguesias do centro de Lisboa e em alguns núcleos urbanos espalhados pela AML (construção até 1945). Posteriormente, entre 1945 e 1970, verifica-se um enorme crescimento do edificado habitacional em freguesias do concelho de Lisboa, agora afastado do centro histórico, mas também em freguesias localizadas em municípios adjacentes à Capital. Também na Margem Sul se verifica o crescimento de algumas áreas, especialmente núcleos nas proximidades do Rio Tejo. Entre 1970 e 1991, o crescimento do edificado revela-se disperso pela metrópole, demonstrando que algumas freguesias de ambas as margens tiveram uma expansão urbana explosiva, tanto na vertical como na horizontal. Por fim, na última década censitária (1991-2001), é possível observar uma grande diminuição na construção de novo edificado residencial, contudo são as freguesias mais distantes do centro da metrópole que ainda continuam a crescer neste domínio.

A dinâmica habitacional, através dos alojamentos e edifícios, entre 1991 e 2007, é diversificada (**Quadro 18**). Quanto ao número de alojamentos construídos entre 1991 e 2002, nota-se que os municípios centrais que sofreram inicialmente a explosão urbana viam o crescimento de alojamentos abrandar, como por exemplo os municípios de Lisboa, Amadora e Loures; outros porém, mais periféricos, aumentaram o volume de residências numa grande dimensão, tais como Mafra, Sintra, Alcochete e Sesimbra, com um aumento de mais de 40% de alojamentos numa década. Nesta mesma década (1991-2002), a dinâmica de construção dos edifícios não é tão linear como a dos alojamentos. Lisboa via o seu edificado diminuir 14%, tendo em vista que grande parte do edificado da cidade tinha sido construída até 1945. Em alguns municípios onde se verificou um grande crescimento de alojamentos, o crescimento do número de edifícios também acompanhou, fazendo prever a construção de edifícios de poucos alojamentos. Nos anos seguintes, entre 2002 e 2007, a dinâmica habitacional reduziu drasticamente em

FIGURA 39 EDIFÍCIOS CLÁSSICOS, SEGUNDO O PERÍODO DE CONSTRUÇÃO (ANTES DE 1945, 1946-1970; 1970-1991; 1991-2001)



Fonte: INE, 2001 em Revisão do PROT-AML, Relatório de Caracterização e Diagnóstico Sectorial do Sector "Sistema Urbano, Habitação e Equipamentos" (2009, 104)

todos os municípios da AML, havendo contudo municípios que apresentaram um aumento no volume de alojamentos e edifícios, tais como Mafra, Alcochete e Montijo, os dois últimos como reacção à proximidade de Lisboa através da Segunda Travessia do Tejo.

Apesar das dinâmicas verificadas nos alojamentos e edifícios, interessa relacionar estas duas dimensões de forma a compreender um pouco a tipologia de construção em cada município. Em municípios essencialmente rurais e mais distantes de Lisboa, a razão número de alojamentos por número de edifícios, leva-nos a edifícios, em média, para um número muito reduzido de famílias, mesmo com a evolução entre 1991 e 2007. Este fenómeno ocorre em concelhos como Mafra, Alcochete, Montijo, Palmela e Sesimbra.

Reforçando a tendência anterior está a evolução das licenças de construção relativamente à construção de novos edifícios e a obras em edifícios para habitação, entre 1991 e 2007.

O número de licenças concedidas para novos edifícios tem sido equilibrado entre as margens Norte e Sul do Tejo, nos quinquénios entre 1991 e 2007 (**Quadro 19**). Contudo, alguns municípios destacam-se fortemente nesta área. Na AML Norte, Sintra destaca-se, com 12,4% de licenças entre 1991 e 2007 em relação a toda a AML, apesar do grande decréscimo relativo nos últimos 5 anos da análise. Mafra também sobressai, mas pelo contrário, a sua dinâmica de licenças tem vindo a aumentar no contexto da AML e em números absolutos. Por outro lado, é Lisboa e alguns concelhos adjacentes ou próximos (como Amadora, Odivelas e Oeiras) onde a dimensão relativa das licenças de construção de novos edifícios é menor. Já na Margem Sul, apesar das diferenças entre municípios, estas não são tão díspares. Ainda assim, sobressaem Almada, Seixal e Setúbal como os municípios onde são contabilizadas mais licenças para novas construções entre 2002 e 2007, ao contrário de Alcochete, município de fenómeno inverso.

QUADRO 18 PARQUE HABITACIONAL NOS MUNICIPIOS DA AML ENTRE 1991 E 2007

	Alojamentos (%)		Edifícios (%)		Alojamentos/Edifício		
	1991-2002	2002-2007	1991-2002	2002-2007	1991	2002	2007
AML Norte	**18,2**	**4,4**	**8,2**	**3,9**	**3,4**	**3,7**	**3,7**
Amadora	10,2	4,7	11,7	2,9	5,9	5,8	6,0
Cascais	23,8	6,4	19,3	4,8	2,3	2,4	2,4
Lisboa	4,2	0,5	-13,7	0,0	4,5	5,4	5,4
Loures	-32,4	6,6	5,3	4,0	4,8	3,0	3,1
Mafra	47,9	18,5	31,1	10,7	1,2	1,4	1,5
Odivelas	…	5,8	16,0	5,5	…	4,0	4,1
Oeiras	18,7	5,4	7,5	5,2	4,2	4,7	4,7
Sintra	46,6	3,5	18,8	3,0	2,6	3,2	3,2
V.F.Xira	34,0	9,8	13,9	6,8	3,1	3,7	3,8
AML Sul	**29,3**	**7,3**	**22,4**	**6,8**	**2,3**	**2,5**	**2,5**
Alcochete	47,6	20,7	14,6	13,8	1,4	1,8	1,9
Almada	24,6	4,8	19,3	5,5	2,9	3,0	3,0
Barreiro	14,9	5,5	4,6	4,4	3,3	3,7	3,7
Moita	18,1	5,7	10,3	5,0	2,7	2,8	2,9
Montijo	27,2	15,5	7,2	6,4	1,5	1,8	2,0
Palmela	39,8	11,0	24,8	9,0	1,3	1,5	1,5
Seixal	38,5	6,4	44,9	6,1	2,8	2,7	2,7
Sesimbra	44,4	11,9	35,5	7,7	1,4	1,5	1,6
Setúbal	32,7	6,3	20,5	8,1	2,4	2,6	2,6
AML	**21,2**	**5,3**	**13,0**	**5,0**	**3,0**	**3,2**	**3,2**

Fonte: PROT-AML 2002 e INE, vários anos em Relatório de Caracterização e Diagnóstico Sectorial do Sector "Sistema Urbano, Habitação e Equipamentos" (2009, 113)

Se analisarmos a evolução dos valores absolutos entre o quinquénio 1991 e 1995 e o quinquénio 2002 e 2007, verifica-se que alguns municípios vêem estes valores aumentar bastante: em Alcochete as licenças aumentaram cinco vezes e em Cascais aumentaram 3,5 vezes os valores de 1991 a 1995. Contudo, a AML Sul tem um destaque menor no que se trata a este tipo de licenças, que vem diminuindo entre os quinquénios em análise, sendo que, entre 2002-2007, toda a AML Sul apresenta apenas 10% de licenças do total da AML.

Outro indicador que retrata o processo de urbanização é o número médio de alojamentos por edifício (**Quadro 20**). Entre 1991 e 2007, denota-se um decréscimo desta relação na AML, indiciando a construção de habitações unifamiliares e de edifícios de reduzido número de pisos e alojamentos, dinâmica mais evidente na Margem Sul.

QUADRO 19 LICENÇAS DE CONSTRUÇÃO E OBRAS NOS MUNICIPIOS DA AML ENTRE 1991 E 2007

	Construção de Novos Edifícios (%)				Obras em Edifícios para Habitação (%)			
	1991-1995	1996-2001	2002-2007	1991-2007	1991-1995	1996-2001	2002-2007	1991-2007
AML Norte	**55,1**	**48,2**	**51,7**	**51**	**66,7**	**63,6**	**90**	**77,2**
Amadora	2,5	1,2	2,4	1,9	0	0	0,1	0
Cascais	5,1	4,2	11,7	7	3,6	0,8	50,1	25,3
Lisboa	3,3	2	0,4	1,7	31,1	30,4	14	22,8
Loures	4,4	4,6	6,8	5,3	1,1	1,2	0,3	0,8
Mafra	9	11	12,2	11	14,8	24,9	17,6	18,3
Odivelas	…	…	6,1	2,1	…	…	1,6	0,8
Oeiras	4,8	4,6	3,8	4,5	5,4	0,6	0	1,8
Sintra	20,6	14,9	4	12,4	9,3	4	5,7	6,5
V.F.Xira	5,4	5,3	4,2	4,9	1,4	1,7	0,5	1,1
AML Sul	**44,9**	**51,8**	**48,3**	**49**	**33,3**	**36,4**	**10**	**22,8**
Alcochete	1	1,6	3,2	2	2,5	1,8	0,2	1,2
Almada	9,2	10,2	7,7	9,1	1,4	0,8	0	0,6
Barreiro	1,8	2,6	2,1	2,2	6,3	6,2	1,2	3,8
Moita	3,2	2,8	2,6	2,8	2	2	0,5	1,3
Montijo	2,1	2,9	3,3	2,9	2,7	2	0,7	1,6
Palmela	6,2	6	7,3	6,5	5,6	4,6	3,4	4,3
Seixal	9,6	8,7	7,8	8,6	3,4	3,8	0,8	2,2
Sesimbra	4,4	8,4	5,9	6,6	4,9	4,7	0,1	2,5
Setúbal	7,4	8,6	8,5	8,3	4,6	10,5	3,1	5,1
AML	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: PROT-AML 2002 e INE, vários anos em Relatório de Caracterização e Diagnóstico Sectorial do Sector "Sistema Urbano, Habitação e Equipamentos" (2009, 115)

QUADRO 20 DIMENSÃO MÉDIA DOS EDIFÍCIOS NOS MUNÍCIPIOS DA AML, 1991-2007

	Dimensão média dos Edifícios segundo o Número de Fogos para Habitação Familiar				Dimensão média dos Edifícios segundo o Número de Fogos para Habitação Familiar		
	1991-1995	1996-2001	2002-2007		1991-1995	1996-2001	2002-2007
AML Norte	6,5	6,2	4,4	**AML Sul**	4,1	3,5	2,8
Amadora	10,3	10,3	11,7	Alcochete	2,7	3,8	2,9
Cascais	4,2	3,8	3,8	Almada	4,9	3,4	2,6
Lisboa	12,5	15,8	10,2	Barreiro	4,6	5,4	5,5
Loures	8,6	7,3	5,3	Moita	4,7	4,3	3,5
Mafra	2,1	2	2,6	Montijo	4,4	3,5	5,2
Odivelas	x	x	x	Palmela	2,7	2,4	2,1
Oeiras	5,8	6,2	5	Seixal	4,1	3,8	3
Sintra	7,8	7,4	3,5	Sesimbra	2,5	2,3	1,9
V.F.Xira	6,3	6,7	5,8	Setúbal	4,9	4,1	2,3
AML	**5,5**	**4,8**	**3,6**				

Fonte: INE (2001) em Revisão do PROT-AML, Relatório de Caracterização e Diagnóstico Sectorial do Sector "Sistema Urbano, Habitação e Equipamentos" (2009, 122)

5.3.4. A ACESSIBILIDADE E A MOBILIDADE NO QUADRO DAS DESLOCAÇÕES PENDULARES DA AML

Neste tópico, mais do que as infra-estruturas de acessibilidades que servem os residentes da AML, interessa analisar a mobilidade dos residentes. Contudo, não se deixa de referir, de forma breve, as infra-estruturas que possibilitam as deslocações verificadas.

Relativamente à mobilidade dos residentes, importa analisar os comportamentos nas **deslocações pendulares**. Estes modificaram-se consoante a evolução do sistema urbano e das actividades a par das infra-estruturas de acessibilidade: "A melhoria das acessibilidades reflectiu-se no aumento da distância percorrida nas deslocações pendulares, e não tanto numa redução do tempo médio de deslocação, e aumentou as possibilidades de escolha de habitação própria a menor custo." (Diagnóstico Sectorial – Sistema Urbano, Habitação e Equipamentos, Marques da Costa et all., 2009, 126).

FIGURA 40 REDE RODO-FERROVIÁRIA, 2003

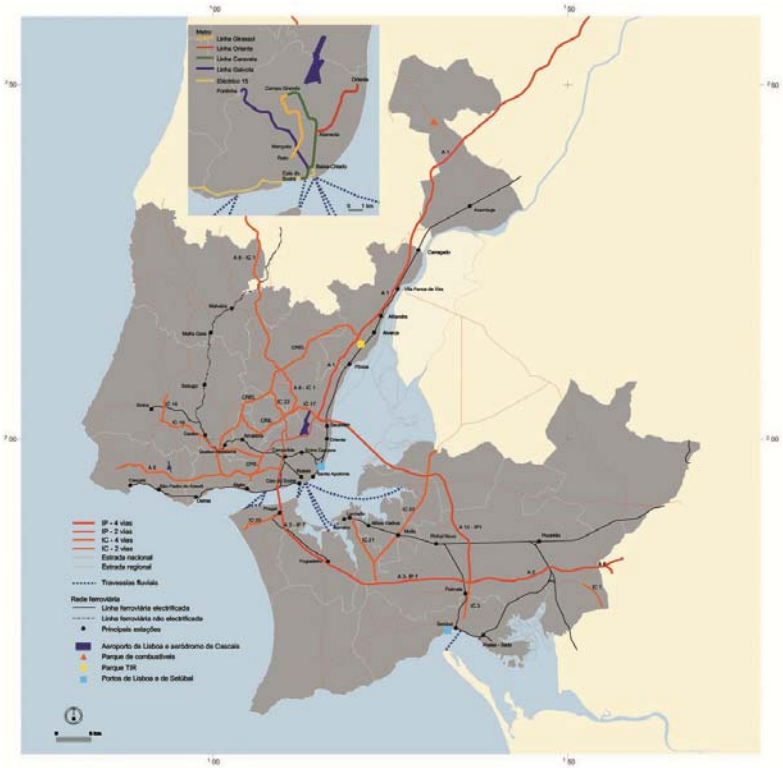
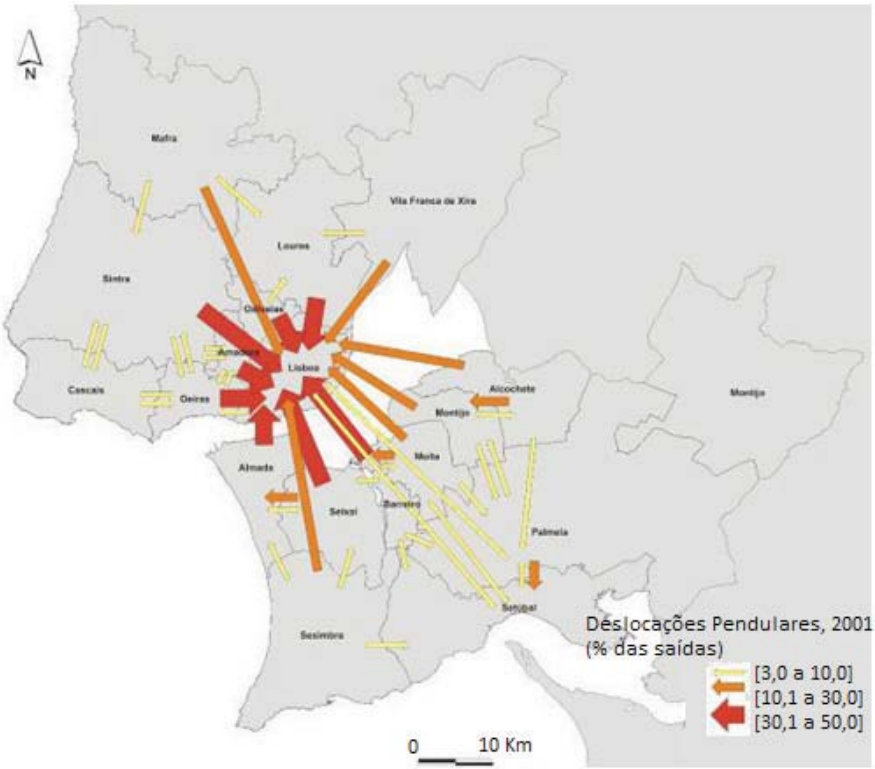

Metro
Linha Oriente
Linha Caravela
Linha Galiota
Eléctrico 15
Fertagus
Oriente
Sacavém
Moscavide
Olivais
Cais do Sodré
Santa Apolónia
Cacilhas
Seixal
Corroios
Fogueteiro
Pinhal Novo
Palmela
Setúbal
Tróia
Sesimbra
Alcântara
Alcântara-Mar
Belém
Entrecampos
Sete Rios
Campolide
Campo Grande
Alvalade
Roma
Areeiro
Chelas
Moscavide
Sacavém
Bobadela
Carregado
Vila Franca de Xira
Alverca
Azambuja
Santarém
Almeirim
Coina
Pinhal Novo
Alcochete
Montijo
Sesimbra
Setúbal
Tróia
Palmela
Pinhal Novo
Fogueteiro
Barreiro
Moita
Sarilhos Grandes
Alcochete
Montijo
Pontinha
Odivelas
Ramada
Sacavém
Bobadela
Carregado
Vila Franca de Xira
Alverca
Azambuja
Santarém
Almeirim
Coina
Pinhal Novo
Palmela
Setúbal
Tróia
Sesimbra
Cacilhas
Cais do Sodré
Santa Apolónia
Sete Rios
Campolide
Campo Grande
Entrecampos
Roma
Areeiro
Chelas
Moscavide

FIGURA 41 DESLOCAÇÕES PENDULARES (2001)

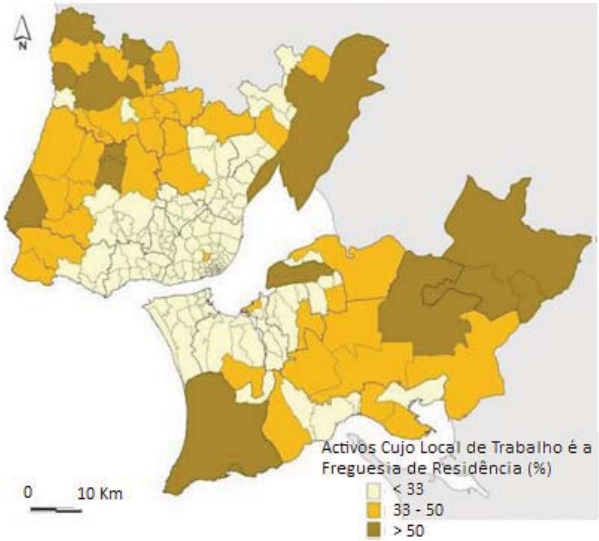


Fonte: INE, 2001. Tratamento: Equipa PROT-AML, 2009.

Não só houve um aumento das distâncias aos locais de emprego, como a maior facilidade de mobilidade, especialmente através da utilização do transporte privado, permitiu também que as distâncias e os tempos de deslocação ao comércio e serviço também aumentassem.

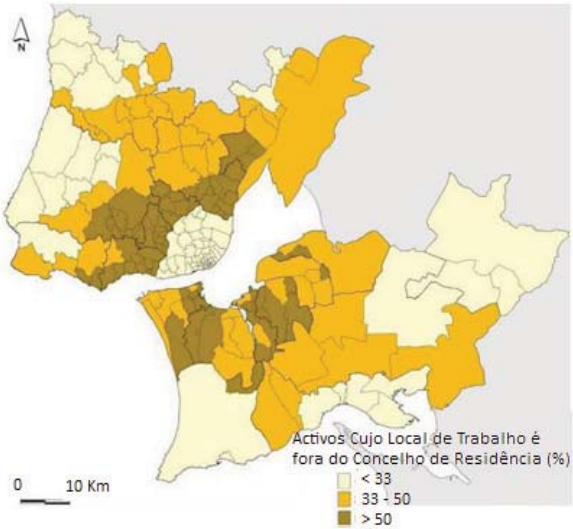
O local de destino das deslocações laborais é também um factor relevante para uma melhor gestão das necessidades de mobilidade e acessibilidade, consequência da desconcentração das actividades económicas. Analisando as **Figuras 42 e 43**, observa-se que é nas freguesias mais periféricas em relação a Lisboa e de cariz predominantemente rural, tanto na margem Norte como Sul, onde se verifica maior percentagem de activos que trabalham na freguesia de residência. Ao contrário, é nas freguesias de Lisboa e nos concelhos mais próximos, em ambas as margens do Tejo, que mais de metade da população activa se tem de deslocar para outros concelhos que não a da sua residência.

FIGURA 42 ACTIVOS CUJO LOCAL DE TRABALHO É A FREGUESIA DE RESIDÊNCIA (2001)



Fonte: Marques da Costa (2007), elaborado a partir de INE, Recenseamento Geral da População (2001, 411)

FIGURA 43 ACTIVOS CUJO LOCAL DE TRABALHO É FORA DO CONCELHO DE RESIDÊNCIA (2001)

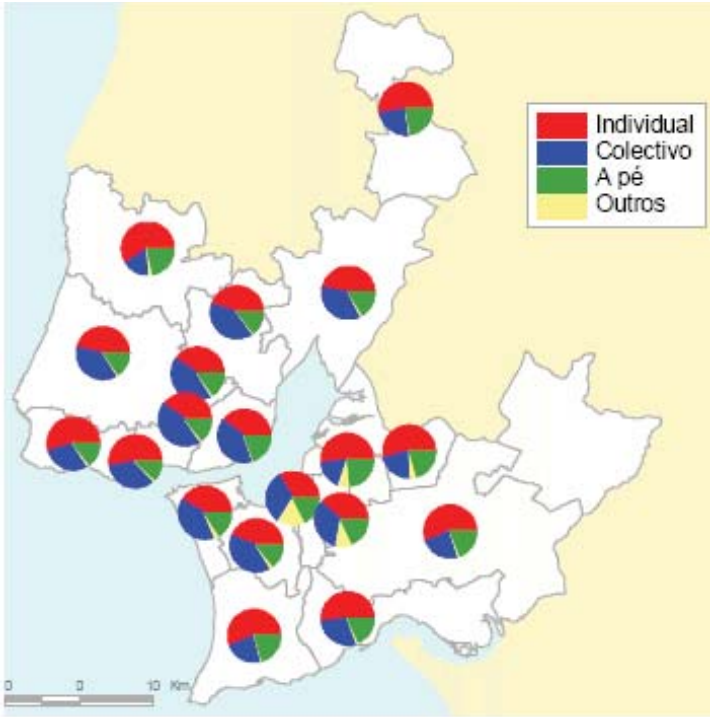


Fonte: Marques da Costa (2007), elaborado a partir de INE, Recenseamento Geral da População (2001, 412)

Cerca de 94% das deslocações da AML são realizadas no interior desta área, em que 54% das deslocações são realizadas dentro do concelho de início da viagem e 40% são deslocações inter-concelhias (INE, 2001). Vala (2003) salienta as diferenças entre os concelhos que abarcam maior percentagem de viagens intra-concelhia. Exemplo deste fenómeno são os concelhos que possuem grandes centros tradicionais - Lisboa e Setúbal, mas também se verifica em concelhos mais periféricos, como Mafra, Montijo e Azambuja. As deslocações intra-concelhias são menos visíveis na primeira coroa que rodeia o concelho de Lisboa.

Quanto aos principais modos de deslocação utilizados para as deslocações laborais ou para a escola, em 2001 o Transporte Privado individual é utilizado para 45% das deslocações, sendo que em 39% dos casos o indivíduo é o próprio condutor e apenas 5% são passageiros, demonstrando o elevado número de viaturas que se desloca apenas com um indivíduo. O Transporte Colectivo é utilizado em 37% das deslocações, maioritariamente através do Autocarro (22%), mas também do Comboio (10%).

FIGURA 44 MODO DE TRANSPORTE PARA AS DESLOCAÇÕES LABORAIS E ESCOLARES



Fonte: INE. Tratamento: Vala (2003)

Para terminar, importa analisar a duração média das deslocações por concelho para os concelhos da AML, entre 1991 e 2001. A média das deslocações da AML diminuiu de 35 para cerca de 32 minutos. Em alguns concelhos as viagens viram a sua distância-tempo reduzir 5 minutos ou mais, como os casos do Seixal, Oeiras, Amadora e Loures. Apenas em 8 concelhos da AML as viagens apresentam uma média de tempo de deslocações inferiores a 30 minutos: Lisboa, Mafra e Azambuja na Margem Norte e Sesimbra, Palmela, Setúbal, Montijo e Alcochete na Margem Sul, reflectindo em especial a maior ou menor proximidade dos principais destinos das viagens.

O Transporte Colectivo apresenta maior relevância em poucos concelhos, como Lisboa, Loures, Seixal, Amadora e Odivelas. Noutros concelhos, o Transporte Individual é a escolha de mais de 50% dos residentes, tais como em Mafra, Sesimbra, Palmela, Cascais, Alcochete, Oeiras, Azambuja, Montijo e Setúbal, mas também é o principal modo dos outros concelhos, com excepção da Amadora e Odivelas.

O capítulo VII deste relatório centra-se na análise de dois casos de estudo, com o objectivo final de os relacionar com alguns pilares das Comunidades Sustentáveis. Assim, após apresentar a metodologia aplicada, num primeiro momento será apresentada uma breve resenha histórica dos dois casos de estudo, à escala da freguesia. Seguindo a linha de trabalho, a análise repartir-se-á em duas grandes partes. A primeira caracteriza as duas freguesias em estudo e analisa a perspectiva da oferta de três domínios específicos: 1. O ambiente construído, habitação e equipamentos; 2. As actividades económicas, emprego, comércio e serviços; e 3. As acessibilidades e mobilidade, especialmente para as deslocações laborais, através de dados recolhidos numa colecção de fontes. A segunda parte analisa a perspectiva da procura dos residentes em ambas as áreas e sobre os mesmos três domínios já referidos anteriormente, através da aplicação de inquérito em Benfica e Alcochete.

FIGURA 45 MODOS DE TRANSPORTE PARA DESLOC. LABORAIS E ESCOLARES

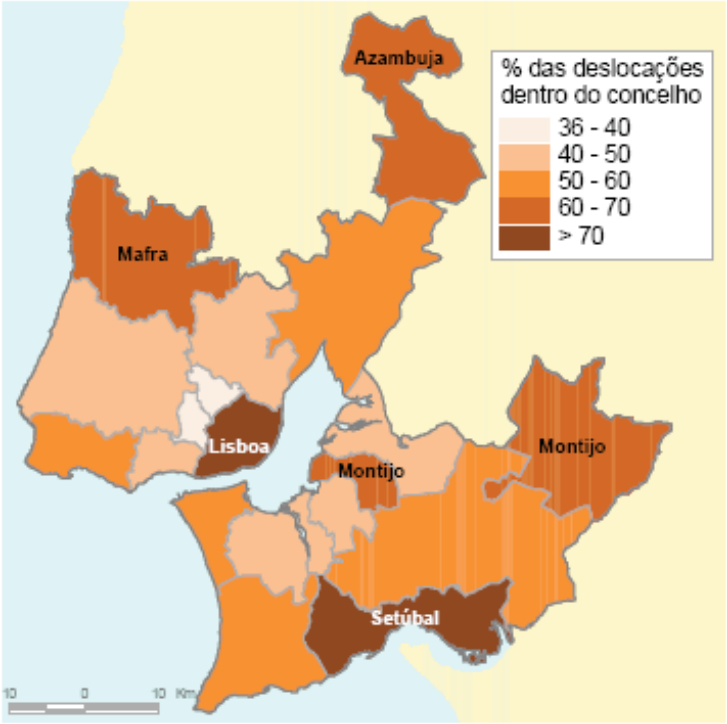
	Nenhum - vai a pé	Transporte privado (automóvel, motociclo ou bicicleta)	Transporte público (autocarro, eléctrico, comboio)	Transporte colectivo da empresa ou da escola	Outro meio	Não se aplica	Total (%)
Alcochete	16,6	53,8	26,0	2,0	0,8	0,9	100
Almada	20,7	38,9	37,4	1,5	0,6	1,0	100
Amadora	17,6	42,4	35,9	2,8	0,8	0,6	100
Barreiro	23,6	55,3	13,3	5,8	1,6	0,4	100
Cascais	14,8	51,4	31,0	1,5	0,6	0,7	100
Lisboa	18,8	44,5	32,5	2,6	1,0	0,7	100
Loures	20,3	43,6	31,3	3,2	0,9	0,7	100
Mafra	20,2	37,4	38,7	2,2	0,8	0,7	100
Moita	17,9	39,0	38,9	2,2	1,3	0,6	100
Montijo	24,1	50,2	16,8	5,2	3,0	0,9	100
Odivelas	20,1	39,8	34,1	2,6	2,4	1,0	100
Oeiras	22,1	31,4	27,4	3,8	14,3	1,0	100
Palmela	26,3	34,5	24,5	5,0	8,3	1,4	100
Seixal	25,3	48,3	13,4	5,9	5,8	1,3	100
Sesimbra	22,0	51,9	18,2	6,2	0,8	0,9	100
Setúbal	18,9	40,8	33,2	3,9	2,1	1,1	100
Sintra	22,3	52,5	19,1	4,1	1,3	0,8	100
Vila Franca de Xira	23,0	48,0	22,1	5,4	0,7	0,8	100

MODOS DE TRANSPORTE PARA DESLOC. LABORAIS E ESCOLARES

	Duração média dos movimentos pendulares – 2001 (min)		Duração média dos movimentos pendulares – 2001 (min)
Alcochete	23,2	Montijo	23,6
Almada	35,7	Odivelas	33,7
Amadora	32,2	Oeiras	32,3
Barreiro	41,8	Palmela	25,4
Cascais	31,7	Seixal	36,4
Lisboa	26,3	Sesimbra	29,0
Loures	31,8	Setúbal	25,2
Mafra	22,6	Sintra	38,2
Moita	37,4	Vila Franca de Xira	32,0

Fonte: INE, 2001

FIGURA 46 DURAÇÃO MÉDIA POR CONCELHO DE RESIDÊNCIA, 1991 E 2001



Fonte: INE. Tratamento: Vala (2003)

Parte IV

Capítulo 6
Benfica e Alcochete à luz do conceito de "Comunidade Sustentável"
- Dois casos de estudo

6.1. METODOLOGIA UTILIZADA – ALGUNS COMENTÁRIOS

De forma a responder à Questão de Partida anteriormente referida - **"De que forma o Uso do Tempo das famílias pode ser um elemento diferenciador com vista ao desenvolvimento de uma Comunidade mais Sustentável?"**, foram seleccionadas duas áreas de estudo dentro de duas freguesias: Benfica, no município de Lisboa, e Alcochete, no município de Alcochete.

O Uso do Tempo das famílias apresenta um número infinito de combinações, que facilmente caracterizam o quotidiano das famílias. Contudo, são vários os aspectos que influenciam as necessidades e escolhas dos agregados: por um lado, a composição da família, a fase no ciclo de vida e as características socioeconómicas e profissionais, justificam as necessidades e os estilos de vida dos indivíduos. Por outro lado, e muito relacionado com as componentes já referidas, o território, as suas características urbanísticas e infra-estruturais, e também a localização da residência no contexto da AML, influenciam o uso do tempo das famílias.

Assim, todas as necessidades das famílias, no que concerne ao emprego ou educação, à procura de bens e serviços ou à procura de uma habitação que satisfaça os critérios exigidos pelas famílias (espaço, custo, proximidade a familiares, trabalho ou outros motivos), reflectem-se no seu uso do tempo e na sua relação com o território. Procura-se então identificar qual a relação existente entre o uso do tempo das famílias e as características inerentes a cada território, organizadas segundo os domínios que caracterizam as comunidades sustentáveis. Assim, o uso do tempo relaciona-se especialmente com as necessidades de deslocação e, consequentemente, com os modos de deslocação e a relação origem-destino das viagens. Este será o grande foco do projecto apresentado.

Sabendo que internamente a AML tem evoluído de forma diferenciada, como já foi apresentado anteriormente, procurou-se que a escolha dos casos de estudo apresentasse dois perfis bastante diferentes. A dinâmica demográfica e habitacional, crescente ou decrescente, é consequência de factores como a existência de emprego ou de comércio e serviços básicos, muito associado ao desenvolvimento das infra-estruturas de acessibilidades. As dinâmicas internas da AML vêm suportar os critérios para a escolha dos casos de estudos. A localização geográfica foi um factor relevante para a escolha dos casos de estudo. Enquanto a freguesia de Benfica está localizado na cidade-capital de Lisboa, no centro da AML, numa área de elevada densidade populacional e de urbanização consolidada, ainda que com uma localização periférica dentro da cidade, fazendo ligação com a Amadora; já a vila de Alcochete, localizada à beira-rio e dentro da freguesia de Alcochete, apresenta uma recente explosão na construção residencial com a aproximação a Lisboa, através da Segunda Travessia do Tejo, apesar de estar inserida num concelho predominantemente rural. Quanto às áreas de amostra há que salientar que enquanto o perímetro da amostra de Benfica é quase a totalidade da área urbanizada da freguesia com o mesmo nome, em Alcochete, sendo uma freguesia que apresenta alguns pólos residenciais para além da vila principal, apresentando uma extensa área rural ou de vegetação, a amostra baseia-se numa área limitada ao núcleo antigo da Vila e à coroa urbana adjacente. A delimitação das áreas será apresentada no capítulo seguinte.

A metodologia utilizada para esta investigação encontra-se repartida em três fases, conjugando várias fontes de informação primárias e secundárias, onde se incluem dados quantitativos e cartográficos, de um variado conjunto de fontes.

Na primeira fase (a), pretende-se caracterizar de forma geral os dois casos de estudo, essencialmente através de dados estatísticos do INE, embora seja nítida a discrepância temporal da maioria dos dados com a actualidade, situação extrema com os dados relativos ao último Censos de 2001. A necessidade de analisar uma parte apenas de uma unidade político-administrativa também dificulta a adequação da informação estatística, neste caso das freguesias, às áreas que confinámos como casos de estudo. O território e a população são algumas das dimensões a analisar neste contexto.

A segunda fase (b) estará repartida em dois momentos: no primeiro encontra-se a análise do que é oferecido pelo bairro no que concerne à habitação, infra-estruturas, equipamentos e serviços, o que corresponde a 3 dos pilares que compõem a estrutura das Comunidades Sustentáveis de Egan. No segundo momento será analisada a procura da população.

A primeira componente (b1) pretende agregar informação já registada em documentos municipais, tais como os Planos Directores Municipais (PDM), as cartas educativas e Cartas da Saúde dados recolhidos pelo INE e pelo Ministério do Trabalho e Solidariedade Social. Devido às limitações temporais e de recursos vários, esta parte poderá ser mais desenvolvida posteriormente alocando outro tipo de ferramentas e análises (por exemplo o ArcGis), sendo assim possível caracterizar a oferta de equipamentos, infra-estruturas e serviços existentes nos bairros. A conjugação da informação estatística com a modelação espacial já foi ensaiada, exactamente sobre esta

temática atendendo a outros casos de estudo, com a elaboração de artigos (Louro, A.; Silva, S. (2009), Louro, A.; Costa, E.; Silva, S. (2009)).

Na segunda componente (b2) interessa analisar os mesmos três tópicos já referidos agora do ponto de vista dos comportamentos da população, através de inquérito aplicado nos dois bairros. Foram aplicados inquéritos a 100 agregados familiares em cada caso de estudo. O inquérito aplicado foi baseado em dois inquéritos anteriormente aplicados, destacando-se a componente da família, da habitação e das percepções dos indivíduos em relação ao bairro, com base no Projecto "Qualidade de Vida e Governo da Cidade – Bases para um Novo Modelo de Governação de Lisboa", coordenado pelos Professores Villaverde Cabral, Luísa Schmidt e João Seixas (Equipa ICS), e focalizado na temática da mobilidade das famílias e do uso do tempo, associados aos padrões de deslocação laboral ou para aquisição de bens e serviços, destaca-se o inquérito aplicado aquando da elaboração da Tese de Doutoramento do Professor Nuno Marques da Costa (CEG-UL). A componente empírica terá o principal destaque no contexto da actual investigação.

O inquérito aplicado é composto por oito partes. Cada parte inclui uma ou várias questões, algumas dirigidas apenas ao inquirido ou ao agregado familiar no geral e outras direccionadas a todos os indivíduos do agregado. No **Quadro 21** sintetizam-se as grandes partes do inquérito e as respectivas questões. Em anexo encontra-se o modelo do inquérito aplicado (**Anexo 4**).

A organização do inquérito bem como o intuito das suas perguntas vem de encontro ao desenvolvimento do conceito de "Comunidade Sustentável" de Egan, já apresentado. Nos quadros em anexo (**Anexo 5**) relacionamos as várias partes do inquérito aplicado aos pilares e pressupostos das "Comunidades Sustentáveis" de Egan (2004) e aos indicadores sistematizados pelo mesmo autor.

A análise socio-demográfica e socio-profissional do agregado pretende enquadrar o pilar "Social e Cultural" no que trata à caracterização da Comunidade, verificando ou não uma comunidade variada. Neste pilar quer-se ainda analisar o sentimento de pertença à Comunidade (Parte 3 do inquérito) e as oportunidades de lazer e cultura. O pilar da Habitação e Ambiente Construído é, por si só, uma condicionante analisada, em muito associada à residência escolhida pelos inquiridos, mas também às actividades económicas abertas ao público, frequentadas pelas famílias. Estas poderão aferir se o pressuposto da variedade de habitação e espaços para comércio e serviços foram contemplados. A componente dos "Transportes" descrita por Egan é a componente que será a base deste trabalho. Pretende-se, analisando o padrão de mobilidade laboral e escolar e a mobilidade na procura de bens e serviços, aferir, por exemplo, sobre a facilidade de transporte público e sua utilização ou a questão do estacionamento. Associado à mobilidade, analisar-se-á os destinos das deslocações para satisfação das necessidades (alimentação, vestuário, lazer, etc.), dinâmica que reflectirá a compatibilização do sector da "Economia" com as necessidades das famílias. O padrão de deslocação representará também a componente dos "Serviços", no que concerne à existência de uma ampla gama de serviços nas proximidades da residência ou de fácil acessibilidade.

A terceira fase pretende concluir criticamente as duas componentes analisadas anteriormente: a oferta e a procura.

A primeira parte do binómio oferta-procura pretende caracterizar a realidade dos bairros em estudo em três grandes aspectos: 1. Ambiente construído, onde se inclui a habitação e os equipamentos existentes, 2. Actividades económicas ao nível do emprego, do comércio e serviços, e, por fim, 3. Acessibilidade e mobilidade. Para tal, a comparação será às escalas dos municípios e das freguesias.

Esta caracterização será a base que permitirá compreender, no capítulo seguinte, os comportamentos dos residentes e as suas motivações. A escolha da habitação ou dos locais onde os indivíduos podem satisfazer as suas necessidades estão relacionados, em primeiro lugar, com a existência ou disponibilidade dos mesmos nas proximidades da área de residência. O mesmo se passa com os modos de deslocação, que são influenciados pela acessibilidade e mobilidade potencial de cada bairro.

QUADRO 21 ESTRUTURA DO INQUÉRITO APLICADO EM BENFICA E ALCOCHETE.

Parte	Questões
1. Caracterização do agregado familiar	- Características de todos os indivíduos do agregado (demografia, profissional)
2. Tipologia da habitação	- Características da habitação (tipologia, época de construção, regime de propriedade, anos de residência, localização anterior)
3. Percepção sobre o bairro de residência	- Identificação/gosto pelo bairro - Razões para escolher a actual habitação
4. Mobilidade laboral/ escolar	- Local de trabalho - Modos de deslocação - Tempos de deslocação - Motivos para não utilizar o transporte público e local de estacionamento no trabalho
5. Característica da mobilidade diária	- Discriminação de todas as viagens realizadas durante um dia útil (origem-destino, motivo e modo de deslocação, hora de início e tempo de deslocação)
6. Padrão de aquisição de bens e serviços	- Bens e serviços questionados: - Mercearia/minimercado - Supermercado/Hipermercado - Consulta de Clínica Geral - Dentista - Barbeiro/Cabeleireiro - Cafés/pastelarias - Cinema - Desporto - Serviços - bancos
7. Orçamento familiar	- Rendimento mensal do agregado - Peso dos gastos mensais em transportes
8. Localização da habitação	- Código Postal

Este capítulo poderá ser posteriormente desenvolvido, utilizando outros recursos e ferramentas, por exemplo para produção de modelos através de ArcGis. Contudo, este capítulo permitiu levantar algumas pistas para futuro desenvolvimento da temática, relacionando de forma mais integrada as características do bairro, neste caso georreferenciadas, com as respostas ao inquérito aplicado. Apesar dos exercícios metodológicos já realizados (Louro, A.; Silva, S. (2009), Louro, A.; Costa, E.; Silva, S. (2009)), uma dimensão fica por explorar em conjunto – as capacidades dos equipamentos, infra-estruturas e serviços, necessitando esta de um trabalho mais aprofundado.

6.2. BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DE BENFICA E ALCOCHETE

Os casos de estudo seleccionados são, em vários aspectos, muito diferentes. Desde já, a sua História e as diferentes fases de desenvolvimento a que estas áreas estiveram sujeitas reflectem-se nas dinâmicas verificadas. Também a localização geográfica (**Figura 47**) e a envolvente urbana à escala municipal onde os casos de inserem são factores de elevada relevância para a análise que se seguirá. Interessa então, antes de mais, abordar estes dois tópicos: história e localização geográfica, relativamente aos dois casos de estudo.

FIGURA 47 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DAS DUAS FREGUESIAS EM ESTUDO: BENFICA E ALCOCHETE

Fonte: Google Earth (2010)

Os territórios dos casos de estudo revelam várias diferenças. A primeira grande distinção é relativa ao território onde estão localizados. A freguesia de Benfica é uma das 53 freguesias que compõem o concelho de Lisboa. Com uma área de 7,97 Km^2, a área de Benfica corresponde a 9,4% da cidade de Lisboa. Por outro lado, a freguesia de Alcochete, onde se insere a única vila (e sede) do concelho, com uma área de 87,5 Km^2, ocupa 92,6% do município. Apesar da grande desproporção das duas freguesias, como já foi referido a área urbana de Alcochete é bastante reduzida.

FREGUESIA DE BENFICA

A freguesia de Benfica integrou a Cidade de Lisboa a Julho de 1885, anterior pertença do concelho de Belém e, por alguns anos, do concelho de Sintra. A sua localização periférica valeu-lhe a posição de "posto fronteiriço" da cidade, com a denominação de "Portas de Benfica". Muito antes, no século XIV, deu-se a construção de vários edifícios de elevado valor patrimonial, como o Mosteiro de Chelas ou o Mosteiro de S. Vicente de Fora, com a instalação de diversas ordens religiosas no local. Nesse tempo, Benfica era uma aldeia de "Saloios", onde as hortas, pomares e jardins predominavam, devido à fertilidade dos terrenos e à qualidade da água. No início do século XVIII, verificou-se um aumento demográfico elevado na área, devido à construção do Aqueduto das Águas Livres, a par dos interesses das classes mais ricas na paisagem local (ainda rural), ainda Benfica era considerada a "horta de Lisboa", mas também pela procura que se deu após o Terramoto de 1755, já que esta área estava bastante longe dos locais de maior perigo de epidemias. Só no século XIX surgiram as primeiras ligações aos transportes públicos. A dimensão da freguesia de Benfica aliada ao seu grande crescimento demográfico fez surgir a freguesia de S. Domingos de Benfica, em 1959 (JF Benfica e site da Escola Básica n.º 17). Ainda agora é possível observar os resquícios da época rural de Benfica através das quintas (p. ex. Pedralvas, Tojal, Charquinho e Casquinha) e vilas (p.ex. Vila Ana e Vila Ventura) que se encontram na freguesia.

No início do século XX, as dinâmicas das actividades económicas começam a tomar outro rumo para além das actividades agrícolas. Exemplo disso é a Fábrica de Malhas Simões, de 1907, que chegou a atingir cerca de 1000 operários e ganhou destaque à escala ibérica.

No primeiro volume dos Estudos Urbanos da CML, coordenado por Seixas (2005, 41) é descrita a Política Pública de Habitação do início do século XX. Se até à década de 1940 foi aplicado o conceito de bairro de casas económicas, na década de 1950 surgem as moradias económicas como habitação social. Os bairros de casas económicas culminaram com a implantação do Bairro de Santa Cruz de Benfica (1958). Ainda nesta década foram planeados alguns bairros na área de Benfica com base nos princípios da Carta de Atenas, casos da Quinta do Charquinho ou o bairro das Pedralvas. Como é descrito por Santana e Sucena (1994), estes bairros caracterizam-se por edifícios altos, rodeados por jardins e vias pedonais, maioritariamente localizados na periferia da cidade.

FIGURA 48 FREGUESIA DE BENFICA

Fonte: Google Earth (2010). Limites da freguesia cedidos pelo Projecto FURBS

Nos anos 1960 surgiu a necessidade de resolver as carências habitacionais verificadas com a expansão demográfica da cidade que acabou por levar a uma desregulação urbanística dos centros urbanos e, consequentemente, à expansão urbana, alterando a forma e actividades existentes. Benfica desenvolveu-se nesta onda de expansão urbana entre as décadas de 1950 e 1970, sem um plano geral ou mesmo em articulação com a cidade construída, mas sim a partir de pequenos empreendimentos imobiliários. Nas duas décadas seguintes, esta área vingou como centro terciário com importância à escala municipal e até regional, com a concentração de serviços

de educação (escolas secundárias e faculdades), vários serviços e sedes de grandes empresas, e uma significativa dinâmica comercial, tanto o comércio de rua e o mercado municipal como os grandes centros comerciais (Colombo e Fonte Nova), todos elementos atractivos e de coesão.

