



CESUR
Grupo de Dinâmicas
Espaciais e
Ambiente

Relatório e Memoria Descritiva do Plano de Urbanização de Sines

Abril de 2005

Equipa Técnica do CESUR

Coordenador:

Fernando Nunes da Silva
(Eng. Civil, Urbanista, Professor Associado do IST)

Ricardo Veludo e Silva
(Eng. do Território)

Susana Conceição
(Arquitecta do Planeamento Urbano e Territorial)

Filipa Monteiro
(Arquitecta Paisagista)

Vanda Calado Lopes
(Engenheira do Território)

Paula Brandão
Susana Mateus
(Estagiárias de Engenharia do Território)

Rosa Albuquerque Nunes
(Secretariado)

Equipa Técnica de Acompanhamento da Câmara Municipal de Sines

António Cardoso
(Arquitecto, Urbanista, Assessor do Presidente)

Pedro Martins
(Engenheiro do Território,
Divisão de Planeamento, Gestão Urbanística e Ordenamento do Território)

Miguel Falcão
(Arquitecto,
Divisão de Planeamento, Gestão Urbanística e Ordenamento do Território)

Rita Pinho
(Arquitecta de Gestão Urbanística,
Divisão de Planeamento, Gestão Urbanística e Ordenamento do Território)

Alterações

Pedro Miguel Balejo
(Arquitecto de Gestão Urbanística)

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| Parte I - Enquadramento e diagnóstico estratégico | 5 |
| 1. Introdução | 6 |
| 2. Localização geográfica da área de intervenção e enquadramento no sistema de gestão territorial..... | 7 |
| 2.1. Enquadramento no sistema de gestão territorial..... | 7 |
| 2.2. Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social..... | 7 |
| 2.3. Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006..... | 11 |
| 2.4. Plano Rodoviário Nacional..... | 12 |
| 2.5. Rede nacional de caminho de ferro de Alta Velocidade | 13 |
| 2.6. Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo Litoral | 14 |
| 2.7. Plano Director Municipal de Sines..... | 16 |
| 3. Dinâmica social e económica..... | 18 |
| 3.1. Evolução da população..... | 18 |
| 3.1.1 Impacte dos principais projectos de investimento previstos para Sines | 21 |
| 3.1.2 Cenários de evolução populacional para o horizonte 2011 | 23 |
| 3.2. Indicadores demográficos..... | 24 |
| 3.3. Dinâmica urbanística..... | 26 |
| 3.4. Principais condicionantes urbanísticas ao desenvolvimento..... | 28 |
| Parte II - Proposta urbanística e estratégia de desenvolvimento..... | 29 |
| 4. Objectivos estratégicos e políticas de gestão urbanística | 30 |
| 5. Estratégia de desenvolvimento urbanístico | 31 |
| 6. Perímetro urbano..... | 33 |
| 7. Valores patrimoniais a proteger..... | 34 |
| 8. Unidades operativas de planeamento e gestão..... | 35 |
| 9. Zonamento, parâmetros e índices urbanísticos..... | 38 |

| | |
|---|-----------|
| 10. Infra-estruturas de transportes, circulação e estacionamento | 40 |
| 10.1. Hierarquia da rede viária: forma e função..... | 40 |
| 10.2. Estacionamento..... | 41 |
| 11. Infra-estruturas urbanas de águas e esgotos..... | 43 |
| 12. Equipamentos de utilização colectiva..... | 44 |
| 13. Espaços públicos e de integração paisagística | 46 |
| 14. Plano de execução proposto..... | 49 |
| 14.1. Definição e princípios..... | 49 |
| 14.2. Plano de execução..... | 51 |
| Referências bibliográficas | 52 |

Parte I - Enquadramento e diagnóstico estratégico

1. Introdução

O presente relatório constitui a fundamentação técnica para a proposta de Plano de Urbanização da cidade de Sines, adiante designado por Plano, traduzido graficamente pela Planta de Zonamento e Planta de Condicionantes.

Os conteúdos do relatório foram estruturados e definidos de modo a responder às exigências legais requeridas nos termos do Decreto-lei nº 380/99, de 22 de Setembro, bem como às questões que são de ordem específica da área de intervenção e do contexto urbanístico, económico e social em que esta se insere.