FIGURA 49 ÁREA DE AMOSTRA DO CASO DE ESTUDO – BENFICA

Fonte: Google Earth (2010)

A localização de Benfica (**Figuras 48 e 49**), entre o centro de Lisboa e as áreas periféricas e suburbanas da AML, como a Amadora, Queluz, Cacém e Sintra, bem como a boa acessibilidade são características fundamentais para a elevada dinâmica residencial. Apesar disso, é evidente o retrato feito por Seixas e a sua equipa (CML, 2005, 43): "Existe ainda uma certa lógica de transmissão geracional da propriedade e um apego ao bairro por parte dos filhos de residentes. Apesar da escala e da densidade de construções, podemos também constatar que o café do quarteirão ainda é o centro das vivências e das sociabilidades locais." Benfica é caracterizado por integrar vários bairros diferentes: Bairro das Furnas/Estrada de Benfica (núcleo antigo), Laranjeiras/Luz (urbanização recente), Bairro do Calhau, Bairro D. Leonor, entre outros.

FREGUESIA DE ALCOCHETE

Alcochete tem uma longa História relacionada com a realeza portuguesa. Com a função de repouso e lazer para D. João I, mas também de residência para D. João II e D. Fernando, foi em Janeiro de 1515 que D. Manuel I, nascido em Alcochete, atribuiu o foral à vila.

Nos séculos XVII e XVIII desenvolveram-se diversas actividades económicas tais como a exploração salina, da madeira e lenha ou os estaleiros de construção naval, essencial numa época de Descobrimentos. A Herdade Barroca d`Alva surgiu ainda no século XVIII, promovendo o desenvolvimento económico da região através das actividades agrícolas e pecuárias com reflexos no crescimento demográfico (passando a vila de 180 residentes no século XVI para 1902 residentes no século XVII).

Já no século XIX, construiu-se um primeiro cais de apoio ao transporte fluvial de pessoas e mercadorias entre Lisboa e Alcochete, dada a função de abastecimento de Alcochete à Capital, também época de expansão urbana com a construção do Bairro Novo e do Bairro Moyzém. Enquanto a Escola Primária era inaugurada em 1866, todo o concelho de Alcochete foi anexado ao concelho do Montijo, antiga Aldeia Galega, em 1895 (facto que se manteve por três anos).

Porém, com o passar do tempo, o concelho de Alcochete entrou em decadência especialmente pelo afastamento da área aos principais novos eixos de acessibilidade, essencialmente rodoviários e ferroviários, que tomam a função dos transportes fluviais no que se referia à deslocação de mercadorias.

Apesar da forte identidade da vila, a história do concelho de Alcochete influenciou o desenvolvimento da mesma. Até ao século XX, Alcochete-concelho era predominantemente rural até iniciar outras actividades económicas como a seca do bacalhau ou a fábrica de pneus, cortiça e alumínio.

No PDM de Alcochete[10], são identificados quatro Espaços Urbanos Consolidados, essencialmente para fim predominantemente habitacional, sendo os dois primeiros na freguesia de Alcochete: UCA – Núcleo Antigo da Vila de Alcochete, UC1 – Parte restante da Vila de Alcochete, UC2 – Samouco, UC3 – S. Francisco. Outra área do município – o Passil - é ainda considerada "Espaço Urbano Não Consolidado".

Dada a estrutura urbana da freguesia, a área amostral para realização dos inquéritos situa-se essencialmente na vila de Alcochete e na coroa urbana adjacente (**Figuras 50 e 51**).

É inegável que a construção da Ponte Vasco da Gama fez "renascer" a centralidade do concelho e da vila de Alcochete no contexto da AML. Especialmente, a acessibilidade entre Alcochete e Lisboa potenciou o desenvolvimento económico da área, tanto ao nível das actividades económicas como da explosão residencial. O Complexo Desportivo do Sporting Clube de Portugal ou a localização do Freeport Outlet Alcochete são exemplos da nova dinâmica local de Alcochete, com repercussão à escala regional.

10 http://www.cm-alcochete.pt/NR/rdonlyres/CEA4233C-9790-4711-ADC9-33177C4BBBBC/0/PDM.pdf

FIGURA 50 FREGUESIA DE ALCOCHETE

Fonte: Google Earth (2010). Limites da freguesia cedidos pelo Projecto FURBS

FIGURA 51 ÁREA DE AMOSTRA DO CASO DE ESTUDO – ALCOCHETE

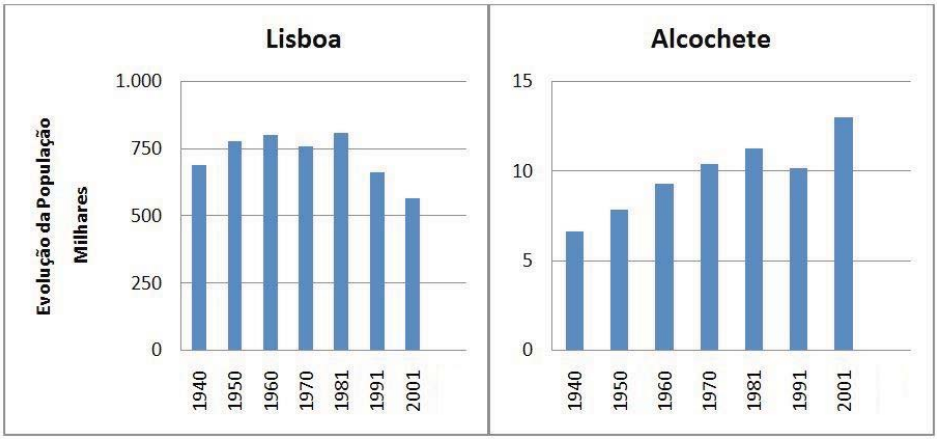
Fonte: Google Earth (2010). Limites da freguesia cedidos pelo Projecto FURBS

6.3. A DIMENSÃO POPULACIONAL E SUAS CARACTERÍSTICAS COMO BASE DAS COMUNIDADES LOCAIS

A dimensão populacional é essencial nesta análise. De todas as dimensões, a dinâmica populacional será uma das mais importantes para que haja uma comunidade sustentável, a começar pela densidade populacional, passando pela qualificação dos indivíduos, não esquecendo que a atracção ou repulsão da população está intimamente ligada às características dos locais de residência quanto à disponibilidade de habitação, serviços e infra-estruturas adequadas às necessidades das famílias.

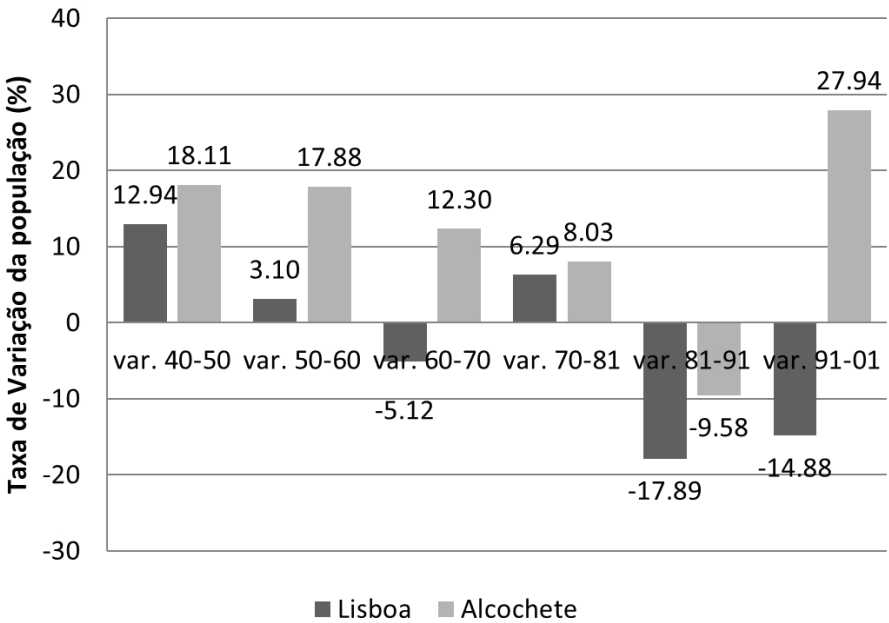
A dinâmica dos municípios e das freguesias onde se localizam os casos de estudo são inversas (**Figuras 52 e 53**). Se o município de Lisboa tem tido um decréscimo populacional há várias décadas, perdendo 15% de população entre 1991 e 2001, valor um pouco mais reduzido mas com a mesma tendência na freguesia de Benfica (12%), já Alcochete observa uma tendência totalmente oposta com um acréscimo populacional de 28% no município, valor muito semelhante na freguesia de Alcochete. É notória a dinâmica positiva que, entre outros factores, a construção da Ponte Vasco da Gama (1998) permitiu a grande velocidade para a área de Alcochete. Analisando o número de novas construções, decerto que, entre 2001 e 2011, Alcochete poderá ter recebido um forte acréscimo de população.

FIGURA 52 POPULAÇÃO RESIDENTE EM LISBOA E EM ALCOCHETE



Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População de Portugal (1940 - 2001)

FIGURA 53 VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE



Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População de Portugal (1940 - 2001)

Apesar desta dinâmica populacional inversa, já que o concelho de Lisboa perdeu 15% da população enquanto Alcochete aumentou 28%, entre 1991 e 2001, outro fenómeno se verifica: a densidade populacional no município de Lisboa (6673 Hab./Km^2) é quase 50 vezes superior à densidade populacional do município de Alcochete (138 Hab./Km^2) (**Quadro 22**). Apesar desta dinâmica, ambas as freguesias em estudo possuem uma densidade populacional menor que a do município onde estão integradas. No caso do município de Alcochete, as outras duas freguesias que o compõem (Samouco e S. Francisco) representam núcleos urbanos concentrados que, apesar da sua muito reduzida dimensão, apresentam densidades muito superiores à freguesia de Alcochete, que aloca uma grande área para actividade agrícola e à Reserva Natural do Estuário do Tejo[11]. Já Benfica, em 2001, é a décima freguesia de Lisboa com menor densidade populacional, resultado da grande área da freguesia alocada ao Parque Florestal do Monsanto (cerca de 6 Km^2), havendo uma área construída muito densa.

Os valores da densidade populacional nas duas freguesias em análise são pouco reveladores da dinâmica urbana da freguesia. Isto porque em ambas existe uma

11 Em 2001, a densidade populacional das freguesias do Samouco e S. Francisco era de 992 hab./Km^2 e 271 hab./Km^2, respectivamente.

QUADRO 22 DADOS DA POPULAÇÃO E DENSIDADE POPULACIONAL

Unidade Geográfica	Área (Km^2)	População Residente - 1991	População Residente - 2001	Var. Pop. 1991-2001	Dens. Pop 1991	Dens. Pop 2001
Lisboa (conc.)	84,6	663394	564657	-14,9	7839,7	6672,9
Benfica (freg.)	8,0	47099	41368	-12,2	5909,5	5190,4
Alcochete (conc.)	94,5	10169	13010	27,9	107,6	137,7
Alcochete (freg.)	87,5	7064	9094	28,7	80,7	103,9

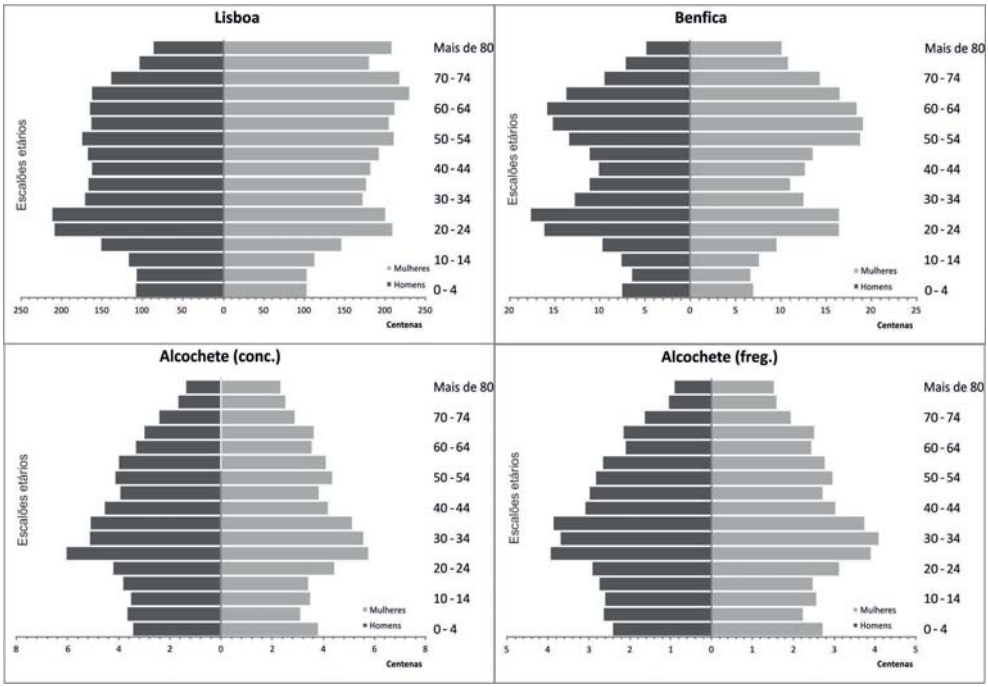
Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (2001)

grande área não construída destinada a espaços verdes, agrícolas ou protegidos, facto que dilui a densidade populacional e de edificado nas áreas construídas. Assim, e no caso de Benfica, se retirarmos a área do Parque Florestal do Monsanto, a densidade populacional da freguesia aumenta exponencialmente: em 1991, é cerca de 23908 Hab./Km2, decrescendo para 20999 Hab./Km2 em 2001. A mesma extrapolação não pode ser realizada para a freguesia de Alcochete, dada a sua dispersão urbana.

Quanto ao peso entre homens e mulheres, as alterações verificadas entre 1991 e 2001 são residuais. O concelho de Lisboa e também Benfica apresentam quase dez pontos percentuais a mais de mulheres em relação aos homens. Já em Alcochete, concelho e freguesia, há apenas mais 2% de mulheres que homens.

Relativamente aos escalões etários (**Figura 54**), a pirâmide etária que representa Lisboa demonstra as características das cidades dos países desenvolvidos, com uma constante tendência de diminuição da população mais jovem. Apenas as gerações nascidas na década de 1970 e início de 1980 apresentam valores superiores às décadas anteriores. Benfica não apresenta a mesma dinâmica. Apesar de ter uma geração jovem diminuta, esta freguesia apresenta ciclos: é possível identificar duas décadas que se destacam pela quantidade de população: década de 1940 e década de 1970. Com uma base jovem reduzida, mas que entre 1996 e 2001 apresenta variação positiva nos indivíduos entre os 0 e 5 anos, espera-se que o próximo Censos, em 2011, possa aferir a dinâmica populacional da área.

FIGURA 54 PIRÂMIDES ETÁRIAS



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal, 2001

Em Alcochete, tanto na freguesia como no concelho, em 2001, a pirâmide etária da população apresenta-se crescente até meio da década de 1970, invertendo essa dinâmica até 1995. Tal como Benfica, no último quinquénio em análise (1996-2001), o número de crianças aumentou, embora pouco. Sabe-se que a partir dessa mesma data a dinâmica residencial de Alcochete começou a dinamizar-se pelo que, potencialmente, o número de jovens possa ter aumentado nestes dez anos (2001 a 2011).

A dinâmica populacional está relacionada em muito com a dinâmica das famílias e de fenómenos sociais como as opções do Estado Civil dos indivíduos ou a imigração.

Em 2001, Benfica possuía 5 vezes mais "famílias clássicas" que a freguesia de Alcochete (**Quadro 23**). Contudo, entre 1991 e 2001, enquanto na freguesia de Benfica apenas aumentaram 2,5% desta tipologia de famílias (enquanto no município de Lisboa se verificou uma diminuição de 4%), na freguesia de Alcochete, a par do município de Alcochete, em dez anos verificou-se um aumento de 42% de "famílias clássicas".

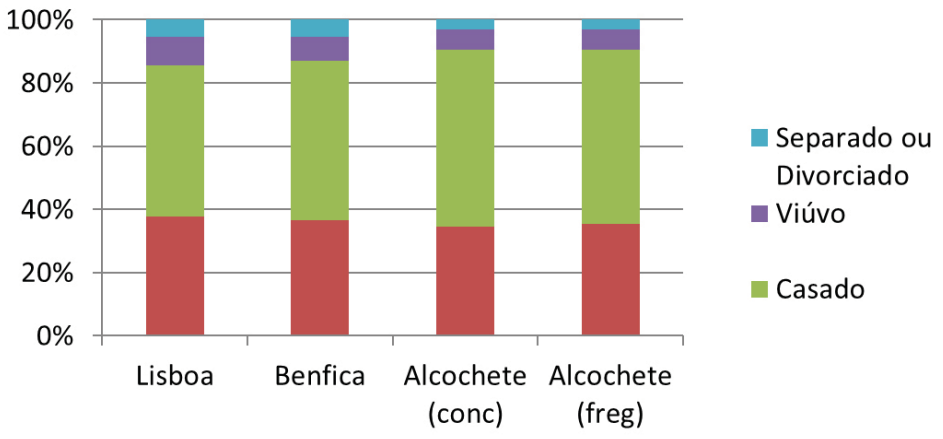
QUADRO 23 DADOS SOBRE AS FAMÍLIAS CLÁSSICAS

Unidade Geográfica	Famílias Clássicas - Total		Variação das Famílias Clássicas %	Dimensão média das famílias clássicas	
	1991	**2001**	**1991-2001**	**1991**	**2001**
Lisboa (conc.)	245070	234451	-4,3	2,7	2,4
Benfica (freg.)	16669	17088	2,5	2,8	2,4
Benfica (freg.) (%)	6,8	7,3	…	…	…
Alcochete (conc.)	3451	4893	41,8	2,9	2,6
Alcochete (freg.)	2368	3378	42,7	2,9	2,7
Alcochete (freg.) (%)	68,6	69,0	…	…	…

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal, 2001

A análise do estado civil dos residentes nos casos de estudo demonstra também a dinâmica populacional de cada área. Nos quatro casos agora em foco – Lisboa, Benfica e Alcochete concelho e freguesia, a repartição entre os estadosé bastante semelhante: uma maior presença de "Solteiros" e "Casados" (cerca de 40% em cada classe) e menos de 20% entre "Viúvos" e "Separados ou Divorciados" (**Figura 55**).

FIGURA 55 ESTADO CIVIL DOS RESIDENTES



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal, 2001

Reflexo das dinâmicas residenciais no município de Lisboa, nesta unidade territorial todos os estados civis apresentam redução de população, com menor incidência nos indivíduos "Separados ou Divorciados" (-5%) (**Quadro 24**). Em Benfica, verifica-se mesmo um aumento desse estado civil (6%) bem como um muito pequeno aumento de "Viúvos" (0,4%). Em Alcochete, tanto município como na freguesia verifica-se um aumento de residentes com todos os estados civis. Contudo, a dinâmica de renovação da população na freguesia de Alcochete denota-se quando o número de "Viúvos" (11%) aumenta inferiormente à média municipal (16%), ao contrário do número de "Separados ou Divorciados", que aumenta mais de 100%, valor acima da média do concelho de Alcochete (91%).

QUADRO 24 VARIAÇÃO DO ESTADO CIVIL DOS RESIDENTES - 1991-2001 (%)

Unidade Geográfica	Solteiro	Casado	Viúvo	Separado ou Divorciado
Lisboa (conc.)	-15,7	-15,5	-13,1	-5,1
Benfica (freg.)	-16,6	-12,0	0,4	5,5
Alcochete (conc.)	18,8	33,6	15,5	90,6
Alcochete (freg.)	19,4	35,2	10,5	101,4

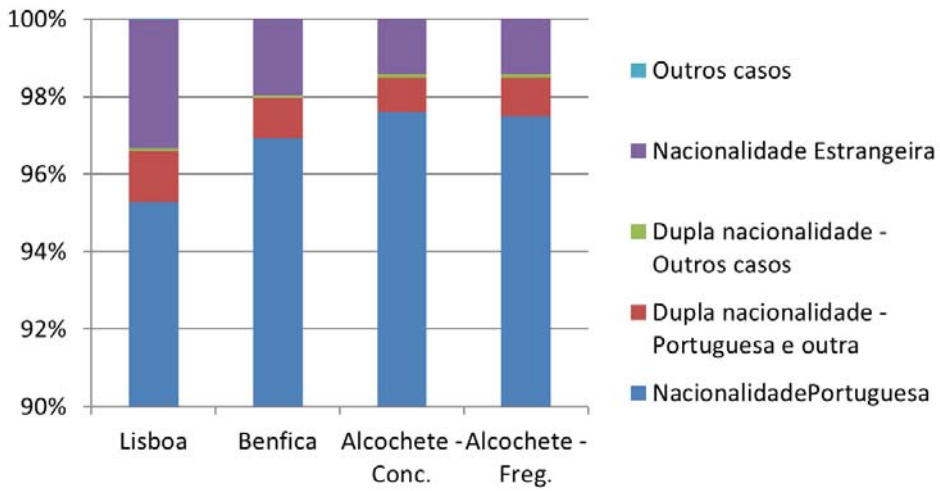
Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal, 2001

A dinâmica da imigração também interfere na dinâmica residencial. Sabendo que estes valores dizem respeito apenas a residentes legais e foram recolhidos em 2001 (**Figura 56**), observa-se que em Alcochete (concelho e freguesia) há uma menor proporção de residentes de outras nacionalidades que não apenas a Portuguesa (97%). Em Benfica e especialmente em Lisboa verifica-se uma maior presença de estrangeiros (2% e 3,5%, respectivamente), sendo a maioria dos residentes portugueses (97% e 95%, respectivamente). Nas quatro áreas em estudo, além da presença de "Estrangeiros", verifica-se ainda a presença de indivíduos de dupla nacionalidade – Portuguesa e Outra. Quanto à variação da nacionalidade dos residentes (**Quadro 25**), em Lisboa e Benfica verifica-se um grande aumento de indivíduos de outras nacionalidades entre 1991 e 2001, especialmente de indivíduos de dupla nacionalidade, observando-se uma diminuição de residentes de nacionalidade portuguesa. Em Alcochete denota-se um aumento de residentes de todas as nacionalidades, especialmente de dupla nacionalidade portuguesa e outra (889%), resultado da residual existência desta tipologia de nacionalidade em 1991.

As qualificações dos indivíduos bem como as suas condições profissionais são factores importantes para o seu quotidiano. Analisando o **Quadro 26**, com dados de 2001, é possível observar algumas diferenças entre as áreas de Lisboa e Benfica, onde há uma maior presença de indivíduos que concluiu o Ensino Superior (17% e 18%, respectivamente), valores semelhantes ao número de indivíduos que não possuía, à data do Censo de 2001, qualquer nível de qualificação (19% e 16%, res-

pectivamente). Em Alcochete, município e freguesia, um quarto da população em 2001 não tinha qualquer nível de qualificação e outro quarto atingiu o 1º Ciclo do Ensino Básico. Apenas 6% dos residentes em Alcochete possuía o Ensino Superior completo. Não podemos esquecer que os dados analisados apresentam um desfasamento da realidade de dez anos.

FIGURA 56 NACIONALIDADE DOS RESIDENTES



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal, 2001

QUADRO 25 VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE CONSOANTE A NACIONALIDADE - 1991-2001 (%)

Unidade Geográfica	Nacionalidade Portuguesa	Dupla nacionalidade - Portuguesa e outra	Dupla nacionalidade - Outros casos	Estrangeira	Outros
Lisboa (conc.)	-17,1	210,1	322,3	73,4	-92,7
Benfica (freg.)	-13,6	173,5	271,4	73,7	-94,3
Alcochete (conc.)	25,8	588,2	100,0	262,7	-100,0
Alcochete (freg.)	26,5	888,9	100,0	209,5	-100,0

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal, 2001

QUADRO 26 POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO O NÍVEL DE QUALIFICAÇÃO

Unidade Geográfica	Nenhum	Básico - 1º ciclo	Básico - 2º ciclo	Básico - 3º ciclo	Secundário	Médio	Superior	Total
Lisboa (conc.)	19,1	22,8	8,8	14,3	16,1	1,6	17,2	100
Benfica (freg.)	16,4	22,4	8,4	14,2	18,2	2,0	18,3	100
Alcochete (conc.)	26,5	26,5	12,3	15,1	12,8	0,5	6,3	100
Alcochete (freg.)	25,9	26,0	12,7	14,6	13,2	0,5	6,9	100

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (2001)

Sendo que os indivíduos que "Não sabiam ler e escrever" incluem crianças que não teriam idade para concluir o 1º Ciclo do Ensino Básico, mas também os indivíduos analfabetos, neste último caso (**Quadro 27**), verifica-se uma maior proporção de analfabetos (indivíduos que não sabem ler e escrever com dez anos ou mais) no concelho e freguesia de Alcochete, que diminuiu entre 1991 e 2001 (de 12% a 9%), e tanto em Lisboa como em Benfica os valores mantiveram-se (5% e 4% respectivamente). Analisando o analfabetismo por género, é no feminino que se verifica maior percentagem de analfabetos, apesar de ser no feminino que tem havido maior decréscimo.

A actividade profissional dos indivíduos em idade activa também é destacada (**Quadro 36**). Entre 1991 e 2001, verificou-se um ligeiro aumento da população em idade activa nas quatro áreas em análise, ultrapassando os 50% em relação a todos os indivíduos residentes, com excepção do município de Lisboa. Grande parte da população activa encontra-se empregada, havendo cerca de 2% de desempregados tanto nos municípios de Lisboa e Alcochete como nas freguesias de Benfica e Alcochete. Analisando apenas a população desempregada (**Quadro 28**), verifica-se que, entre 1991 e 2001, o recurso ao Subsídio de Desemprego duplicou nas quatro áreas, passando de valores entre os 27% em Benfica e os 36% em Lisboa de população desempregada que recebe o Subsídio para valores entre 59% na freguesia de Alcochete e 72% no município de Alcochete.

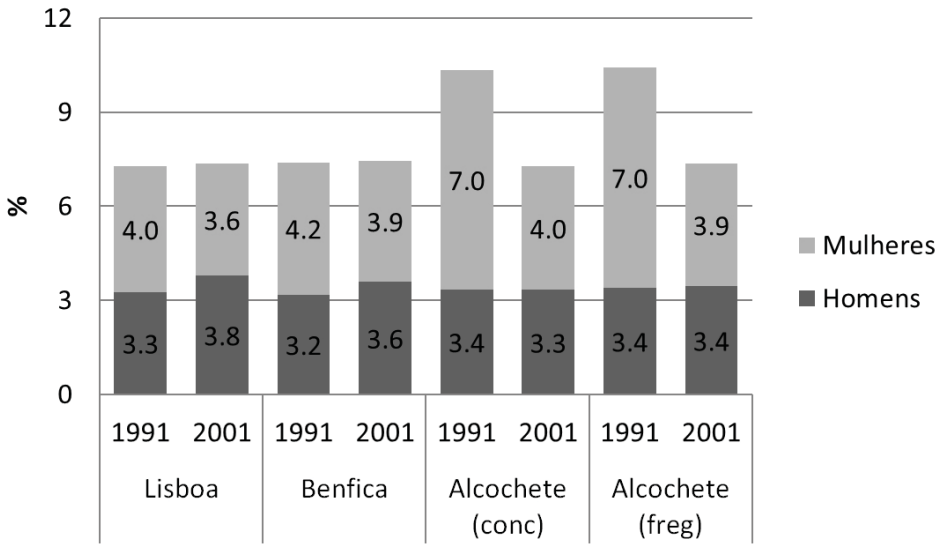
Quanto à população desempregada por género (**Figura 57**), entre 1991 e 2001, em Lisboa e Benfica verificou-se nos dois momentos que havia uma partição semelhante entre homens e mulheres. Já em Alcochete, município e freguesia, se em 1991 se verificava uma predominância do desemprego nas mulheres, em 2001, esta situação equilibrou-se entre os dois géneros.

QUADRO 27 NÍVEL DE ANALFABETISMO ENTRE HOMENS E MULHERES

Unidade Geográfica	Analfabetos (com 10 ou mais anos) - Total %		Analfabetos (com 10 ou mais anos) (H) %		Analfabetos (com 10 ou mais anos) (M) %	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Lisboa (conc.)	5,2	5,6	1,1	1,5	4,1	4,1
Benfica (freg.)	3,7	4,4	0,8	1,4	2,9	3,0
Alcochete (conc.)	12,1	9,0	4,5	3,2	7,6	5,8
Alcochete (freg.)	11,7	8,6	4,4	3,1	7,2	5,5

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (1991-2001)

FIGURA 57 POPULAÇÃO ACTIVA DESEMPREGADA, HOMENS E MULHERES



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (1991-2001)

QUADRO 28 EMPREGO E DESEMPREGO, 1991 E 2001

Unidade Geográfica	População Activa - Total		Censos - População Empregada - Total		População Desempregada		Subsídio de Desemprego	
	% Pop. Residente						% da Pop. Desempregada	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Lisboa	45,7	48,1	42,4	44,5	1,7	1,9	35,9	65,1
Benfica	49,4	50,4	45,8	46,6	2,0	2,1	26,6	63,0
Alcochete – Conc.	46,3	50,8	41,5	47,1	2,9	1,9	32,8	71,5
Alcochete – Freg.	47,1	50,7	42,2	47,0	3,0	2,1	31,3	59,4

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (2001)

Relativamente à população em idade activa bem como a população empregada nota-se que, se em 1991 se verificava uma ligeira predominância de "Homens", especialmente no município e freguesia de Alcochete, predominância essa que se esbateu passado dez anos, em 2001 (**Quadro 29**). Em Lisboa e Benfica, em 2001, há mesmo uma partição de 50% entre homens e mulheres em idade activa e empregados.

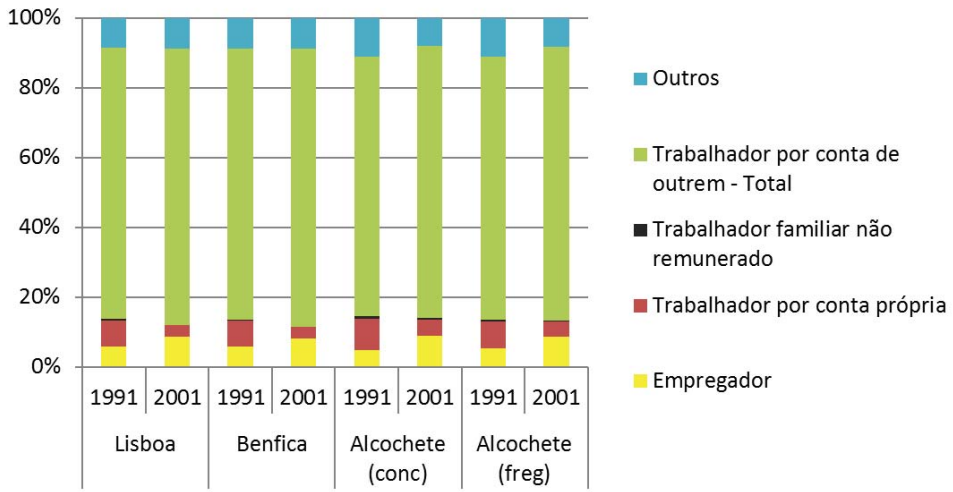
QUADRO 29 POPULAÇÃO ACTIVA, 1991 E 2001

	Pop. Activa				Pop. Activa (Homens)			
	1991 (Total)	1991 (%)	2001 (Total)	2001 (%)	1991 (Total)	1991 (%)	2001 (Total)	2001 (%)
Lisboa	303177	45,7	271428	48,1	161737	53,3	136894	50,4
Benfica	23282	49,4	20835	50,4	12336	53,0	10419	50,0
Alcochete – Conc.	4709	46,3	6607	50,8	2756	58,5	3530	53,4
Alcochete – Freg.	3325	47,1	4612	50,7	1923	57,8	2451	53,1

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (2001)

Relativamente à Situação na Profissão, nota-se em todas as áreas de estudo a supremacia dos "Trabalhadores por Conta de Outrem". Observa-se também que, entre 1991 e 2001, se o número de "Trabalhadores por Conta Própria" diminuiu, o número de "Empregadores" aumentou (Figura 58).

FIGURA 58 SITUAÇÃO NA PROFISSÃO



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (1991-2001)

6.4. A DIMENSÃO DA HABITAÇÃO E AMBIENTE CONSTRUÍDO COMO RESPOSTA À NECESSIDADE BÁSICA DE RESIDÊNCIA DAS FAMÍLIAS

De acordo com os fenómenos já referidos nas áreas metropolitanas europeias, tal como a AML, verifica-se que enquanto nas áreas centrais, tal como em Lisboa, há um decréscimo do número de edifícios (verificado no município de Lisboa (-14%) e na freguesia de Benfica (-12%)), verifica-se o inverso em áreas periféricas mas sujeitas a novas dinâmicas urbanísticas, como no município e freguesia de Alcochete (11% e 20%, respectivamente) (**Quadro 30**). Mantendo as tendências, o município e freguesia lisboetas apresentam uma densidade elevadíssima do edificado (631 e 355 edifícios por Km^2) em comparação com a média da AML (138 edifícios por Km^2), acontecimento contrário ao que se passa em Alcochete, onde o município e a freguesia apresentam uma densidade de edificado bastante menor que a média da AML.

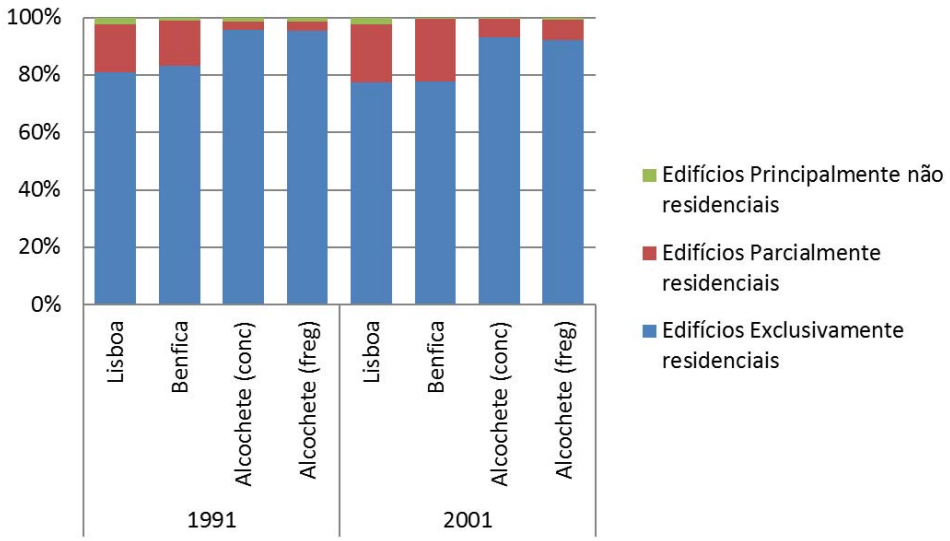
Verificamos que em todas as áreas de análise (**Figura 59**), a função exclusivamente residencial dos edifícios é predominante, com maior tendência para o município e freguesia de Alcochete, já que em Lisboa há uma maior concentração de comércio e serviços. Apesar disso, entre 1991 e 2001 estes valores têm vindo a reduzir, pressu-

QUADRO 30 EDIFICADO E DENSIDADE DO EDIFICADO

Unidade Geográfica	Área (Km²)	Edifícios - 1991	Edifícios - 2001	Var.Edif. 1991-2001	Dens.Edif 1991	Dens.Edif 2001
Lisboa – conc.	84,6	62041	53387	-13,9	733,2	630,9
Benfica – freg.	7,9	3216	2826	-12,1	403,5	354,6
Alcochete – conc.	94,5	3232	3578	10,7	34,2	37,9
Alcochete – freg.	87,5	2002	2408	20,3	22,9	27,5
AML	2864,6	357806	394520	10,3	124,9	137,7

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (1991-2001)

FIGURA 59 EDIFICADO CONSOANTE A FUNÇÃO

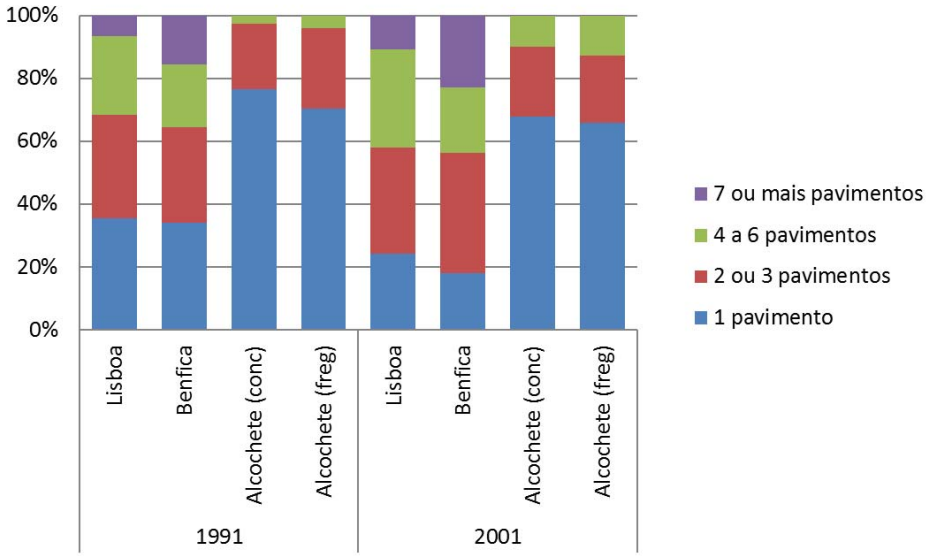


Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (1991-2001)

pondo uma maior mistura de funções do edificado. Não só a quantificação do número de edifícios é importante, mas também a relação destes valores com o número de pavimentos ou andares que cada edifício possui (**Figura 60**). Esta característica denuncia a diferença do edificado entre os dois municípios e entre as duas freguesias em análise: enquanto nas áreas da Margem Sul, verificamos a predominância de

edificado com apenas um pavimento, ao contrário das áreas do município de Lisboa que revelam uma maior diversidade na dimensão dos edifícios, em especial Benfica que apresenta em 2001 um quinto de edifícios com sete ou mais pavimentos (denunciando a elevada densidade populacional que a freguesia comporta).

FIGURA 60 NÚMERO DE EDIFÍCIOS CONSOANTE O NÚMERO DE PAVIMENTOS



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (1991-2001)

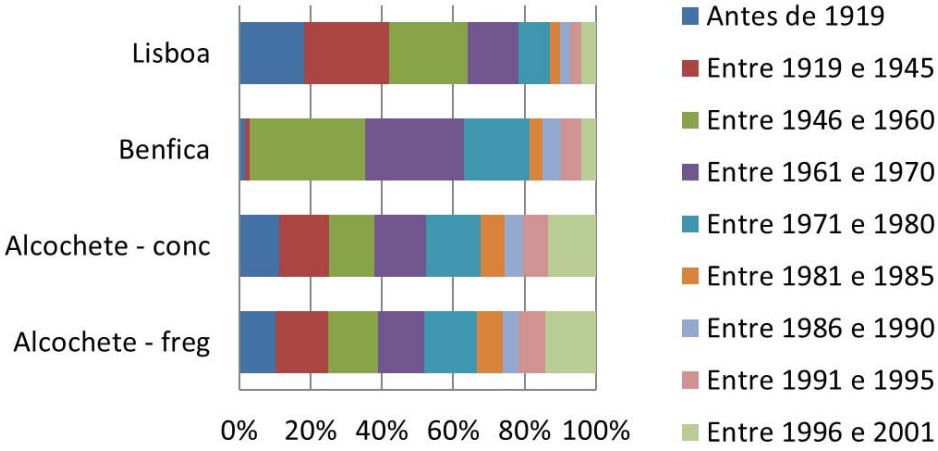
No último Censos (INE, 2001), apurou-se o número médio de alojamentos familiares clássicos por edifício: enquanto Lisboa e Benfica apresentam aproximadamente 5 e 7 alojamentos por edifício, respectivamente, já o município e freguesia de Alcochete apresenta uma média de 2 alojamentos por edifício. Relativamente ao número de divisões dos alojamentos, nas quatro áreas de análise o perfil é semelhante: mais de metade dos alojamentos apresenta 4 a 5 divisões, seguido dos alojamentos com 2 a 3 divisões (mais de 20%). Em Lisboa destacam-se também 20% de alojamentos com 6 ou mais divisões (INE, 2001).

A dinâmica de construção do edificado também é bastante diferente (**Figura 60**). O perfil do edificado de Benfica reflecte a sua posição periférica do centro da cidade, onde se localiza o edificado mais antigo. A grande expansão urbana nesta freguesia denota-se com os cerca de 80% de edifícios construídos entre 1946 e 1980 e menos de 20% do edificado a ser construído após 1980. O município de Lisboa reflecte o seu edificado antigo com os quase 80% construídos até 1970. O perfil do edificado de

Alcochete município e freguesia é muito semelhante. Apesar de haver uma boa parte de edificado antigo (cerca de 50% construído até 1970), já o edificado construído entre 1991 e 2001 representa mais de 20% da construção. A dinâmica de construção em Alcochete tem evoluído bastante entre 2001 e 2011, apesar de não haver quantificação censitária para 2011.

Quanto ao ocupante da residência habitual, em 2001, havia uma grande tendência para que o ocupante fosse o seu "proprietário" (fenómeno com maior percentagem em Alcochete). Caso não se verifique, seguem-se "particulares" ou "empresas privadas" como ocupantes dos alojamentos de habitação habitual. Salientam-se, no município de Lisboa, as "Autarquias locais" (7%) e o "Estado, institutos públicos autónomos, segurança social ou outras instituições sem fins lucrativos" (6%) (este último também presente em Benfica em 7% dos casos) como ocupantes (Fonte: INE, 2001).

FIGURA 61 ÉPOCA DE CONSTRUÇÃO DOS EDIFÍCIOS



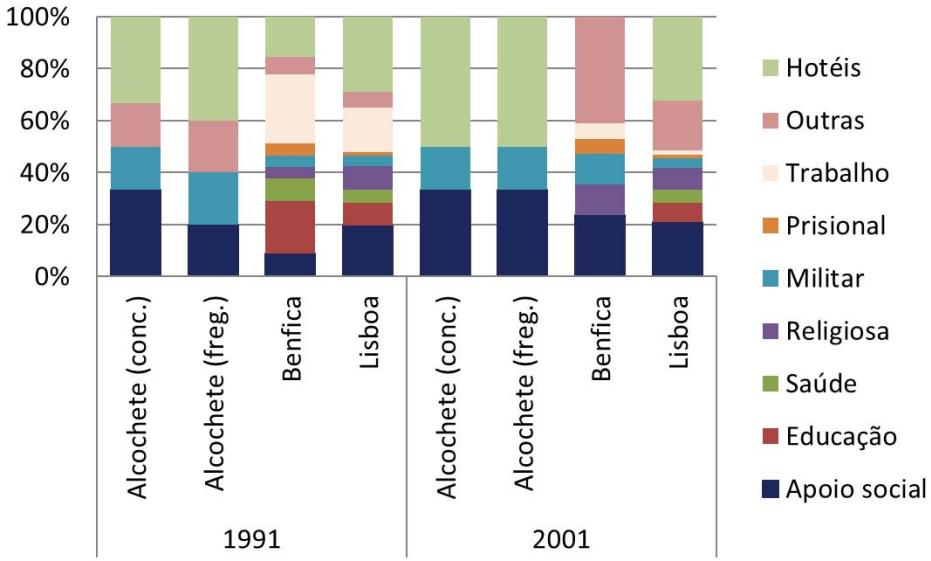
Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (2001)

Relativamente aos alojamentos familiares em 2001, a grande maioria apresenta funções de **alojamento familiar clássico** (entre 97% em Lisboa, 98% em Benfica e 99% em Alcochete – município e freguesia),sendo que um alojamento é um "(…) conjunto de divisões e seus anexos que, fazendo parte de um edifício com carácter permanente ou sendo estruturalmente separados daquele, pela forma como foi construído, reconstruído ou reconvertido se destina à habitação permanente de uma família, não estando no momento censitário a servir totalmente para outros fins (INE)." Apesar da tendência decrescente da existência de alojamentos familiares não clássicos (barracas, casas rudimentares de madeira, improvisados, móveis ou outros) nas quatro áreas de estudo, é no município de Lisboa que a percentagem deste fenómeno é

maior (1,6%), representando ainda 3584 alojamentos em 2001 (52 dos alojamentos situados em Benfica).

Quanto aos alojamentos colectivos, destinados a alojar mais do que uma família (**Figura 62**), independentemente de serem residentes ou apenas presentes não residentes, podem ser de duas tipologias: de convivência (destinado a ser habitado por um grupo numeroso de pessoas submetidas a uma autoridade, ou a um regime comum, ligadas por um objectivo ou interesses pessoais comuns. Incluem-se neste grupo as instituições de "Apoio social" (lar de idosos, asilo, orfanato), "Educação" (colégio, seminário, internato, etc.), "Saúde" (hospital, casa de saúde), "Religiosa" (convento, mosteiro, etc.), "Militar, prisional e trabalho) ou "Hotéis e similares" (destina a albergar mais do que uma família sem objectivos comuns e segundo um determinado preço). Quanto à contagem de tais alojamentos colectivos em 2001, podemos facilmente distinguir os dois casos de estudo. Tanto no município como na freguesia de Alcochete, observa-se uma reduzida variedade de alojamentos colectivos, onde predominam os de "Apoio Social", "Militares" e de "Hotelaria"; já em Lisboa verifica-se uma maior distribuição funcional de alojamentos colectivos, surgindo agora referentes a "Educação", "Religião", "Saúde" ou "Prisional", fenómeno verificado na freguesia de Benfica. De salientar apenas a disparidade do número de alojamentos colectivos verificados: no município de Alcochete encontram-se 6 unidades, todas dentro da freguesia de Alcochete, já em Benfica contabiliza-se 17 unidades, bem longe do valor total de alojamentos colectivos em Lisboa (999).

FIGURA 62 ALOJAMENTOS COLECTIVOS E SUAS FUNÇÕES



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (1991-2001)

Analisando a totalidade de alojamentos familiares, é importante salientar também o peso que o uso sazonal e até mesmo os alojamentos vagos detêm sobre a totalidade de alojamentos, mais uma vez reflectindo o ciclo em que os bairros ou municípios se encontram (**Quadro 31**). Enquanto o número de alojamentos familiares para uso sazonal diminuiu entre 1991 e 2001 (não havendo a noção exacta da situação actual), há maior prevalência destes no município e freguesia de Alcochete, enquanto o número de alojamentos vagos não vê reduções entre as décadas em análise. É à escala dos municípios que o valor de alojamentos vagos mais cresce, em especial no município de Lisboa, onde se verifica um aumento de cerca de 7%.

QUADRO 31 ALOJAMENTOS FAMILIARES DE USO SAZONAL E VAGOS

Unidade Geográfica	Aloj. Fam. uso sazonal 1991 %	Aloj. Fam. uso sazonal 2001 %	Aloj. Fam. vagos 1991 %	Aloj. Fam. vagos 2001 %
Lisboa – conc.	7,8	11,7	10,6	17,9
Benfica – freg.	7,6	10,1	8,7	9,8
Alcochete – conc.	18,8	17,8	10,6	13,1
Alcochete – freg.	17,5	15,4	13,3	13,3

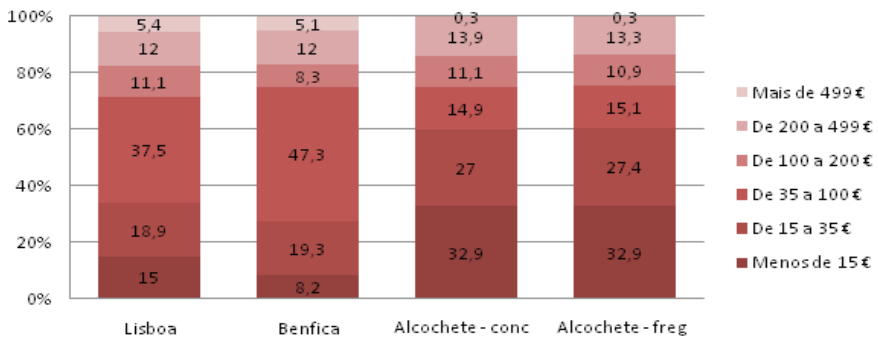
Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (1991-2001)

A dinâmica do mercado habitacional é amplamente discutida nos dias de hoje e reflecte o momento em que os bairros e os municípios se encontram. Se no município de Lisboa, e especificamente na freguesia de Benfica, a dinâmica habitacional está estabelecida há alguns anos, já todo o município de Alcochete está numa grande dinâmica de crescente construção de alojamentos e de atracção de famílias, actividades económicas, serviços e equipamentos.

Quanto aos alojamentos familiares clássicos de residência habitual podemos distinguir duas tipologias de propriedade e consequentemente os encargos com estas: "Encargos por compra de casa própria" e "Encargos para renda mensal". Relativamente às famílias que adquiriram uma habitação com função de primeira residência é de salientar a grande percentagem de famílias que não possuem qualquer encargo com este aspecto. Mesmo assim, entre 1991 e 2001, as percentagens de famílias nesta situação mantiveram-se no município de Lisboa (com ligeiro decréscimo, de 68% a 63%) e na freguesia de Benfica (com ligeiro acréscimo, de 64% a 66%), já no município e freguesia de Alcochete o mesmo não se verifica, denotando-se em ambas as áreas um aumento de quase 20% de famílias que possuem agora encargos para aquisição da habitação entre 1991 e 2001 (de 47% para 67% e de 43% para 61%, respectivamente). Não iremos abordar o valor mensal em dívida já que este depende de vários factores (p.ex. valor total da habitação e da dívida, rendimentos do agregado familiar, anos de amortização da dívida, entre outros).

A dinâmica de arrendamento tem diminuído, reflectindo a diminuição da percentagem de famílias que optam por este modo de habitação também porque a sua oferta diminuiu em comparação com a oferta de habitação para venda. Este modelo de habitação predominante em Lisboa em 1991 (59%), perde algum relevo (para 48% das famílias). Facto semelhante aconteceu em Benfica entre 1991 e 2001 (de 43% a 35%). No município e freguesia da Margem Sul, o mercado do arrendamento tem um decréscimo de cerca de 20% (de cerca de 45% para 25%), provocado pelos vários projectos imobiliários que começaram a surgir após 1998. O escalão da renda dos alojamentos familiares clássicos é também um indicador da caracterização dos agregados que aí se alojam. Quanto a este aspecto (para o ano de 2001), é visível a existência de uma grande percentagem de famílias alojadas em habitação de rendas reduzidas.

FIGURA 63 ESCALÃO DE ARRENDAMENTO DOS ALOJAMENTOS FAMILIARES DE RESIDÊNCIA HABITUAL ARRENDADOS OU SUBARRENDADOS



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (2001)

A partir da **Figura 63** observa-se a disparidade nos valores de arrendamento mais reduzidos (até aos 100 euros). Benfica é a área com menor peso de famílias a pagar menos de 15 euros por mês (8%), valor pago por um terço das famílias que habitam em alojamento arrendado no município e freguesia de Alcochete. Apesar desta grande discrepância, a verdade é que nas quatro áreas de estudo (municípios e freguesias), entre 70% (em Lisboa) a 75% (nos restantes) dos arrendatários pagam até 100 euros por mês. Nas áreas da Margem Norte, e nunca esquecendo que estes dados se referem ao ano de 2001, cerca de 5% das famílias nestas condições despendem mais de 499 euros mensais (valor residual para Alcochete).

Por fim, relativamente às licenças emitidas pelas Câmaras Municipais, podemos observar grandes diferenças nas dinâmicas de construção (**Quadro 32**), não esquecendo as diferenças quanto à estrutura urbana de cada município e freguesia. Se no concelho de Lisboa e na freguesia de Benfica a dimensão do total de licenças emitidas para

construção se mantém entre 1994 e 2002, já no município de Alcochete nota-se um pico no número de licenças nos anos de 1997 e 1998, decrescendo um pouco até 2002, enquanto na freguesia os picos evidenciam-se em 1997 e 1999. Salienta-se também que, enquanto o município de Lisboa apresenta volumes de licenças emitidas para construção em cerca do dobro do verificado em Alcochete, à escala das freguesias, Alcochete abarca um volume muito superior à freguesia de Benfica, também devido ao contexto urbano onde as freguesias se inserem. Por exemplo, em 2001, enquanto em Benfica foram emitidas 3 licenças no total, em Alcochete contam-se 68 licenças.

Tanto em Lisboa como em Benfica, raramente as licenças emitidas para nova construção ultrapassam metade de todas as licenças emitidas para as mesmas entidades territoriais, muito embora as permissões para nova construção serem, na sua maioria, para a função residencial (**Quadro 32**). Já em Alcochete, município e freguesia, os valores de licenças para nova construção situam-se entre os 80% a 98% da totalidade. Contudo, verifica-se que a função a que se destinam não é apenas a residencial, sendo esta a maioria. Este fenómeno pode comprovar a nova dinâmica do município de Alcochete e da freguesia que, com a maior procura residencial, sente a necessidade de se "apetrechar" de outras funções.

QUADRO 32 LICENÇAS PARA NOVA CONSTRUÇÃO E NOVA CONSTRUÇÃO PARA HABITAÇÃO, 1994-2002

	Novas - Total (%)				Novas Para habitação - Total (%)			
	Lisboa	Benfica	Alcochete - conc	Alcochete - freg	Lisboa	Benfica	Alcochete - conc	Alcochete - freg
1994	37,8	46,2	80,6	83	32,2	46,2	65,3	66
1995	46	63,6	85,7	89,6	39,3	54,5	50,8	43,8
1996	38,8	50	91,5	92,1	33,4	37,5	62,3	50,8
1997	43	66,7	87,3	88,4	35,3	55,6	58,5	61,6
1998	53,3	75	87,1	84,3	45,2	62,5	55,8	65,1
1999	48,3	52,9	91	90,7	39,5	41,2	80	80,6
2000	46,6	64,7	96,1	94,7	42,4	64,7	76,5	73,3
2001	51,1	33,3	93,8	91,2	45,6	33,3	77,7	69,1
2002	…	…	97,5	98	…	…	87,7	87

Fonte: INE (1994-2002)

6.5. ESTRUTURA DA ACTIVIDADE ECONÓMICA: EMPREGO E ESTABELECIMENTOS

Neste ponto pretende-se analisar as Actividades Económicas, especialmente no âmbito do emprego e das actividades económicas disponíveis, especialmente nas freguesias em estudo.

Iniciamos a análise através da população empregada nos municípios e freguesias, reflexo do seu perfil económico (**Quadro 33**). Se, entre 1991 e 2001, o volume de população empregada no concelho de Lisboa e na freguesia de Benfica diminuiu cerca de 10%, já Alcochete observa uma dinâmica bastante positiva, com um aumento entre 44% e 45% de população empregada no concelho e na freguesia de Alcochete, correspondentemente.

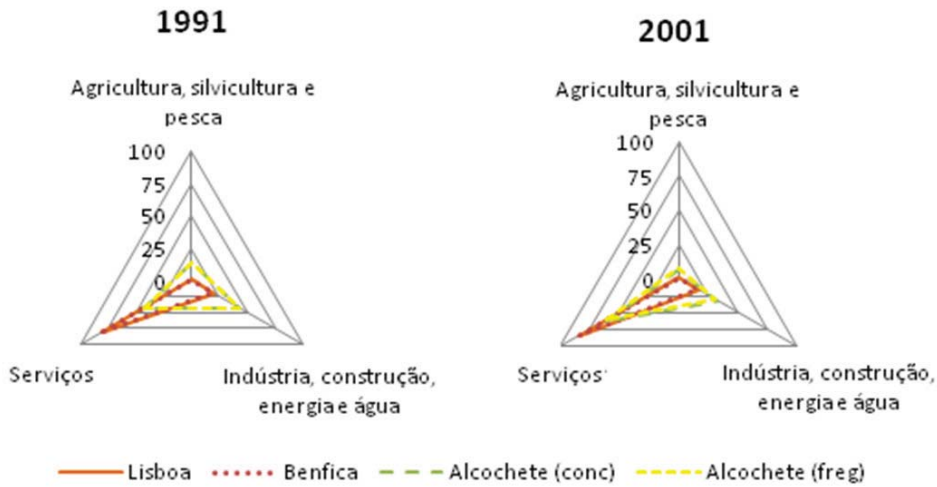
QUADRO 33 POPULAÇÃO EMPREGADA, 1991 E 2001

Unidade Geográfica	Pop. Empregada		Variação 1991-2001 (%)
	1991	2001	
Lisboa (conc.)	281134	251444	-10,6
Benfica (freg.)	21558	19281	-10,6
Alcochete (conc.)	4222	6126	45,1
Alcochete (freg.).	2978	4272	43,5

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População de Portugal (2001)

Quanto à repartição da população empregada nos três principais sectores de actividades económicas (**Figura 64**), é possível observar que se a dinâmica em Lisboa e Benfica não se alterou de grande forma, pois já em 1991 o sector da "Agricultura, Silvicultura e Pesca" era muito residual e o principal sector de actividade tanto no concelho de Lisboa como na freguesia de Benfica era o dos "Serviços", havendo uma diminuição do sector Secundário entre 1991 e 2001; já em Alcochete, tanto no concelho e freguesia, a alteração é mais visível, numa aproximação ao perfil económico dos municípios mais desenvolvidos urbanisticamente. Assim, em 1991, era visível na área de Alcochete a importância do sector da "Indústria, Construção, Energia e Água", a par do Sector Terciário, havendo ainda uma percentagem considerável de trabalhadores no sector primário. Este perfil alterou-se bastante em dez anos, em que o sector dos Serviços ganha importância no emprego, enquanto o primeiro e segundo sector perdem relevo. Salienta-se que esta análise se refere ao sector de emprego dos residentes nos municípios e freguesias em análise, o que não representa na totalidade os sectores e postos de trabalho existentes nos mesmos municípios e freguesias.

FIGURA 64 POPULAÇÃO EMPREGADA SEGUNDO OS SECTORES DE ACTIVIDADE ECONÓMICA

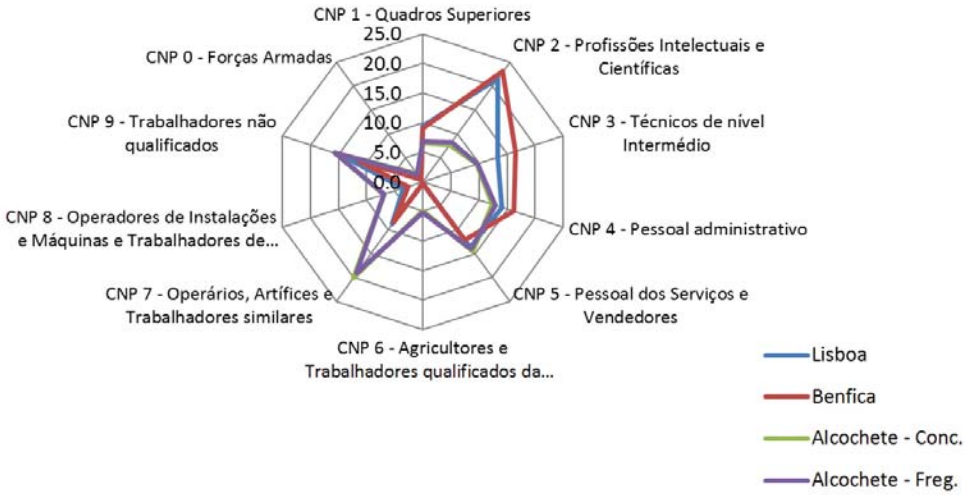


Fonte: INE, Inquérito ao Emprego (1991-2001). Tratamento Próprio

Numa análise mais específica aos Grupos de Profissões (CNP) (**Figura 65**), podemos concluir que o perfil das duas freguesias em estudo é muito semelhante ao perfil verificado nos dois municípios que contextualizamos. Assim, é possível observar que o município de Lisboa e a freguesia de Benfica apresentam uma maior presença de empregados em sectores dos Serviços e de elevadas qualificações, tais como o "Profissões Intelectuais e Científicas" (CNP2), de "Técnicos de Nível Intermédio" (CNP3), de "Pessoal Administrativo" (CNP4) e de "Pessoal dos Serviços e vendedores" (CNP5), aparecendo também o grupo CNP 9 "Trabalhadores não qualificados" (15%). Já em Alcochete, concelho e freguesia, apesar de surgirem os grupos já referidos mais presentes em Lisboa, destaca-se o grupo profissional "Operários, Artífices e Trabalhadores Similares" (20%), "Trabalhadores Não Qualificados" (CNP 9) e de "Pessoal dos Serviços e Vendedores" (CNP5). Em comparação com a área de Lisboa, em Alcochete o grupo do primeiro sector "Agricultores e Trabalhadores Qualificados da Agricultura e Pescas" e o grupo de "Operadores de Instalações e Máquinas e Trabalhadores de Montagem" (CNP 8) detêm algum peso.

Relativamente à dinâmica de emprego, podemos analisar o número de estabelecimentos e o pessoal ao serviço, por secção das CAE, em 2008 (Fonte: GEP), para os dois municípios em análise – Lisboa e Alcochete, e para as freguesias em estudo – Benfica e Alcochete, salientando as especificidades de cada espaço e não da população residente.

FIGURA 65 POPULAÇÃO EMPREGADA SEGUNDO A PROFISSÃO (CNP)



Fonte: INE, Inquérito ao Emprego (2001). Tratamento Próprio

Quanto ao perfil das Actividades Económicas, o município de Lisboa e da freguesia de Benfica apresentam-se muito semelhantes quanto ao do número de estabelecimentos (Quadro 34). A secção "G – Comércio por Grosso e a Retalho, Reparação de Veículos Automóveis e Motociclos" é o mais presente, com expressiva incidência na freguesia de Benfica em relação à média municipal (37% e 28%, respectivamente). Neste sector inclui-se o "Comércio a Retalho, excepto veículos automóveis e motorizados" e o "Comércio por Grosso, excepto veículos automóveis e motorizados" (18% e 8% no município de Lisboa e 26% e 10% em Benfica), salientando-se em ambos a "Promoção Imobiliária e Construção de Edifícios" (3% em ambos). Outras duas secções apresentam algum relevo no conjunto das actividades económicas de Lisboa e Benfica: "Alojamento, Restauração e Similares" (13% em Lisboa e 10% em Benfica) e "Actividades de Consultoria, Científicas, Técnicas e Similares" (12% em Lisboa e 8% em Benfica), onde se destacam as "Actividades Jurídicas e de Contabilidade", "Actividades de Sedes Sociais e de Consultoria para a Gestão" e, em Lisboa, as "Actividades de Arquitectura, Engenharia e Técnicas Afins, Actividades de Ensaios e de Análises Técnicas". Por fim, a Secção da "Educação" e de "Outras actividades de Serviço" também são relevantes no quadro dos estabelecimentos de Lisboa e Benfica. Enquanto os estabelecimentos da primeira secção estão destacados essencialmente para as "Actividades de Apoio Social com Alojamento" e, em menor escala, para a "Educação", na segunda secção apresentada salienta-se os grupos de "Outras Actividades dos Serviços Pessoais" e de "Actividades das Organizações Associativas".

QUADRO 34 NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS POR SECÇÃO E DIVISÃO DA CAE REV. 3, PARA OS MUNICÍPIOS DE LISBOA E ALCOCHETE E FREGUESIAS DE BENFICA E ALCOCHETE, 2008

		Estabelecimentos (%)			
		Concelho		Freguesia	
Secção		Lisboa	Alcochete	Benfica	Alcochete
A	Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	0,4	5,9	0,1	6,3
B	Indústrias extractivas	0,0	0,2	0,0	0,4
C	Indústrias transformadoras	4,1	8,9	4,3	10,7
F	Construção	5,3	11,1	6,9	8,7
G	Comércio por grosso e a retalho, reparação de automóveis e motociclos	27,7	34,9	37,4	35,6
H	Transportes e armazenagem	4,9	3,0	2,7	2,9
I	Alojamento, restauração e similares	12,9	13,2	10,3	12,5
J	Actividades de informação e de comunicação	3,6	1,4	2,9	1,5
K	Actividades financeiras e de seguros	4,2	1,9	2,9	1,7
L	Actividades imobiliárias	5,0	3,9	4,1	4,4
M	Actividades de consultoria, científicas, técnicas e similares	11,6	4,4	8,4	4,1
N	Actividades administrativas e dos serviços de apoio	4,8	3,1	4,0	3,1
O	Administração pública e defesa; segurança social obrigatória	0,3	0,5	0,1	0,4
P	Educação	7,6	4,5	7,4	4,1
R	Actividades artísticas, de espectáculos e recreativas	1,3	0,8	0,9	1,1
S	Outras actividades de serviços	6,4	2,6	7,5	2,6
U	Actividades dos organismos internacionais e outras instituições extra-territoriais	0,0	0,0	0,0	0,0
	TOTAL	100	100	100	100

Fonte: GEP/MTSS (2008). Tratamento Próprio

Já o perfil das Actividades Económicas do município e freguesia de Alcochete (**Quadro 34**), de acordo com os seus estabelecimentos, apesar das semelhanças nas actividades económicas principais, é diferente do perfil de Lisboa e Benfica. Mantém-se a predominância dos estabelecimentos alocados à Secção "G – Comércio por Grosso e a Retalho; Reparação de Veículos Automóveis e Motociclos" tanto no município como na freguesia (35% e 36%, respectivamente), especialmente para o "Comércio a Retalho" (cerca de 21% em ambos), "Comércio por Grosso" (11% em ambos) e,

a uma menor escala, para "Promoção Imobiliária" (6% no município e 5% na freguesia) e "Actividades Especializadas de Construção" (5% no município e 3% na freguesia). A secção do "Alojamento, Restauração e Similares" apresenta um peso de 13% no que respeita aos estabelecimentos, alocada quase na totalidade apenas para a "Restauração e Similares". Diferindo do perfil económico de Lisboa e Benfica, em Alcochete, município e freguesia, destacam-se as secções da "Agricultura, Produção Animal, Caça, Floresta e Pesca" e "Indústrias Transformadoras" (6% e 9% no município e 6% e 11% na freguesia de Alcochete, respectivamente). Com valores muito próximos de 4% dos estabelecimentos, tanto no município como na freguesia surgem as "Actividades Imobiliárias", as "Actividades de Consultoria, Científicas, Técnicas e Similares" e "Educação".

Não só o número de estabelecimentos pode reflectir o perfil das Actividades Económicas de determinado local, como o número de "Pessoal ao serviço" reflecte a dinâmica de emprego e, consequentemente das actividades económicas. Salienta-se que estes valores não representam os residentes trabalhadores nos locais em estudo, mas sim as pessoas a trabalhar em estabelecimentos sediados em cada local.

Apesar de Lisboa e Benfica apresentarem um perfil semelhante relativamente ao número de pessoas ao serviço por secções, denotam-se algumas diferenças (**Quadro 35**). Benfica apresenta um terço de trabalhadores na secção "G – Comércio por Grosso e a Retalho; Reparação de Veículos Automóveis e Motociclos", de forma menos concentrada tal como nos estabelecimentos, o pessoal ao serviço reparte-se pelo "Comércio a Retalho" (8% em Lisboa e 16% em Benfica), "Comércio por Grosso" (4% em Lisboa e 7% em Benfica) e na "Promoção Imobiliária (2% em Lisboa e 3% em Benfica), destacando-se em Benfica as "Actividades Especializadas de Construção" (6%). Apesar de não serem as secções com maior número de estabelecimentos, as "Actividades Administrativas e dos Serviços de Apoio" (23% em Lisboa e 21% em Benfica, com maior incidência para as "Actividades de Emprego em Lisboa" (11%) e "Actividades relacionadas com edifícios, plantação e manutenção de jardins" (7%) e "Actividades de Serviços Administrativos e de Apoio prestados às Empresas" (9%)) e de "Educação" (9% em Lisboa e 16% em Benfica, repartidos pelos grupos de "Educação" e "Actividades de Saúde") apresentam grande importância na alocação de postos de trabalho. Encontram-se também secções com importância em Lisboa e Benfica, tais como o "Alojamento, Restauração e Similares" (9% em ambas) e "Actividades de Informação e Comunicação" (6% em Lisboa e 5% em Benfica), mas outras apenas se destacam no conjunto de todo o município de Lisboa, tais como as actividades de "Transporte e Armazenagem" (8%), "Actividades Financeiras e de Seguros" (8%) e "Actividades de Consultoria, Científicas, Técnicas e Similares" (8%).

Já no município e freguesia de Alcochete, as semelhanças entre ambas as unidades territoriais são maiores (**Quadro 35**). A par da maior presença de estabelecimentos desta secção, quase metade dos postos de trabalho estão alocados à secção do Comércio (46% em ambos). As Indústrias Transformadoras alocam cerca de um quinto do pessoal ao Serviço: metade do pessoal ao serviço trabalha na "Fabricação de Produtos Metálicos, excepto Máquinas e Equipamentos". A secção da "Agricultura, Produção

Animal, Caça, Floresta e Pesca" é também relevante neste contexto (7% no município e freguesia de Alcochete), concentrando-se maioritariamente na actividade agrícola, de produção animal e caça. Para terminar, as secções de "Alojamento, Restauração e Similares" (7% em ambas as áreas) e "Educação" (6%) também são importantes.

QUADRO 35 PESSOAL AO SERVIÇO POR SECÇÃO E DIVISÃO DA CAE REV. 3, PARA OS MUNICÍPIOS DE LISBOA E ALCOCHETE E FREGUESIAS DE BENFICA E ALCOCHETE, 2008

CAE Rev. 3		Pessoas ao Serviço (%)			
		Concelho		Freguesia	
Secção		Lisboa	Alcochete	Benfica	Alcochete
A	Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	0,1	6,9	0	7,3
B	Indústrias extractivas	0,1	0,1	0	0,1
C	Indústrias transformadoras	3,6	18,4	3	20,1
F	Construção	18,8	45,8	33,2	46,4
H	Transportes e armazenagem	7,6	4,2	0,7	4,6
I	Alojamento, restauração e similares	9,4	7	8,5	6,2
J	Actividades de informação e de comunicação	6,3	0,6	4,8	0,6
K	Actividades financeiras e de seguros	8,4	0,9	2,3	0,9
L	Actividades imobiliárias	1,2	1,7	1,1	2
M	Actividades de consultoria, científicas, técnicas e similares	7,8	1,7	4,5	1,6
N	Actividades administrativas e dos serviços de apoio	22,9	2,7	20,9	0
O	Administração pública e defesa; segurança social obrigatória	1	1,8	0,3	2
P	Educação	8,6	5,9	15,9	5,8
R	Actividades artísticas, de espectáculos e recreativas	1,2	1,7	0,4	1,9
S	Outras actividades de serviços	3,3	0,5	4,2	0,5
U	Actividades dos organismos internacionais e outras instituições extra-territoriais	0	0	0	0
	TOTAL	100	100	100	100

Fonte: GEP/MTSS (2008)

COMÉRCIO E SERVIÇOS

A existência de uma diversidade de comércio e serviços é um dos pressupostos para a existência de uma comunidade sustentável.

Assim, observando a Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à população (CESAP, 2002), apesar do nível de desactualização e da falta de quantificação de alguns itens, em ambos os casos, verifica-se a existência de estabelecimentos de comércio alimentar de várias dimensões. Alcochete porém não apresenta hipermercados (estabelecimento com área superior a 1000 m^2). Quanto ao comércio não alimentar, foi recolhida a existência de diferentes tipos de bens, desde a existência de centro comercial, cabeleireiro, vestuário ou revistas e jornais, entre outros, também com base no CESAP (2002).

É possível observar que ambas as freguesias, já em 2002, apresentam uma grande variedade de Comércio Alimentar, desde pequenos estabelecimentos de proximidade até grandes estabelecimentos, a par de uma grande variedade de estabelecimentos de outros bens, tais como o Cabeleireiro ou Barbeiro, Vestuário e Calçado, Livraria, entre outras (**Quadro 36**).

QUADRO 36 EXISTÊNCIA DE ESTABELECIMENTOS DE COMÉRCIO ALIMENTAR E COMÉRCIO NÃO ALIMENTAR, 2002

Comércio Alimentar			Comércio Não Alimentar					
Freguesias								
	B.	A.		B.	A.		B.	A.
Hipermercado	Sim	Não	**Centro comercial**	Sim	Sim	**Loja de electrodomésticos**	Sim	Sim
Supermercado	Sim	Sim	**Cabeleireiro ou barbeiro**	Sim	Sim	**Livraria**	Sim	Sim
Minimercado, mercearia	Sim	Sim	**Clube de vídeo**	Sim	Sim	**Loja de jornais e revistas**	Sim	Sim
Carne e produtos de charcutaria	Sim	Sim	**Loja de vestuário**	Sim	Sim	**Loja de equipamento informático**	Sim	Sim
Peixe	Sim	Sim	**Loja de calçado**	Sim	Sim	**Loja de artigos de desporto**	Sim	Sim
Fruta	Sim	Sim						
Serviços de restauração	Sim	Sim						

Fonte: Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à população (CESAP, 2002).
B. – Benfica; A. - Alcochete

Quanto ao número de "Equipamentos de ensino" e à sua variedade (**Quadro 37**) é visível que ambas as freguesias estão bem servidas, com um maior número de equipamentos em Benfica, onde há mais população e mais concentrada que em Alcochete. Verifica-se que o sistema Pré-Escolar e Escolar Básico e Secundário está presente nas duas áreas; porém, em Benfica e representativo da sua centralidade, encontram-se

dois equipamentos de Ensino Universitário (Público ou Privado), casos da Escola Superior de Educação de Lisboa e a Escola de Comunicação Social de Lisboa. Ao nível da formação, verificava-se, em 2002, que Benfica possuía na sua área estabelecimento para Formação Profissional e Escolas de Línguas e em Alcochete contava-se uma Escola de Informática. Em ambos os casos existe uma escola de arte. Em ambas as freguesias não foram contabilizadas escolas para pessoas com deficiências. Há que ter em conta que esta contagem apresenta uma desactualização de uma década.

QUADRO 37 EQUIPAMENTOS DE ENSINO NAS FREGUESIAS DE BENFICA E ALCOCHETE, 2002

Equipamentos de Ensino					
Freguesias					
	Benfica	Alcochete		Benfica	Alcochete
Ensino pré-escolar (público e privado)	7	5	**Centro de formação profissional**	1	0
Ensino básico 1º ciclo (público e privado)	7	4	**Escola de línguas**	1	0
Ensino básico 2º ciclo (público e privado)	5	1	**Escola de informática**	0	1
Ensino básico 3º ciclo (público e privado)	4	1	**Escola de arte (ex: música, pintura, dança, teatro)**	1	1
Ensino secundário (público e privado)	2	1	**Seminário**	0	0
Ensino universitário (público e privado)	2	0	**Ensino de Braille**	Não	Não
Ensino não universitário (público e privado)	0	0	**Ensino de linguagem gestual**	Não	Não
Escola profissional	0	0	**Escola para pessoas com doença mental**	Não	Não

Fonte: Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à população (CESAP, 2002)

Mais uma vez se refere que o cálculo da densidade de estabelecimentos é um valor que reflecte em pouco a realidade das áreas de estudo. No entanto, interessa analisar a avaliação da capacidade e da necessidade dos equipamentos por freguesia, caso estejam disponíveis.

Como exemplo, e analisando a Carta Educativa de Lisboa, destacamos o balanço da oferta e procura (2005/2006) do Agrupamento 9 – Quinta de Marrocos, localizado em Benfica[12] (**Quadro 38**). Nesse documento é contabilizada a necessidade potencial

12 Apesar do Agrupamento Escolar não coincidir com os limites administrativos da Freguesia de Benfica, é este que supre as necessidades educativas da freguesia.

no que toca ao serviço escolar, ou seja o número de crianças dentro do escalão etário consoante o nível normal de ensino (INE, 2001), a par da contagem do número de alunos da Rede Escolar Pública (2005/2006), notando-se, desde logo, uma discrepância interessante. Não esquecendo que os dados não são do mesmo ano, dificultando uma análise próxima da realidade, se para o nível de Ensino Pré-Escolar, o número de crianças existentes na freguesia é bastante superior às vagas ocupadas na rede públicas, com o elevar do nível de ensino, as vagas nos equipamentos aumentam bastante enquanto a população com a idade para frequentar os níveis mais elevados (3º Ciclo e Secundário) se mantém.

QUADRO 38 BALANÇO DA OFERTA E PROCURA DOS EQUIPAMENTOS ESCOLARES PÚBLICOS: POPULAÇÃO POR GRUPO ETÁRIO (2001), NÚMERO DE ALUNOS (2005/2006), NÚMERO DE TURMAS EXISTENTES E NECESSÁRIAS

Nível de Ensino	População por grupo etário - 2001	N.º de alunos (Rede Pública) 2005/2006	Número de Turmas	
			Existentes	Necessárias
Pré-Escolar	225	130	6	5
1º Ciclo EB	317	345	23	14
2º Ciclo EB	177	317	13	13
3º Ciclo EB	268	633	31	25
Secundário	292	599	21	24

Fonte: Carta Educativa de Lisboa (2008, 108)

Este facto reflecte, por um lado, a importância que os últimos equipamentos de educação referidos têm à escala municipal e até intermunicipal, com a atracção de estudantes dos concelhos vizinhos, e por outro, que a rede de equipamentos escolares de maior proximidade, como os Jardins de Infâncias e Pré-Escolar, não estão totalmente adequadas à população. Contudo, especialmente nesta situação, a procura é colmatada com a oferta da rede escolar privada (**Quadro 39**), ultrapassando assim as necessidades.

QUADRO 39 ESTABELECIMENTOS DE ENSINO PRÉ-ESCOLAR E 1º CICLO DO ENSINO BÁSICO EM BENFICA, 2008

Estabelecimentos de Pré-Escolar e 1º Ciclo EB	Nº Alunos	
	JI	1º Ciclo
Centro Social e Paroquial Nª Senhora do Amparo	100	0
Externato Grão Vasco	141	202
Externato São Cristóvão	43	76
Externato das Pedralvas	119	96
Externato Infantil e Primário O Beiral	125	172
Jardim Escola O Carrocel	38	0
Jardim Infantil Pedrita	56	0

Fonte: Carta Educativa de Lisboa (2008, Anexo I.2)

Independentemente do nível de ensino que o equipamento oferece, a taxa de ocupação dos equipamentos escolares do Agrupamento 9 variam bastante (**Quadro 40**), desde 24% de ocupação na EB 1º Ciclo A Quadriga a 114% na Escola Secundária José Gomes Ferreira. Apenas nesta última a procura ultrapassa a oferta.

QUADRO 40 CAPACIDADES E OCUPAÇÕES DOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO PÚBLICO EM BENFICA, 2005/2006

Estabelecimento do Agrupamento 9	Capacidade de Alunos 2005/2006					
	Pré-Escolar	1º Ciclo	2º Ciclo	3º Ciclo	Secundário	TOTAL
EB 1º Ciclo Professor José Salvado Sampaio + JI N.º 3 de Benfica	70	191				261
EB 2º e 3º Ciclos da Quinta de Marrocos			317	225		542
EB 3º Ciclo e Secundária de José Gomes Ferreira				408	599	1007
EB 1º Ciclo Parque Silva Porto + JI n.º 2	60	137				197
EB 1º Ciclo A Quadriga n.º 197		17				17

Estabelecimento do Agrupamento 9	Número de Alunos 2005/2006					
	Pré-Escolar	1º Ciclo	2º Ciclo	3º Ciclo	Secundário	TOTAL
EB 1º Ciclo Professor José Salvado Sampaio + JI N.º 3 de Benfica	72	216				288
EB 2º e 3º Ciclos da Quinta de Marrocos		24	325	250		599

EB 3º Ciclo e Secundária de José Gomes Ferreira				525	525	1050
EB 1º Ciclo Parque Silva Porto + JI n.º 2	72	312				384
EB 1º Ciclo A Quadriga n.º 197		72				72

Estabelecimento do Agrupamento 9	**Taxa de Ocupação %**					
	Pré-Escolar	**1º Ciclo**	**2º Ciclo**	**3º Ciclo**	**Secundário**	**TOTAL**
EB 1º Ciclo Professor José Salvado Sampaio + JI N.º 3 de Benfica	97,2	88,4				90,6
EB 2º e 3º Ciclos da Quinta de Marrocos		0,0	97,5	90,0		90,5
EB 3º Ciclo e Secundária de José Gomes Ferreira				77,7	114,1	95,9
EB 1º Ciclo Parque Silva Porto + JI n.º 2	83,3	43,9				51,3
EB 1º Ciclo A Quadriga n.º 197		23,6				23,6

Fonte: Carta Educativa de Lisboa (2008, Anexo I.1)

O município de Alcochete também disponibiliza a sua Carta Educativa. A freguesia de Alcochete é servida por um agrupamento escolar. Tanto relativamente a equipamentos de Educação Pré-Escolar como do 1º Ciclo do EB, entre 2000/2001 e 2005/2006, a variação de alunos tem sido positiva (15% e 32%, respectivamente) (**Quadro 41**), não só devido à dinâmica habitacional da freguesia, mas porque a oferta escolar tem acompanhado a tendência de aumento da população (CMA, 2009, 72). É também observável que a taxa de ocupação dos equipamentos é extremamente elevada. Enquanto no Pré-Escolar surgem listas de espera (por exemplo de 56 crianças para o JI da Restauração), no 1º Ciclo as salas chegam a funcionar em regime duplo. Para colmatar um pouco a necessidade, são contabilizados dois estabelecimentos da Rede Privada de Creche e Jardim de Infância, com um total de 38 vagas totalmente preenchidas (CMA, 2009, 89).

QUADRO 41 OCUPAÇÕES DOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO PÚBLICO EM ALCOCHETE, 2009

Estabelecimento	**Educação pré-Escolar**			**1º Ciclo EB**		
	Capacidade	**Pop. Escolar**	**Taxa de Ocupação (%)**	**Capa-cidade**	**Pop. Escolar**	**Taxa de Ocupação (%)**
EB1 / JI da Restauração	50	50	100	120	215	179,2
EB1 / JI do Passil	25	25	100	44	20	45,5
EB1 de Alcochete (Monte Novo)				96	129	134,4
EB2 de Alcochete (Valbom)				96	98	102,1

Fonte: Carta Educativa de Alcochete (2009, 74)

Nos níveis de educação seguintes (2º e 3º Ciclos do EB), entre 2000/2001 e 2005/2006, a evolução da população escolar tem também verificado uma variação positiva (29% e 18% respectivamente). No ano lectivo de 2004/2005 entra em funcionamento a nova Escola Secundária de Alcochete, aumentando em 108% o número de alunos inscritos neste equipamento, passando de 197 estudantes em 2000/2001 para 409 em 2005/2006, conjugando os Cursos Gerais (ex. Científico-Natural) com os Cursos Tecnológicos (ex. Desporto). Contudo, na EB 2, 3 El Rei D. Manuel I a taxa de ocupação é de 113%, enquanto na Escola Secundária Pluricurricular a taxa de ocupação é de 63%.

QUADRO 42 ESTABELECIMENTOS E PESSOAL AO SERVIÇO PARA ACTIVIDADES BÁSICAS EM BENFICA E ALCOCHETE, 2002

Reclassificação da CAE	Benfica				Alcochete			
	Nº estab.	Nº pessoal	Pessoal/ estab.	Dens. Estab. (Estab/ Km2)	Nº estab.	Nº Pessoal	Pessoal/ estab.	Dens. Estab. (Estab/ Km²)
Comércio Alimentar	29	267	9	3,6	7	98	14	0,1
Farmácias	16	115	7	2,0	2	15	8	0,0
Cafés e Pastelarias	59	274	5	7,4	14	42	3	0,2
Bancos	26	170	7	3,3	8	37	5	0,1
Educação	6	191	32	0,8	7	87	12	0,1
Medicina - Clínica Geral	5	13	3	0,6	1	2	2	0,0
Medicina dentária e odontologia	19	41	2	2,4	3	14	2	0,0
Desporto	1	1	1	0,1	2	85	5	0,0
Cabeleireiro	58	202	3	7,3	9	19	2	0,1

Fonte: Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à população (CESAP, 2002)

De forma a analisar especificamente alguns tipos de comércio e serviços nas freguesias em foco, foram contabilizados todos os estabelecimentos das CAE a cinco dígitos, sendo certo que estes dados se encontram desactualizados (2008) e com possíveis erros na fonte. Não poderemos analisar a existência de tais estabelecimentos sem reflectir sobre a sua importância quanto à dimensão, tendo para isso reclassificado as CAE recolhidas nas seguintes categorias: Comércio Alimentar, Farmácias, Cafés e Pastelarias, Bancos, Educação, Medicina – Clínica Geral, Medicina Dentária e Odontológica, Desporto e Cabeleireiro.

Analisando o **Quadro 42**, observa-se que em Benfica, a par de uma enorme concentração populacional e de actividades económicas, tem também um maior número de estabelecimentos das actividades em estudo, onde se destacam os "Cafés e Pastelarias", os "Cabeleireiros", o "Comércio Alimentar" e os "Bancos", os dois primei-

ros serviços destacam-se também em Alcochete. O número de pessoal ao serviço é também uma referência à dimensão destes serviços na freguesia. A dimensão que permitiria uma comparação mais fiel entre as duas freguesias seria a densidade dos estabelecimentos. Contudo, uma parte de ambas as freguesias está alocada a espaços verdes ou a estuários (por exemplo a freguesia de Alcochete possui cerca de 87% de área de Estuário), fazendo com que este indicador não reflicta a concentração dos bens e serviços nos espaços residenciais (mais ou menos concentrados). Dadas estas condições, é Benfica que apresenta uma maior densidade de estabelecimentos por km^2 de freguesia.

A localização geográfica dos itens em análise é relevante para uma aferição do comportamento das famílias dentro do seu bairro. Assim, uma posterior georeferenciação da listagem de estabelecimentos adquirida tornará esta visualização e análise mais clara, com recurso a ferramentas como o ArcGis e análises modelísticas.

EQUIPAMENTOS COLECTIVOS

Quanto a alguns equipamentos colectivos estarão brevemente em análise a contagem de equipamentos de Saúde e Acção Social, Equipamentos de Cultura, Lazer e Equipamentos Desportivos.

Não esquecendo que estes dados são de 2002 (**Quadro 43**), são contabilizados em cada bairro dois Centros ou Extensões de Saúde, várias farmácias (13 em Benfica e 2 em Alcochete) e Postos de Enfermagem (6 em Benfica e 1 em Alcochete). Em Alcochete são também identificados alguns Consultórios Médicos Privados (5). Em ambas as freguesias foi identificada a possibilidade de realizar Análises Clínicas e a existência de um Centro de Atendimento a Toxicodependentes, não havendo centros ou clínicas de tratamento, por exemplo para problemas de toxicodependência ou alcoolismo, ou reabilitação motora.

Na área da Acção Social, verifica-se a existência de Creches e Centros de ATL para crianças e Lar de Idosos e Centros de Dia para a geração mais idosa em ambas as freguesias, mas apenas em Benfica é identificada a existência de um Centro de Emprego.

QUADRO 43 EQUIPAMENTOS DE SAÚDE E ACÇÃO SOCIAL EM BENFICA E ALCOCHETE, 2002

Saúde						Acção Social		
	Benf.	**Alc.**		**Benf.**	**Alc.**		**Benf.**	**Alc.**
Hospital geral público	0	0	**Centro de atendimento a toxicodependentes**	Sim	Sim	**Creche**	3	2
Centro de saúde ou extensão	2	2	**Clínica de tratamento de toxicodependência**	Não	Não	**Lar de crianças e jovens**	0	0
Hospital/Clínica particular	0	0	**Centro de reabilitação de deficientes motores**	Não	Não	**Lar de idosos**	2	2
Farmácia	13	2	**Centro de apoio a doentes com sida**	Não	Não	**Centro de dia**	2	1
Consultório médico	…	5	**Clínica de tratamento de alcoolismo**	Não	Não	**Centro de emprego**	1	0
Posto de enfermagem	6	1				**Centro de actividades de tempos livres (ATL)**	1	2
Análises clínicas	Sim	Sim						

Fonte: Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à População (CESAP, 2002)

Relativamente à Rede Pública de Equipamentos de Saúde, o mesmo se passa com a rede escolar, em que as delimitações do serviço dos equipamentos não correspondem às divisões administrativas das freguesias. Por exemplo, Benfica possui um Centro de Saúde desde 1960 e três extensões de Saúde (2007) e pertence ao Agrupamento 1, com sede em Sete Rios. Entre 2004 e 2007, o número de utentes inscritos aumentou cerca de 7% (de 65.539 para 70.183) (Carta dos Equipamentos de Saúde do Conscelho de Libsoa, 2009). Já na freguesia de Alcochete, assinala-se um Centro de Saúde localizado no núcleo histórico, existindo ainda 2 extensões do Centro de Serviço na freguesia (Passil e Barroca de Alva) (Carta de Equipamentos de Saúde do Concelho de Alcochete).

Para terminar a análise à Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à População (CESAP, 2002), verificam-se diferenças curiosas (**Quadro 44**). Em Benfica é assinalada a existência de Serviço de biblioteca itinerante e cinemas, inexistentes em Alcochete, em 2002, enquanto nesta freguesia são assinaladas as Salas de espectáculos, conferências ou congressos e Biblioteca. Em ambos se verifica a existência de Teatro e Clubes Recreativos e Associações Desportivas como equipamentos de cultura e lazer.

Relativamente aos equipamentos desportivos, a discrepância do número de equipamentos é bastante reduzida entre as duas freguesias, com a excepção de "Pista de Atletismo", só existente em Benfica. Todos os outros equipamentos – Piscina, Campo de Jogos, Pavilhão Desportivo, Ginásio, Campo de Ténis e Campo de Golfe, existem nas duas freguesias.

QUADRO 44 EQUIPAMENTOS DE CULTURA, LAZER E DESPORTIVOS EM BENFICA E ALCOCHETE, 2002

Equipamentos de Cultura e Lazer			Equipamentos Desportivos		
	Benfica	Alcochete		Benfica	Alcochete
Sala espectáculos, de conferências ou congressos	Não	Sim	**Piscina (coberta ou descoberta)**	2	1
Biblioteca aberta ao público	Não	Sim	**Campo de jogos**	5	6
Serviço de biblioteca itinerante	Sim	Não	**Pavilhão desportivo**	1	1
Museu	Não	Sim	**Ginásio**	3	2
Cinema	Sim	Não	**Campo de ténis**	1	1
Teatro	Sim	Sim	**Pista de atletismo**	1	0
Clube recreativo, associação desportiva	Sim	Sim	**Campo de golfe**	1	2
			Centro de equitação	0	0

Fonte: Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à População (CESAP, 2002)

6.6. ACESSIBILIDADES E MOBILIDADES – BREVE APONTAMENTO

Para terminar este capítulo, e não querendo repetir a análise das Acessibilidades e Mobilidades já apresentada, somente para a escala da freguesia, pretende-se apenas referir alguns dados sobre os equipamentos de mobilidade e acessibilidade mas também de conectividade e comunicação.

Assim, é possível verificar que Benfica e Alcochete, em 2002, eram servidos pela maioria de Serviços de Mobilidade (**Quadro 45**), como por exemplo, de Rede de Transporte Local, Praça de Táxis e Estação Ferroviária (apenas em Benfica). Nenhuma das duas freguesias possuía à data Central de Camionagem.

QUADRO 45 EQUIPAMENTOS DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EM BENFICA E ALCOCHETE, 2002

	Benfica	Alcochete
Central de camionagem	Não	Não
Rede de transportes local	Sim	Sim
Praça de táxis	Sim	Sim
Estação ou apeadeiro ferroviário	Sim	Não

Relativamente às infra-estruturas de comunicação e conectividade (**Quadro 46**), as duas freguesias estão já apetrechadas das infra-estruturas identificadas: Postos de correio e distribuição domiciliária de Correio, Postos de Telefone Público, Televisão por Cabo, Acesso à Internet e Cobertura das redes de telemóvel.

QUADRO 46 INFRA-ESTRUTURAS DE COMUNICAÇÃO E CONECTIVIDADE EM BENFICA E ALCOCHETE, 2002

	Benfica	Alcochete		Benfica	Alcochete
Posto ou estação de correios	1	1	**Televisão por cabo**	Sim	Sim
Distribuição domiciliária de correio	Dias úteis	Dias úteis	**Acesso à internet**	Sim	Sim
Posto de telefone público	98	10	**Cobertura de redes de telemóveis**	Todas as redes	Todas as redes

Fonte: Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à População (CESAP, 2002)

Capítulo 7
Os Padrões de Uso do Tempo das Famílias associados à sua Mobilidade Quotidiana e Satisfação das Necessidades Básicas

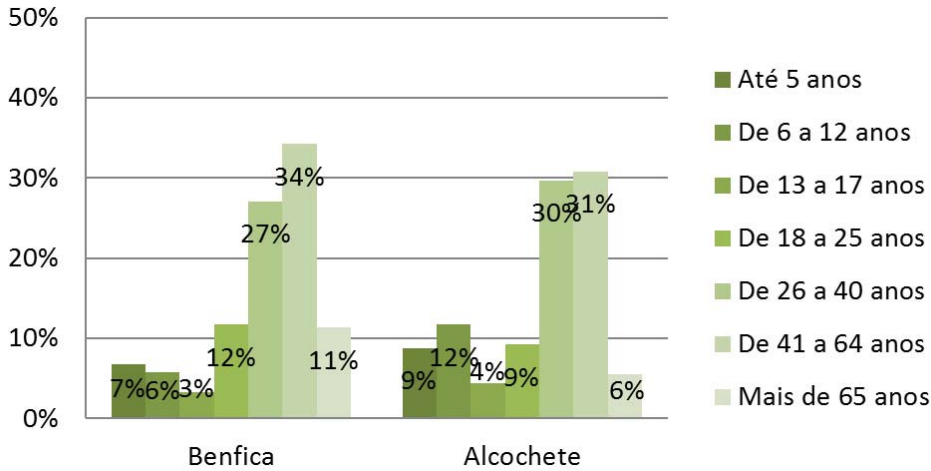
Este capítulo pretende desenvolver a componente do modelo conceptual – Uso do Tempo e Quotidiano das famílias, focalizado nas questões da mobilidade dos indivíduos para as deslocações laborais ou escolares e deslocações na procura de bens e serviços, não sem antes analisar as características sociodemográfica e profissionais das famílias bem como caracterizar a actual habitação e os motivos para a sua escolha. Apesar de baseado em dois trabalhos já desenvolvidos, ressalva-se a diferença nas escalas territoriais de análise: enquanto o projecto da equipa do ICS foi totalmente confinado ao concelho de Lisboa, tendo uma leitura válida por subunidades da cidade, mas não por freguesia, Marques da Costa analisa os seus dados agregados à escala do município. Nesta dissertação, a escala territorial seleccionada foi a freguesia (de forma a adequar todos os dados estatísticos existentes e estudos elaborado), apesar da aplicação dos inquéritos se ter cingido a uma determinada área da freguesia.

Procura-se com este capítulo responder a dois dos objectivos gerais já referidos: 1. Desenvolver uma metodologia de recolha de informação que permita caracterizar o quotidiano dos indivíduos e famílias e, simultaneamente, quantificar e avaliar os pressupostos teóricos da sustentabilidade à escala local, e 2. Compreender como o uso do tempo dos indivíduos e famílias pode ser um elemento diferenciador da sustentabilidade urbana, pois reflecte o binómio oferta-procura de determinado local e comunidade.

Para esta análise foram inquiridas 100 famílias em cada bairro (sendo que um dos inquéritos de Alcochete foi considerado nulo), abrangendo um total de 513 indivíduos (240 residentes em Benfica e 273 em Alcochete). Quanto à repartição de todos os elementos da amostra por género, verifica-se um equilíbrio em ambos os bairros (havendo 47,1% e 49,5% de homens em Benfica e em Alcochete, respectivamente).

A **estrutura etária** dos inquiridos apresenta ligeiras diferenças entre os dois bairros (**Figura 66**). Apesar de serem os adultos em idade activa os mais representados (com valores acima dos 70%), em Alcochete há maior presença de crianças e jovens até aos 18 anos (25%) que em Benfica (16%), ao contrário dos maiores de 65 mais representados em Benfica (11%) que em Alcochete (6%).

FIGURA 66 ESTRUTURA ETÁRIA DOS INDIVÍDUOS DA AMOSTRA

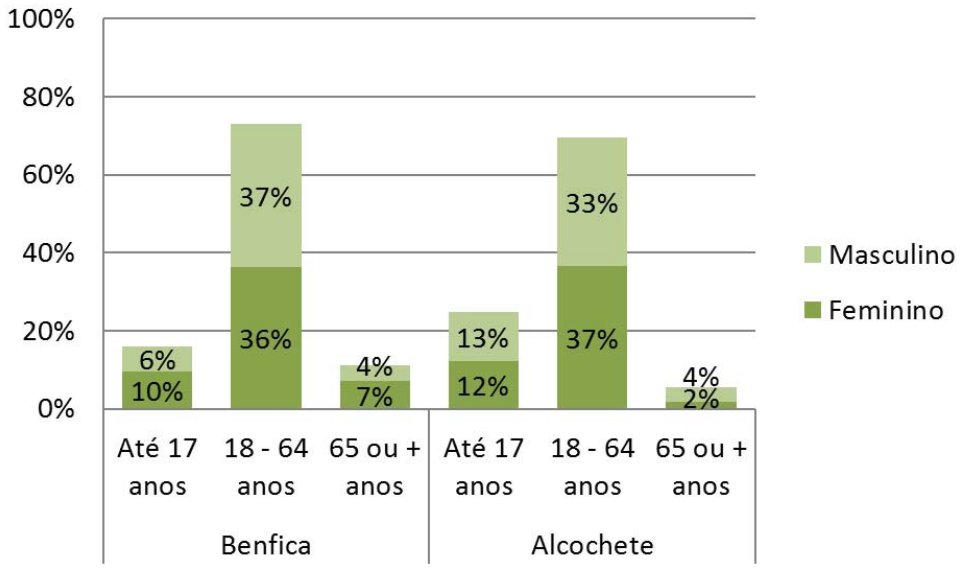


Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Independentemente do indivíduo inquirido, analisando todos os indivíduos integrados na amostra, verifica-se uma estrutura semelhante em termos de escalão etário e sexo em ambos os bairros, de forma a podermos comparar as dinâmicas em estudo (Figura 67).

Quanto ao grau de instrução dos indivíduos presentes na amostra com mais de 6 anos (inclusive), podemos observar que grande parte já atingiu um elevado grau de instrução (Ensino Secundário e Ensino Superior) em ambos os casos (Quadro 47). Salienta-se mais uma vez que a amostra não é representativa da população total residente mas sim dos possíveis comportamentos de mobilidade dos residentes, sendo que a procura de indivíduos em idade activa (de preferência com filhos) foi propositada para esta análise.

FIGURA 67 ESTRUTURA ETÁRIA POR SEXO



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

QUADRO 47 GRAU DE INSTRUÇÃO DOS INDIVÍDUOS DA AMOSTRA, 2010

	Não sabe ler e escrever	Até 1º ciclo	Até 2º ciclo	Até 3º ciclo	Até Secundário	Ensino Superior	Total (%)
Benfica	0,4	10,3	6,3	9,4	33,6	39,9	100
Alcochete	0,8	12,9	11,6	13,3	35,3	26,1	100

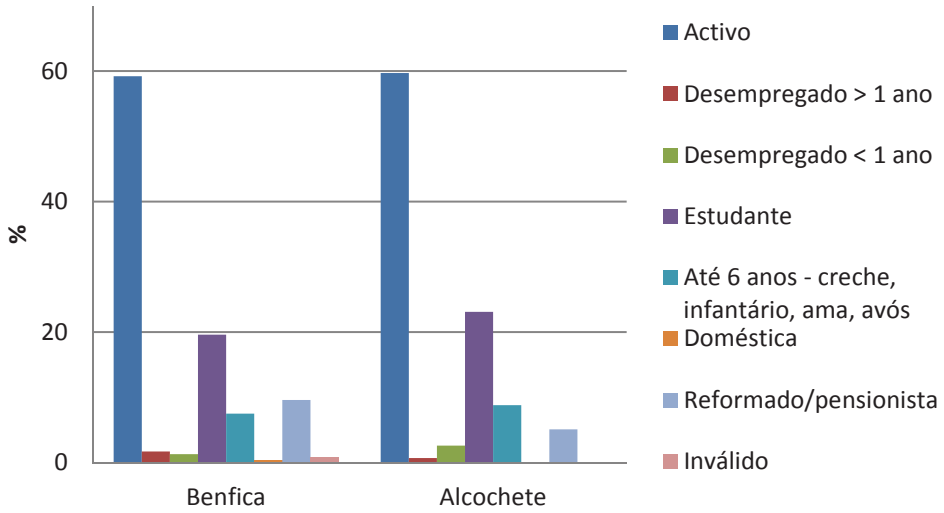
Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Assim, no conjunto da amostra são residuais os indivíduos que não sabem ler nem escrever. Relativamente ao 1º ciclo do Ensino Básico, os valores repartem-se em dois grupos em ambos os bairros: por um lado, as crianças dos 6 aos 10 anos que frequentam actualmente este nível de ensino (4% em Benfica e 6,4% em Alcochete) e uma parte da população mais idosa que se ficou apenas por este grau (a partir dos 41 anos: 6% em ambos os bairros). É possível perceber que a educação tem ganho importância nas novas gerações pois verifica-se uma evolução positiva nas qualificações atingidas. Este fenómeno está mais presente em Alcochete, onde na generali-

dade a população atingia um menor nível de escolaridade quando comparado com Benfica, mas que as recentes gerações (entre os 18 e 25 anos e entre os 26 e 40 anos) já demonstram maior nível de qualificações, a par do bairro lisboeta. No caso de Benfica podemos observar que mesmo os maiores de 65 anos já possuem graus elevados de educação (33% destes concluíram o Ensino Secundário e até Superior), sendo este fenómeno constante e reforçado entre gerações. Nos inquiridos de Alcochete também se encontram pessoas altamente formadas. Não nos podemos esquecer que com algumas das alterações na organização do território, na última década a atracção residencial de Alcochete aumentou bastante, trazendo pessoal qualificado para este município, já que a dificuldade da deslocação laboral diminuiu.

A **situação Socioprofissional** dos inquiridos está em muito relacionada com as suas idades (**Figura 69**). Uma parte da amostra representa as crianças até aos 6 anos que se encontram em creches, infantários ou em casa (dos pais ou familiares): 8% em Benfica e 9% em Alcochete. Cerca de um quinto dos indivíduos em ambos os bairros apresentam o estudo como ocupação principal (20% em Benfica e 23% em Alcochete), mesmo depois da conclusão do Ensino Secundário.

FIGURA 68 SITUAÇÃO SÓCIO-PROFISSIONAL



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Analisando os indivíduos entre os 18 e os 25 anos observa-se que a grande maioria ainda continua os seus estudos atrasando a entrada no mundo do trabalho a tempo inteiro (75% em Benfica e 68% em Alcochete). Os indivíduos activos (tipologia propositadamente procurada para esta análise) constituem cerca de 59% da amostra em ambos os bairros, maioritariamente entre os 26 e os 64 anos. Quanto a outras situações, estas revelam-se residuais nesta amostra, com excepção dos reformados que ainda apresentam 10% dos indivíduos inquiridos em Benfica e 5% em Alcochete.

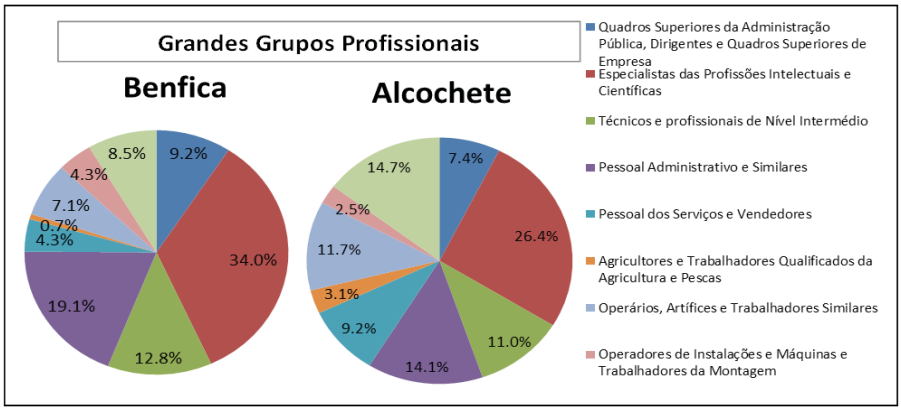
Quanto à **situação na profissão** dos indivíduos em actividade (**Quadro 48**), a grande maioria é trabalhador por conta de outrem (mais de 75% em ambos os bairros). Porém, se em Alcochete há uma maior frequência de patrões (7%, essencialmente donos das suas micro e pequenas empresas), já em Benfica verifica-se que quase um quinto de indivíduos é trabalhador por conta própria.

QUADRO 48 SITUAÇÃO NA PROFISSÃO DOS INDIVÍDUOS DA AMOSTRA, 2010

	Patrão	Trabalhador por conta própria	Trabalhador por conta de Outrem	Trabalhador familiar não remunerado	Total (%)
Benfica	3,3	19,9	76,8	0,0	100
Alcochete	6,5	15,5	77,4	0,6	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

FIGURA 69 GRANDES GRUPOS PROFISSIONAIS DOS INDIVÍDUOS



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Quando inquiridos sobre a sua **profissão actual** (análise apenas para os indivíduos activos), observa-se que a amostra nos dois bairros acaba por ser muito semelhante (facto que não se verifica pelos dados do recenseamento) (**Figura 69**). As "Profissões Intelectuais e Científicas", seguidas do "Pessoal Administrativo e Similares" e "Técnicos e Profissionais de Nível Intermédio", apresentam uma grande expressão em ambos os bairros, com maior incidência no bairro de Benfica (totalizando 66% dos activos inquiridos em Benfica e 52% em Alcochete). Já no caso de estudo da Margem Sul verifica-se a existência de mais "Trabalhadores Não Qualificados", "Operários, Artífices e Trabalhadores Similares", "Pessoal dos Serviços e Vendedores" e, ou não fosse o município de Alcochete maioritariamente rural e a vila junto ao rio, surgem também "Agricultores e Trabalhadores Qualificados da Agricultura e Pesca" (totalizando 39% em Alcochete e 21% em Benfica).

QUADRO 49 TIPOLOGIA DAS FAMÍLIAS INQUIRIDAS

	Família Unipessoal	Família Nuclear	Família Nuclear com filhos	Família Mono-parental	Família Alargada	Nenhum	Total (%)
Benfica	9,2	26,7	46,7	6,3	10,4	0,8	100
Alcochete	3,7	17,2	62,6	7,0	7,3	2,2	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Quanto às **tipologias de famílias** inquiridas revelam-se algumas diferenças entre os dois casos de estudo (**Quadro 49**). A maior predominância de famílias unipessoais e de famílias nucleares (casal) inquiridas em Benfica (9% e 27% em Benfica correspondentemente, contra 4% e 17% em Alcochete) contrasta com a maior presença de famílias nucleares com filhos e até famílias monoparentais inquiridas em Alcochete (63% e 7% respectivamente, contra 47% e 6% em Benfica). Verificou-se também a inquirição a agregados familiares alargados, integrando familiares de várias gerações (10% em Benfica e 7% em Alcochete), e residualmente surgem agregados sem qualquer relação familiar.

Assim, sendo o inquirido a referência e não estando aqui contabilizado, os **parentescos** distribuem-se da seguinte forma (**Quadro 50**): em Benfica 37% dos indivíduos inquiridos indirectamente são cônjuges do directamente inquirido, o mesmo valor é também o peso dos filhos do inquirido. Com algum relevo surgem também o pai ou mãe (12%) e os irmãos (7%) do inquirido. Na amostra inquirida em Alcochete encontram-se 40% de cônjuges e 48% de filhos em relação ao indivíduo que encabeça o inquérito, sendo os outros tipos de parentescos residuais.

QUADRO 50 PARENTESCO DOS INDIVÍDUOS INQUIRIDOS INDIRECTAMENTE (EXCLUI O INQUIRIDO DIRECTO)

	Cônjuge	Filho	Genro/Nora	Irmão	Nenhum/Outro	Pai/mãe	Total (%)
Benfica	36,7	36,7	1,4	6,8	6,1	12,2	100
Alcochete	39,9	48,3	0,0	1,7	6,8	3,4	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Analisando apenas as **famílias que têm filhos**, observa-se nos dois bairros que a sua maioria possui apenas um filho, havendo também uma percentagem considerável de famílias com dois filhos (35% em Benfica e 39% em Alcochete), não chegando a 10% de famílias que agregam três filhos (**Quadro 51**). A idade dos filhos apresenta-se muito variada e eventualmente terá reflexos nos comportamentos diários das famílias, pelo que considerámos uma variável importante de salientar. Pensando que o comportamento das famílias necessita de se adaptar ao quotidiano das crianças e jovens, distinguem-se, neste momento, as famílias que possuem uma ou mais crianças dentro de determinadas faixas etárias, mas também, as famílias que possuam crianças em diferentes patamares de vida (por exemplo não escolar e escolar).

QUADRO 51 TIPOLOGIA DE FAMÍLIAS CONSOANTE O NÚMERO DE FILHOS. * GERAÇÕES: [ATÉ 5 ANOS], [6 AOS 12 ANOS], [13 AOS 17 ANOS], [MAIS DE 18 ANOS]

	1 ou mais filhos até 5 anos	1 ou mais filhos de 6 a 12 anos	1 ou mais filhos de 13 a 17 anos	1 ou mais filhos de 18 anos ou mais	Duas gerações de filhos*	Três gerações de filhos*	Total (%)
Benfica	22,9	17,1	5,7	25,7	25,7	2,9	100
Alcochete	23,2	17,9	5,4	21,4	30,4	1,8	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Assim, tendo por base as famílias com filhos, mais de um quinto das famílias inquiridas em cada bairro possui uma ou mais crianças até aos 5 anos (23%), valor um pouco menor para as famílias com um ou mais filhos entre os 6 e os 12 anos (cerca de 17%). A presença de famílias com filhos apenas entre os 13 e os 17 anos é bastante reduzida (cerca de 5%), em contraponto com a elevada presença de famílias com filhos com mais de 18 anos (26% em Benfica e 21% em Alcochete - filhos esses que

não terão limite de idade nem qualquer critério de situação socioprofissional). Os agregados que apresentam duas das classes etárias já referidas apresentam um peso relativamente elevado (26% em Benfica e 30% em Alcochete) ao contrário dos agregados com três "gerações" diferentes de filhos (valor residual).

Para terminar esta breve caracterização da amostra, focar-se-ão os **rendimentos médios do agregado familiar** bem como o peso dos gastos em transportes. Assim é possível observar que mais de um quarto das famílias de Alcochete recebe entre 500 a 1000 euros, categoria de rendimento de um quinto das famílias inquiridas em Benfica (**Quadro 52**). Nos escalões seguintes observa-se que 37% dos agregados inquiridos em Alcochete e 28% em Benfica recebem entre 1000 a 1500 euros e 25% em Alcochete e 30% em Benfica recebem entre 1500 a 2500 por mês. A partir de 2500 euros há uma maior predominância de famílias em Benfica que em Alcochete (18% e 9% respectivamente, demonstrando a existência de um rendimento médio mais elevado em Benfica que em Alcochete).

QUADRO 52 RENDIMENTO MENSAL DOS AGREGADOS FAMILIARES INQUIRIDOS

	<500	500-1000	1000-1500	1500-2500	2500-3500	3500-5000	>5000	NS/NR	Total (%)
Benfica	2,0	19,0	28,0	30,0	13,0	3,0	2,0	3,0	100
Alcochete	3,0	25,3	37,4	25,3	4,0	4,0	1,0	0,0	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Relacionando os **rendimentos mensais dos agregados com a tipologia** dos mesmos é possível observar que há uma forte relação entre o rendimento do agregado e o número de indivíduos de cada família, especialmente quando se trata de adultos com relação conjugal (**Quadro 53**). São as famílias com menos indivíduos em actividade que demonstram menor rendimento mensal, casos das famílias unipessoais e monoparentais, fenómeno visível nos dois bairros, mas com maior intensidade em Alcochete.

QUADRO 53 GASTOS EM TRANSPORTES DOS AGREGADOS FAMILIARES

		Família Unipessoal	Família Nuclear	Família Nuclear com filhos	Família Mono-parental	Família Alargada	Nenhum	Total (%)
Rendimento mensal do Agregado Familiar (euros)	Benfica	22,7	32,0	28,9	7,2	8,2	1,0	100
	<500	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
	500-1000	52,6	21,1	0,0	10,5	10,5	5,3	100
	1000-1500	14,3	35,7	35,7	10,7	3,6	0,0	100
	1500-2500	6,7	40,0	30,0	6,7	16,7	0,0	100
	2500-3500	15,4	30,8	53,8	0,0	0,0	0,0	100
	3500-5000	0,0	33,3	66,7	0,0	0,0	0,0	100
	>5000	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
	Alcochete	11,1	25,3	48,5	7,1	6,1	2,0	100
	<500	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0	0,0	100
	500-1000	28,0	28,0	20,0	20,0	4,0	0,0	100
	1000-1500	2,7	24,3	64,9	0,0	5,4	2,7	100
	1500-2500	8,0	28,0	44,0	8,0	12,0	0,0	100
	2500-3500	0,0	25,0	75,0	0,0	0,0	0,0	100
	3500-5000	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	25,0	100
	>5000	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Relativamente ao peso dos **gastos em transporte**, verifica-se que em Benfica a maioria das famílias não despende mais de 10% do orçamento mensal (64%), havendo ainda algumas famílias que afirmam alocar entre 10 a 25% dos rendimentos para deslocações (**Quadro 54**). Valores acima disso são raramente referidos, havendo ainda uma percentagem considerável que não sabe ou não responde (7%). Já em Alcochete verifica-se uma repartição equilibrada entre as famílias que gastam menos de 10% e entre 10 a 25% do orçamento mensal (46% e 49% respectivamente). Ainda assim 5% das famílias assumem precisar alocar entre 25% a 50% para esta despesa.

QUADRO 54 GASTOS EM TRANSPORTES COM BASE NO RENDIMENTO MENSAL DO AGREGADO FAMILIAR

	<10%	10-25%	25-50%	NS/NR	Total (%)
Benfica	64,0	28,0	1,0	7,0	100
Alcochete	45,5	48,5	5,1	1,0	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Os **gastos em transporte**, entre outros factores, poderão estar relacionados com o número de indivíduos por agregado e, consequentemente, com a tipologia das famílias (**Quadro 55**). Aí verificamos diferentes fenómenos entre os dois bairros: em Benfica, a grande maioria das famílias unipessoais e nucleares gasta até 10% do seu orçamento em transportes (70% e 78% respectivamente). Em Alcochete esta maioria não se verifica, havendo uma partição em ambas as tipologias referidas, em que pouco mais de 50% das famílias unipessoais ou nucleares despendem até "10% do rendimento" e 40% das unipessoais e 45% das nucleares aloca "entre 10% a 25% do rendimento". Nas famílias com filhos o cenário é bastante diferente: nas famílias nucleares com filhos se em Benfica mais de metade das famílias apenas despende menos de 10% do seu orçamento (57%), em Alcochete valor semelhante de famílias aloca entre 10% a 25% (58%). As famílias monoparentais reflectem a maior dificuldade em gerir os gastos, já que em Benfica 72% das famílias desta tipologia gastam entre 10% a 25% dos rendimentos em deslocações, e em Alcochete 14% das famílias refere que aloca entre 25% a 50% dos seus rendimentos para este motivo.

QUADRO 55 GASTOS EM TRANSPORTES CONSOANTE A TIPOLOGIA DO AGREGADO FAMILIAR

		Família Unipessoal	Família Nuclear	Família Nuclear com filhos	Família Monopa-rental	Família Alargada	Nenhum
Rendimento alocado a Gastos em Transportes	**Benfica Total (%)**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
	<10%	69,6	78,1	57,1	28,6	44,4	100
	10-25%	13,0	21,9	35,7	71,4	33,3	0
	25-50%	4,4	0,0	0,0	0,0	0,00	0
	NS/NR	13,0	0,0	7,1	0,0	22,2	0
	Alcochete Total (%)	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
	<10%	54,6	52,0	37,5	42,9	66,7	50
	10-25%	45,5	40,0	58,3	28,6	33,3	50
	25-50%	0,0	8,0	4,2	14,3	0,00	0
	NS/NR	0.0	0.0	0.0	14.3	0.00	0

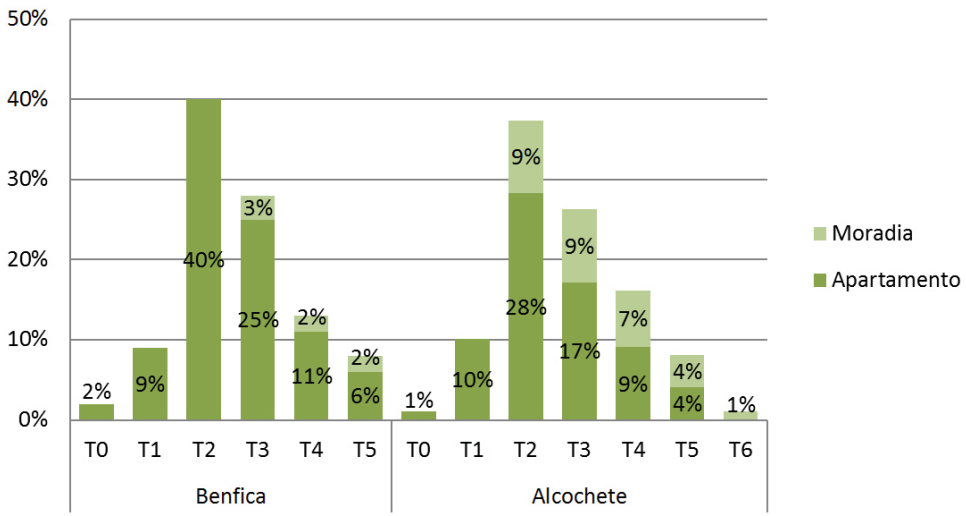
Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

7.1. MOTIVAÇÃO PARA A SELECÇÃO DA HABITAÇÃO ACTUAL E A SUA RELAÇÃO COM A EXISTÊNCIA DO SENTIMENTO DE IDENTIDADE

Sendo as características da habitação um factor com um elevado peso na escolha do local de residência, os inquiridos caracterizaram a sua residência bem como explanaram os motivos para a escolha do local e residência actual, de forma a aferir até que ponto o ambiente construído interfere na escolha do local de residência.

Sabendo que as tipologias de habitação presentes das duas áreas de estudo são bastante diferentes (Benfica com maior concentração de edifícios com vários alojamentos e reduzidas áreas de vivendas, mas de elevada concentração e densidade habitacional, e Alcochete com uma densidade de alojamentos menor, misturando edificado unifamiliar e edificado multifamiliar), a amostra assim o reforça já que 93% dos agregados de Benfica e 70% dos agregados inquiridos em Alcochete residem num apartamento (**Figura 70**). O número de assoalhadas é bastante variável em cada bairro, indo dos T0 aos T6, sendo os T2 e T3 as tipologias mais frequentes em ambos os bairros. Verifica-se também em Alcochete que a predominância de moradias se reparte por várias tipologias de habitação (dos T2 aos T6).

FIGURA 70 TIPOLOGIAS DE HABITAÇÃO



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Quanto ao regime de propriedade das habitações em ambos os bairros a maioria das habitações foram adquiridas pelos residentes (habitação própria) (63% em Benfica e 53% em Alcochete), sendo as restantes arrendadas pelos indivíduos.

Salientamos também outra característica dos alojamentos em causa (**Quadro 56**): em ambos os bairros 85% dos indivíduos consideraram a sua habitação normal, havendo uma maior percentagem de inquiridos alojados em condomínios em Benfica que em Alcochete (10,1% e 3% respectivamente), inversamente aos alojamentos sociais (5,1% em Benfica e 9,1% em Alcochete).

QUADRO 56 REGIME DE ALOJAMENTO DOS INQUIRIDOS

	Normal	Social	Condomínio	NS/NR	Total (%)
Benfica	84,8	5,1	10,1	0,0	100
Alcochete	84,8	9,1	3,0	3,1	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

A **época de construção da habitação** também foi aferida (**Quadro 57**). Em ambos os bairros a dinâmica de construção ainda se verifica, actualmente com maior incidência em Alcochete. De salientar que estes valores se referem à amostra inquirida e não são representativos dos bairros.

QUADRO 57 ÉPOCA DE CONSTRUÇÃO DA HABITAÇÃO DA AMOSTRA

	Até década de 1940	Décadas de 1950 a 1970	Décadas de 1980 a 1990	Pós ano 2000
Benfica	5,4	54,9	37,6	2,2
Alcochete	6,9	11,5	24,1	57,5

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

As famílias residentes em alojamentos (quer sejam em moradias ou em apartamentos) construídos até à década de 1940 não são substanciais, sendo mais frequente as residências construídas entre as décadas de 1950 e 1970 (especialmente em Benfica – 55% dos inquiridos) e entre as décadas de 1980 e 1990 (tanto em Benfica – 38% - como em Alcochete – 24%). Em Alcochete salienta-se também o volume de famílias inquiridas que residem em habitações construídas na última década (58%) (resultado também da localização para a realização dos inquéritos).

Apesar da época de construção da habitação, é importante reter também os anos de residência das famílias na sua actual residência (**Quadro 58**) bem como a sua prove-

niência anterior. Quanto às famílias inquiridas em ambos os bairros, uma boa parte delas reside na actual habitação até há 5 anos (30% em Benfica e 46% em Alcochete). Em Alcochete pouco mais de um quarto da amostra instalou-se entre 6 a 10 anos atrás, valor semelhante para os inquiridos que lá residem há mais de 11 anos. Em Benfica, a maioria das famílias inquiridas está na actual residência há mais de 11 anos (55%), sendo que 30% reside há mais de 20 anos na mesma habitação.

QUADRO 58 ANOS DE RESIDÊNCIA NA ACTUAL HABITAÇÃO DOS INQUIRIDOS

	Até 1 ano	De 2 a 5 anos	De 6 a 10 anos	De 11 a 20 anos	Mais de 20 anos	Total (%)
Benfica	6,0	24,0	15,0	25,0	30,0	100
Alcochete	8,2	38,1	26,8	16,5	10,3	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio

Quando inquiridos pela localização da residência anterior (**Quadro 59**), notamos que cerca de 30% dos inquiridos directos em ambos os bairros (o que não representa a anterior localização de todos os indivíduos do agregado familiar), residiam na mesma freguesia. Contudo, se no caso de Benfica há uma repartição equitativa entre os indivíduos que já residiam noutra freguesia de Lisboa (35%) e os que vieram de fora do concelho (34%), em Alcochete o mesmo não se verifica, havendo um grande fluxo de indivíduos de fora do concelho (65%).

Analisando a origem da anterior residência se esta for de "Outro Concelho", verifica-se que a grande maioria dos inquiridos provém da AML, mas, se em Benfica a maioria vem da Margem Norte em detrimento da Margem Sul (17% e 4% respectivamente), já em Alcochete apesar da predominância do fluxo da Margem Sul, também se verifica um fluxo semelhante vindo de Norte (34% e 26%, correspondentemente). Em Benfica ainda se verifica a atracção de indivíduos de outras regiões do país (no total de 13%).

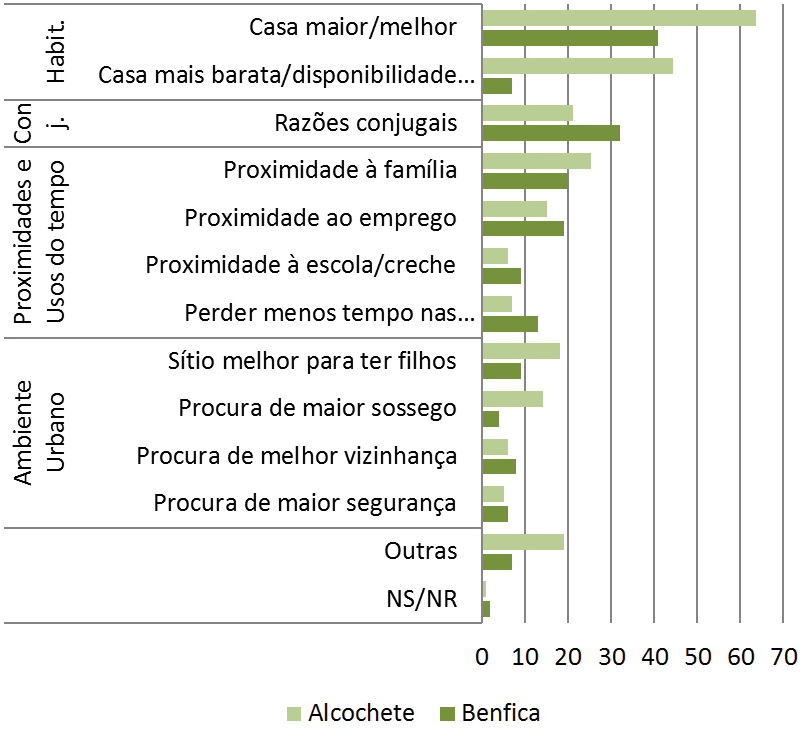
QUADRO 59 LOCAL DA ANTERIOR RESIDÊNCIA DOS INQUIRIDOS

	Na mesma freguesia	Outra freguesia do concelho	AML Norte	AML Sul	Norte e Centro	Alentejo e Algarve	Total (%)
Benfica	30,9	35,1	16,5	4,1	8,3	5,2	100
Alcochete	31,1	4,4	25,6	34,4	0,0	4,4	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Para aprofundar a dinâmica residencial dos inquiridos, foi-lhes também questionado quais as principais razões para a escolha da actual habitação (**Figura 71**). Nesta questão de respostas pré-definidas, cada inquirido poderia eleger até três razões. Os vários motivos foram agrupados em quatro grupos: a habitação, a conjugalidade, as proximidades e deslocações e, por fim, o ambiente urbano. As condições da habitação são sem dúvida, o grande factor de influência na escolha da habitação: se em ambos os bairros, muitos inquiridos referiram que procuravam uma "Casa maior ou melhor" (41% em Benfica e 64% em Alcochete), a procura de uma "Melhor relação entre o custo e as características da habitação" (especialmente o tamanho) é uma razão bastante referida em Alcochete (44%). A "Razão conjugal" (divórcio ou casamento) é também uma das mais referidas (32% em Benfica e 21% em Alcochete), à qual deveríamos ainda acrescentar todos aqueles que nas "Outras razões" alegaram a mudança de habitação dada a sua ainda dependência familiar (residência em casa dos pais ou outros familiares). A questão das proximidades e dos usos do tempo também apresenta alguma dimensão: um quinto dos inquiridos de Benfica e um quarto dos de Alcochete referem que procuraram estar "*Próximos da sua família", mas também "Próximos do emprego" (19% e 15% respectivamente).

FIGURA 71 MOTIVOS PARA A ESCOLHA DA ACTUAL HABITAÇÃO



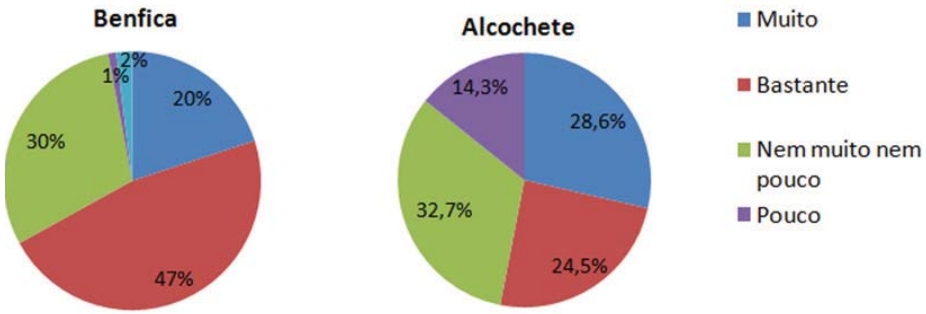
Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

A "proximidade às escolas" e a perda de "menos tempo em deslocações" são também motivos assinalados, especialmente em Benfica. A uma menor escala, evidenciamos as questões do ambiente dos bairros. Aliás, os residentes em Alcochete assumem que este é um "Sítio melhor para ter filhos" (18%) e onde encontram mais "Sossego" (14%). Em Benfica algumas as famílias que assinalaram as questões do ambiente, tanto nos factores referidos anteriormente como também pela procura de "Melhor vizinhança" (8%) e "Maior segurança" (6%). Por fim, nas "Outras razões", verificam-se semelhanças entre os dois bairros: o "Gosto pelo sítio", o "Residir no bairro" e a "Procura de moradia" são argumentos referidos em ambos.

Não só a questão das características da actual habitação foram desenvolvidas como também foram colocadas algumas questões sobre a relação dos indivíduos com o bairro de residência, que serão relacionadas posteriormente com a existência, ou não, de "vida de bairro" das famílias.

O grau de identificação dos inquiridos perante o seu bairro de residência revela semelhanças e diferenças entre os bairros (**Figura 72**): um quinto dos residentes em Benfica e mais de um quarto dos inquiridos de Alcochete afirmam identificar-se "Muito" com o seu bairro, sendo que quase metade da amostra benfiquista e um quarto em Alcochete identifica-se bastante com a área (47% e 25% respectivamente). Pelo contrário, em Alcochete ainda se verifica uma percentagem considerável de inquiridos que se identificam "Pouco" com a área de residência (14%). Em ambos os bairros, cerca de 30% dos inquiridos afirma identificar-se "Nem muito nem pouco".

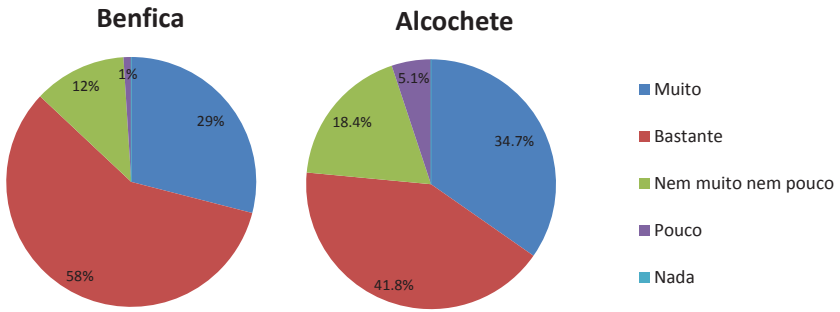
FIGURA 72 MOTIVOS PARA A ESCOLHA DA ACTUAL HABITAÇÃO



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Quando questionados pelo seu gosto pelo bairro de residência, a grande maioria dos inquiridos, nos dois bairros, afirma gostar "Muito" ou "Bastante" (totalizando 87% em Benfica e 76,5% em Alcochete) (**Figura 73**). À semelhança do grau de identificação, é novamente em Alcochete que se verifica maior percentagem de indivíduos que seleccionam a categoria "Nem muito nem pouco" ou "Pouco" (18,4% e 5,1%, contrapondo com 12% e 1% em Benfica, respectivamente).

FIGURA 73 GRAU DE IDENTIFICAÇÃO COM O BAIRRO



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

7.2. OS USOS DO TEMPO ASSOCIADOS À MOBILIDADE QUOTIDIANA DOS INDIVÍDUOS E FAMÍLIAS

Neste capítulo pretende desenvolver-se os principais objectivos de trabalho, relacionando o uso do tempo dos indivíduos no seu quotidiano com as escolhas e opções de mobilidade e transporte. Tais escolhas são influenciadas por vários factores relacionados com os indivíduos e suas famílias, com o bairro de residência e o concelho onde se insere, a existência ou não, de estabelecimentos, serviços e equipamentos, e até com as redes de transporte e mobilidade existentes.

Esta análise será desenvolvida em três subcapítulos. No primeiro será abordado o uso do tempo dos inquiridos quanto a todas as suas viagens no último dia de trabalho, desenvolvendo o percurso origem-destino das deslocações, associado aos modos de deslocação e tempos gastos. No segundo subcapítulo será desenvolvido o estudo apenas sobre as deslocações para o trabalho (por parte dos adultos) e para a escola (por parte das crianças, jovens e jovens adultos a estudar a tempo inteiro), aprofundando o porquê da utilização do automóvel e da não utilização do transporte público. Por fim, no terceiro subcapítulo serão estudadas as características da mobilidade dos inquiridos para a satisfação das necessidades de alguns bens e serviços.

7.2.1. O USO DO TEMPO DURANTE UM DIA E AS SUAS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS: ORIGEM-DESTINO DAS DESLOCAÇÕES, MODO DE DESLOCAÇÃO E TEMPOS DAS VIAGENS

As diferentes formas de uso do tempo dependem de vários factores. Antes de analisar tais factores interessa perceber como é o quotidiano dos indivíduos inquiridos. Neste caso, apenas foram seleccionados os indivíduos adultos. Apesar de excluir as crianças e jovens, parte do comportamento destes estará presente no quotidiano dos seus pais, especialmente no que toca a deslocações para as escolas ou para actividades de lazer e tempos livres.

Foram recolhidas todas as viagens que cada indivíduo realizou durante o último dia de trabalho, caracterizando a sua **origem e destino** (com as opções: casa, bairro, concelho, outro concelho da AML Norte, outro concelho da AML Sul, vários destinos), o **motivo da deslocação** (ir para casa, ir para o trabalho/escola, transporte de familiares, compras, lazer e ocupação dos tempos livres, serviços, serviços de saúde, outras), o **modo de deslocação** (a pé, automóvel, transporte privado e transporte público, transporte público – apenas um modo, transporte público – 2 ou mais modos), o **tempo de deslocação** (até 5 min., até 10 min., até 15 min., até 30 min., até 60 min., mais de 60 min., duração variável), e, por fim, a **hora de início de cada deslocação** (em intervalos de 30 minutos).

Analisando, num primeiro momento, o conjunto de todas as viagens, observa-se que o principal destino das viagens é para a própria casa (cerca de 39% em ambos os bairros), sendo este destino o término de todas as deslocações diárias, independentemente da hora de chegada (**Quadro 60**). Verifica-se também um fluxo ainda elevado de indivíduos, quer seja para trabalhar quer seja para outras actividades, tais como serviços, compras ou transporte de familiares (cerca de 39% nos dois bairros). As diferenças surgem nos fluxos para distâncias mais longínquas: enquanto em Benfica as deslocações para dentro do concelho de Lisboa apresentam um volume considerável (24%), ainda se sublinham as deslocações realizadas com destino a outros concelhos pertencentes à Margem Norte da AML (10,3%). Em Alcochete, o fenómeno é inverso, pois as viagens com destino ao concelho são reduzidas, o que é justificado fortemente pelo modelo de ocupação do próprio concelho e da macrocefalia da vila de Alcochete. A procura de outros concelhos como destinos é assim frequente, havendo semelhante procura entre a Margem Sul e a Margem Norte (excepto Lisboa) (11% e 9% respectivamente). O isolamento do concelho de Lisboa é propositado já que é destino para 11% das viagens. Se a expansão urbana de Alcochete bem como a sua dinâmica demográfica se deve principalmente à Segunda Travessia do Tejo, este factor permite também uma ligação extremamente rápida à cidade-capital no que toca a distâncias-tempo. Este facto torna a área atractiva a indivíduos que trabalhem em Lisboa e que por motivos vários (desenvolvidos anteriormente) preferem residir em Alcochete.

QUADRO 60 LOCAL DE DESTINO DE TODAS AS VIAGENS DOS INQUIRIDOS

Local de destino	Benfica (%)	Alcochete (%)
Casa	39,6	38,7
Bairro	24,8	27,8
Concelho	23,5	1,2
Outro concelho - AML Norte	10,3	9,1
Outro concelho - AML Sul	1,3	11,4
Outro concelho - Lisboa	---------	11,4
Outro concelho - NR	0,7	0,6
Vários	0,2	0
Total	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Já os motivos de cada viagem, apesar de variados, apresentam grandes tendências (**Quadro 61**). Como seria de esperar, a ida para casa é o motivo que todos os indivíduos acabam por referir como última deslocação (e daí a sua grande percentagem). Devido também à amostra inquirida, a deslocação para o trabalho ou escola é o segundo fim mais referido, não fosse esse o motivo de deslocação por excelência dos indivíduos profissionalmente activos. Além das deslocações já referidas, outros motivos são referidos pelos inquiridos.

QUADRO 61 MOTIVO DE DESLOCAÇÃO DE TODAS AS VIAGENS DOS INQUIRIDOS

Motivo de Deslocação	Benfica (%)	Alcochete (%)
Ir para casa	40,3	38,2
Ir para trabalho/escola	37,8	37,8
Transporte de familiares	8,7	17,2
Compras	4,7	0,8
Lazer/ocupação de tempos livres	6,4	5,8
Outras	1,4	0,0
Serviços	0,	0,2
Serviços de saúde	0,7	0,2
Total	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Há que salientar que esta análise respeita apenas a um único dia útil dos indivíduos inquiridos. Se há deslocações que são feitas diariamente (como as deslocações para o trabalho ou o transporte de familiares), outras são uma necessidade de menor regularidade (ida às compras ou ocupação dos tempos livres) ou até esporádicas (ida ao médico ou determinados serviços). Assim, verificamos que no total de viagens dos inquiridos, o transporte de familiares, especialmente de crianças para e da escola, ainda tem alguma expressão (9% em Benfica e 17% em Alcochete). Cerca de 6% das viagens em ambos os bairros têm como objectivo a realização de actividades de lazer ou de ocupação dos tempos livres. Em Benfica, bairro reconhecido por este mesmo motivo, 5% das deslocações dos indivíduos servem para a realização de compras (quer dentro, quer fora do bairro).

Para todas as deslocações diárias, o modo de transporte mais utilizado é o automóvel, tanto em Benfica (47%) como em Alcochete (50%), independentemente do seu fim ou da distância percorrida (**Quadro 62**). No entanto, as deslocações pedonais também apresentam um grande volume (26% em Benfica e 32% em Alcochete), seguidas das deslocações feitas com recurso a apenas um modo de transporte público (18% em Benfica e 13% em Alcochete).

QUADRO 62 MODO DE TRANSPORTE PARA TODAS AS VIAGENS DOS INQUIRIDOS

Modo de Transporte	Benfica (%)	Alcochete (%)
A pé	26,0	32,0
Automóvel	46,5	49,9
Transporte Privado e Transporte Público	1,8	0,4
Transporte Público (1)	17,8	13,3
Transporte Público (2 ou mais)	8,0	4,4
Total	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

O uso do tempo é analisado relativamente aos tempos de deslocação e horas de início das deslocações. Quanto aos tempos de deslocação, observamos que há várias semelhanças entre os inquiridos dos dois bairros (**Quadro 63**). A grande diferença surge nas deslocações de maior duração: se em Benfica 39% das deslocações demoram até 30 minutos, em Alcochete quase 30% das mesmas duram entre 30 a 60 minutos. Apesar disso, é em Alcochete que há maior percentagem de viagens de curta duração – até 10 minutos (38%, contra 31% em Benfica).

QUADRO 63 TEMPO DE DESLOCAÇÃO DE TODAS AS VIAGENS

Tempo de Deslocação	Benfica (%)	Alcochete (%)
Até 5 min	15,3	20,0
Até 10 min	16,0	18,4
Até 15 min	13,9	13,6
Até 30 min	38,5	13,6
Até 60 min	14,4	29,5
Mais de 60 min	0,9	4,7
Variável	1,1	0,4
Total	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Apesar desta análise inicial, salienta-se que o tempo de deslocação depende muito da localização do destino bem como do modo de transporte utilizado.

Quanto à hora de início das deslocações podemos distinguir dois períodos de maior intensidade em ambos os bairros: o período da manhã, entre as 7h30 e as 9h30, e o período do fim de tarde, entre as 17h00 e as 19h30 (**Quadro 64**). No período da ma-

nhã podemos observar um grande pico em cada bairro: em Benfica 10,25% das deslocações são iniciadas entre as 8h30 e as 9h00 e em Alcochete 10,4% das deslocações situam-se entre as 8h00 e as 8h30.

QUADRO 64 HORA DE INÍCIO DE TODAS AS VIAGENS DOS INQUIRIDOS

Horas	Alcochete (%)	Benfica (%)	Horas (%)	Alcochete (%)	Benfica (%)
[0h - 0h30[	0,4	0,2	[14h30 - 15h[	1,4	1,6
[0h30 - 1h[	0,00	0,2	[15h - 15h30[	2,5	3,2
[5h - 5h30[	0,2	0,0	[15h30 - 16h[	0,2	0,5
[6h - 6h30[	1,0	0,5	[16h - 16h30[	2,3	2,3
[6h30 - 7h[	0,8	0,2	[16h30 - 17h[	1,5	1,1
[7h - 7h30[	1,9	1,4	[17h - 17h30[	6,0	6,2
[7h30 - 8[	6,0	3,9	[17h30 - 18h[	4,4	4,8
[8h - 8h30[	10,4	8,2	[18h - 18h30[	10,8	10,9
[8h30 - 9h[	8,9	10,3	[18h30 - 19h[	5,0	6,6
[9h - 9h30[	6,7	6,2	[19h - 19h30[	5,8	5,7
[9h30 - 10h[	2,7	3,9	[19h30 - 20h[	1,3	2,5
[10h - 10h30[	2,3	2,7	[20h - 20h30[	0,2	0,0
[10h30 - 11h[	0,6	0,7	[20h30 - 21h[	2,3	2,5
[11h - 11h30[	0,6	1,1	[21h - 21h30[	0,4	1,8
[11h30 - 12h[	0,6	0,2	[21h30 - 22h[	0,0	0,2
[12h - 12h30[	2,7	1,4	[22h - 22h30[	1,5	2,1
[12h30 - 13h[	0,8	0,2	[23h - 23h30[	0,6	0,2
[13h - 13h30[	2,1	3,2	[2h - 2h30[	0,0	0,5
[13h30 - 14h[	1,0	1,1	Variável	3,1	0,0
[14h - 14h30[	1,1	1,8	**Total**	**100**	**100**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

No período da tarde há uma grande concentração início de deslocações entre as 18h00 e as 18h30 em ambos os bairros (cerca de 11% em cada). Por fim, salienta-se que se de manhã há uma maior concentração de deslocações a iniciar enquanto o horário de maior tráfego à tarde apresenta-se mais distribuído. Ao longo das horas mais calmas (fim da manhã e início de tarde, noite e madrugada) verificam-se algumas deslocações, especialmente com a proximidade ao horário das refeições.

AS CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE CONSOANTE A VIAGEM

Após a primeira análise das características de todas as viagens realizadas pelos indivíduos, importa também desenvolver uma análise descriminada das mesmas. Não nos podemos esquecer que esta questão foi aplicada, no máximo, a dois adultos, caso existam, em cada agregado inquirido. A amostra está tendencialmente concentrada em famílias com indivíduos em idade activa e em actividade profissional.

É certo que a deslocação dos indivíduos está dependente da razão que os motiva a deslocar-se (**Quadro 65**). Assim, observando os destinos das viagens realizadas num "dia normal" de trabalho, por viagem, podemos destacar que os principais destinos da primeira viagem dos inquiridos são o local de trabalho (28% em Benfica e 24% em Alcochete) ou, caso se verifique o transporte de familiares (3% em Benfica e 7% em Alcochete), o local de escola dos filhos ou local de trabalho de familiares. Em Benfica o fluxo das deslocações tem como primeiro destino o bairro (28%), outros concelhos da AML Norte (21%), mas maioritariamente culmina no concelho de Lisboa (45%). Já em Alcochete, as deslocações dentro do bairro (39%) apresentam um fluxo da mesma dimensão que as deslocações para a AML Norte, especialmente para Lisboa (38%). Ainda assim, 22% dos inquiridos desloca-se directamente para outro concelho da AML Sul.

A partir da segunda viagem, o destino principal é para "casa" quer o indivíduo realize apenas duas ou até sete deslocações diárias, em ambos os bairros, 24% das deslocações em Benfica e 21% em Alcochete. Ainda assim, para aqueles que realizam três ou mais viagens diárias, o bairro é o destino mais requisitado em ambos os casos de estudo. A segunda viagem ainda apresenta motivos de deslocação tais como o trabalho ou estudo (3% em Benfica e 5% em Alcochete), mas também o transporte de familiares (2% em Alcochete e 4% em Benfica).

A realização de uma terceira viagem representa 15% do total de todas as viagens analisadas. Destas, as três principais motivações, por ordem decrescente, mantêm-se: "Ida para casa", "Ida para o trabalho/escola" e "Deslocação de familiares", em ambos os bairros. Os "Outros motivos" anteriormente referidos surgem em todas as viagens, apesar de apresentarem frequências bastante reduzidas, justificado também pela amostra se referir apenas a um dia do quotidiano de cada indivíduo adulto. Para que houvesse uma análise mais profunda às necessidades de outras deslocações, dever-se-ia ter inquirido todas as deslocações de uma semana completa.

Analisando os modos de transporte por viagem (**Quadro 66**), observamos a grande importância da utilização do automóvel nas duas primeiras viagens, em ambos os bairros, seguido da deslocação pedestre a par da utilização da rede de transportes públicos. A partir da terceira viagem, a percentagem de inquiridos que utiliza o automóvel ou vai a pé é muito semelhante, acabando por diminuir o volume de deslocações com recurso aos transportes públicos nos indivíduos que realizam três ou mais deslocações.

QUADRO 65 LOCAL DE DESTINO E MOTIVO DE DESLOCAÇÃO CONSOANTE O NÚMERO DA VIAGEM

Viagem – Local de destino	Benfica	Alcochete	Viagem – Local de destino	Benfica	Alcochete	Viagem – Motivo de deslocação	Benfica	Alcochete
1	**100%**	**100%**	**1**	**34,9%**	**33,1%**	**1**	**34,9%**	**33,1%**
Bairro	28,1	39,0	Bairro	9,8	12,9	Ir para casa	0,2	0,0
Concelho	45,1	1,7	Concelho	15,7	0,6	Ir para trabalho/escola	28,0	23,9
Outro concelho - AML Norte	20,9	15,1	Outro concelho - AML Norte	7,3	5,0	Transporte de familiares	3,4	6,7
Outro concelho - AML Sul	3,9	21,5	Outro concelho - AML Sul	1,4	7,1	Compras	0,2	0,4
Outro concelho - Lisboa	0,0	22,7	Outro concelho - Lisboa	0,00	7,5	Lazer/ ocupação de tempos livres	2,5	2,1
Outro concelho	1,3	0,00	Outro concelho	0,5	0,0	Serviços	0,2	0,0
Vários	0,7	0,00	Vários	0,2	0,0	Serviços de saúde	0,2	0,0
2	**100%**	**100%**	**2**	**34,9%**	**33,1%**	**2**	**34,9%**	**33,1%**
Casa	66,7	65,7	Casa	23,2	21,8	Ir para casa	23,4	21,2
Bairro	13,1	15,7	Bairro	4,6	5,2	Ir para trabalho/escola	5,0	6,9
Concelho	15,0	0,6	Concelho	5,2	0,2	Transporte de familiares	1,6	2,5
Outro concelho - AML Norte	4,6	4,1	Outro concelho - AML Norte	1,6	1,4	Compras	1,1	0,4
Outro concelho - AML Sul	0,0	8,1	Outro concelho - AML Sul	0,00	2,7	Lazer/ ocupação de tempos livres	2,1	1,9
Outro concelho - Lisboa	0,0	5,2	Outro concelho - Lisboa	0,00	1,7	Outras	1,1	0,0
Outro concelho	0,7	0,6	Outro concelho	0,2	0,2	Serviços	0,00	0,2
3	**100%**	**100%**	**3**	**15,5%**	**14,6%**	**Serviços de saúde**	**0,5%**	**0,0%**
Casa	42,7	32,9	Casa	6,6	4,8	**3**	**15,5**	**14,6**
Bairro	38,2	35,5	Bairro	5,9	5,2	Ir para casa	7,0	4,8
Concelho	10,3	1,3	Concelho	1,6	0,2	Ir para trabalho/escola	3,4	5,4
Outro concelho - AML Norte	8,8	7,9	Outro concelho - AML Norte	1,4	1,2	Transporte de familiares	1,6	3,9
Outro concelho - AML Sul	0,0	9,2	Outro concelho - AML Sul	0,0	1,4	Compras	1,8	0,0

Outro concelho - Lisboa	0,0	10,5	Outro concelho - Lisboa	0,0	1,5	Lazer/ ocupação de tempos livres	1,4	0,4
Outro concelho	0,0	2,6	Outro concelho	0,0	0,4	Outras	0,2	0,0
4	**100%**	**100%**	**4**	**9,6%**	**12,0%**	Serviços de saúde	0,0	0,2
Casa	66,7	61,3	Casa	6,4	7,3	**4**	**9,6%**	**12,0%**
Bairro	28,6	25,8	Bairro	2,7	3,1	Ir para casa	5,9	7,3
Concelho	4,8	1,6	Concelho	0,5	0,2	Ir para trabalho/escola	1,4	1,5
Outro concelho - AML Norte	0,0	6,5	Outro concelho - AML Norte	0,0	0,8	Transporte de familiares	0,9	2,1
Outro concelho - AML Sul	0,0	1,6	Outro concelho - AML Sul	0,0	0,2	Compras	0,9	0,0
Outro concelho - Lisboa	0,0	3,2	Outro concelho - Lisboa	0,0	0,4	Lazer/ ocupação de tempos livres	0,5	1,0

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

QUADRO 66 LOCAL DE DESTINO E MOTIVO DE DESLOCAÇÃO CONSOANTE O NÚMERO DA VIAGEM (CONTINUAÇÃO)

Viagem – Local de destino	Benfica	Alcochete	Viagem – Local de destino	Benfica	Alcochete	Viagem – Motivo de deslocação	Benfica	Alcochete
5	**100%**	**100%**	**5**	**3,4%**	**4,6%**	**5**	**3,4%**	**4,6%**
Casa	66,7	58,3	Casa	2,3	2,7	Ir para casa	2,3	2,7
Bairro	20,0	20,8	Bairro	0,7	1,0	Transporte de familiares	0,9	1,7
Concelho	13,3	0,0	Concelho	0,5	0,0	Compras	0,2	0,0
Outro concelho - AML Norte	0,0	16,7	Outro concelho - AML Norte	0,0	0,8	Lazer/ ocupação de tempos livres	0,0	0,2
Outro concelho - Lisboa	0,0	4,2	Outro concelho - Lisboa	0,0	0,2	**6**	**1,4%**	**2,1%**
6	**100%**	**100%**	**6**	**1,4%**	**2,1%**	Ir para casa	0,9	1,7
Casa	50,0	81,8	Casa	0,7	1,7	Transporte de familiares	0,2	0,2
Bairro	50,0	18,2	Bairro	0,7	0,4	Compras	0,2	0,0
7	**100%**	**100%**	**7**	**0,5%**	**0,4%**	Lazer/ ocupação de tempos livres	0,0	0,2
Casa	100	100	Casa	0,5	0,4	**7**	**0,5%**	**0,4%**
			Total Geral	**100,0%**	**100%**	Ir para casa	0,5	0,4
						Total Geral	**100%**	**100%**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

QUADRO 67 MODO DE DESLOCAÇÃO CONSOANTE O NÚMERO DA VIAGEM

Viagem – Modo de deslocação	Benfica (%)	Alcochete (%)	Viagem – Modo de deslocação	Benfica (%)	Alcochete (%)
1	**34,9**	**33,1**	**4**	**9,6**	**12,0**
A pé	6,4	8,5	A pé	5,2	6,0
Automóvel	16,6	17,2	Automóvel	3,6	5,0
Transporte Privado e Transporte Público	0,7	0,0	Transporte Privado e Transporte Público	0,2	0,0
Transporte Público (1)	7,5	5,6	Transporte Público (1)	0,5	0,8
Transporte Público (2 ou mais)	3,6	1,9	Transporte Público (2 ou mais)	0,0	0,2
2	**34,9**	**33,1**	**5**	**3,4**	**4,6**
A pé	6,4	8,7	A pé	2,3	2,1
Automóvel	16,2	16,4	Automóvel	1,1	2,5
Transporte Privado e Transporte Público	0,7	0,2	**6**	**1,4**	**2,1**
Transporte Público (1)	8,0	5,8	A pé	0,2	0,2
Transporte Público (2 ou mais)	3,6	2,1	Automóvel	1,1	1,9
3	**15,5**	**14,6**	**7**	**0,5**	**0,4**
A pé	5,2	6,4	A pé	0,2	0,2
Automóvel	7,5	6,7	Automóvel	0,2	0,2
Transporte Privado e Transporte Público	0,2	0,2	**Total**	**100**	**100**
Transporte Público (1)	1,8	1,2			
Transporte Público (2 ou mais)	0,7	0,2			

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Relativamente aos tempos despendidos em cada viagem (**Quadro 67**), em ambos os bairros, nota-se que, nas primeiras duas viagens, há uma maior predominância de viagens de longa duração (até 30 minutos e até 60 minutos), essencialmente de deslocação para o local de trabalho. A partir da terceira viagem, estas começam a apresentar durações mais reduzidas, também de acordo com o motivo das viagens e da sua localização em relação ao local de residência.

QUADRO 68 TEMPO DE DESLOCAÇÃO CONSOANTE O NÚMERO DA VIAGEM

Viagem - Tempo	Benfica (%)	Alcochete (%)	Viagem - Tempo	Benfica (%)	Alcochete (%)
1	**34,9**	**33,14**	**4**	**9,6**	**11,8**
Até 5 min.	4,1	4,5	Até 5 min.	2,5	3,3
Até 10 min.	4,1	5,0	Até 10 min.	1,6	3,3
Até 15 min.	3,0	3,5	Até 15 min.	2,1	2,1
Até 30 min.	15,5	4,8	Até 30 min.	2,5	1,4
Até 60 min.	7,5	12,4	Até 60 min.	0,5	1,6
Mais de 60 min.	0,5	2,9	Mais de 60 min.	0,0	0,2
Variável	0,2	0,0	Variável	0,5	0,0
2	**34,9**	**33,1**	**5**	**3,4**	**4,7**
Até 5 min.	3,9	5,0	Até 5 min.	1,2	2,3
Até 10 min.	5,5	5,6	Até 10 min.	1,2	0,8
Até 15 min.	4,3	3,9	Até 15 min.	0,7	1,0
Até 30 min.	15,0	5,2	Até 30 min.	0,0	0,2
Até 60 min.	5,9	11,8	Até 60 min.	0,0	0,4
Mais de 60 min.	0,2	1,4	Variável	0,5	0,0
Variável	0,0	0,2	**6**	**1,4**	**2,1**
3	**15,5**	**14,7**	Até 5 min.	0,2	0,8
Até 5 min.	3,4	3,7	Até 10 min.	0,7	0,2
Até 10 min.	2,5	3,5	Até 15 min.	0,0	0,2
Até 15 min.	3,9	2,9	Até 30 min.	0,5	0,0
Até 30 min.	5,0	1,9	Até 60 min.	0,0	1,0
Até 60 min.	0,5	2,3	**7**	**0,5**	**0,4**
Mais de 60 min.	0,2	0,2	Até 5 min.	0,0	0,4
Variável	0,0	0,2	Até 10 min.	0,5	0,0
			Total (%)	**100**	**100**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

É nítido o padrão dos inquiridos em relação às suas deslocações quotidianas, especialmente correspondente aos indivíduos em actividade. Em ambos os bairros, a primeira viagem decorre maioritariamente de manhã, entre as 7h00 e as 10h30. Já a segunda viagem reparte-se em dois "turnos": da parte da manhã, representa os indivíduos que fazem várias viagens, especialmente para transporte de familiares, mas é o turno da tarde que apresenta um peso mais significativo, essencialmente entre as 17h00 e as 19h30. Na terceira viagem, além da importância do "turno" da tarde, de regresso a casa, salienta-se outra faixa horária de relevo à hora de almoço (entre as 13h e as 15h) em ambos os bairros, com maior representatividade em Benfica. As deslocações para almoço só foram contabilizadas caso o indivíduo se deslocasse para casa.

QUADRO 69 HORA DE INÍCIO DAS DESLOCAÇÕES CONSOANTE O NÚMERO DE VIAGENS – EXEMPLO DA PRIMEIRA VIAGEM REALIZADA

Viagem – Hora de início	Benfica	Alcochete	Viagem – Hora de início	Benfica	Alcochete	Viagem – Hora de início	Benfica	Alcochete
1	34,9	33,1	3	15,5	14,6	5	3,4	4,6
[5h - 5h30[	0,0	0,2	[8h - 8h30[	0,0	0,2	[14h - 14h30[	0,2	0,0
[6h - 6h30[	0,5	1,0	[8h30 - 9h[	0,2	1,2	[16h - 16h30[	0,0	0,2
[6h30 - 7h[	0,2	0,8	[9h - 9h30[	0,2	0,4	[16h30 - 17h[	0,2	0,2
[7h - 7h30[	1,4	1,9	[9h30 - 10h[	0,2	0,0	[17h - 17h30[	0,0	1,0
[7h30 - 8[	3,9	5,4	[10h30 - 11h[	0,0	0,2	[17h30 - 18h[	0,5	0,4
[8h - 8h30[	8,0	8,1	[11h30 - 12h[	0,0	0,4	[18h - 18h30[	0,2	1,0
[8h30 - 9h[	7,5	5,0	[12h - 12h30[	0,2	0,4	[18h30 - 19h[	0,9	0,4
[9h - 9h30[	5,0	4,2	[12h30 - 13h[	0,0	0,4	[19h - 19h30[	0,9	0,8
[9h30 - 10h[	3,2	1,7	[13h - 13h30[	1,4	1,0	[19h30 - 20h[	0,2	0,2
[10h - 10h30[	2,5	2,1	[13h30 - 14h[	0,2	0,4	[21h - 21h30[	0,2	0,0
[10h30 - 11h[	0,7	0,4	[14h - 14h30[	0,9	0,2	[22h - 22h30[	0,0	0,4
[11h - 11h30[	0,5	0,4	[14h30 - 15h[	0,7	1,2	[23h - 23h30[	0,0	0,2
[11h30 - 12h[	0,0	0,2	[15h - 15h30[	1,1	0,4	6	1,4	2,1
[12h - 12h30[	0,7	0,6	[15h30 - 16h[	0,2	0,2	[16h - 16h30[	0,2	0,0
[14h - 14h30[	0,0	0,2	[16h - 16h30[	0,0	0,6	[16h30 - 17h[	0,2	0,2
[15h - 15h30[	0,5	0,0	[16h30 - 17h[	0,2	0,2	[17h - 17h30[	0,0	0,2
[16h - 16h30[	0,2	0,0	[17h - 17h30[	0,5	1,0	[17h30 - 18h[	0,2	0,4
[2h - 2h30[	0,2	0,0	[17h30 - 18h[	0,9	1,2	[18h - 18h30[	0,2	0,0
Variável	0,0	1,0	[18h - 18h30[	1,1	3,1	[18h30 - 19h[	0,0	0,4
2	34,9	33,1	[18h30 - 19h[	0,9	0,6	[19h - 19h30[	0,0	0,2
[7h30 - 8[	0,0	0,6	[19h - 19h30[	2,5	1,2	[19h30 - 20h[	0,2	0,6
[8h - 8h30[	0,2	2,1	[19h30 - 20h[	0,9	0,0	[20h30 - 21h[	0,2	0,0
[8h30 - 9h[	2,5	2,7	[20h30 - 21h[	1,1	0,4	Variável	0,0	0,2
[9h - 9h30[	0,9	2,1	[21h - 21h30[	0,5	0,0	7	0,5	0,4
[9h30 - 10h[	0,5	1,0	[21h30 - 22h[	0,2	0,0	[16h30 - 17h[	0,2	0,0
[10h - 10h30[	0,2	0,2	[22h - 22h30[	0,9	0,2	[17h30 - 18h[	0,0	0,2
[11h - 11h30[	0,7	0,2	[23h - 23h30[	0,2	0,0	[18h30 - 19h[	0,2	0,0
[11h30 - 12h[	0,2	0,0	4	9,6	12,0	Variável	0,0	0,2
[12h - 12h30[	0,5	1,7	[0h30 - 1h[	0,2	0,0	Total Geral (%)	100	100
[12h30 - 13h[	0,2	0,4	[13h30 - 14h[	0,2	0,2			
[13h - 13h30[	1,8	1,2	[14h - 14h30[	0,0	0,4			
[13h30 - 14h[	0,7	0,4	[14h30 - 15h[	0,7	0,0			
[14h - 14h30[	0,7	0,4	[15h - 15h30[	0,5	1,0			
[14h30 - 15h[	0,2	0,2	[16h - 16h30[	0,5	0,6			
[15h - 15h30[	1,1	1,2	[16h30 - 17h[	0,0	0,8			
[15h30 - 16h[	0,2	0,0	[17h - 17h30[	0,9	1,2			
[16h - 16h30[	1,4	1,0	[17h30 - 18h[	1,1	1,0			
[16h30 - 17h[	0,2	0,2	[18h - 18h30[	1,6	2,3			
[17h - 17h30[	4,8	2,7	[18h30 - 19h[	0,7	1,9			
[17h30 - 18h[	2,1	1,4	[19h - 19h30[	0,9	0,8			
[18h - 18h30[	7,7	4,4	[19h30 - 20h[	0,2	0,2			
[18h30 - 19h[	3,9	1,7	[20h30 - 21h[	0,5	1,2			
[19h - 19h30[	1,4	2,9	[21h - 21h30[	0,9	0,4			
[19h30 - 20h[	0,9	0,4	[22h - 22h30[	0,7	0,2			
[20h - 20h30[	0,0	0,2						
[20h30 - 21h[	0,7	0,8						
[21h - 21h30[	0,2	0,0						
[22h - 22h30[	0,5	0,8						
[23h - 23h30[	0,0	0,4						
[2h - 2h30[	0,2	0,0						
[0h - 0h30[	0,2	0,4						
Variável	0,0	1,7						

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

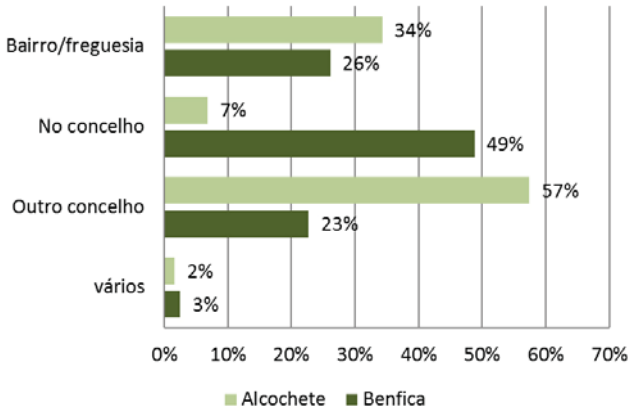
As viagens seguintes (da quarta à sétima viagem) concentram-se em deslocações essencialmente feitas de tarde, com maior presença entre as 17h e as 19h30. Para terminar, sublinha-se que os poucos indivíduos que realizam sete viagens por dia, a última viagem não apresentam horas tardias de chegada a casa (entre as 16h30 e as 19h) **(Quadro 68)**, prevendo uma maior multiplicidade de deslocações diárias por vários motivos.

7.2.2. A MOBILIDADE LABORAL DOS ADULTOS ACTIVOS E MOBILIDADE ESCOLAR DE CRIANÇAS E JOVENS ESTUDANTES

As deslocações laborais e escolares foram seleccionadas para uma análise mais detalhada e, consequentemente, aplicadas à mobilidade das crianças, jovens e indivíduos activos. Neste caso, foram recolhidos os seguintes tópicos: local de trabalho, modo de transporte (e se a deslocação era realizada isoladamente ou com outros indivíduos), hora de início da "ida" e tempo de deslocação, hora de início da "volta" e tempo de deslocação. Interessa neste caso, perceber o comportamento de grupos sociais muito específicos: adultos em idade activa, crianças e jovens até aos 17 anos a frequentar o ensino e os estudantes com mais de 18 anos (principalmente a frequentar o ensino secundário ou superior, mesmo trabalhando a *part-time* ou menos).

Apenas nas deslocações que têm como destino o local de trabalho ou escola (**Figura 74**), observa-se que, se o fluxo de indivíduos que se desloca para o bairro é de dimensão semelhante (26% em Benfica e 34% em Alcochete), em Benfica quase metade dos indivíduos deslocam-se dentro do concelho de residência (Lisboa – 49%), ao contrário dos residentes em Alcochete que se deslocam maioritariamente para outro concelho (57%), especialmente da AML Sul ou especificamente para Lisboa, contra 23% dos residentes em Benfica, que se movimentam essencialmente pela Margem Norte do Tejo. Uma pequena percentagem dos inquiridos não apresenta um destino laboral fixo.

FIGURA 74 LOCAL DE TRABALHO OU ESTUDO



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Relacionando o local de trabalho ou estudo com o modo de transporte (**Quadro 69**), à escala da freguesia, em ambos os bairros, os indivíduos preferem a deslocação pedonal, especialmente em Alcochete (59%, e contra 48% em Benfica), sendo o automóvel o segundo modo de deslocação preferido (31% em Benfica e 37% em Alcochete). Salienta-se que em Benfica ainda surge uma razoável percentagem de indivíduos que se deslocam dentro do bairro de transportes públicos (17%). Já as deslocações para o concelho de residência (independentemente da distância percorrida), diferem entre os casos de estudo: em Benfica, a utilização de transporte privado é quase maioritária (47%), sendo que a utilização de transportes públicos apresenta-se também elevada, quer seja necessária apenas uma etapa de viagem ou mais, em vários modos de transporte ou em várias linhas do mesmo modo (43%). Em Alcochete, pelo contrário, os trabalhadores ou estudantes, apesar do domínio da utilização do transporte privado (61%), a deslocação pedonal também sobressai (28%). Por fim, em ambos os bairros, para a deslocação para fora do concelho de residência, é o automóvel que predomina na escolha do modo de deslocação, seguido dos transportes públicos. Em Benfica também se verifica que alguns indivíduos combinam o transporte privado e o transporte público no seu dia-a-dia (15%).

QUADRO 70 MODO DE TRANSPORTE PARA O LOCAL DE TRABALHO OU ESTUDO CONSOANTE O LOCAL DE TRABALHO OU ESTUDO

Modo de Transporte	Local de Trabalho/Escola					
	Benfica (%)			Alcochete (%)		
	Bairro/ freguesia	Concelho	Outro concelho	Bairro/ freguesia	Concelho	Outro concelho
A pé	47,9	9,1	0,0	59,3	27,8	0,7
Automóvel	31,3	46,5	50,0	37,0	61,1	67,2
T. Privado e T. Público	4,2	1,0	15,3	0,0	0,0	2,9
Transporte Público (1)	16,7	36,4	13,0	3,7	5,6	18,3
Transporte Público (2 ou mais)	0,0	7,1	21,7	0,0	5,6	11,0
Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Quando analisados os principais locais de trabalho consoante os grupos sociais (**Quadro 70**), conclui-se que as crianças e jovens até aos 17 anos e, portanto, em idade escolar, deslocam-se maioritariamente para a sua freguesia de residência (68% em Benfica e 66% em Alcochete), sendo que, e evidenciando uma vez mais o contexto dos dois municípios quanto à rede de equipamentos escolares, em Lisboa um quarto

destes se desloca dentro do município enquanto em Alcochete 28% dos indivíduos dessa idade desloca-se diariamente para outro município. Quanto aos estudantes maiores de idade, que frequentam a universidade ou qualquer outro nível de ensino após o secundário, a rede de equipamentos existente ainda se torna mais evidente: enquanto em Benfica a maioria dos estudantes fica-se por Lisboa (63%), havendo o mesmo número de indivíduos que frequentam o nível avançado de estudos dentro da freguesia (p.ex. Escola Superior de Educação ou a Escola Superior de Comunicação Social do Instituto Politécnico de Lisboa) mas também noutros concelhos (17%). Em Alcochete, verifica-se que alguns do jovens estudantes desenvolvem as suas actividades dentro do bairro (sendo considerados p.ex. os cursos de formação profissional) (13%), mas a grande maioria (87%) necessita de se deslocar para outros concelhos (especialmente para Lisboa, Almada e Setúbal).

A dinâmica de mobilidade dos indivíduos em actividade é semelhante à explanada anteriormente. Os residentes em Benfica trabalham maioritariamente em Lisboa (54%), apesar do fluxo para outros concelhos (29%), enquanto mais de um quinto dos activos de Alcochete trabalham na sua freguesia de residência, apesar de a maioria deslocar-se diariamente para outros concelhos (65%).

QUADRO 71 LOCAL DE TRABALHO OU ESTUDO CONSOANTE O GRUPO SOCIAL

	Benfica (%)			Alcochete (%)		
Local de trabalho	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos
Bairro	67,6	16,7	14,3	66,2	12,5	23,1
Concelho	26,5	62,5	54,1	6,2	0	9,4
Outro concelho	5,9	16,7	28,6	27,6	87,5	65
Vários	0	4,1	3	0	0	2,5
Total	100	100	100	100	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Quanto ao modo de transporte utilizado pelos três grupos de idade (**Quadro 71**), verificam-se bastantes semelhanças em ambos os bairros (Tabela 28). Cerca de um terço das crianças e jovens até aos 17 anos vai a pé para a escola, 47% em Benfica e 54% em Alcochete é transportado em veículo privado pelos pais ou outros familiares e numa escala reduzida ainda surgem crianças a deslocarem-se de transportes públicos (especialmente em Benfica – 18%). Os jovens com maior independência e que, à partida, deslocam-se para destinos mais distantes utilizam maioritariamente os transportes públicos (67% em Benfica e 59% em Alcochete), mas também o automóvel, tanto sozinho como acompanhado por familiares,(com maior evidência em Alcochete – 35%). Em Benfica verifica-se também que alguns dos jovens adultos combinam os transportes privados com a utilização da rede de transportes públicos (13%).

Já os indivíduos em actividade utilizam maioritariamente o automóvel (47% em Benfica e 58% em Alcochete). Contudo, observa-se ainda que a deslocação pedonal é também utilizada, especialmente para os trabalhadores no bairro de residência (14% em Benfica e 19% em Alcochete), a par da utilização de transportes públicos, com maior evidência em Benfica (35%, contra 20% em Alcochete).

A relação entre os modos de transporte utilizados e o rendimento mensal do agregado familiar não apresenta fortes relações (**Quadro 72**). Apesar disso, destaca-se que a utilização do automóvel aumenta com o aumento dos rendimentos mensais em ambos os bairros, com maior evidência em Benfica. Inversamente, a utilização de transportes públicos vai diminuindo.

QUADRO 72 MODO DE TRANSPORTE PARA O LOCAL DE TRABALHO CONSOANTE O GRUPO SOCIAL

Local de trabalho consoante o Grupo Social						
	Benfica (%)			Alcochete (%)		
Modo de Transporte	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos
A pé	32,4	8,3	14,3	37,7	5,9	19
Automóvel	47,1	12,3	47,4	54,1	35,3	58,2
T. Privado e T. Público	2,8	12,5	3,8	0	0	2,5
T. Público	17,7	66,9	34,5	8,2	58,8	20,3
Total	100	100	100	100	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

A percentagem de gastos em transportes de todo o agregado não apresenta fortes relações com os modos de transporte utilizados pelos indivíduos. Salienta-se que cada indivíduo do agregado familiar pode utilizar modos de transporte diferentes (**Quadro 73**).

Reforçando o que já foi analisado anteriormente, e observando apenas as deslocações da manhã com destino ao trabalho ou à escola e a deslocação da "tarde", com destino a casa, nota-se, como já referido anteriormente, uma concentração em dois momentos (**Quadro 74**). Em relação à hora de saída de casa para o trabalho podemos observar o grande fluxo essencialmente entre as 7h30 e as 9h30 em ambos os bairros, concentrando 70% das saídas em Benfica e 81% em Alcochete. Apesar disso, é notória a existência de saídas para o trabalho a partir das 5h00 e até mesmo à noite (correspondendo a horários de trabalho nocturnos e de madrugada). Uma pequena parte da amostra afirma estar isento de horário para entrada e saída do trabalho. Por grupos sociais/etários é possível observar que especialmente as crianças e jovens até aos 17 anos e também os jovens adultos que ainda estudam apresentam, nos dois bairros, fluxos mais concentrados nas horas de saída de casa mais concentradas que os adultos activos, que apresentam uma maior diversidade de horários. Os fluxos de saída do trabalho ou escola demonstram uma maior dispersão no horário. Entre as 16h e as 19h30 observa-

QUADRO 73 MODO DE TRANSPORTE PARA O LOCAL DE TRABALHO OU ESCOLA CONSOANTE O RENDIMENTO MENSAL DO AGREGADO FAMILIAR

Modo de Transporte	Rendimento Mensal do Agregado Familiar (euros)						
	<500	500-1000	1000-1500	1500-2500	2500-3500	3500-5000	>5000
Benfica	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
A pé	0.0	11.8	25.0	14.7	3.2	10.0	0.0
Automóvel	0.0	52.9	31.3	42.6	54.8	80.0	100
T. Privado e T. Público	0.0	5.9	1.6	10.3	3.2	0.0	0.0
Transporte Público (1)	0.0	11.8	32.8	20.6	38.7	10.0	0.0
Transporte Público (2 ou mais)	0.0	17.6	9.4	11.8	0.0	0.0	0.0
Alcochete	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
A pé	0.0	41.5	29.6	15.4	3.8	9.1	25.0
Automóvel	50.0	26.8	51.9	63.1	76.9	72.7	75.0
T. Privado e T. Público	50.0	0.0	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0
Transporte Público (1)	0.0	22.0	9.9	16.9	11.5	4.5	0.0
Transporte Público (2 ou mais)	0.0	9.8	4.9	4.6	7.7	13.6	0.0

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

QUADRO 74 GASTOS EM TRANSPORTE CONSOANTE O MODO DE TRANSPORTE PARA O LOCAL DE TRABALHO OU ESCOLA

Modo de Transporte	Gastos em Transportes em relação ao Rendimento Mensal do Agregado Familiar			
	<10%	10-25%	25-50%	Total (%)
Benfica	**63,4**	**36,1**	**0,5**	**100**
A pé	77,8	22,2	0,0	100
Automóvel	58,3	40,5	1,2	100
T. Privado e T. Público	55,6	44,4	0,0	100
Transporte Público (1)	72,9	27,1	0,0	100
Transporte Público (2 ou mais)	40,0	60,0	0,0	100
Alcochete	**38,1**	**57,7**	**4,2**	**100**
A pé	52,7	47,3	0,0	100
Automóvel	36,4	59,1	4,5	100
T. Privado e T. Público	50,0	50,0	0,0	100
Transporte Público (1)	34,4	53,1	12,5	100
Transporte Público (2 ou mais)	6,3	93,8	0,0	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

-se a movimentação para este fim, havendo uma pequena parte dos indivíduos que saem do trabalho durante a manhã. É entre as 18h e as 18h30 que se verifica a maior afluência de saídas: 24% em Benfica e 20% em Alcochete. Este cenário verifica-se independentemente das três classes sociodemográficas especificadas.

Observa-se também que os horários das crianças se apresentam mais concentrados (**Quadro 75**), no que trata às horas de saída de casa para a escola, enquanto os horários de saída dos adultos para o trabalho é mais variado, começando em média mais cedo do que o dos menores, não esquecendo que a mobilidade necessárias das crianças dependentes é realizada maioritariamente pelos pais, que gerem o seu tempo com base no horário dos filhos. Porém, à tarde o horário de saída da escolas das crianças e jovens até aos 17 anos inclusive apresenta um maior intervalo de tempo. O fenómeno anteriormente descrito é semelhante à dinâmica dos estudantes maiores de 18 anos para deslocações escolares e não laborais, sendo, contudo, menos definido que a dinâmica da mobilidade escolar das crianças e jovens.

QUADRO 75 HORA DE INÍCIO DAS DESLOCAÇÕES DE MANHÃ E DE TARDE

Hora de início - Manhã			Hora de início - Tarde		
	Benfica (%)	Alcochete (%)		Benfica (%)	Alcochete (%)
[5h - 6h[	3,5	4,1	[0h - 7h[	1,0	0,8
[7h - 7h30[	3,5	6,9	[7h - 12h[	0,5	0,4
[7h30 - 8[	11,4	14,2	[12h - 14h[	2,0	3,7
[8h - 8h30[	20,8	24,8	[14h - 16h[	3,5	3,7
[8h30 - 9h[	23,8	18,7	[16h - 17h[	9,9	10,6
[9h - 9h30[	14,4	13,4	[17h - 17h30[	12,9	13,8
[9h30 - 10h[	7,9	4,1	[17h30 - 18h[	12,4	10,6
[10h - 11h[	5,9	6,1	[18h - 18h30[	24,3	19,5
[11h - 14h[	3,0	3,7	[18h30 - 19h[	14,9	9,3
[14h - 18h[	2,0	0,4	[19h - 19,30h[	7,4	10,2
[22h - 4h[	0,5	0	[19h30 - 20h[	2,0	1,6
Isento	3,0	1,2	[20h - 22h[	3,5	6,1
Vários	0	2,4	[22h - 0h[	2,5	4,9
NS/NR	0,5	0	Vários	0	3,7
TOTAL	100	100	Isento	3,0	1,2
			NS/NR	0,5	0
			TOTAL	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

QUADRO 76 HORA DE SAÍDA PARA TRABALHO OU ESCOLA – MANHÃ E TARDE

Hora de saída	Hora de saída para trabalho/escola - Manhã					
	Benfica (%)			Alcochete (%)		
	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos
[5h - 6h[	2,9	0	4,4	0	0	6,3
[7h - 7h30[	2,9	8,7	2,9	6,4	0	8,1
[7h30 - 8[	14,7	4,4	12,3	7,9	18,8	16,9
[8h - 8h30[	20,6	34,8	18,1	36,5	12,5	21,9
[8h30 - 9h[	38,2	13,0	21,0	34,9	12,5	13,1
[9h - 9h30[	14,7	13,0	14,5	12,7	12,5	13,8
[9h30 - 10h[	2,9	4,4	10,1	1,6	0,0	5,0
[10h - 11h[	0,0	17,4	5,1	0	31,3	5,6
[11h - 14h[	2,9	4,4	2,9	0	0	5,6
[14h - 18h[	0	0	2,9	0	0	0,6
[22h - 4h[	0	0	0,7	0	0	0
Isento	0	0	4,4	0	0	0,6
Vários	0	0	0	0	12,5	2,5
NS/NR	0	0	0,7	0	0	0
Total	100	100	100	100	100	100

Hora de saída	Hora de saída do trabalho/escola - Tarde					
	Benfica (%)			Alcochete (%)		
	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos
[0h - 7h[	0	0	1,4	0	0	1,3
[7h - 12h[	0	0	0,7	1,6	0	0
[12h - 14h[	0	4,4	2,2	6,4	0	3,1
[14h - 16h[	0	13,0	2,9	6,4	0	3,1
[16h - 17h[	20,6	21,7	5,8	17,5	37,5	5,6
[17h - 17h30[	17,7	21,7	10,8	12,7	6,3	15,6
[17h30 - 18h[	26,5	8,7	10,1	22,2	0	7,5
[18h - 18h30[	14,7	8,7	27,3	9,5	18,8	23,8
[18h30 - 19h[	17,7	0	16,6	12,7	0	8,8
[19h - 19.30h[	2,9	8,7	7,9	7,9	0	11,9
[19h30 - 20h[	0	0	2,9	1,6	0	1,9
[20h - 22h[	0	4,4	4,3	1,6	18,8	6,3
[22h - 0h[	0	8,7	2,2	0	0	6,9
Isento	0	0	4,3	0	0	0,6
NS/NR	0	0	0,7	0	0	0
Vários	0	0	0	0	18,8	3,8
Total	100	100	100	100	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Quanto ao tempo despendido para as deslocações de ida e vinda do trabalho ou escola (**Quadro 76**), observa-se uma grande variedade de temporalidades: em Benfica cerca de 33% das viagens duram até 15 minutos, tanto de manhã como de tarde, 44% dura entre 15 a 30 minutos e cerca de 21% demora mais de 30 minutos. Já em Alcochete cerca de 36% faz deslocações de curta duração (até 15 minutos), 15% entre 15 a 30 minutos e 47% para viagens de maior duração (mais de 30 minutos). Nos dois bairros, os tempos de

deslocação das viagens de regresso a casa apresentam uma tendência de duração um pouco inferior às mesmas realizadas de manhã, resultado, em parte, do fenómeno verificado apenas com esta amostra, de uma maior concentração horária para saída de casa, provocando maior tráfego de manhã, independentemente do modo de transporte.

QUADRO 77 TEMPO TOTAL DE DESLOCAÇÃO - MANHÃ E TARDE

	Tempo de deslocação - manhã		Tempo de deslocação - tarde	
	Benfica (%)	Alcochete (%)	Benfica (%)	Alcochete (%)
Até 5 min	7,9	10,2	7,4	9,8
Até 10 min	13,4	15,9	14,4	16,7
Até 15 min	11,4	10,6	12,9	11,8
Até 30 min	43,6	14,6	44,6	18,0
Até 60 min	18,8	36,2	15,8	35,1
Mais de 60 min	2,0	11,0	2,0	6,9
NS/NR	0,5	0,0	0,5	0,0
Isento	2,5	1,2	2,5	1,2
Indeterminado	0,0	0,4	0,0	0,4
Total	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

QUADRO 78 TEMPO DE DESLOCAÇÃO CONSOANTE O LOCAL DE TRABALHO OU ESTUDO – MANHÃ E TARDE

Manhã						
Tempo de Deslocação - Manhã	Benfica (%)			Alcochete (%)		
	Bairro/ freguesia	Concelho	Outro concelho	Bairro/ freguesia	Concelho	Outro concelho
Até 5 min.	29,2	2,0	0,0	28,1	11,1	0,0
Até 10 min.	35,4	10,2	0,0	36,6	22,2	3,6
Até 15 min.	27,1	10,2	0,0	20,7	33,3	1,4
Até 30 min.	8,3	62,2	44,2	11,0	16,7	16,6
Até 60 min.	0,0	15,3	46,5	2,4	11,1	60,4
Mais de 60 min.	0,0	0,0	9,3	1,2	5,6	18,0
Total	100	100	100	100	100	100

Tarde						
Tempo de Deslocação - Tarde	Benfica (%)			Alcochete (%)		
	Bairro/ freguesia	No concelho	Outro concelho	Bairro/ freguesia	No concelho	Outro concelho
Até 5 min.	27,1	2,0	0,0	26,8	11,1	0,0
Até 10 min.	35,4	12,2	0,0	37,8	22,2	4,4
Até 15 min.	29,2	11,2	2,3	20,7	44,4	2,2
Até 30 min.	8,3	61,2	48,8	13,4	5,6	22,5
Até 60 min.	0,0	13,3	39,5	0,0	11,1	60,1
Mais de 60 min.	0,0	0,0	9,3	1,2	5,6	10,9
Total	100	100	100	100	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Como seria de esperar, em ambos os bairros, e tanto de manhã como de tarde, o tempo de deslocação para o trabalho ou escola varia consoante o destino, ou seja, com a maior ou menor proximidade de casa (**Quadros 77**).

Muito associado ao local de trabalho ou estudo, e também ao modo de transporte utilizado (**Quadros 78 e 79**), é possível verificar que as crianças perdem em média menos tempo em deslocações para a escola, estando esta deslocação em muito associada à localização da escola. Como se observa, em Benfica ainda surgem 27% de crianças e jovens que demoram "até 30 minutos", resultado da deslocação para fora do bairro, ao contrário dos 71% que demoram "até 15 minutos" neste percurso. Em Alcochete, 14% dos indivíduos até aos 17 anos demoram entre "30 a 60 minutos". O local de estudo universitário está relacionado com as principais redes de equipamentos existentes: em Benfica quase metade destes inquiridos demora "até 30 minutos" nesta deslocação enquanto 69% destes em Alcochete demoram "até 60 minutos". Quanto aos indivíduos em actividade, em ambos os bairros as deslocações que demoram até "30 minutos" são as mais evidentes (47% em Benfica e 41% em Alcochete). Contudo, em Alcochete verifica-se uma menor prevalência de deslocações superiores a 30 minutos (14%, contra 25% em Benfica).

QUADRO 79 TEMPO DE DESLOCAÇÃO PARA TRABALHO OU ESCOLA CONSOANTE O GRUPO SOCIAL - MANHÃ

Tempo de Deslocação - Manhã	Benfica (%)			Alcochete (%)		
	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos
Até 5 min.	23,5	0,0	5,0	20,6	6,3	5,0
Até 10 min.	29,4	4,4	8,6	33,3	0,0	10,6
Até 15 min.	17,7	17,4	10,8	17,5	6,3	9,4
Até 30 min.	26,5	47,8	46,8	6,4	12,5	19,4
Até 60 min.	2,9	26,1	22,3	17,5	68,8	41,3
Mais de 60 min.	0,0	4,4	2,2	4,8	6,3	13,1
Isento	0,0	0,0	3,6	0,0	0,0	0,6
Vários	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
NS/NR	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0
Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Assim, para terminar, nos **Quadros 80 e 81** é possível verificar como os modos de transporte influenciam o tempo de deslocação ou, pelo contrário, como as distâncias-tempo a realizar pelos indivíduos influenciam o modo de transporte seleccionado. É notório que, em ambos os bairros, os indivíduos que se deslocam a pé para o trabalho ou escola demoram até 15 minutos a fazê-lo (84,4% em Benfica e 87% em Alcochete). A utilização do automóvel está presente em todas as categorias de tempos de deslocação, destacando-se nos percursos que demoram entre 30 a 60 minutos, nos dois bairros. As deslocações realizadas com recurso aos transportes públicos apresentam um maior gasto de tempo, ultrapassando até os 60 minutos.

QUADRO 80 TEMPO DE DESLOCAÇÃO PARA TRABALHO OU ESCOLA CONSOANTE O GRUPO SOCIAL - TARDE

Tempo de Deslocação - Tarde	Benfica (%)			Alcochete (%)		
	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos	Crianças e jovens	Adultos a estudar	Activos
Até 5 min.	23,5	0,0	5,0	20,4	6,3	5,7
Até 10 min.	29,4	8,7	10,1	37,0	0,0	12,6
Até 15 min.	17,7	13,0	12,2	14,8	0,0	11,3
Até 30 min.	26,5	60,9	46,0	7,4	18,8	22,6
Até 60 min.	2,9	13,0	20,1	14,8	62,5	39,0
Mais de 60 min.	0,0	4,4	2,2	5,6	12,5	7,6
Isento	0,0	0,0	3,6	0,0	0,0	0,6
Vários	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
NS/NR	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0
Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

QUADRO 81 TEMPO DE DESLOCAÇÃO PARA TRABALHO OU ESCOLA CONSOANTE O MODO DE DESLOCAÇÃO – MANHÃ, EM BENFICA

Tempo de Deslocação - Manhã		Modos de Transporte (%)				
		A pé	Automóvel	T. Privado e T. Público	Transporte Público (1)	Transporte Público (2 ou mais)
Benfica	Até 5 min.	25,0	8,2	0,0	2,0	0,0
	Até 10 min.	25,0	14,0	0,0	13,7	0,0
	Até 15 min.	34,4	5,8	37,5	5,9	5,6
	Até 30 min.	15,6	52,3	25,0	54,9	38,9
	Até 60 min.	0,0	18,6	37,5	23,5	33,3
	Mais de 60 min.	0,0	0,0	0,0	0,0	22,2
	NS/NR	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
	Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

O USO DO AUTOMÓVEL NAS DESLOCAÇÕES DIÁRIAS

A crescente utilização do automóvel ao longo das últimas décadas tem prejudicado o que se procura como uma mobilidade mais sustentável. Interessa então perceber quais os principais motivos para a escolha deste modo de deslocação por parte das famílias. Por outro lado, se o estacionamento é um dos problemas urbanos mais frequentes no local de residência (que poderia até contrariar a utilização deste modo de transporte), interessa também perceber como é gerido o estacionamento dos veículos privados no local de trabalho.

Assim, os motivos mais referidos pelos indivíduos inquiridos para a utilização do automóvel e a não utilização de transporte público (**Quadro 82**) são "a necessidade de realizar várias deslocações durante o dia", especialmente em Benfica (22%, contra 10% em Alcochete) mas também a "lentidão dos transportes", com maior tendência nos condutores em Alcochete (18%, contra 15% em Benfica). Em Alcochete, alguns dos problemas também identificados são "a necessidade de utilizar mais do que um transporte" (17%) e o "desajustamento dos horários às necessidades" (9%).

QUADRO 82 TEMPO DE DESLOCAÇÃO PARA TRABALHO OU ESCOLA CONSOANTE O MODO DE DESLOCAÇÃO – MANHÃ, EM ALCOCHETE

Tempo de Deslocação - Manhã		Modos de Transporte (%)				
		A pé	Automóvel	T. Privado e T. Público	Transporte Público (1)	Transporte Público (2 ou mais)
Alcochete	Até 5 min.	20,4	10,5	0,0	0,0	0,0
	Até 10 min.	42,6	8,2	0,0	3,2	12,5
	Até 15 min.	24,1	9,7	0,0	0,0	0,0
	Até 30 min.	9,3	19,4	0,0	16,1	0,0
	Até 60 min.	1,9	36,6	75,0	74,2	75,0
	Mais de 60 min.	1,9	14,9	25,0	6,5	12,5
	Vários	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0
	Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Contudo, se analisarmos os "Outros motivos" referidos pelos indivíduos que se deslocam em viatura própria para o trabalho, salientam-se factores mais relacionados com as famílias, com os seus contextos socioeconómicos e materiais, generalizando, com o seu quotidiano e não tanto referentes às redes de transporte existentes. O transporte de crianças ou outros familiares é dos "outros motivos" mais referidos (5% em Benfica e 10% em Alcochete). Outros motivos referidos prendem-se com a distância das deslocações (demasiado curtas ou demasiado compridas para utilizar Transportes Públicos), com o transporte de cargas ou a posse de carro da empresa. Outros motivos são referentes aos horários de trabalho indefinidos ou imprevisíveis ou até pela utilização conjunta do transporte privado e do transporte público.

QUADRO 83 MOTIVOS PARA NÃO UTILIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO PARA AS DESLOCAÇÕES LABORAIS

Motivos para não utilizar os Transportes Públicos	Benfica (%)	Alcochete (%)
Tenho de fazer várias deslocações	22,2	10,0
São demasiado lentos	15,1	18,0
Não são confortáveis/andam sobrelotados	9,1	6,0
O percurso obriga a utilizar mais do que um transporte	9,1	17,0
Horários desajustados à necessidade	6,1	9,0
Não tenho informação sobre os transportes	3,0	1,0
São inseguros	0,0	2,0
Não há transportes perto de minha casa	0,0	1,0
Outros	27,0	31,3
Outros – Deslocações demasiado longas	0,0	1,0
Outros – Transporte de cargas ou mercadorias	1,0	2,0
Outros – Deslocações demasiado pequenas	2,0	3,0
Outros – Carro da empresa	3,0	2,0
Outros – Horários de trabalho indefinidos ou imprevisíveis	3,0	3,0
Outros – Junção entre transporte privado e público	3,0	1,0
Outros – Transporte de crianças e familiares	5,0	10,0
Outros – Outros motivos	10,0	9,3
TOTAL	100	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Quanto ao local de estacionamento, este é bastante variado (**Quadro 83**). Os principais locais de estacionamento dos inquiridos são o "estacionamento da empresa" (36% de Benfica e 46% de Alcochete) e o estacionamento público gratuito (40% em Benfica e 42% em Alcochete). Em muito menor escala surge como opção regular o "estacionamento público pago" e o "estacionamento privado gratuito". O "estacionamento privado pago" (p.ex. garagem particular) apresenta-se residual.

7.2.3. A MOBILIDADE PARA SATISFAÇÃO DE NECESSIDADES DE BENS E SERVIÇOS

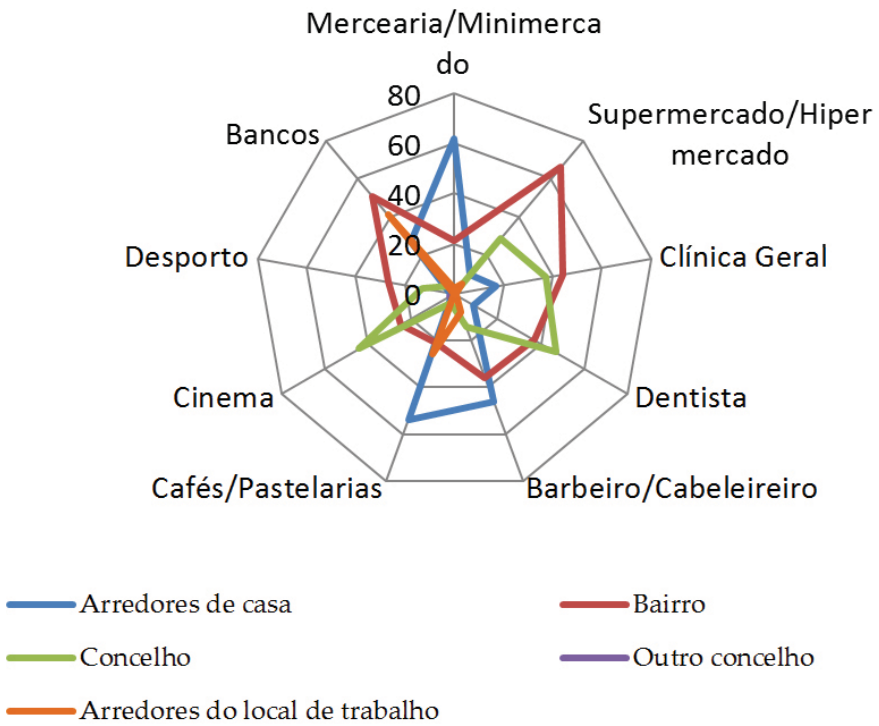
Ao longo deste trabalho, não só as deslocações para o trabalho ou para as escolas foram analisadas. Procurou-se também analisar outras deslocações realizadas na procura de determinado tipo de bens e serviços e caracterizá-las quanto à **localização do(s) estabelecimento**(s) – proximidade de casa ou do trabalho, bairro/freguesia, concelho ou outro concelho, ao **modo(s) de transporte(s) utilizado(s)** (p.ex. transporte privado, transporte público, transporte não-motorizado, ou a combinação de vários), ao **tempo de deslocação** e aos **dias preferidos** para a mesma (durante a semana, durante o fim-de-semana, ou ambos). Esta análise é baseada no modelo do inquérito que Marques da Costa apresenta da sua Tese de Doutoramento (2007), para a escala do concelho.

O tipo de bens e serviços diferentes foram propositadamente seleccionados pelos diferentes níveis de necessidade no quotidiano de uma família. Assim, quanto a estabelecimentos (principalmente ou não) alimentares foi inquirido o comportamento na procura de "Mercearias", "Supermercados e Hipermercados" e também "Cafés e Pastelarias". Já relativamente a serviços de saúde e serviços pessoais foram seleccionadas as deslocações para uma consulta de "Clínica Geral" , de "Dentista" e a procura de "Barbeiro ou Cabeleireiro". Por fim, foram seleccionadas duas opções de lazer: "Cinema" e "Desporto".

OS PRINCIPAIS DESTINOS ESCOLHIDOS PARA A AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS E A SUA FREQUÊNCIA

Sabe-se que a localização de estabelecimentos de determinados bens e serviços não está homogeneamente distribuída num mesmo espaço. Além disso, o número de estabelecimentos existentes varia, entre outros factores, consoante as necessidades das famílias em relação a algum bem ou serviço.

FIGURA 75 LOCALIZAÇÃO DO ESTABELECIMENTO DE CONSUMO DE BENS E SERVIÇOS PROCURADOS, BENFICA

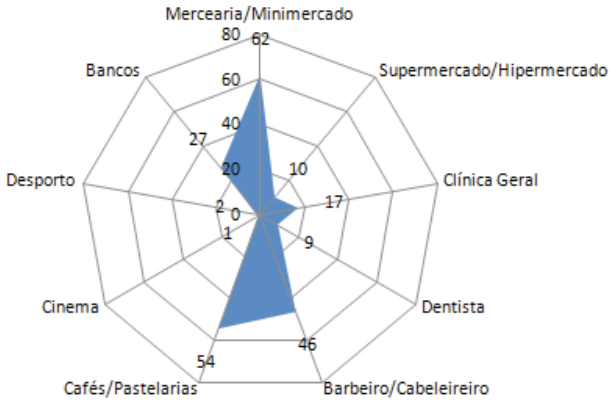


Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Nos gráficos seguintes podemos identificar qual ou quais as localizações mais frequentes dos bens e serviços em inquérito (**Figuras 75 e 81**). Em Benfica é notória a deslocação para destinos diferentes consoante o tipo de bem ou serviço procurado, demonstrando a grande dimensão de fluxos para áreas mais próximas da residência ("Arredores de casa" e "Bairro"). Da listagem inquirida, três serviços são procurados muito perto de casa (**Figura 76**): "Mercearias e minimercados" (62%), "Cafés e Pastelarias" (54%) e "Barbeiros e Cabeleireiros" (46%). Os serviços bancários apresentam-se também próximos da residência dos inquiridos (27%).

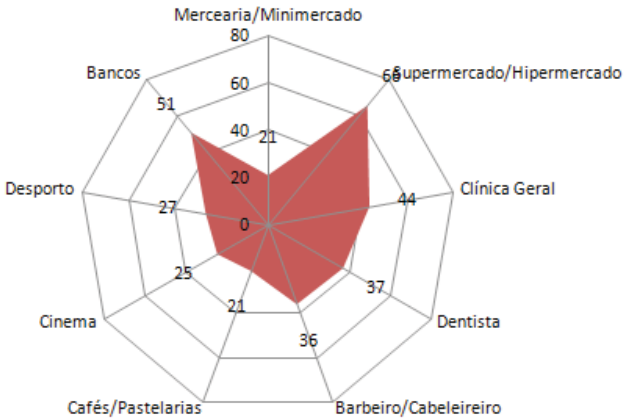
Os residentes em Benfica ainda procuram alguns serviços distribuídos pelo concelho de Lisboa (**Figura 78**), essencialmente os mais especializados, tais como as consultas de "Clínica Geral" e "Dentista" (37% e 47% respectivamente), mas também outros, como o "Cinema" (44%) ou os "Supermercado e Hipermercado" (29%), motivados pelo gosto pessoal ou facilidade de deslocação, entre outros factores. Não nos podemos esquecer que a localização de Benfica dentro da cidade de Lisboa permite aos residentes deste bairro usufruírem da cidade através de deslocações de distâncias e usos do tempo reduzidos. Este fenómeno faz com que as deslocações na procura destes bens e serviços noutros concelhos sejam quase nulas (**Figura 79**), à excepção de tal procura perto do lugar de trabalho (noutro concelho). Mesmo assim, perto do local de trabalho destaca-se a procura de "Cafés e Pastelarias" (26%) (**Figura 80**).

FIGURA 76 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NOS ARREDORES DE CASA, BENFICA



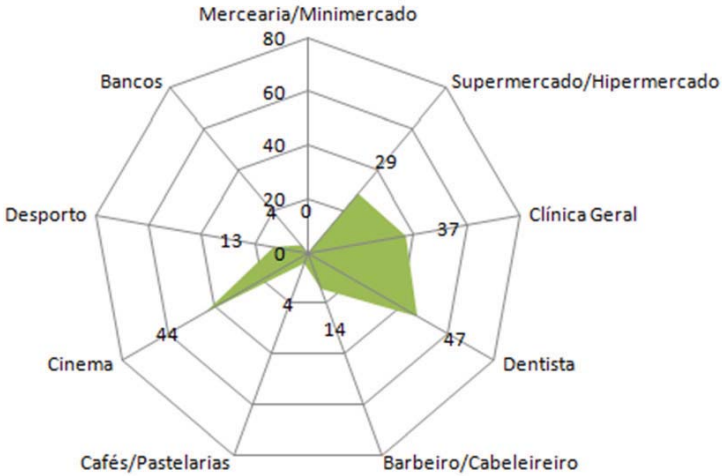
Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 77 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NO BAIRRO, BENFICA



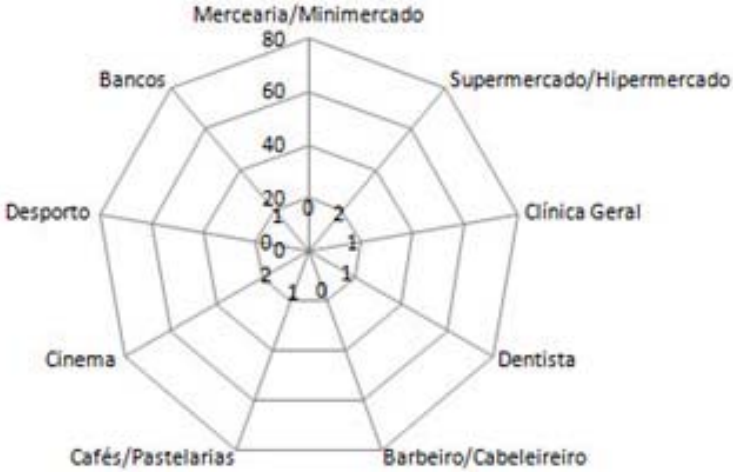
Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 78 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NO CONCELHO, BENFICA



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 79 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NOUTRO CONCELHO, BENFICA



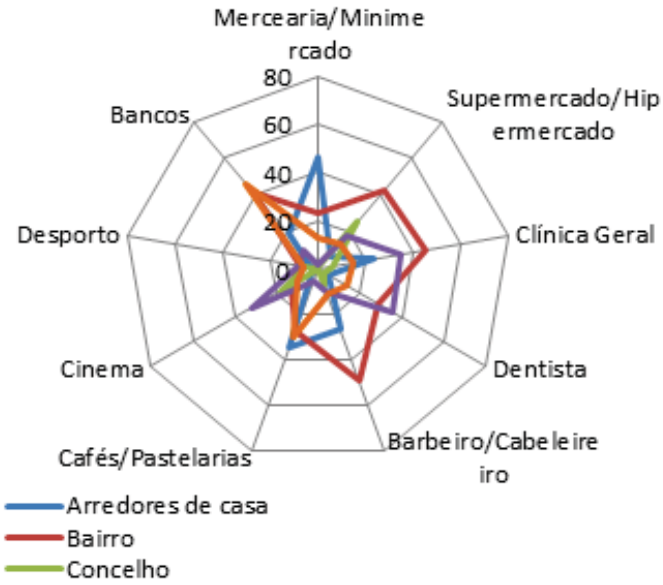
Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 80 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS A PROXIMIDADE DO LOCAL DE TRABALHO, BENFICA

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

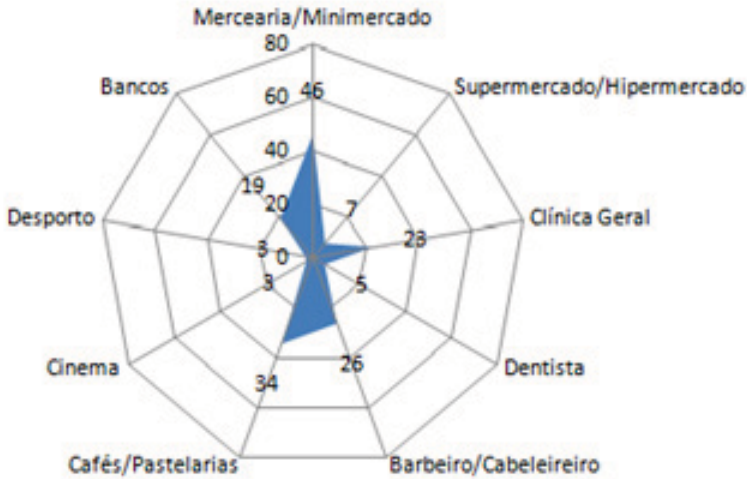
Analisando a procura das famílias residentes em Alcochete para os bens e serviços inquiridos, denota-se uma dinâmica bastante diferente da observada no bairro anterior (**Figura 81**). O bairro apresenta uma grande importância na localização das procuras, enquanto o concelho de Alcochete (para além da freguesia de Alcochete) apresenta uma importância residual nos fluxos de deslocação. Por outro lado, é em "outros concelhos" e nos "arredores do local de trabalho" que os indivíduos procuram satisfazer as suas necessidades. Tal como em Benfica, em Alcochete as famílias procuram alguns serviços de proximidade perto de casa (**Figura 82**), essencialmente as "Mercearias/Minimercados" (46%), os "Cafés e Pastelarias" (34%) e os "Barbeiros e Cabeleireiros" (26%). Já no bairro são procurados vários serviços como: "Barbeiro e Cabeleireiro" (50%), "Clínica Geral" (45%), "Supermercado e Hipermercado" (42%) e "Bancos" (41%) (**Figura 83**). Reforçado pelo modelo territorial do concelho, em que a maioria dos estabelecimentos se encontra na vila de Alcochete (dentro da freguesia de Alcochete), é rara a procura dos mesmos noutras freguesias do concelho (freguesias essencialmente rurais). São apenas os "Supermercados e Hipermercados" (25%) e os "Cinemas" (18%) que surgem nesta situação (com referência a supermercados nos limítrofes da freguesia de Alcochete e também ao Freeport de Alcochete) (**Figura 84**).

FIGURA 81 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NO CONCELHO, ALCOCHETE



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 82 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NOS ARREDORES DE CASA, ALCOCHETE

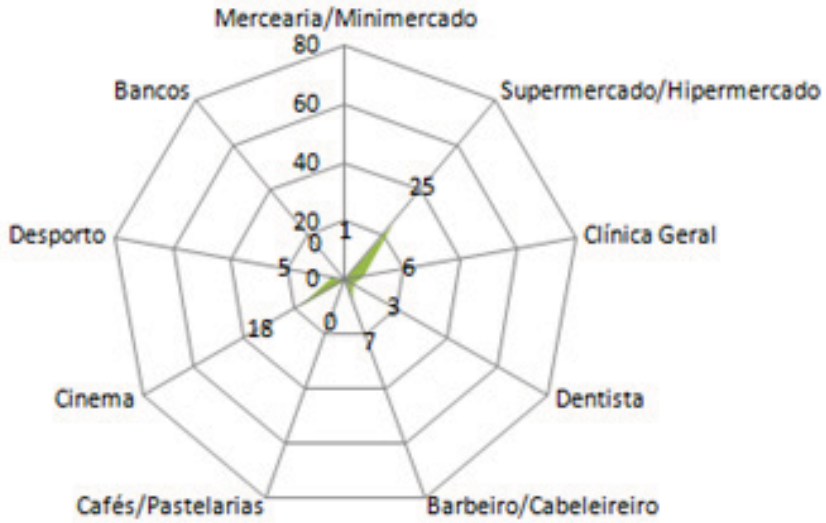


Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 83 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NO BAIRRO, ALCOCHETE

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 84 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NO CONCELHO, ALCOCHETE

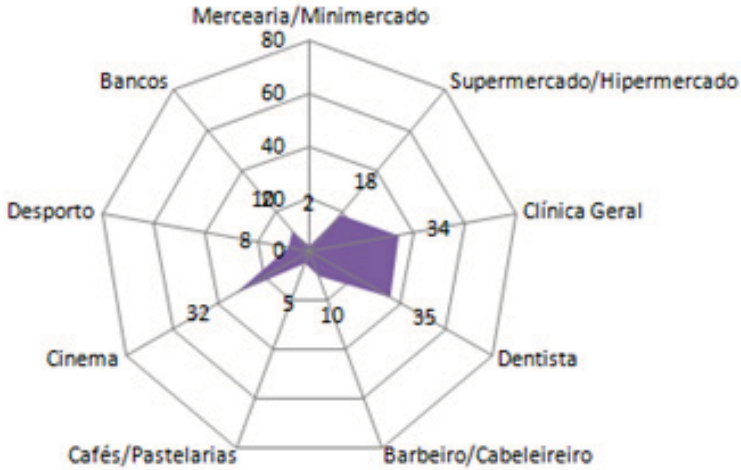


Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Por outro lado, a par das deslocações laborais que saem do município de Alcochete e contrariando o fenómeno verificado em Benfica, a procura de bens e serviços pelas famílias inquiridas em Alcochete fora deste município apresentam ainda uma razoável dimensão, especialmente em relação aos serviços de saúde – "Clínica Geral" (34%) e "Dentista" (35%), "Cinemas" (32%) e os "Supermercados e Hipermercados" (18%), especialmente no Montijo ou em Lisboa (**Figura 85**).

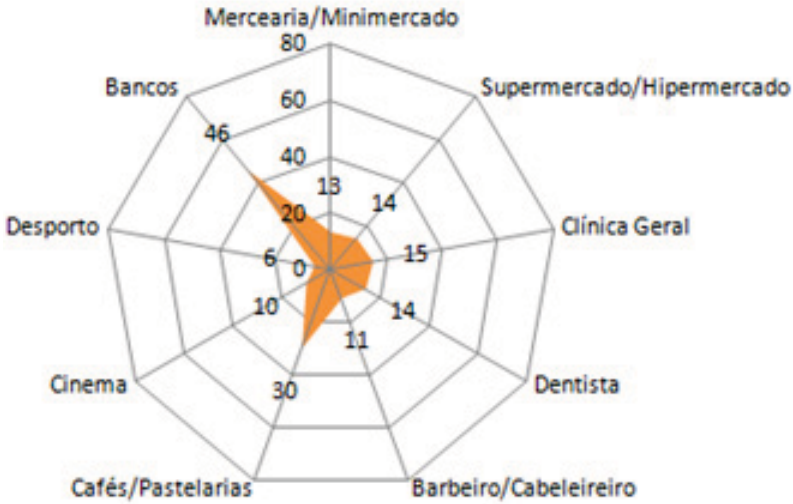
O local de trabalho é também um local regular para a procura destes bens e serviços (**Figura 86**). Não podemos esquecer que o local pode ser no bairro de residência, no concelho ou em outro concelho. Ainda assim, nos "arredores do trabalho" é a procura de "Bancos" (46%) e "Cafés e Pastelarias" (30%) que se realçam, apesar de uma procura ainda notável da maioria dos bens e serviços (como os serviços de saúde ou de comércio alimentar).

FIGURA 85 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NOUTRO CONCELHO, ALCOCHETE



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 86 PROCURA DE BENS E SERVIÇOS NO LOCAL DE TRABALHO, ALCOCHETE



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Apesar de inquirida a localização ou localizações preferidas para satisfazer determinadas necessidades, interessa também perceber qual a frequência com que esta mesma localização é escolhida ("Sempre", "Regularmente", "Às vezes").

Recorda-se que esta questão poderia ser de resposta múltipla quanto à localização do estabelecimento comercial ou serviços ("Arredores de Casa", "Bairro", "Concelho", "Outro Concelho" ou "Arredores do Trabalho"), mas para cada localização só poderiam identificar uma classe de frequência ("Sempre", "Regularmente", "Às vezes"). Com isto obteremos a existência de flexibilidade nas deslocações para satisfação de uma única necessidade. Será que as famílias se deslocam sempre aos mesmos locais ou as deslocações são variáveis?

Analisando os quadros seguintes observa-se que as dinâmicas nos dois bairros são totalmente diferentes. Enquanto os residentes de Benfica identificaram vários locais para cada um dos bens e serviços, apresentando porém frequências de deslocação diferentes, já os residentes de Alcochete identificaram na sua grande maioria apenas um local de destino para a aquisição de determinado bem ou serviço a que se deslocam "sempre".

Iniciando esta análise pelo bairro de Benfica, observa-se alguma tendência para a procura de bens e serviços sempre no mesmo local (**Quadros 84 e 85**). É visível que quem procura satisfazer as suas necessidades nos "arredores de casa", procura-o com grande frequência ("sempre"). Já o recurso ao bairro é mais variado em termos de frequência, a par do mesmo fenómeno no concelho. Aqui se demonstra, mais uma vez, a grande interligação e maior facilidade dos residentes no bairro de Benfica em usufruir do contexto do concelho de Lisboa para aquisição de bens e serviços. À escala do concelho, nota-se que os bens e serviços procurados "sempre" no concelho são essencialmente os "serviços de saúde" e "Barbeiro e Cabeleireiro". As actividades de lazer não demonstram um local específico para a sua execução, demonstrando também a diversidade de opções que as famílias procuram.

QUADRO 84 LOCAL DE ESTACIONAMENTO NO LOCAL DE TRABALHO

Estacionamento	Da empresa	Privado Gratuito	Privado Pago	Público Gratuito	Público Pago	Total
Benfica (%)	35,9	3,8	1,9	39,6	18,9	100
Alcochete (%)	45,6	3,5	1,8	42,1	7,0	100

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

QUADRO 85 LOCAL E FREQUÊNCIA DA PROCURA DE ESTABELECIMENTOS DE BENS E SERVIÇOS, BENFICA E ALCOCHETE (I)

Bens e Serviços	Local dos Estabelecimentos Procurados																			
	Arredores de Casa				Bairro				Concelho				Outro Concelho				Arredores do Trabalho			
	Benfica (%)																			
Mercearia/ Minimercado	62	36	15	11	21	10	7	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0
Supermercado/ Hipermercado	10	8	2	0	66	24	26	16	29	10	13	6	2	1	1	0	5	1	2	2
Clínica Geral	17	12	2	3	44	29	13	2	37	24	9	4	1	1	0	0	1	1	0	0
Dentista	9	7	0	2	37	23	12	2	47	33	8	6	1	1	0	0	1	1	0	0
Barbeiro/ Cabeleireiro	46	42	2	2	36	19	15	2	14	10	2	2	0	0	0	0	8	3	1	4
Cafés/Pastelarias	54	42	9	3	21	2	15	4	4	0	1	3	1	0	1	0	26	6	16	4
Cinema	1	1	0	0	25	9	7	9	44	16	9	19	2	0	1	1	0	0	0	0
Desporto	2	1	0	1	27	9	7	11	13	5	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0
Bancos	27	19	3	5	51	28	15	8	4	3	0	1	1	0	1	0	41	15	12	14
	Alcochete (%)																			
Mercearia/ Minimercado	46,4	38,4	4	4	23,2	20,2	1	2	1	1	0	0	2	1	0	1	13,1	11,1	1	1
Supermercado/ Hipermercado	7,1	5,1	1	1	42,4	38,4	4	0	25,3	16,2	5,1	4	18,1	14,1	2	2	14,1	10,1	2	2
Clínica Geral	23,2	4	0	19,2	45,4	43,4	1	1	6	0	3	3	34,3	29,3	1	4	15	12	2	1
Dentista	5,1	5,1	0	0	28,3	27,3	0	1	3	0	0	3	35,3	32,3	2	1	14,1	13,1	1	0
Barbeiro/ Cabeleireiro	26,3	25,3	1	0	49,5	47,5	0	2	7	0	4	3	10,1	8,1	0	2	11,1	7,1	1	3
Cafés/Pastelarias	34,3	30,3	3	1	27,2	23,2	1	3	0	0	0	0	5	3	1	1	30,2	20,2	6	4
Cinema	3	2	0	1	13,1	9,1	3	1	18,1	13,1	1	4	32,2	24,2	3	5	10,1	8,1	0	2
Desporto	3	2	1	0	8,1	8,1	0	0	5	1	2	2	8,1	7,1	0	1	6	4	2	0
Bancos	19,2	16,2	0	3	41,3	34,3	5	2	0	0	0	0	10,1	9,1	0	1	46,4	38,4	3	5

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Em Alcochete, como já foi referido, as famílias inquiridas optam por se deslocar sempre à mesma área, o que não significa que os mesmos optem por se dirigir sempre ao mesmo estabelecimento (**Quadros 84 e 85**). A procura de bens e serviços perto de casa ou dentro do bairro de residência apresenta uma enorme regularidade, ao contrário das deslocações dentro do concelho que apresentam frequências menores ("regularmente" ou "às vezes"). Mesmo assim, identifica-se, novamente, uma grande regularidade na "sempre" frequência daqueles que escolhem "outros concelhos" ou o "local de trabalho" para suprir as suas necessidades.

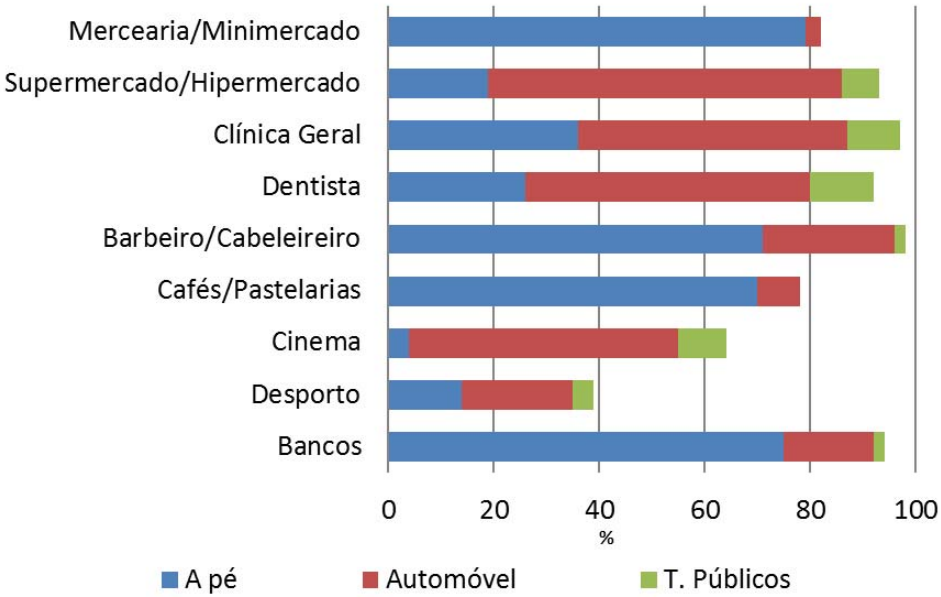
OS PRINCIPAIS MODOS DE DESLOCAÇÃO E TIPOLOGIAS DA PROCURA DE BENS E SERVIÇOS

Ainda em relação às deslocações realizadas na procura de bens e serviços serão abordados os modos de deslocação preferidos pelos inquiridos. Ainda dentro deste tópico serão estudadas as tipologias de deslocação, ou seja, interessa também perceber se as deslocações realizadas para a procura de determinados bens e serviços são realizadas antes ou depois do trabalho (independentemente da sua localização), se a deslocação inerente a uma necessidade está encadeada com outras deslocações que supram outras necessidades (excepto quando relacionadas apenas com as deslocações laborais) ou, por fim, se são deslocações isoladas, ou seja, se o único motivo de saída da residência é apenas para suprir determinada necessidade. Devido às diversas possibilidades de deslocação existia a opção dos inquiridos identificarem o principal modo de transporte utilizado, ou seja, o mais utilizado ("a pé", "automóvel" ou "transportes públicos") mas também, opcionalmente, identificarem um modo de transporte secundário, menos utilizado.

Nos gráficos relativos aos principais modos de transporte, observamos que as escolhas não são sempre iguais para a procura de todos os bens e serviços em estudo. É evidente que os modos de transporte seleccionados estão em muito relacionados com a localização dos próprios estabelecimentos escolhidos ou de outras deslocações necessárias bem como influenciados pela tipologia de famílias e de quem se desloca e até relacionado com a própria posse de veículos.

Em Benfica surgem vários motivos de deslocação em que o principal modo de deslocação é pedestre (**Figura 87**): "Mercearia e Minimercado" (79%), "Barbeiro e Cabeleireiro" (71%), "Cafés e Pastelarias" (70%), "Bancos" (75%), e em menor volume, as deslocações para a "Clínica Geral" (36%) ou "Dentista" (26%). No entanto, denota-se que a utilização do automóvel apresenta um grande presença. Dos nove motivos inquiridos, em cinco o automóvel é o modo de deslocação preferido: "Supermercado e Hipermercado" (67%), "Cinema" (51%), "Clínica Geral" (51%), "Dentista" (54%) e "Desporto" (21%). Por fim surgem os transportes públicos. Em nenhuma das tipologias de bens e serviços em estudo o transporte público ganha algum relevo. Mesmo assim, surge ainda na realização de deslocações para ambos os serviços de saúde e para as actividades de lazer ("Clínica Geral" (10%) e "Dentista" (12%), "Cinema" (9%) e "Desporto" (4%)). Curiosamente, é também de transportes públicos que uma pequena percentagem dos inquiridos afirma deslocar-se até ao "Supermercado e Hipermercado" (7%). Pelo contrário, em alguns dos motivos não surge a necessidade da deslocação com recurso aos transportes públicos – casos da "Mercearia e Minimercado" e "Cafés e Pastelarias".

FIGURA 87 MODO DE DESLOCAÇÃO PRINCIPAL NA PROCURA DE ESTABELECIMENTOS DE BENS E SERVIÇOS, BENFICA

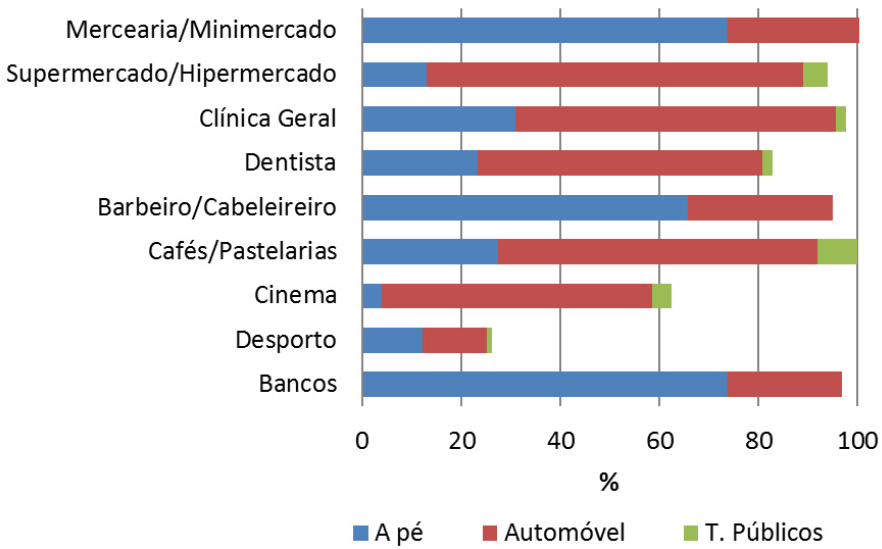


Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Em Alcochete o recurso ao automóvel é notoriamente maior que no bairro anterior, verificando-se o inverso quanto à utilização de transportes públicos (**Figura 88**). Aliás, apenas na procura de "Mercearias e Minimercados" e de "Bancos", a forma pedestre consegue superar o número de indivíduos que se deslocam de automóvel. Pelo contrário, verifica-se uma enorme utilização do automóvel na procura de "Supermercados e Hipermercados", dos serviços de saúde e dos "cinemas". Curiosamente, e em oposição ao bairro de Benfica, e tendo em conta a proximidade deste tipo de serviços, muitos dos inquiridos residentes em Alcochete afirmam utilizar o automóvel para ir a "Cafés ou pastelarias".

Encontramos também várias hipóteses na organização da mobilidade quotidiana dos indivíduos inquiridos, consoante o bem ou serviço procurado. Estão agora em análise três opções na gestão das deslocações: a deslocação para determinado bem ou serviço é feita de forma **"isolada", "encadeada"** com outras deslocações, com excepção das deslocações laborais, ou deslocação realizada "antes ou depois do trabalho". A resposta a esta questão é múltipla, podendo os inquiridos assinalar mais de uma opção (assinalando a frequência desta escolha). Estes termos foram anteriormente aplicados por Marques da Costa (2007).

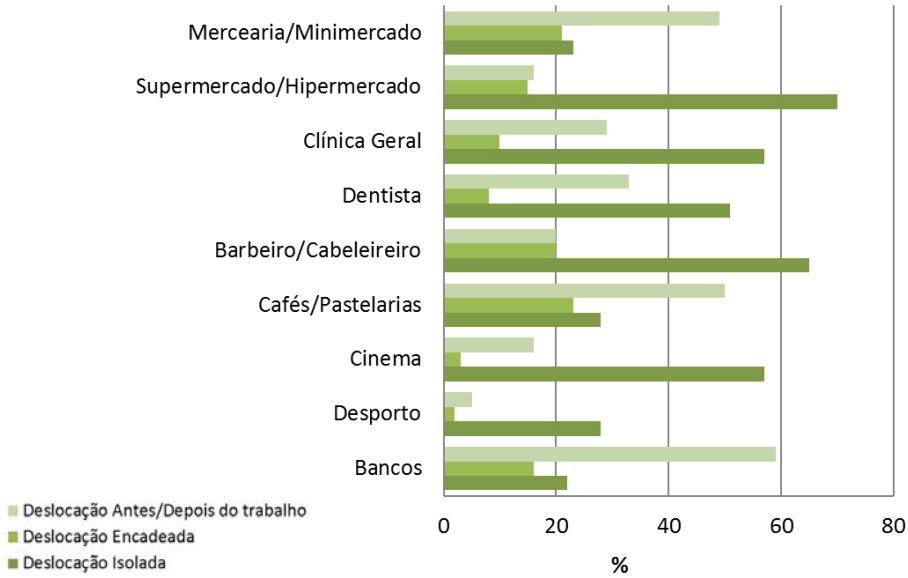
FIGURA 88 MODO DE DESLOCAÇÃO PRINCIPAL NA PROCURA DE ESTABELECIMENTOS DE BENS E SERVIÇOS, ALCOCHETE



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

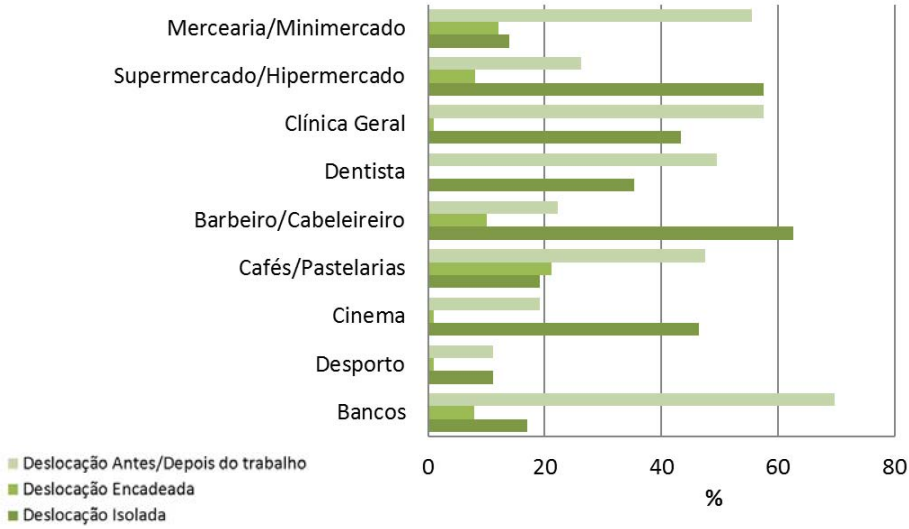
No bairro de Benfica (**Figura 89**) verifica-se que as tipologias de bens e serviços procurados com maior frequência são realizadas especialmente "antes ou depois do trabalho", independentemente se a sua localização for perto do local de trabalho ou de residência (p.ex. "Mercearias e Minimercados" (49%), "Cafés e Pastelarias" (50%) e "Bancos" (59%)). A uma dimensão menor, verifica-se fenómeno semelhante com os serviços de saúde ("Clínica Geral" (29%) e "Dentista" (33%)). Em todos os bens e serviços em estudo verifica-se que existe sempre um fluxo de deslocações que estão encadeadas com outros motivos de deslocação (p.ex. "Mercearias e minimercados" (21%), "Barbeiro e Cabeleireiro" (20%), "Cafés e Pastelarias" (23%) e "Bancos" (16%)). Por fim, distinguimos ainda "deslocações realizadas isoladamente", apenas com um motivo, especialmente em seis tipologias de bens e serviços: "Supermercado e Hipermercado" (70%), "Clínica Geral" (57%), "Dentista" (51%), "Barbeiro e Cabeleireiro" (65%), "Cinema" (57%) e "Desporto" (28%). Se alguns destes surgem noutras tipologias de deslocação, outras actividades merecem uma atenção especial na organização do quotidiano dos indivíduos ao nível do tempo e do local, já que a sua deslocação para tal actividade é essencialmente feita de forma isolada, como as actividades de lazer – "Cinema" ou "Desporto", ou de grande volume de compras – "Supermercados e Hipermercados".

FIGURA 89 TIPOLOGIA DE DESLOCAÇÕES (I): ANTES/DEPOIS DO TRABALHO, ENCADEADA, ISOLADA; BENFICA



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 90 TIPOLOGIA DE DESLOCAÇÕES (I): ANTES/DEPOIS DO TRABALHO, ENCADEADA, ISOLADA; ALCOCHETE



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Em Alcochete, as "deslocações antes ou depois do trabalho" ganham grande importância na gestão das deslocações quotidianas dos inquiridos (**Figura 90**). Além dos serviços mais frequentes ("Mercearia e Minimercado" (56%), "Cafés e Pastelarias" (48%), "Bancos" (70%)), outros mais específicos também são realizados antes ou depois do trabalho (p.ex. "Supermercados e Hipermercados" (26%), "Clínica Geral" (58%) e "Dentista" (50%), "Cinema" (19%) e "Desporto" (11%)). Já a tipologia de "deslocação encadeada" surge em muito poucos motivos de deslocação, e em motivos mais frequentes do quotidiano (p.ex. "Mercearia e Minimercado" (12%), "Barbeiro e Cabeleireiro" (10%) e "Cafés e Pastelarias" (21%)). Em oposição, alguns motivos de deslocação são realizados de forma isolada, onde se destacam as idas ao "Supermercado e Hipermercado" (58%), "Clínica Geral" (43%), "Barbeiro e Cabeleireiro" (63%), Cinema (47%).

QUADRO 86 LOCAL E FREQUÊNCIA DA PROCURA DE ESTABELECIMENTOS DE BENS E SERVIÇOS, BENFICA E ALCOCHETE (II)

Bens e Serviços	Local dos Estabelecimentos Procurados																			
	Arredores de Casa				Bairro				Concelho				Outro Concelho				Arredores do Trabalho			
	Benfica (%)																			
Mercearia/ Minimercado	100	58	24	18	100	48	33	19	0	0	0	0	0	0	0	0	100	50	50	0
Supermercado/ Hipermercado	100	80	20	0	100	36	39	24	100	34	45	21	100	50	50	0	100	20	40	40
Clínica Geral	100	71	12	18	100	66	30	5	100	65	24	11	100	100	0	0	100	100	0	0
Dentista	100	78	0	22	100	62	32	5	100	70	17	13	100	100	0	0	100	100	0	0
Barbeiro/ Cabeleireiro	100	91	4	4	100	53	42	6	100	71	14	14	0	0	0	0	100	38	13	50
Cafés/Pastelarias	100	78	17	6	100	10	71	19	100	0	25	75	100	0	100	0	100	23	62	15
Cinema	100	100	0	0	100	36	28	36	100	36	20	43	100	0	50	50	0	0	0	0
Desporto	100	50	0	50	100	33	26	41	100	38	8	54	0	0	0	0	0	0	0	0
Bancos	100	70	11	19	100	55	29	16	100	75	0	25	100	0	100	0	100	37	29	34
	Alcochete (%)																			
Mercearia/ Minimercado	100	83	9	9	100	48	33	19	100	100	0	0	100	50	0	50	100	85	8	8
Supermercado/ Hipermercado	100	71	14	14	100	90	10	0	100	64	20	16	100	78	11	11	100	71	14	14
Clínica Geral	100	17	0	83	100	96	2	2	100	0	50	50	100	85	3	12	100	80	13	7
Dentista	100	100	0	0	100	96	0	4	100	0	0	100	100	91	6	3	100	93	7	0
Barbeiro/ Cabeleireiro	100	96	4	0	100	96	0	4	100	0	57	43	100	80	0	20	100	40	20	40
Cafés/Pastelarias	100	88	9	3	100	85	4	11	0	0	0	0	100	60	20	20	100	67	20	13
Cinema	100	67	0	33	100	69	23	8	100	72	6	22	100	75	9	16	100	80	0	20
Desporto	100	67	33	0	100	100	0	0	100	20	40	40	100	88	0	13	100	67	33	0
Bancos	100	84	0	16	100	83	12	5	0	0	0	0	100	90	0	10	100	83	7	11

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Quanto à frequência destas tipologias de deslocação (**Quadros 86 e 87**), em Benfica verificamos que são os serviços mais recorrentes, tais como as "Mercearias e Minimercados" ou os "Cafés e Pastelarias" que surgem repartidos em deslocações "isoladas", "encadeadas" e "antes ou depois do trabalho". Verifica-se também que, quando assumida a deslocação de forma isolada ou encadeada com outras, é maioritariamente realizada "sempre" desta forma. Já os indivíduos que afirmam procurar os bens e serviços antes ou depois do trabalho, repartem-se pelos que assim o fazem "sempre", "regularmente" ou "às vezes". Pelo contrário, em Alcochete os inquiridos realizam "sempre" a deslocação na tipologia que assinalaram.

QUADRO 87 TIPOLOGIA DE DESLOCAÇÕES (I): ANTES/DEPOIS DO TRABALHO, ENCADEADA, ISOLADA; BENFICA E ALCOCHETE

Bens e Serviços	Tipologias de Deslocação (I)											
	Deslocação Isolada				Deslocação Encadeada				Deslocação Antes/ Depois do trabalho			
	Benfica (%)											
Mercearia/Minimercado	100	56,5	17	26	100	61,9	29	9,5	100	65,3	20,4	14
Supermercado/Hipermercado	100	77,1	17	5,7	100	46,7	47	6,7	100	43,8	37,5	19
Clínica Geral	100	80,7	19	0	100	80	20	0	100	55,2	34,5	10
Dentista	100	82,4	18	0	100	87,5	13	0	100	57,6	36,4	6,1
Barbeiro/Cabeleireiro	100	76,9	14	9,2	100	70	25	5	100	35	40	25
Cafés/Pastelarias	100	42,9	25	32	100	65,2	35	0	100	42	42	16
Cinema	100	66,7	16	18	100	33,3	33	33	100	6,25	43,8	50
Desporto	100	89,3	7,1	3,6	100	0	50	50	100	80	20	0
Bancos	100	77,3	9,1	14	100	62,5	31	6,3	100	74,6	20,3	5,1
	Alcochete (%)											
Mercearia/Minimercado	100	85,7	14	0	100	100	0	0	100	83,6	12,8	3,6
Supermercado/Hipermercado	100	87,7	11	1,7	100	100	0	0	100	84,7	11,5	3,8
Clínica Geral	100	90,8	9,2	0	100	100	0	0	100	89,4	10,6	0
Dentista	100	91,5	8,5	0	0	0	0	0	100	89,7	10,3	0
Barbeiro/Cabeleireiro	100	95,2	4,8	0	100	90,1	9,9	0	100	72,6	27,4	0
Cafés/Pastelarias	100	57,8	42	0	100	66, 5	33,5	0	100	76,6	23,4	0
Cinema	100	84,7	13	2,2	100	100	0	0	100	63	31,8	5,2
Desporto	100	100	0	0	100	100	0	0	100	82	18	0
Bancos	100	82,5	18	0	100	50	50	0	100	92,7	7,32	0

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

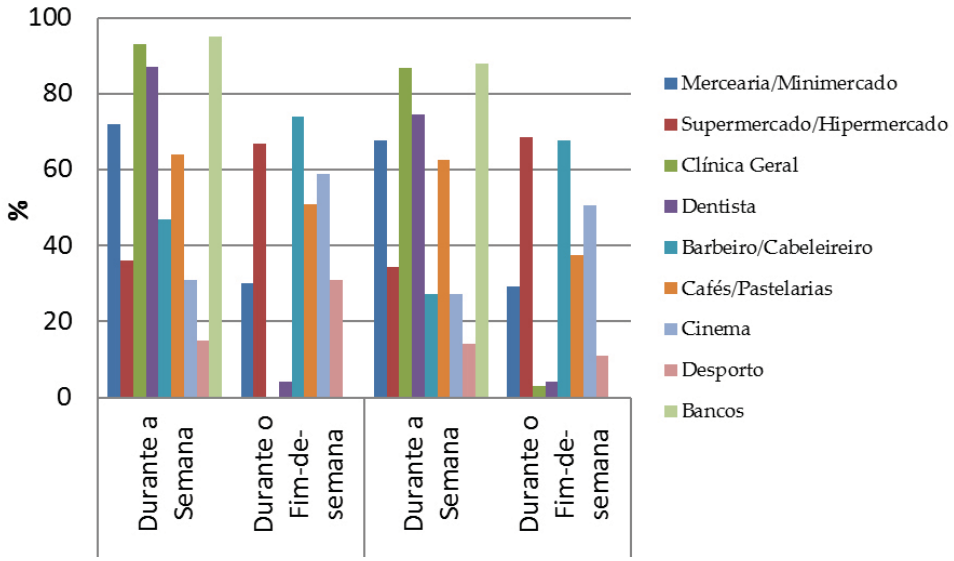
Em análise está também a escolha do dia da semana para a realização das deslocações de procura de bens e serviços (durante a semana e/ou durante o fim-de-semana) (**Figura 91 e Quadro 88**). Ambos os bairros apresentam resultados semelhantes. Mais do que as opções individuais dos inquiridos, há que salientar algumas limitações desta procura (p.ex. horas de funcionamento dos estabelecimentos ou serviços, horas de trabalho ou escola, frequência da aquisição), que influenciam a mobilidade dos primeiros.

QUADRO 88 TIPOLOGIA DE DESLOCAÇÕES (I): ANTES/DEPOIS DO TRABALHO, ENCADEADA, ISOLADA; BENFICA E ALCOCHETE

Bens e Serviços	Deslocação Isolada				Deslocação Encadeada				Deslocação Antes/ Depois do trabalho			
	Benfica (%)											
Mercearia/Minimercado	23	13	4	6	21	13	6	2	49	32	10	7
Supermercado/Hipermercado	70	54	12	4	15	7	7	1	16	7	6	3
Clínica Geral	57	46	11	0	10	8	2	0	29	16	10	3
Dentista	51	42	9	0	8	7	1	0	33	19	12	2
Barbeiro/Cabeleireiro	65	50	9	6	20	14	5	1	20	7	8	5
Cafés/Pastelarias	28	12	7	9	23	15	8	0	50	21	21	8
Cinema	57	38	9	10	3	1	1	1	16	1	7	8
Desporto	28	25	2	1	2	0	1	1	5	4	1	0
Bancos	22	17	2	3	16	10	5	1	59	44	12	3
	Alcochete (%)											
Mercearia/Minimercado	14	12	2	0	12,1	12,1	0	0	55,6	46,5	7,1	2
Supermercado/Hipermercado	57,6	50,5	6,1	1	8,1	8,1	0	0	26,2	22,2	3	1
Clínica Geral	43,5	39,4	4	0	1	1	0	0	57,6	51,5	6,1	0
Dentista	35,3	32,3	3	0	0	0	0	0	49,5	44,4	5,1	0
Barbeiro/Cabeleireiro	62,6	59,6	3	0	10,1	9,1	1	0	22,3	16,2	6,1	0
Cafés/Pastelarias	19,2	11,1	8,1	0	21,2	14,1	7,1	0	47,5	36,4	11,1	0
Cinema	46,5	39,4	6,1	1	1	1	0	0	19,2	12,1	6,1	1
Desporto	11,1	11,1	0	0	1	1	0	0	11,1	9,1	2	0
Bancos	17,1	14,1	3	0	8	4	4	0	69,7	64,6	5,1	0

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 91 TIPOLOGIA DE DESLOCAÇÃO (II): DURANTE A SEMANA, DURANTE O FIM-DE-SEMANA, BENFICA E ALCOCHETE



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Tanto em Benfica como em Alcochete, a procura de bens alimentares de primeira necessidade, através das "Mercearias e minimercados", dá-se ao longo da semana e, em menor escala, ao fim-de-semana, fenómeno contrário ao verificado com a procura de "Supermercados e hipermercados". A procura de serviços de saúde e serviços bancários concentram-se quase totalmente durante a semana, influenciado em muito pelas horas de abertura e fecho dos estabelecimentos. Alguns serviços são procurados tanto durante a semana como ao fim-de-semana, aumentando um pouco a tendência de procura ao fim-de-semana, como por exemplo "Barbeiro e Cabeleireiro", "Cinema" e "Desporto". Pelo contrário, a procura de "Cafés e Pastelarias" verifica-se com alguma intensidade tanto durante a semana como durante o fim-de-semana, sendo que nestes últimos dois dias o fluxo de deslocação diminui um pouco, especialmente em Alcochete.

QUADRO 89 TIPOLOGIA DE DESLOCAÇÃO (II): DURANTE A SEMANA, DURANTE O FIM-DE-SEMANA, TEMPO DE DESLOCAÇÃO, BENFICA E ALCOCHETE

Bens e Serviços	Durante a Semana				Durante o Fim-de-semana				Tempo de deslocação					
	Benfica (%)													
Mercearia/ Minimercado	72	41	22	9	30	4	14	12	100	89	9,8	0	1,2	0
Supermercado/ Hipermercado	36	21	9	6	67	49	16	2	100	10,7	37,2	31,9	20,2	0
Clínica Geral	93	83	7	3	0	0	0	0	100	13,4	22,6	32	32	0
Dentista	87	76	9	2	4	1	2	1	100	12,9	15,1	28	44	0
Barbeiro/Cabeleireiro	47	21	17	9	74	45	21	8	100	56,7	26,8	9,3	7,2	0
Cafés/Pastelarias	64	33	23	8	51	15	23	13	100	91	7,7	1,3	0	0
Cinema	31	5	13	13	59	29	21	9	100	1,5	18,5	44,6	35,4	0
Desporto	15	9	5	1	31	21	6	4	100	15,4	25,6	28,2	30,8	0
Bancos	95	95	0	0	0	0	0	0	100	55,8	36,8	6,3	1,1	0
	Alcochete (%)													
Mercearia/ Minimercado	67,7	52,5	10,1	5,1	29,3	7,1	13,1	9,15	100	82,4	13,5	2,7	1,4	0
Supermercado/ Hipermercado	34,4	21,2	8,1	5,1	68,6	54,5	10,1	4	100	15,9	30,7	35,2	18,2	0
Clínica Geral	86,9	85,9	0	1	3	2	0	1	100	26,4	16,5	23,1	29,7	4,3
Dentista	74,7	74,7	0	0	4	3	0	1	100	21,9	17,9	25,6	26,9	7,7
Barbeiro/Cabeleireiro	27,2	23,2	4	0	67,7	60,6	5,1	2	100	43,8	32,6	19,1	4,5	0
Cafés/Pastelarias	62,7	36,4	19,2	7,1	37,4	12,1	15,2	10,1	100	88,6	7,1	1,4	2,9	0
Cinema	27,3	14,1	8,1	5,1	50,5	37,4	10,15	3	100	8,3	13,4	33,3	45	0
Desporto	14,1	12,1	1	1	11,1	9,1	1	1	100	42,3	19,2	15,4	19,2	3,9
Bancos	87,9	87,9	0	0	0	0	0	0	100	57	33,3	8,6	1,1	0

Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

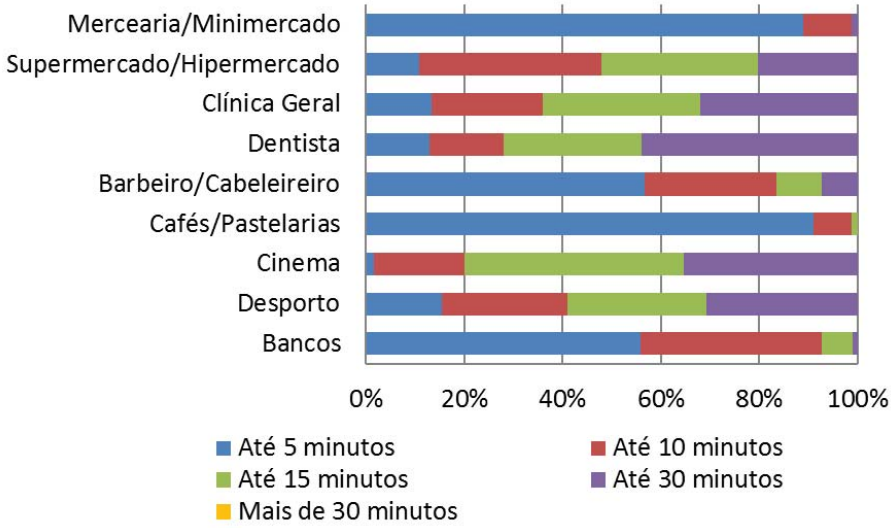
TEMPOS DESPENDIDOS PARA DESLOCAÇÕES NA PROCURA DE BENS E SERVIÇOS

Por fim, na caracterização das deslocações para a aquisição de bens e serviços, foi também inquirido o tempo médio de deslocação. Não nos esqueçamos que o tempo de deslocação depende das várias características já explanadas anteriormente, tais como o local do estabelecimento ou serviço e o modo de transporte utilizado, entre outras. Os tempos de deslocação para os itens em análise foram classificados em cinco classes: "Até 5 minutos", "Até 10 minutos", "Até 15 minutos", "Até 30 minutos", "Mais de 30 minutos".

Reforçando as análises anteriores, nos dois bairros em estudo são os bens ou serviços procurados mais frequentemente que apresentam menor tempo de deslocação ("Até 5 minutos"), como por exemplo a procura de "Mercearias e Minimercados", "Barbeiro ou Cabeleireiro", "Cafés ou Pastelarias" e "Bancos" (**Figuras 92 e 93**). Outros, não estando até 5 minutos de distância-tempo, também não se poderá dizer que se encontram a muito tempo do local de residência ou de trabalho. Aliás, podemos mesmo observar que a maioria dos serviços se encontra até 15 minutos de distância, tais como o "Supermercado ou Hipermercado", os serviços de saúde de "Clínica Geral" e "Dentista", ou actividades de lazer e tempos-livres como "Cinema" e "Desporto". Ainda assim, alguns dos inquiridos demora entre 15 a 30 minutos para encontrar os bens ou serviços referidos anteriormente.

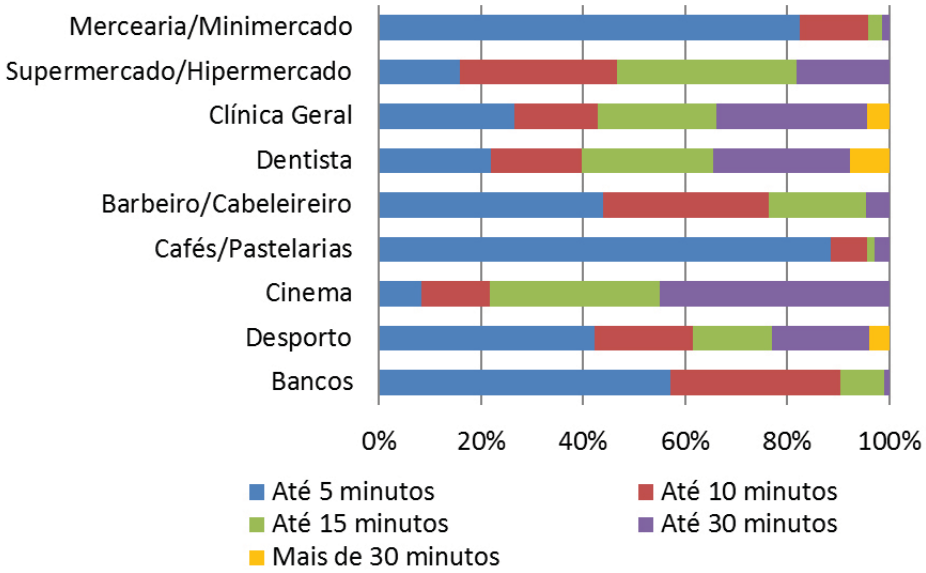
Apesar das muitas semelhanças, encontra-se uma grande diferença entre os dois bairros. Se em Benfica nenhum inquirido afirmou demorar mais de 30 minutos para qualquer dos itens em estudo, já em Alcochete surgem algumas respostas positivas para deslocações superiores a meia hora, especialmente no que toca à procura de serviços de saúde e de locais para prática de desporto.

FIGURA 92 TIPOLOGIA DE DESLOCAÇÃO (II): TEMPO DE DESLOCAÇÃO, BENFICA



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

FIGURA 93 TIPOLOGIA DE DESLOCAÇÃO (II): TEMPO DE DESLOCAÇÃO, ALCOCHETE



Fonte: Inquérito Maio-Julho 2010. Tratamento Próprio.

Capítulo 8
Conclusão

Esta publicação é o culminar de vários ensaios metodológicos realizados, tendo a escala local, do bairro ou da freguesia, como base territorial, numa tentativa de operacionalizar os pressupostos teóricos sistematizados por diversos autores, entre eles, Egan, ensaios que surgem enquadrados no Projecto de Investigação FURBS. Dada a complexidade do conceito de Comunidade Sustentável que procurámos destrinçar em vários momentos, foram várias as temáticas anteriormente estudadas por uma equipa alargada e as ferramentas utilizadas, tais como as práticas das famílias em relação à poupança de recursos (água, luz, resíduos sólidos e reciclagem) (Louro, Costa e Silva (2009)), aos padrões de ocupação dos tempos livres (Louro (2009)), à procura de determinados bens e serviços (Louro e Silva (2009)), ou até do Capital Social associado à Comunidade (Fumega, 2009). Apoiando este trabalho em particupar, o pilar dos transportes, mobilidade e acessibilidade tem sido o principal alvo de estudo, onde se distinguem as dinâmicas das deslocações laborais ou escolares (Costa e Louro (2010a)) e também as deslocações realizadas na procura de determinados equipamentos, infra-estruturas e serviços (Costa e Louro (2010b)).

No seguimento dos trabalhos anteriores, o desenvolvimento deste focou-se assim na operacionalização do conceito de "Comunidade Sustentável" de Egan, com base em dois casos de estudo integrados na Área Metropolitana de Lisboa – Benfica e Alcochete – e centrado no pilar dos "Transportes", mobilidade e acessibilidade". Apesar das sugestões existentes nos diversos relatórios divulgados como propostas de análise relativamente aos pressupostos que devem configurar um bairro ou comunidade, bem como as metodologias de avaliação e monitorização dos mesmos, considerou-se que não é um pequeno grupo de indicadores que permitirá identificar

e compreender todos os processos associados a uma área de estudo no geral, face à singularidade de cada área, quer no que diz respeito às condições socioeconómicas da população residente, quer no que diz às condições infra-estruturais e à diversidade de equipamentos, bens e serviços existentes, que determinam diferentes quadros relacionais.

Desde logo se compreendeu que para um estudo sobre a mobilidade quotidiana das famílias, que para além de conhecer a gama de infra-estruturas existentes relativas à acessibilidade para usufruto dos indivíduos, importa perceber qual é a real interacção das pessoas com o território, sabendo que esse território apresenta diferentes características. Procurando integrar o conceito do Egan, verificamos que tal interacção, por sua vez, é o fenómeno que relaciona a componente da "Mobilidade" com as outras seis componentes definidas pelo autor. O conceito transversal que interliga as várias componentes, retratando a relação entre as populações, famílias – quotidiano - território, é o "uso do tempo". Os resultados apresentados derivam então da aplicação de inquérito com grande incidência no uso do tempo das famílias (100 agregados correspondendo a 240 inquiridos em Benfica e 99 agregados correspondendo a 273 inquiridos em Alcochete), incluindo as suas próprias características (composição da família, escolaridade, rendimentos, etc.), as características da habitação (tipologia, motivações, etc.), do emprego (localização, actividade económica, etc.), nos padrões de aquisição de bens e serviços e dos modos de transportes utilizados, que condicionam, segundo diferentes combinações, o uso do tempo das famílias.

Assim, a proposta deste trabalho prendeu-se essencialmente com o desenvolvimento de uma análise centrada em algumas questões-chave relativas à temática de base – Transporte e Mobilidade, tomando como casos de estudo as áreas urbanas das freguesias de Benfica (Lisboa) e Alcochete (concelho de Alcochete). Estes dois casos foram seleccionados com base nas dinâmicas que evidenciámos no que respeita à População, à Habitação, às Actividades Económicas e, claro, à Mobilidade e Acessibilidade, correspondendo a diferentes etapas no modelo de desenvolvimento urbano da AML, tal como foi possível verificar na caracterização apresentação do Cap. V.

No início foram definidos três objectivos principais de trabalho. O **primeiro objectivo** prendeu-se com **a descrição e compreensão do conceito das políticas de sustentabilidade urbana a várias escalas e da sua operacionalização e integração nas políticas de gestão territorial**. Toda a reflexão teórica apresentada na Parte II vem substanciar a resposta ao primeiro objectivo. Nesta Parte foram analisados fenómenos a montante e a jusante do aparecimento oficial do conceito de Desenvolvimento Sustentável e de Sustentabilidade urbana (1983): em primeiro, é apresentada uma breve retrospectiva de vários modelos considerados de "Cidades Sustentáveis", tendo como exemplo as "Cidades-Jardim" de Howard (1902), mas é também analisado um modelo de forma urbana sustentável à escala local – "Unidades de Vizinhança" de Perry (1929), através de dois casos de estudo: Mark Hall North (Inglaterra) e Blackberg (Suécia) o que permite realçar o facto de as preocupações com a qualidade de vida terem já uma constante nos modelos anteriores, permitindo-nos arrojar a existência de uma correspondência ao actual conceito de Desenvolvimento Sustentável. A jusante, podemos

listar os principais documentos orientadores ou acontecimentos relevantes para a operacionalização do conceito de "Desenvolvimento Sustentável" (entre 1983 e 2010), mas não só. Dois Movimentos Urbanos para o Desenvolvimento Sustentável à escala urbana, nomeadamente intra-urbana, foram analisados: "*Smart Growth*" e o "Novo Urbanismo Europeu", movimentos que, através de diversos estudos, definem os seus pressupostos de sustentabilidade urbana por vezes atendendo a várias escalas – cidade, bairro, quarteirão, rua. É no contexto das escalas urbanas que surge a relevância de abordar com maior profundidade a temática das "Comunidades Sustentáveis", já que este conceito se destina à escala local. Além disso, apesar do conceito ser discutido em sede académica e governamental, a base da investigação centrar-se-á no conceito de "Comunidade Sustentável" apresentada por Egan (2004), este mais operativo e actualmente aplicado às políticas urbanas do Reino Unido. Apesar de seleccionado o quadro teórico, foram ainda abordados três exemplos bastante diferentes – Escócia, França e Alemanha – onde se incluem as temáticas da sustentabilidade urbana nas políticas nacionais, regionais ou locais, de carácter geral ou sectorial.

Num **segundo objectivo** de trabalho, e seleccionado o factor "**Uso do Tempo**", como já foi referido anteriormente, pretendeu-se neste estudo compreender como é que tal factor pode **ser um elemento diferenciador da sustentabilidade urbana**. Ora, considerando que o tempo é um dos raros (se não o único) bem comum a todos os indivíduos, já que todos possuem 24 horas por dia, independentemente das características sociais, económicas, habitacionais, estilos de vida e necessidades das famílias, este é um elemento que acaba por diferenciar os indivíduos, as famílias e as comunidades. Através do uso do tempo podemos analisar os padrões do quotidiano dos indivíduos, no que trata às deslocações realizadas para o trabalho ou escola e também na procura de determinados bens e serviços. As deslocações dependem do destino (desde os arredores de casa a outro município), do tempo de deslocação e do modo(s) de transporte(s) utilizado (desde o transporte individual ao público), não esquecendo as deslocações não-motorizadas. Estes aspectos influenciam a sustentabilidade da mobilidade dos indivíduos mas não se podem separar das características destes (idade, escolaridade, grupo socioprofissional, entre outros). Esta análise confronta assim, não só o aspecto da "procura" dos indivíduos relativamente às infra-estruturas, serviços e equipamentos existentes no seu bairro de residência mas também, embora que parcamente dada a falta de recursos para outro tipo de análises, a questão da oferta existente nos próprios bairros. Não poderemos exigir um comportamento mais "sustentável" no que toca à deslocação para pequenas compras do dia-a-dia (ex. mercearia, padaria, café) caso o bairro (considerando uma área em que a pessoa se predispõe a deslocar-se pedonalmente) não esteja apetrechado de tais espaços comerciais, fenómeno que se extrapola na procura de equipamentos e infra-estruturas (ex. escolas, centros de saúde, equipamentos desportivos, jardins, etc.).

O **terceiro e último objectivo**, relacionado com a metodologia, pretendia desenvolver uma estrutura de recolha de informação que caracterizasse o quotidiano dos indivíduos e famílias com base no seu uso do tempo e que relacionasse as suas características aos pressupostos da sustentabilidade urbana, especialmente os directamente associados à mobilidade sustentável.

Foram então definidos **três objectivos específicos** que apoiam a organização deste projecto, na medida em que, desde o início, estipulou-se a selecção do conceito de "Comunidade Sustentável", como base dos princípios chave à escala local; optou-se por desenvolver a componente empírica com base em dois casos de estudo – Benfica e Alcochete, seleccionados com base nas principais tendências verificadas bem como da própria localização geográfica das freguesias no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, e por fim, analisar o "Uso do Tempo" dos indivíduos e das famílias como forma de compreender as diversas lógicas de procura de bens e serviços, interligando não só o tempo das deslocações, mas outras características como o local de destino das deslocações, sendo certo que, para uma comunidade e bairro "mais" sustentáveis, o ideal era a promoção das deslocações não-motorizadas com destino ao bairro de residência. Interessou neste aspecto, perceber quais os bens e serviços mais e menos procurados no bairro, e quais os motivos para os padrões verificados, tendo-se verificado que existe uma assinalável procura de alguns destes (minimercados, mercearias, cabeleireiros, nas duas freguesias em estudo, a que se junta a procura de serviços de saúde, no caso de Benfica).

Assim, tomou-se como questão de partida: **"De que forma o Uso do Tempo das famílias pode ser um elemento diferenciador com vista ao desenvolvimento de uma Comunidade mais Sustentável?**" - questão desenvolvida com o desenrolar dos objectivos propostos inicialmente.

Como resposta a esta questão foram delineadas três hipóteses de investigação:

1ª Hipótese: O uso do tempo é um elemento caracterizador do quotidiano das famílias consoante a localização geográfica da residência, sendo que o contexto urbano do bairro de residência dentro da área metropolitana também influencia o uso do tempo dos indivíduos.

A primeira hipótese confirma-se em parte: a localização geográfica dos bairros é um factor relevante no padrão dos quotidianos das famílias, não pela localização em si, embora o contexto dentro da AML tenha reflexos evidentes, mas por toda a estrutura de apoio que o bairro ou freguesia tem na sua integração no município e na região. Isto porque, à localização geográfica associam-se outras estruturas, como a das bacias de emprego, das redes de equipamentos escolares, de saúde ou espaços verdes, e até das próprias infra-estruturas de acessibilidade.

De notar, por exemplo, o caso das deslocações laborais dos indivíduos em actividade, em que estes quando residentes em Benfica se deslocam para destinos mais próximos da sua residência, enquanto os activos inquiridos de Alcochete, apresentam tempos médios de deslocação laboral ou muito reduzidos ou muito elevados. O próprio contexto urbano dos bairros permite diferentes padrões de mobilidade para deslocações laborais e na procura de bens e serviços. Assim, compreende-se que os residentes de Benfica frequentemente se desloquem dentro do município de residência (Lisboa), dada a grande proximidade a outras áreas, especialmente na sua envolvente e às boas infra-estruturas de transporte público e privado rodoviário e

mesmo ferroviário. O mesmo não se pode afirmar no caso analisado em Alcochete. Dado que a freguesia é maioritariamente alocada a actividades rurais ou áreas protegidas, existem vários núcleos urbanos, em que a área escolhida para este estudo foi o núcleo urbano do topo da hierarquia (pela história, dinâmica populacional, habitacional e económica), onde se concentram os principais equipamentos e infra-estruturas existentes – Vila de Alcochete. Caso algum bem ou serviço esteja em falta neste núcleo urbano principal da Vila de Alcochete, a população tem de percorrer maiores distâncias, demorar mais tempo nas deslocações e até, dada a falta de adequabilidade das redes de transporte público, fazer do transporte privado a sua primeira opção de mobilidade.

2ª Hipótese: Dadas as deslocações regulares de cariz laboral dos activos, cada vez com maiores opções de destino, seguindo os padrões de organização do emprego à escala metropolitana, e da diversificação de horários de entradas e saídas, as deslocações deixam de ser tão lineares (casa-trabalho - trabalho-casa), passando a integrar um complexo jogo de deslocações durante o dia, de forma a suprir as necessidades e vontades de cada um e da família.

Esta hipótese é verificada através da análise a todas as viagens que os inquiridos realizaram durante um dia de trabalho. Esta análise é bastante limitada, pois analisando apenas um dia do quotidiano dos indivíduos perdem-se, por exemplo, as variações realizadas ao longo de uma semana. No entanto, com a análise realizada, é notório que quase metade dos inquiridos realiza 3 deslocações diárias e cerca de 30% realiza 4 deslocações diárias. Os motivos dessas deslocações também variam. Além dos motivos laborais ou de regresso a casa, surge a ida às compras ou actividades de desporto e lazer, com maior predomínio em Benfica, indicando desde já diferentes vivências quotidianas das famílias.

3ª Hipótese: O uso do tempo das famílias é influenciado pelos seus estilos de vida e opções pessoais mas também pelas características específicas do seu bairro de residência no que concerte à disponibilidade de comércio, serviços, infra-estruturas, etc., que satisfaçam as suas necessidades.

A terceira e última hipótese não poderá ser totalmente respondida, isto porque para obter uma análise cuidada e conclusiva seria importante utilizar outro tipo de ferramentas e ambientes de análise, tal como o ArcGis, e caracterizar e georreferenciar os equipamentos, serviços e infra-estruturas dos casos de estudo para poder aferir se os inquiridos frequentam os serviços que estão mais próximos da sua habitação, ou se a vontade própria sobressai levando os residentes a escolher/frequentar determinados espaços e equipamentos, desenvolvendo assim a vertente da "oferta" do bairro. No entanto, quando questionados acerca do local de destino seleccionado e do tempo de deslocação gasto para aquisição de determinados bens e serviços ou usufruto de determinados espaços, observou-se grandes diferenças entre os casos de estudo: enquanto os residentes de Benfica suprem as suas necessidades primárias (alimentação, saúde, higiene e bem-estar) nas proximidades da habitação ou no bairro, em Alcochete os destinos repartem-se bastante entre as proximidades de casa e no bairro,

o concelho não tem representatividade (dadas as características da estrutura urbana já salientadas), e as idas a outros concelhos, especialmente na procura de serviços de saúde e lazer que ganham algum peso. Estes diferentes padrões de utilização do bairro, do município e até de outros municípios vem reforçar a importância da primeira hipótese referida, a par da própria configuração do bairro, da sua localização na AML e do papel de cada bairro no contexto do desenvolvimento urbano.

Retomando a questão de partida - **"De que forma o Uso do Tempo das famílias pode ser um elemento diferenciador com vista ao desenvolvimento de uma Comunidade mais Sustentável?"**, no final é possível observar, por várias vezes, a importância do Uso do Tempo no quotidiano das famílias e as suas variações.

No que trata especificamente à mobilidade das famílias, esta análise do uso do tempo despendido em deslocações, permite caracterizar todo o quotidiano da família: para onde se desloca diariamente? Quanto tempo permanece no local? Quais os principais destinos e os motivos das deslocações? Quais os picos horários de saída ou entrada no bairro? Todas estas respostas permitem apoiar um planeamento urbano para a mobilidade, a uma escala local, mas que conjugados, permitem uma leitura a outras escalas urbanas, de maior relevância especialmente para o planeamento das redes de transporte público.

Por outro lado, a multiplicação dos padrões de uso do tempo acaba por dificultar o planeamento e gestão do território de forma mais eficaz e eficiente, para servir toda a população e territórios de forma equitativa. As desigualdades encontradas no contexto da AML no que concerne, por exemplo, a redes de equipamentos, infraestruturas e serviços, presentes no local ou nas proximidades, devem então ser colmatadas com a optimização das já existentes. Porém, as características das famílias, os seus estilos de vida e a sua capacidade (especialmente financeira) de responder às necessidades do dia-a-dia são também factores determinantes para os usos do tempo verificados.

Conclui-se assim que o "Uso do Tempo" pode então ser um factor que permite a caracterização da vida do bairro, da sua dinâmica e adequação à comunidade local, especialmente no que toca ao consumo e vivência nas proximidades da residência, onde a mobilidade revela ser um dos factores mais relevantes na Qualidade de Vida das famílias.

Bibliografia

Alves, F.; Cortesão, J. (2009) Dispersão urbana: Uma oportunidade. Revista de estudos urbanos e regionais "Sociedade e Território" – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios. Número 42. Julho 2009. Pp. 67-73.

AML (2003) Atlas da Área Metropolitana de Lisboa. Coordenação José António Tenedório. Colaboração: Departamento de Geografia e Planeamento.

Antunes, J. (2009) Da ruralidade e do disperso urbano na península de Setúbal. Revista de estudos urbanos e regionais "Sociedade e Território" – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios. Número 42. Julho 2009. Pp. 14-20.

Autoridades Locais Europeias (2004), *Aalborg +10, Inspirando o Futuro*, Conferência Aalborg +10, Aalborg.

Barata Salgueiro, T. (1999) A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana. 3ª Edição. Porto: Afrontamento

Barcellos, V. (2001) Unidade de Vizinhança. Notas sobre a sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil. Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitectura e Urbanismo. Acessível: www.supergarrido.hpg.ig.com.br/unidade_vizinh.doc [Acedido a 8 de Março de 2010]

Barton, H. (ed.) (2000) Sustainable Communities: the potential for eco-neighbourhoods. Londres: Earthscan

Basiago, A. (1996) The search for the sustainable city in 20th Century Urban Planning. The environmentalist. 1996. 16. 135-155.

Bauler, T. (2007) Indicators for Sustainable Development: A Discussion of their Usability. Tese apresentada para obtenção do grau de Doutor em Ambiente. Université Libre de Bruxelles. Faculté dês Sciences. Institut de Gestion de l`Environment et d`Aménagement du Territoire. Coordenação: Edwin Zaccaï

Bhat, C.; Koppelman, F. (1999) A retrospective and prospective survey of time-use research. Transportation, 1999, n.º 26, 119-139.

Bruno Soares, L. (2003) Ordenamento e Planeamento do território no contexto metropolitano. Atlas da AML. Pp. 247-291. Acessível: http://www.aml.pt/webstatic/actividades/smig/atlas/_docs/atlas_13.pdf. [Acedido a 19 de Setembro de 2010]

BSHF – Building and Social Housing Fundation (2005) A collection of case studies demonstrating exemplar "Sustainable Community" Projects across Europe. Acessível: http://energy-cities.eu/IMG/pdf/bshf_projects_europe.pdf [Acedido a 4 de Novembro de 2009]

Cardoso, J. (1958) Aspectos Sociais da Unidade de Vizinhança como Elemento de Urbanização. Ministério das Obras Públicas, Direcção Geral dos Serviços de Urbanização e Centro de Estudos de Urbanismo. Coimbra

Carvalho (2009) Custos e benefícios, à escala local, da ocupação dispersa. Revista de estudos urbanos e regionais "Sociedade e Território" – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios. Número 42. Julho 2009. Pp. 42-50.

CCDR-LVT (2007) Lisboa 2020 – Uma Estratégia Regional de Lisboa para a Região de Lisboa. CCDR-LVT. Acessível: http://www.gestaoestrategica.ccdr-lvt.pt/content/index.php?action=detailfo&rec=1122&t=Documento%20%C2%ABLisboa%202020%C2%BB%20(PDF)

CCDR-LVT (2008) A Região de Lisboa e Vale do Tejo em Números. Centro de Observação das Dinâmicas Regionais. CCDR-LVT

CCDR-LVT (2009) Revisão do PROT-AML. - Relatório de Caracterização e Diagnóstico Sectorial da Área Sectorial "Sistema Urbano, Habitação e Equipamentos". Elaboração: Eduarda Marques da Costa, José Manuel Simões, Sérgio Barroso (CEDRU)

Choguill (2007) Developing Sustainable Neighborhoods. Habitat International. 2008. 32. Pp. 41-48.

Cidades Europeias (1994), *Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade*, Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis, Aalborg.http://www.anmp.pt/anmp/doc/div/2005/age21/docs/a20.pdf

CIG – Comissão para a Igualdade de Género (2009) Relatório "Género, Território e Ambiente – Diagnóstico e Criação de Indicadores de Género". Coordenação CEG: Jorge Gaspar, Margarida Queirós.

Claval, P. (2002) "A Volta do Cultural" na Geografia. Mercator – Revista de Geografia da UFC, ano 1, n.º 1, 2002. Acessível em: http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/viewFile/192/158

CMA (1995) PDM de Alcochete - final. Câmara Municipal de Alcochete.

CMA (2007) 1ª Revisão do PDM de Alcochete – Fase 1 – Análise e Diagnóstico. Câmara Municipal de Alcochete.

CMA (2009) Carta Educativa de Alcochete. CMA. Acessível: http://www.cm-alcochete.pt/pt/conteudos/areas+interesse/educacao/plan+politica+educativa/carta+educativa/Carta+Educativa.htm

CML (2004) Diagnóstico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa – Uma perspectiva censitária. Colecção de Estudos Urbanos – Lisboa XXI, Volume IV. Coordenação: João Seixas. CML – Licenciamento Urbanístico e Planeamento Urbano

CML (2005) Lisboa. Habitação e Mercado Imobiliário na Área Metropolitana de Lisboa. Colecção de Estudos Urbanos – Lisboa XXI, Volume III. Coordenação: João Seixas. CML – Licenciamento Urbanístico e Planeamento Urbano

CML (2005) Lisboa. Quatro Estudos de Caso: Santa Catarina, Alvalade, Benfica e Expo Sul. Colecção de Estudos Urbanos – Lisboa XXI, Volume I. Coordenação: João Seixas. CML – Licenciamento Urbanístico e Planeamento Urbano

CML (2005) Lisboa: o desafio da mobilidade. Colecção de Estudos Urbanos – Lisboa XXI, Volume VII. Coordenação: Fernando Nunes da Silva. CML – Licenciamento Urbanístico e Planeamento Urbano

CML (2008) Carta Educativa de Lisboa. CML. Acessível: http://www.cm-lisboa.pt/?idc=240

CML (2010) Proposta de Revisão do PDM de Lisboa – Planta de Ordenamento e Qualificação do Espaço Urbano de Lisboa. Câmara Municipal de Lisboa.

Concelho Europeu de Urbanistas (2003), *A Nova Carta de Atenas 2003: a Visão do Concelho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do Séc.XXI*, CEU, Lisboa.

Conde, S. (2007) O contributo das políticas urbanas para a sustentabilidade das cidades : os casos das cidades de Aveiro e de Tavira. Dissertação apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa para obtenção do grau de Mestre em Geografia – Urbanização e Ordenamento do Território. Orientação: Eduarda Marques da Costa.

Costa Macedo, A. (2007) A Carta do Novo Urbanismo Norte-Americano. Revista Arquitextos. Ano 7. Março 2007. Acessível: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262 [Acedido a 4 de Abril de 2010]

Dávila, G. (2001) Nuevo Urbanismo e Desarrollo Regional Sustenible: La Manera de Crecer Inteligentemente. Encuentro sobre Nuevo Urbanismo y Desarrollo Regional Sostenible. Abril 2001, Mayagüez.

DGOTDU (2007) PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território. DGOTDU

Dias, M. (1998) Mobilidade Espacial e sustentabilidade urbana. Dissertação apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa para obtenção do grau de Mestre em Geografia Humana e Educação Ambiental. Orientação: Teresa Barata Salgueiro.

Diegues, A. (2003) Sociedades e Comunidades Sustentáveis. São Paulo: USP/NUPAUB. Acessível em: http://www.usp.br/nupaub/comsust1.pdf [Acedido a 23 de Novembro de 2010]

EEA (2006) Urban Sprawl in Europe – The Ignored Challenge. EEA

EEA Briefing (2006) EEA Briefing 4/2006 – Expansão Urbana na Europa. Acessível: http://www.eea.europa.eu/pt/publications/briefing_2006_4 [Acedido a 2 de Dezembro de 2010]

Egan (2004) The Egan`s Review – Skills for Sustainable Communities. Londres: ODPM. http://www.communities.gov.uk/publications/communities/eganreview [Acedido a 17 de Novembro de 2009]

Eurostat (2007) Measuring Progress towards a more sustainable Europe. Relatório de Monitorização da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da UE. Comissão Europeia

FEA-FRG (1997) Relatório "Sustainable Germany – Towards na Environmentally Sound Development". Coordenação: Grupo de Trabalho "Agenda 21/ Sustainable Development" da Agêncua Federal Ambiental Alemã. Acessível: http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2537.pdf [Acedido a 29 de Junho de 2010]

Fernandes, J. (2008) Requalificação da periferia urbana. Expansão Urbana, forma urbana e sustentabilidade urbana na requalificação da periferia de Coimbra. Dissertação apresentada No Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa para obtenção do grau de Mestre em Desenho Urbano. Orientação: Teresa Marat-Mendes

Fumega, J. (2009) Comunidades Sustentáveis como a Expressão Social da Sustentabilidade urbana. Dissertação apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa para obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território e Urbanismo. Orientação: Eduarda Marques da Costa

Gabinete do Primeiro Ministro de Portugal (2006) Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável 2005-2015 e Plano de Implementação – ENDS e PIENDS 2005-2015. Acessível: http://www.apambiente.pt/divulgacao/Publicacoes/guiasemanuaisAPA/GuiaAgenda21Local/Documents/Estrategia_Nacional_Desenvolvimento_Sustentavel.pdf [Acedido a 10 de Setembro de 2010]

Garcias, C.; Bernardi, J. (2008) As Funções Sociais da Cidade. Revista Direitos Fundamentais e Democracia. Número 4. Julho 2008.15 p. Acessível: http://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/view/158/118 [Acedido a 4 de Fevereiro de 2010]

GEP-MTSS (2010) Dados sobre o Emprego (2008). MTSS

Gomes, R. (2009) Cidades Sustentáveis – o Contexto Europeu. Dissertação apresentada na Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNL para obtenção do grau de Mestre em Ordenamento do Território e Planeamento Ambiental. Orientação: Maria do Rosário Partidário

Hart Environmental Data (1998) Sustainable Community Indicators. Trainers Workshop. Organização:US EPA Office of Sustainable Ecosystems and Communities e University of Massachusetts, Lowel. EUA. Acessível em: http://www.sustainablemeasures.com/Training/Indicators/index.html [Acedido a 17 de Dezembro de 2009]

HM Government (2005) One Future - different Paths. The UK`s shared framework for sustainable development. Department for Environment, Food and Rural Affairs. Acessível: http://www.defra.gov.uk/sustainable/government/documents/SDFramework.pdf [Acedido a 16 de Junho de 2010]

HM Government (2005) Securing the Future – Delivering UK Sustainable Development Strategy. Department for Environment, Food and Rural Affairs. Acessível: http://www.defra.gov.uk/sustainable/government/publications/uk- strategy/documents/SecFut_complete.pdf

Hunter, A. (1979) The Urban Neighborhood. Its Analytical and Social Contexts. Urban Affairs Review. 1979. N.º 14. Pp. 267-288.

ICS (2009) "Qualidade de Vida e Governança da Cidade de Lisboa – Estudo sobre as bases para um novo modelo de governação da cidade de Lisboa – Documento

de Trabalho III: Relatório de progresso". Coord. Villaverde-Cabral, Schmidt e Seixas. ICS. Lisboa [Acessível em: http://www.reformaadministrativa.am-lisboa.pt/fileadmin/MODELO_GOVERNACAO/Documentos/ICS_Relatorio_inqu%C3%A9rito_Novembro.pdf]

ICS (2010) "Qualidade de Vida e Governança da Cidade de Lisboa – As Juntas de Freguesia de Lisboa : Inquérito aos seus presidentes". Coord. Villaverde-Cabral, Schmidt e Seixas. ICS. Lisboa [Acessivel em: http://www.reformaadministrativa.am-lisboa.pt/fileadmin/MODELO_GOVERNACAO/Documentos/ICS_Relat%C3%B3rio_PJF.pdf]

INE (1999) Inquérito à ocupação do Uso do Tempo. INE.

INE (2002) Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à População. Dados disponíveis no CD-ROM "O País em Números", 2005.

INE (vários) Recenseamentos Gerais da Habitação. Lisboa. INE

INE (vários) Recenseamentos Gerais da População. Lisboa. INE

Innes, J.; Booher, D. (2000) Indicators for sustainable communities: a strategy building on complexity theory and distributed intelligence. Planning Theory e Practice, Vol.1, n.º 2, 173-186, 2000. Acessível em: http://www.spatialnorth.org/spatial-planning-processes/the-spatialnorth-planning-wheel/targets-and-indicators/Indicators%20for%20sustainable%20communities.pdf

Kearns, A.; Turok, I. (2004)Sustainable Communities: Dimension and Challenges Report"

Krause, A.; Sayani, A. (2004) Planning New Communities. Acessível: http://www.ucalgary.ca/cities/Places_and_People/Chapter%204%20-%20Sustainable%20Community%20Case%20Studies.pdf

Leal da Silva, R. (2007) Metodologias par Identificação das Margens Urbanas Metropolitanas por Abordagem Estratégica. Dissertação apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa para obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território. Orientação: José António Tenedório

Long, D.; Hutchins, M. (2003) A toolkit of indicators of Sustainable Communities. The Housing Corporation and the European Institute for Urbain Affairs. Acessível: http://www.ljmu.ac.uk/EIUA/EIUA_Docs/A_Toolkit_of_Indicators_of_Sustainable_Communities.pdf

Louro, A.; Costa, E.; Silva, S. (2009) "O papel das práticas quotidianas das famílias na definição das Comunidades Sustentáveis à escala urbana". Comunicação apresentada e publicada no VII Congresso da geografia Portuguesa, Trunfos de uma Geografia activa: desenvolvimento local, ambiente, ordenamento e tecnologia. 26 a 28 de Novembro. Org. APG e Departamento de Geografia da Universidade de Coimbra. Coimbra

Louro, A.; Silva, S. (2009) "A Sustentabilidade de um bairro observada a partir dos padrões de consumo de bens e serviços – os casos de Telheiras e Quinta do Conde". Comunicação apresentada e publicada no 7th International Congress of Investigation and Sociocultural Development. 29 a 31 de Outubro de 2009. Org. Ass. Para a Investigação e Desenvolvimento Sociocultural. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto

Madureira, H. (2005) Paisagem Urbana e Desenvolvimento Sustentável. Apontamentos sobre uma estreita relação entre Geografia, Desenvolvimento Sustentável e Forma Urbana. Actas do X Colóquio Ibérico de Geografia - A Geografia Ibérica no Contexto Europeu (CD-ROM). Universidade de Évora. 22 a 24 de Setembro de 2005.

Marques da Costa, E. (2000) Cidades Médias e Ordenamento do Território: o caso da Beira Interior. Dissertação apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa para obtenção do grau de Doutor em Geografia Humana. Orientação: Jorge Gaspar

Marques da Costa, N. (2007) Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa. Dissertação apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa para obtenção do grau de Doutor em Geografia Humana. Orientação: Diogo de Abreu

Marques da Costa, E.; Louro, A. (2010a) The influence of community labor mobility on urban sustainability. 3ª Conferência EURA – "Understanding city dynamics". 24 a 26 de Setembro de 2010. Alemanha. Org. EURA

Marques da Costa, E.; Louro, A. (2010b) Mobility in daily life – two case studies in Lisbon Metropolitan Area. Resumo submetido a CITTA – 3rd Annual Conference on Planning Research, Bringing city form back into planning.14 de Maio. Org. CITTA, Faculdade de Engenharia da universidade do Porto. Porto

Menze, H. (2007) Kronsberg Sustainable Settlement. An example to follow. EuropeAID. Apresentação. Acessível: http://www.eu-changde.com/english/downloads/english/7.pdf

Miles, R.; Song, Y. (2009) Neighborhoods by urban form and social environment: The case of Portland, Oregon. Journal of Urban Affairs, 31(4). Pp. 491–509.

ODPM (2003) Sustainable Communities: Building for the Future. Londres: ODPM. Acessível: http://www.communities.gov.uk/publications/communities/sustainablecommunitiesbuilding

ODPM (2003) The Sustainable Communities Plan. Londres: ODPM. Acessível: http://www.londonmet.ac.uk/services/london-office/local-issues/the-sustainable-communities-plan.cfm

ODPM (2004) Taking it on – Developing a UK Sustainable Development Strategy. Londres: ODPM. Acessível: http://www.communities.gov.uk/documents/corporate/pdf/146853.pdf

Ouellet, M. (2006) Le smart growth et le nouvel urbanisme: synthèse de la literature récente et regard sur la situation canadienne. Cahiers de géographie du Québec, Vol. 50, nº. 140, 2006, 175-193 (http://www.erudit.org/revue/cgq/2006/v50/n140/014083ar.html)

Perry, C. (1929) The Neighborhood Unit. Volume VIII. Rehional New York and Its Environment, monograph I, Nova Iorque

Pires Rosa, M. (2002) Conceptualização do Desenvolvimento Sustentável. A sua operacionalização no âmbito da governação local através dos Planos Municipais do Ambiente. Dissertação apresentada na Faculdade de Ciências

e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa para obtenção do grau de Mestre em Gestão e Políticas Ambientais. UNL. Lisboa

Pires Soares, N. (2003) Habitação: Desconcentração Compacta e Difusa. Atlas da AML. Pp. 149-163. Acessível: http://www.aml.pt/webstatic/actividades/smig/atlas/_docs/atlas_08.pdf

Portas, N. (2009) As formas da cidade extensiva. Revista de estudos urbanos e regionais "Sociedade e Território" – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios. Nº 42. Julho 2009. Pp. 61-66.

Portas, N.; **Domingues, Á.; Cabral, J.** (2003) Políticas Urbanas – Tendências, Estratégias e Oportunidades. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

QREN (2007) Programa Operacional Regional de Lisboa 2007-2013.

Queirós, M.; Vale, M. (2007) Ambiente Urbano e Intervenção Pública: o Programa Polis. Actas do X Colóquio Ibérico de Geografia - A Geografia Ibérica no Contexto Europeu (CD-ROM). Universidade de Évora. 22 a 24 de Setembro de 2005.

Raco, M. (2007) Securing Sustainable communities: citinzenchip, safety and sustainability in the new urban planning. European Urban and Regional Studies, 2007, N.º 14, Pp. 305-320.

Ramos, D. (2009) Pesquisas do Uso do Tempo: Um instrumento para aferir as desigualdades de género. Revista Estudos Feministas. Florianópolis, 17 (3). 312. Setembro/Dezembro 2009. Acessível: http://www.scielo.br/pdf/ref/v17n3/v17n3a14.pdf

Redclift, M. (1987) Sustainable Development: Exploring the Contradictions. Londres: Routledge. Acessível: http://books.google.com/books?hl=pt-PT&lr=&id=krsOAAAAQAAJ&oi=fnd&pg=PP13&ots=LoHNmD70IG&sig=FiHfkSvmrqH1NZSJ43tl8-A5kh0#v=onepage&q&f=false

Smart Growth Network (2003) Getting to Smart Growth – 100 more Policies for implementation. SGN and ICMA. Acessível: http://www.smartgrowth.org/pdf/gettosg2.pdf

Smart Growth Network (sem data) Getting to Smart Growth – 100 Policies for implementation. SGN and ICMA. Acessível: http://www.smartgrowth.org/pdf/gettosg.pdf

Teixeira, V.; Cruz, O. (2006) O "Diários do Uso do tempo" – uma metodologia para estudar o uso do tempo das crianças.XI Conferência International de Avaliação Psicológica: formas e contextos. Acessível em: http://sigarra.up.pt/fpceup/publs_pesquisa.formview?p_id=8621

The Scottish Government (2002) Building a Sustainable Scotland. Acessível: http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/46932/0017613.pdf [Acedido a 22 de Junho de 2010]

The Scottish Government (2009) Scottish Sustainable Communities Initiative Report (SSCI). Acessível: http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/273506/0081710.pdf [Acedido a 22 de Junho de 2010]

Thrift, N. (1977) An introduction to time-geography. CATMOG 13. Acessível em: http://qmrg.org.uk/files/2008/11/13-time-geography.pdf [Acedido a 14 de Janeiro de 2010]

UE (2005) Acordo de Bristol – Conclusões da Reunião Informal Ministerial sobre Comunidades Sustentáveis na Europa. EU. Acessível: http://www.rfsustainablecities.eu/rubrique.php3?id_rubrique=106 [Acedido a 22 de Janeiro de 2010]

UE (2007) Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis – Reunião Informal Ministerial para o Desenvolvimento Urbano e Coesão Territorial. EU. Acessível: http://www.rfsustainablecities.eu/rubrique.php3?id_rubrique=107 [Acedido a 22 de Janeiro de 2010]

UE (2008) Declaração de Marselha – Reunião Informal Ministerial em Marselha sobre o Desenvolvimento Urbano. EU. Acessível: http://www.rfsustainablecities.eu/rubrique.php3?id_rubrique=108 [Acedido a 22 de Janeiro de 2010]

UE (2010) Declaração de Toledo – Reunião Informal Ministerial de Toledo sobre o Desenvolvimento Urbano. EU. Acessível: http://www.rfsustainablecities.eu/rubrique.php3?id_rubrique=138 [Acedido a 22 de Janeiro de 2010]

Wellman, B.; Leighton, B. (1979) Networks, Neighborhoods and Communities: Approaches to the Study of the Community Question. Urban Affairs Review.1979. 14. Pp. 363-390.

Williams, K.; Burton, E.; Jenks, M. (2000) Achieving sustainable urban form. E & FN Spon. Oxford

SÍTIOS NA REDE

ABAE – Associação Bandeira Azul da Europa. Programa ECO XXI. Acessível: http://www.abae.pt/programa/ECOXXI/inicio.php [Acedido a 3 de Setembro de 2010]

AHTUS – American Heritage Time Use Study. Acessível: http://www.timeuse.org/ahtus [Acedido a 12 de Fevereiro de 2010]

Comissão Europeia. Ambiente Urbano – Iniciativa de Indicadores Comuns Europeus de monitorização da sustentabilidade urbana local. Acessível: http://ec.europa.eu/environment/urban/common_indicators.htm [Acedido a 22 de Maio de 2010]

Comissão Europeia. Investigação e Inovação – Desenvolvimento Sustentável. Acessível: http://ec.europa.eu/research/sd/index_en.cfm [Acedido a 7 de Janeiro de 2010]

CTUR – Centro de Investigação para o Uso do Tempo. Acessível: http://www.timeuse.org/ [Acedido a 12 de Fevereiro de 2010]

DIV – Délégation interministérielle à la ville (2006) Guide Méthodologique des Contracts Urbains de Cohésion Sociale – CUCS. Acessível : http://i.ville.gouv.fr/reference/3723 [Acedido a 10 de Junho de 2010]

EUKN – European Urban Knowledge Network . Acessível: http://www.eukn.org/ [Acedido a 18 de Dez. 2009]

Eurostat. Acessível: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/ [Acedido a 12 de Fevereiro de 2010]

EVStudio (imagem da Unidade de Vizinhança de Perry, 1929) – Acessível: http://evstudio.info/the-neighborhood-unit-how-does-perrys-concept-apply-to-modern-day-planning/ [Acedido a 12 de Janeiro de 2011]

Forest Sustainability Indicators Tools for Communities. US Forest Service,

American Forests and Sustainable Measures, INC. 7th American Forest Congress. Acessível em: http://www.communitiescommittee.org/fsitool/index.html [Acedido a 29 de Janeiro de 2010]

IATUR – International Association for Time Use Research, França. Acessível: http://iatur2011.timeuse.org/ [Acedido a 12 de Fevereiro de 2010]

ICLEI – Local Evaluation 21. Acessível: http://www.localsustainability.eu/index.php?id=4265 [Acedido a 1 de Setembro de 2010]

ICLEI – Local Resources 21. Acessível: http://www.localresources21.org/ [Acedido a 1 de Setembro de 2010]

ICLEI – Local Sustainability. Acessível: http://www.localsustainability.eu/ [Acedido a 1 de Setembro de 2010]

ICLEI – Local Targets 21. Acessível: http://www.localtargets21.org/ [Acedido 1 de Setembro de 2010]

MTUS - Multinational Time Use Study, Universidade de Essex. Acessível: http://www.timeuse.org/mtus [Acedido a 15 de Fevereiro de 2010]

Nações Unidas. Acessível: http://www.un.org/en/ [Acedido a 15 de Fevereiro de 2010]

Plano de Acção de Lisboa: da Carta à Acção (1996) Acessível: http://www.cm-mirandela.pt/files/87/871.pdf [Acedido a 12 de Março de 2010]

Projecto SMILE – Mobilidade Sustentável. Acessível: http://www.smile-europe.org/ [Acedido a 17 de Setembro de 2010]

Rede Escócia Sustentável. Acessível: http://www.sustainable-scotland.net/ [Acedido a 22 de Junho de 2010]

RNTU - Research Network of Time Use - Universidade de Lueneburg. Acessível: http://www.rntu.org/rntu_home.php [Acedido a 12 de Fevereiro de 2010]

Site da Área Metropolitana de Lisboa. Acessível: http://www.aml.pt [Acedido a 24 de Abril de 2010]

Site da Câmara Municipal de Alcochete. Acessível: http://www.cm-alcochete.pt/pt [Acedido a 24 de Abril de 2010]

Site da Câmara Municipal de Lisboa. Acessível: http://www.cm-lisboa.pt/ [Acedido a 24 de Abril de 2010]

Site da Escola Básica n.º 17. Acessível: http://www.eb1-lisboa-n17.rcts.pt/Patrimonio%20%20Benfica.htm [Acedido a 24 de Abril de 2010]

Site da Junta de Freguesia de Alcochete. Acessível: http://www.freguesiadealcochete.pt/ [Acedido a 24 de Abril de 2010]

Site da Junta de Freguesia de Benfica. Acessível: http://www.jf-benfica.pt [Acedido a 24 de Abril de 2010]

STATUS Tool – Sustainability Tools and Targets for the Urban Thematic Strategy. Acessível: http://status-tool.iclei.org/ [Acedido a a 17 de Setembro de 2010]

Sustainable Communities Network, website: www.sustainable.org. [Acedido a 19 de Dezembro de 2009]

Sustainable Measures – Indicators od Sustainability, website: www.sustainablemeasures.com. [Acedido a 19 de Dezembro de 2009]

Wikipedia. Temática: Contrat de Ville. Acessível: http://fr.wikipedia.org/wiki/Contrat_de_ville. [Acedido a 10 de Junho de 2010]

Anexos

ANEXO 1

Elementos fundamentais das Unidades de Vizinhança (Cardoso, 1958, 142-147)

População	• (…) existência de uma variada gama de prédios para satisfazer as necessidades dos diferentes agregados familiares, procurando o equilíbrio de idades (importante para a saúde, higiene, desemprego e gestão dos equipamentos • agregados com crianças e idosos devem ser casas com quintal (mesmo nas zonas mais densas) • os andares/prédios adequam-se a agregados estacionários/decrescentes e casais sem filhos
Densidade	• (necessário proceder a avaliações e inquéritos à escala nacional, base para uma distribuição equitativa de terreno para todas as exigências) " • " (…) factores como a topografia local, tipo de alojamento e a extensão da área para qual a densidade é calculada, são determinantes (…)." • a intimidade da vizinhança é comandada pelo padrão de espaços livres públicos, dimensões dos jardins, entre outros.
Agrupamentos Sociais	• "Uma vez que as famílias preferem viver em grupos com interesses, rendimentos e nível social comuns, seria loucura abusar dos seus diferentes tipos, no mesmo grupo residencial." • conjuntos de 40 a 100 habitações, socialmente homogéneo; a mistura de classes aparecerá em bairros de 400 a 500 habitações
Apetrechamento elementar	• "nenhuma UV pode ser completamente auto-suficiente a respeito do seu apetrechamento elementar. (…) os clubes ou associações de interesses especiais necessitam de atrair os seus membros de uma área extensa, maior do que a UV (…) a situação de cada individuo relativamente a uma instituição ou outra, não significa que a mais próxima de sua casa tenha de ser necessariamente escolhida." • "é particularmente importante localizar os clubes dentro do alcance fácil de certos grupos de habitantes" – casais com filhos de pouca idade, juventude, idosos (grupos de mobilidade reduzida) • instituições mais importantes: igrejas, escolas, centros, associações ou clubes para a juventude – desenvolvimento das esferas espirituais, mentais e físicas
Comércio e Indústria	• "Exceptuando pequenos núcleos de lojas para venda de géneros de consumo diário, disseminados pelas zonas habitacionais que servem (…) o Centro de UV deve conter os estabelecimentos e instalações recreativas, ponto focal da área." • diversidade de lojas amplas e volume de movimento para fomentar amizades e contactos sociais. • deve atrair pessoas de toda a área, a todas as horas do dia, para se transformar num lugar onde se vá por casualidade e se espere encontrar amigos (…).
Comunicações	• "(…) a rede de estradas, pistas para ciclistas e caminhos para peões da UV devem acentuar os percursos que se desenvolveriam naturalmente. (…) Deve estudar-se uma hierarquia de vias (…)" • "Nos limites da UV, as ligações com as estradas inter-urbanas devem ser reduzidas ao mínimo e cuidadosamente situadas." • (…) a prioridade do peão sobre o automóvel, exige que se reconsiderem as vias postas à disposição dos ciclistas e peões."
Outro	• "(…) para aumentar os contactos sociais através da cidade, deve-se criar ligações convenientes entre todas as áreas. Cada UV deve ser ligadas às contíguas, com o centro cívico, por um adequado sistema de estradas, veredas e pistas para ciclistas, cada qual com suas particulares características de perfil e traçado."

ANEXO 2

Documentos e acontecimentos relevantes para a política urbana sustentável na Europa à escala europeia. Fontes: Costa (2001, 115), Gomes (2009, 36) e site "Reference Framework for Sustainable Cities" (cont.)

Data	Iniciativas e Documentos	Observações
1990	"Livro Verde sobre o Ambiente Urbano"	Primeiro diagnóstico dos problemas ambientais
1991	Declaração de Toronto sobre as Cidades e o seu Ambiente	Declaração assinada por 130 cidades que se comprometeram a elaborar planos de desenvolvimento sustentável para as suas cidades
1991	"Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano"	Entre as suas atribuições está incorporar o domínio ambiental e a qualidade de vida nas políticas urbanas
1992	Fórum Urbano Mundial	45 cidades assinaram o compromisso do desenvolvimento urbano sustentável
1992	Carta Urbana Europeia	Carta contendo os princípios da gestão urbana local
1992	Conferência do Rio	Iniciativa que demonstrou a necessidade de promover o desenvolvimento sustentável
1992	Agenda 21	Aprovada na Conferência do Rio, constitui um plano de intervenção a favor do Desenvolvimento Sustentável
1993-1995	Projecto "Cidades Sustentáveis" – 5º Programa de Acção	Projecto lançado pelo Grupo de Peritos em Ambiente Urbana
1994	I Conferência Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis	Encontro realizado a 27 de Maio de 1994, em Aalborg
1994	Campanha Europeia das Cidades Sustentáveis	Iniciativa lançada na I Conferência Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis
1994	Carta das Cidades Europeias para o Ambiente Sustentável – Carta de Aalborg	Aprovada na I Conferência Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis
	Quinto Programa de Acção Ambiental - "Rumo à Sustentabilidade"	A CE incita a partilha de responsabilidade entre os membros da comunidade
1996	Primeiro Relatório das Políticas para as Cidades Sustentáveis (CE) - "As Cidades Europeias Sustentáveis"	Relatório do Grupo de Peritos sobre Ambiente Urbano
1996	II Conferência Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis	Realizado entre 6 e 8 de Outubro de 1996, Lisboa
1997	"Rumo à Agenda Urbana na União Europeia"	Publicação da CE em matéria de Política Urbana
1998	Nova Carta de Atenas	Adoptada pelo Conselho Europeu de Urbanistas (revisão e actualização a cada quatro anos)
1998	Desenvolvimento urbano sustentável na EU: um quadro de acção	Comunicação apresentada ao Conselho e ao Parlamento Europeu
1999	Conferência Euro-Mediterrânea de Cidades Sustentáveis	
1999	Quadro Comunitário de Cooperação para o Desenvolvimento urbano Sustentável	Proposta para a criação de um quadro de apoios às cidades que pretendem envolver-se em acções de cooperação, avaliação e controlo

Fonte: Marques da Costa (2000, 115), Gomes (2009, 36) e site "Reference Framework for Sustainable Cities".

ANEXO 2

Documentos e acontecimentos relevantes para a política urbana sustentável na Europa à escala europeia.

Data	Iniciativas e Documentos	Observações
2000	Grupo de Peritos em Uso do Solo Sustentável	
2000	Declaração de Hannover	
2002	6º Programa Acção – Estratégia Temática sobre Ambiente urbano	
2002	Relatório relativo a uma maior implementação integrada da legislação ambiental em áreas urbanas	
2003	Nova Carta de Atenas 2003	Actualização da Nova Carta de Atendas, de 1998
2005	Estratégia de Lisboa	Plano de Desenvolvimento estratégico da EU, aprovada pelo Conselho Europeu
2005	Acordo de Bristol	Discussão e aceitação por parte dos Estados-Membro da EU para a criação de comunidades sustentáveis ao longo da Europa
2006	Revisão da Estratégia Europeia para o Desenvolvimento Sustentável da EU	
2007	Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis	Documento que define princípios e estratégias comuns em matéria de política de desenvolvimento urbano para os Estados-Membro da EU
2008	Declaração de Marselha	Discussão da "Cidade Sustentável e Coesa"
2010	Declaração de Toledo	

Fontes: Costa (2001, 115), Gomes (2009, 36) e site “Reference Framework for Sustainable Cities” (cont.)

ANEXO 3
Várias definições de Comunidades Sustentáveis analisadas

- (…) Sustainable communities are places where people want to live and work, now and in the future. They meet the diverse needs of existing and future residents, are sensitive to their environment, and contribute to a high quality of life. They are safe and inclusive, well planned, built and run, and offer equality of opportunity and good services for all. ("**The Government of the United Kingdom, Sustainable Communities Plan, 2003"**);

- "Sustainable communities meet the diverse needs of existing and future residents, their children and other users, contribute to a high quality of life and provide opportunity and choice. They achieve this in ways that make effective use of natural resources, enhance the environment, promote social cohesion and inclusion and strengthen economic prosperity."

- A sustainable community uses its resources to meet current needs while ensuring that adequate resources are available for future generations. It seeks a better quality of life for all its residents while maintaining nature's ability to function over time by minimizing waste, preventing pollution, promoting efficiency and developing local resources to revitalize the local economy. Decision-making in a sustainable community stems from a rich civic life and shared information among community members. A sustainable community resembles a living system in which human, natural and economic elements are interdependent and draw strength from each other.

- "A sustainable community is one in which improvement in the quality of human life is achieved in harmony with improving and maintaining the health of ecological systems; and where a healthy economy's industrial base supports the quality of both human and ecological systems."

- "A sustainable community uses its resources to meet current needs while ensuring that adequate resources are available for future generations. It seeks improved public health and a better quality of life for all its residents by limiting waste, preventing pollution, maximizing conservation and promoting efficiency, and developing local resources to revitalize the local economy."

- "Sustainable communities are defined as towns and cities that have taken steps to remain healthy over the long term. Sustainable communities have a strong sense of place. They have a vision that is embraced and actively promoted by all of the key sectors of society, including businesses, disadvantaged groups, environmentalists, civic associations, government agencies, and religious organizations. They are places that build on their assets and dare to be innovative. These communities value healthy ecosystems, use resources efficiently, and actively seek to retain and enhance a locally based economy. There is a pervasive volunteer spirit that

is rewarded by concrete results. Partnerships between and among government, the business sector, and nonprofit organizations are common. Public debate in these communities is engaging, inclusive, and constructive. Unlike traditional community development approaches, sustainability strategies emphasize: the whole community (instead of just disadvantaged neighborhoods); ecosystem protection; meaningful and broad-based citizen participation; and economic self-reliance."

- "Sustainable community development is the ability to make development choices which respect the relationship between the three "E's"-economy, ecology, and equity: Economy - Economic activity should serve the common good, be self-renewing, and build local assets and self-reliance. Ecology - Human are part of nature, nature has limits, and communities are responsible for protecting and building natural assets. Equity - The opportunity for full participation in all activities, benefits, and decision-making of a society."

- One approach is to think of a sustainable community as one where every person, regardless of background, can succeed, based on high quality education and training, and is able to live in attractive and safe neighbourhoods, with excellent public services and infrastructure; where everyone has the opportunity to involve themselves in civil society with a robust safety net in place to ensure the wellbeing of vulnerable people.

- Another approach is to say a sustainable community is one which works to ensure a better quality of life for everyone, now and for generations to come. Sustainable communities make effective use of natural resources, enhance the environment, promote social cohesion and inclusion and strengthen economic prosperity, while offering services and infrastructure which are high quality, well-designed and maintained, safe, accessible, adaptable and cost-effective.

- A sustainable community is one which: Recognizes that growth occurs within some limits and is ultimately limited by the carrying capacity of the environment; Values cultural diversity; Has respect for other life forms and supports biodiversity; Has shared values amongst the members of the community (promoted through sustainability education); Employs ecological decision-making (e.g., integration of environmental criteria into all municipal government, business and personal decision-making processes); Makes decisions and plans in a balanced, open and flexible manner that includes the perspectives from the social, health, economic and environmental sectors of the community; Makes best use of local efforts and resources (nurtures solutions at the local level); Uses renewable and reliable sources of energy; Minimizes harm to the natural environment; Fosters activities which use materials in continuous cycles; Does not compromise the sustainability of other communities (a geographic perspective); Does not compromise the sustainability of future generations by its activities (a temporal perspective).

ANEXO 4
Inquérito Aplicado

Inquérito aos Residentes de Benfica/Alcochete

Maio 2010

Bom dia. Reside em Benfica/Alcochete? Encontro-me a fazer a tese de Mestrado em Geografia e estou a estudar as dinâmicas das comunidades/bairros. Para isso precisava que me respondesse a este inquérito que não dura mais de 10 minutos. Todas as respostas são confidenciais e apenas para utilizadas para a tese de mestrado. Obrigada pela disponibilidade.

I. CARACTERIZAÇÃO DO AGREGADO FAMILIAR

	Inquirido	Ind2	Ind3	Ind4	Ind5	Ind6
1. Sexo						
2. Idade						
3. Parentesco						

1. Cônjuge, 2. Filho, 3. Pai/mãe, 4. Avô/avó, 5. Outro, 6. Nenhum, 7. NS, 8. NR

4. Grau de instrução						

1. Não sabe ler/escrever, 2. Até 1º ciclo, 3. Até 2º ciclo, 4. Até 3º ciclo, 5. Até Secundário, 6. E. Superior, 7. NS, 8. NR

a. Completo, b. Incompleto

5. Situação na Profissão						

1. Patrão, 2. Trab. Conta própria, 3. Trab. Conta Outrém, 4. Trab. Familiar Não Remunerado, 5. NS, 6. NR

6. Situação Socioprofissional						

1. Activo, 2. Desempregado >1 ano, 3. Desempregado <1ano, 4. Estudante 6-18 anos, 5. Até 6 anos - Infantário, creche, ama, avós; 4. Doméstica, 7. Reformado/pensionista, 8. outro 9. NS, 10. NR

7. Profissão principal						

II. TIPOLOGIA DA HABITAÇÃO

	Apartamento	Moradia
8. Tipologia da Habitação	T___	T___
9. Época de construção – Década		
10. Regime de propriedade	|	|

1. Habitação própria, 2. Arrendada, 4. NS, 5. NR a. Normal, b. social, c. condomínio, d. NS, e. NR

11. Anos de residência na habitação actual		
12. Localização da anterior habitação		

1. No mesmo bairro/freguesia, 2. Outra freguesia do mesmo concelho. Qual?, 3. Outro concelho? Qual?, 4. Outro país? Qual?

III. PERCEPÇÃO SOBRE O BAIRRO DE RESIDÊNCIA

13. Em que medida se identifica com o bairro onde vive?

☐ Muito ☐ Bastante ☐ Nem muito nem pouco ☐ Pouco ☐ Nada

14. Em que medida gosta do bairro onde vive?

☐ Muito ☐ Bastante ☐ Nem muito nem pouco ☐ Pouco ☐ Nada

15. Qual/Quais as principais razão/ões porque se mudou para a actual casa?

(No máximo 3)

15.1. Casa maior/melhor	O	15.8. Sítio melhor para ter filhos	O
15.2. Casa mais barata / disponibilidade a melhor custo	O	15.9. Procura de maior sossego	O
15.3. Proximidade à família	O	15.10. Procura de melhor vizinhança	O
15.4. Razões conjugais (casamento/divórcio)	O	15.11. Procura de maior segurança	O
15.5. Proximidade ao emprego	O	15.12. Outro. Qual?	O
15.6. Proximidade a escola/creche	O	15.13. NS/NR	O
15.7. Perder menos tempo nas deslocações diárias	O		O

IV. MOBILIDADE LABORAL/ESCOLAR

		Inquirido	Ind2	Ind3	Ind4	Ind5
16 Local de trabalho/estudo	Local					
	cod.	__ __	__ __	__ __	__ __	__ __

1. bairro, 2. Concelho, 3. Outro concelho, NS/NR

a. Perto de casa, b. perto do emprego, c. não é próximo de casa nem do emprego

17. Modos de deslocação	Ordenado por utilização (nºs. | letra)	|	|	|	|	|

1. A pé, 2. Automóvel, 3. Motociclo, 4. Autocarro, 5. Comboio, 6. Barco, 7. Metro, 8. NR/NR

a. Sozinho, b. com familiar (excepto filhos, c. com filho(s)/pais, d. com outros

18. Tempo de deslocação	16.1. Hora de inicio - Manhã					
	16.2. Tempo de deslocação					
	16.3. Hora de inicio - Tarde					
	16.4. Tempo de deslocação					

19. (a quem utiliza automóvel nas deslocações diárias) Qual o principal motivo pelo qual não utiliza os transportes públicos para as deslocações para o trabalho/deslocações laborais? (Resposta Aberta)

- ☐ Não tenho informação sobre os transportes
- ☐ Não há transportes perto de minha casa
- ☐ Tenho de fazer várias deslocações
- ☐ São demasiado lentos
- ☐ Horários estão desajustados à necessidade
- ☐ Não são confortáveis/ andam sobrelotados
- ☐ São inseguros
- ☐ O percurso obriga a utilizar mais do que um transporte
- ☐ NS/NR

20. (a quem utiliza automóvel nas deslocações diárias) No local de trabalho, onde costuma estacionar?

- ☐ Estacionamento da empresa
- ☐ Estacionamento público (pago)
- ☐ Estacionamento público (gratuito)
- ☐ Estacionamento privado (pago)
- ☐ Estacionamento privado (gratuito)
- ☐ NS/NR

V. Características da Mobilidade

Viagem: conjunto de etapas efectuadas entre uma origem e um destino final, associadas a um único motivo, utilizando um ou vários modos de transporte;

Etapa: parte da viagem associada ao mesmo motivo e realizada num único modo de transporte e sem transbordo.

21. Descrimine as viagens que realizou ontem ou no último dia útil da semana:

	Nº Viag	Origem	Destino (bairro, freguesia, cidade)	Motivo (1)	Modo/s de deslocação (2)	N.º de etapas	Tempo (min)	Hora início
Indndividuo 1 - Inquirido	1							
	2							
	3							
	4							
	5							
	6							
	7							

Individuo 2 – Cônjuge	Nº Viag	Origem	Destino (bairro, freguesia, cidade)	Motivo (1)	Modo/s de deslocação (2)	N.º de etapas	Tempo (min)	Hora início
	1							
	2							
	3							
	4							
	5							
	6							
	7							

1) Motivo: 1.ir para trabalho/escola, 2.ir para casa, 3.transporte de familiares, 4.serviços, 5.saúde, 6.lazer, 7.compras, 8.outras
2) Modo de deslocação 1.A pé, 2.automóvel, 3.moto, 4.autocarro, 5.comboio, 6.barco, 7.metro, 8.outro

VI. PADRÃO DE AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS

22. Padrões de aquisição de bens e serviços

	Localização					Modo de transporte		Deslocação					
								Deslocação			Dias		
	Arredores de Casa	Bairro	Concelho	Outro concelho. Qual?	Arredores do trabalho	1. A pé, 2. Automóvel, 3. T. público		Isolada	Encadeada com outros motivos de deslocação	Antes/Depois do trabalho	Durante a semana	Fim-de-semana	Tempo de deslocação (min)
	1. Sempre, 2. regularmente, 3. às vezes							1. Sempre, 2. regularmente, 3. às vezes					
	No máximo 2 locais					Princ.	Sec.	No máximo 2 locais					
1 Mercearia/minimercado													
2 Supermercado/Hipermercado													
3 Consulta Clínica Geral													
4 Dentista													
5 Barbeiro/cabeleiro													
6 Cafés/pastelarias													
7 Cinema													
8 Desporto													
9 Serviços – Banco													

VII. ORÇAMENTO

24. Qual o peso dos gastos em transporte no total do orçamento familiar?

☐ < 10% ☐ 10 – 25% ☐ 25 – 50% ☐ 50 – 75% ☐ > 75% ☐ NS/NR

25. Poderia indicar-nos qual é o escalão de rendimento mensal do seu agregado familiar?

☐ <500 euros ☐ 500 – 1000 euros ☐ 1000 – 1500 euros ☐ 1500 – 2500 euros
☐ 2500 – 3500 euros ☐ 3500 – 5000 euros ☐ > 5000 euros ☐ NS/NR

VIII. LOCALIZAÇÃO DA HABITAÇÃO 26. Código Postal: _____-_____

3

Nº Inquérito: _____

Inquiridor: _____

Dia: ____/____/_____

ANEXO 5

Relação entre os Pilares, Pressupostos e Indicadores das «Comunidades Sustentáveis» de Egan e o Inquérito aplicado (2010)

Pilares e Pressupostos das Comunidades Sustentáveis. Egan (2004)	INQUÉRITO																				
	1. Caracterização do agregado familiar	2. Tipologia da habitação	3. Percepção sobre o bairro de residência		4. Mobilidade laboral/ escolar				5. Característica da mobilidade diária	6. Padrão de aquisição de bens e serviços										7. Orçamento familiar	
	Características de todos os indivíduos do agregado (demografia, profissional)	Características da habitação (tipologia, época de construção, regime de propriedade, anos de residência, localização anterior)	Identificação/gosto pelo bairro	Razões para escolher a actual habitação	Local de trabalho	Modos de deslocação	Tempos de deslocação	Motivos para utilizar o automóvel e local de estacionamento no trabalho	Discriminação de todas as viagens realizadas durante um dia útil (origem-destino, motivo e modo de deslocação, hora de início e tempo de deslocação)	Bens e serviços questionados:	Mercearia/minimercado	Supermercado/Hipermercado	Consulta de Clínica Geral	Dentista	Barbeiro/Cabeleireiro	Cafés/pastelarias	Cinema	Desporto	Serviços bancos	Rendimento mensal do agregado	Peso dos gastos mensais em transportes
1. Social e Cultural – comunidades harmoniosas e inclusivas			XXX																		
• Sentimento de identidade e pertença			XXX	X																	
• Tolerância e respeito entre culturas, passados e crenças																					
• Vizinhança "amigável" e cooperativa			X	X																	
• Oportunidades de actividades culturais, lazer e desporto																XXX	XXX				
• Baixo nível de criminalidade e comportamentos anti-sociais, policiamento de proximidade			X	X																	
• População socialmente incluída e com oportunidades de vida semelhante																					

ANEXO 5

Relação entre os Pilares, Pressupostos e Indicadores das «Comunidades Sustentáveis» de Egan e o Inquérito aplicado (2010)

Pilares e Pressupostos das Comunidades Sustentáveis. Egan (2004)	INQUÉRITO																				
	1. Caracterização do agregado familiar	2. Tipologia da habitação	3. Percepção sobre o bairro de residência		4. Mobilidade laboral/ escolar				5. Característica da mobilidade diária	6. Padrão de aquisição de bens e serviços										7. Orçamento familiar	
	Características de todos os indivíduos do agregado (demografia, profissional)	Características da habitação (tipologia, época de construção, regime de propriedade, anos de residência, localização anterior)	Identificação/gosto pelo bairro	Razões para escolher a actual habitação	Local de trabalho	Modos de deslocação	Tempos de deslocação	Motivos para utilizar o automóvel e local de estacionamento no trabalho	Discriminação de todas as viagens realizadas durante um dia útil (origem-destino, motivo e modo de deslocação, hora de início e tempo de deslocação)	Bens e serviços questionados:	Mercearia/minimercado	Supermercado/Hipermercado	Consulta de Clínica Geral	Dentista	Barbeiro/Cabeleireiro	Cafés/pastelarias	Cinema	Desporto	Serviços bancos	Rendimento mensal do agregado	Peso dos gastos mensais em transportes
4. Habitação e Construção																					
• Criar o sentimento de lugar • sentimento positivo para as pessoas e distinção local		x	x	xx						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
• Uso amigável dos espaços verdes e públicos para todos (incluindo crianças e idosos)									xx												
• Gamas suficientes, diversidade e acessibilidade do mercado de trabalho					x	x	x	x	xxx												
• Alta qualidade do ambiente construído • tamanho, escala, densidade, design e planos apropriados que complemente o carácter da comunidade local		xx	x	xxx						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
• Edificado de alta qualidade, mix de funções, durável, flexível e adaptável		xxx								x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		

ANEXO 5

Relação entre os Pilares, Pressupostos e Indicadores das «Comunidades Sustentáveis» de Egan e o Inquérito aplicado (2010)

Pilares e Pressupostos das Comunidades Sustentáveis. Egan (2004)	INQUÉRITO																				
	1. Caracterização do agregado familiar	2. Tipologiada habitação	3. Percepção sobre o bairro de residência		4. Mobilidade laboral/ escolar				5. Característica da mobilidade diária	6. Padrão de aquisição de bens e serviços										7. Orçamento familiar	
	Características de todos os indivíduos do agregado (demografia, profissional)	Características da habitação (tipologia, época de construção, regime de propriedade, anos de residência, localização anterior)	Identificação/gosto pelo bairro	Razões para escolher a actual habitação	Local de trabalho	Modos de deslocação	Tempos de deslocação	Motivos para utilizar o automóvel e local de estacionamento no trabalho	Discriminação de todas as viagens realizadas durante um dia útil (origem-destino, motivo e modo de deslocação, hora de início e tempo de deslocação)	Bens e serviços questionados:	Mercearia/minimercado	Supermercado/Hipermercado	Consulta de Clínica Geral	Dentista	Barbeiro/Cabeleireiro	Cafés/pastelarias	Cinema	Desporto	Serviços bancos	Rendimento mensal do agregado	Peso dos gastos mensais em transportes
5. Transportes e conectividade																					
- Facilidade de transporte inclui: transporte público dentro e entre comunidades					x	xxx	xxx	xxx	xxx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		xxx
- Instalações destinadas a promover a segurança local para andar a pé e de bicicleta						xxx			xxx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		xxx
- Estacionamento local acessível e apropriado				x				xxx													xx
- Disponibilidade de telecomunicações e internet																					
6. Economia																					
- Ampla gama de oportunidades de empregos					xxx				xxx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
- Espaço e edificado suficiente que suporte a prosperidade económica e mudanças		xxx	x		xxx				xxx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
- Criação dinâmica de empregos e negócios		xxx	x		xxx				xxx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		

ANEXO 5
Relação entre os Pilares, Pressupostos e Indicadores das «Comunidades Sustentáveis» de Egan e o Inquérito aplicado (2010)

Pilares e Pressupostos das Comunidades Sustentáveis. Egan (2004)	INQUÉRITO																				
	1. Caracterização do agregado familiar	2. Tipologia da habitação	3. Percepção sobre o bairro de residência		4. Mobilidade laboral/ escolar				5. Característica da mobilidade diária	6. Padrão de aquisição de bens e serviços										7. Orçamento familiar	
	Características de todos os indivíduos do agregado (demografia, profissional)	Características da habitação (tipologia, época de construção, regime de propriedade, anos de residência, localização anterior)	Identificação/gosto pelo bairro	Razões para escolher a actual habitação	Local de trabalho	Modos de deslocação	Tempos de deslocação	Motivos para utilizar o automóvel e local de estacionamento no trabalho	Discriminação de todas as viagens realizadas durante um dia útil (origem-destino, motivo e modo de deslocação, hora de início e tempo de deslocação)	Bens e serviços questionados:	Mercearia/minimercado	Supermercado/Hipermercado	Consulta de Clínica Geral	Dentista	Barbeiro/Cabeleireiro	Cafés/pastelarias	Cinema	Desporto	Serviços bancos	Rendimento mensal do agregado	Peso dos gastos mensais em transportes
7. Serviços																					
- Pessoas bem-educadas através de boas performances escolares, elevada educação e aprendizagem ao longo da vida	xxx				xx															x	
- Elevada qualidade dos serviços sociais e de saúde locais	xxx												xxx	xxx						x	
- Elevada gama de serviços acessíveis		xx							xxx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
- Prestadores de serviços que pensam e agem a longo prazo para além das suas próprias fronteiras e interesses																					

ANEXO 5

Relação entre os Pilares, Pressupostos e Indicadores das «Comunidades Sustentáveis» de Egan e o Inquérito aplicado (2010)

Indicadores das Comunidades Sustentáveis. Egan (2004)	INQUÉRITO						
	1. Caracterização do agregado familiar	2. Tipologia da habitação	3. Percepção sobre o bairro de residência	4. Mobilidade laboral/ escolar	5. Característica da mobilidade diária	6. Padrão de aquisição de bens e serviços	7. Orçamento familiar
Indicadores Transversais							
% de população que vive em bairros de maior necessidade, 10% e 25% do país							
% de residentes satisfeitos com o seu bairro como lugar para viver			xxx				
% de população que está feliz							
O que é mais importante para fazer de um lugar um bom lugar para viver?		x	x				
O que é mais necessário para melhorar o lugar?							
Indicadores Sociais e Culturais							
% de residentes que se sentem que "pertencem" ao bairro ou à comunidade			xxx				
% de residentes que sentem que o seu bairro/ comunidade são lugares onde as pessoas de diferentes origens se dão bem		x	x				
% de pessoas que sentem grande envolvimento com a comunidade local		x	xxx				
% de residentes satisfeitos com os serviços culturais: desporto, biblioteca, museus, actividades artísticas e estádios, parques e espaços públicos					x	xxx	
Comportamento anti-social como problema na área							
Assaltos domésticos em 1.000 domicílios							
% de residentes que se sentem "razoavelmente" ou "muito" seguro à noite							

ANEXO 5
Relação entre os Pilares, Pressupostos e Indicadores das «Comunidades Sustentáveis» de Egan e o Inquérito aplicado (2010)

Indicadores das Comunidades Sustentáveis. Egan (2004)	INQUÉRITO						
	1. Caracterização do agregado familiar	2. Tipologia da habitação	3. Percepção sobre o bairro de residência	4. Mobilidade laboral/ escolar	5. Característica da mobilidade diária	6. Padrão de aquisição de bens e serviços	7. Orçamento familiar
Indicadores de Habitação e Ambiente Construído							
N.º de casas degradadas por cada 1000 fogos		x					
% de pessoas satisfeitos com a limpeza urbana							
Preços médios das propriedades		xx					
Preços médios das propriedades pela médias dos ganhos		xx					
% dos residentes satisfeitos com a habitação		xxx					
Tempo médio dos sem-abrigo não-intencionais em albergues temporários							
% dos parques e dos espaços abertos acreditados pela Green Flag Award							
% de edificios classificados em 1º e 2º grau de risco de deteriorização							
Indicadores de Transporte e Conectividade							
% de residentes que consideram ter acesso fácil aos serviços locais chave		x		x	xxx	xxx	
% de residentes a menos de 500 m ou 15 minutos a pé dos serviços locais chave				xxx	xxx	xxx	
% de residentes que utilizam diferentes modos de transporte, as suas razões e as distâncias dos percursos				xxx	x	x	
% de utilizadores satisfeitos com as autoridades locais que providenciam os serviços de transporte							
% de fogos com acesso à banda larga ADSL							

ANEXO 5

Relação entre os Pilares, Pressupostos e Indicadores das «Comunidades Sustentáveis» de Egan e o Inquérito aplicado (2010)

Indicadores das Comunidades Sustentáveis. Egan (2004)	INQUÉRITO						
	1. Caracterização do agregado familiar	2. Tipologia da habitação	3. Percepção sobre o bairro de residência	4. Mobilidade laboral/ escolar	5. Característica da mobilidade diária	6. Padrão de aquisição de bens e serviços	7. Orçamento familiar
Indicadores de Economia							
Proporção de adultos com literacia no nível 1 ou acima	xx						
% de população em idade activa com qualificação NVQ2 ou equivalente	x						
% de população em idade activa a trabalhar	xx						
Ganhos médios anuais a tempo inteiro	xx						xxx
% de satisfação com a área local como localização de negócios							
PIB regional per capita							
Indicadores de Serviços							
Esperança Média de vida							
Taxa de concepção entre mulheres abaixo dos 18 anos							
% de pacientes em espera mais de 3 a 6 meses							
N.º de profissionais de serviços de saúde primários por 100.000 pessoas							
% de utilizadores satisfeitos com o centro da cidade							