O relatório divide-se em duas partes. A primeira estabelece o enquadramento e diagnóstico estratégico, apresentando os elementos fundamentais de localização geográfica e de enquadramento no sistema de gestão territorial, a caracterização da dinâmica social e económica que se desenvolve e se perspectiva para os próximos 10 anos em Sines, permitindo um melhor ajustamento do Plano à incerteza associada a estas intervenções e ao novo ciclo de crescimento económico a que se assiste, sobretudo na plataforma portuária, industrial e logística.

Na segunda parte do relatório é apresentada a proposta urbanística e a estratégia de desenvolvimento, integrando a definição de objectivos estratégicos e políticas de gestão urbanística, a estratégia de desenvolvimento, a definição do perímetro urbano, os valores patrimoniais a proteger, a definição de um modelo de gestão assente em Unidades Operativas de Planeamento e Gestão, a fundamentação do zonamento, parâmetros e índices urbanísticos associados a cada espaço, a estruturação da rede de infra-estruturas de transportes, circulação e estacionamento, bem como alguns parâmetros de referência para o seu dimensionamento, a rede de infra-estruturas urbanas de águas e esgotos, uma avaliação global das necessidades de equipamentos de utilização colectiva

e de espaços públicos de irradiação municipal, bem como o plano de execução proposto.

A proposta de Plano de Urbanização é ainda composta por vários elementos desenhados, nomeadamente pelas seguintes plantas:

- Planta de enquadramento à escala 1:25.000;
- Planta de operações urbanísticas em curso (Dezembro de 2001);
- Planta de identificação de zonas homogéneas;
- Planta de equipamentos existentes e propostos por planos de pormenor;
- Planta da rede de abastecimento de águas para consumo doméstico (existente e programada);
- Planta da rede de drenagem de águas residuais e pluviais (existente e programada);
- Planta de hierarquia da rede viária proposta;
- Planta de Unidades Operativas de Planeamento e Gestão.

2. Localização geográfica da área de intervenção e enquadramento no sistema de gestão territorial

A área de intervenção deste Plano é a cidade de Sines, sede de freguesia e do concelho de Sines, pertencendo ao Distrito de Setúbal. O concelho de Sines está localizado na Região do Alentejo (NUT II) e na Sub-região do Alentejo Litoral (NUT III) juntamente com os concelhos de Alcácer do Sal, Grândola, Odemira e Santiago do Cacém.

A cidade de Sines dista, aproximadamente, 160 Km de Lisboa; 80 Km de Setúbal e 140 Km Évora.

O enquadramento da área de intervenção no sistema de gestão territorial é desenvolvido nos sub-capítulos seguintes.

2.1. Enquadramento no sistema de gestão territorial

A cidade de Sines, devido ao seu Porto de águas profundas, está inserida num contexto geoeconómico de importância estratégica para Portugal, assumindo um papel de destaque no âmbito do “novo Modelo de Crescimento Económico” proposto pelo Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES) e Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006 (POAT). Estes instrumentos apresentam um diagnóstico que enfatiza as crescentes dependências de Portugal em relação a outros países Europeus, sobretudo em relação a Espanha, em matéria de transportes e acessibilidade à economia europeia. No entanto, também se referem as potencialidades de desenvolvimento que decorrem da concentração na frente Atlântica do País de um conjunto de infra-estruturas de transportes e

plataformas logísticas que poderão funcionar como “rótula” no transporte de pessoas e mercadorias no âmbito das relações entre a Europa e os países dos restantes continentes.

O sistema de gestão territorial no qual a cidade de Sines se enquadra é constituído pelos instrumentos seguintes, os quais foram analisados de forma a destacar os aspectos mais relevantes para a compreensão das suas implicações para a área de intervenção:

- Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social;
- Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006;
- Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo Litoral;
- Plano de Desenvolvimento Turístico da Costa Azul;
- Plano Director Municipal de Sines;

Apesar do projecto de rede nacional de caminho de ferro de Alta Velocidade ainda não ter sido formalmente aprovado, foi abordado neste capítulo a importância que os estudos disponíveis atribuem à cidade de Sines, no contexto das ligações que estão a ser estudadas.

2.2. Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social

Nesta secção são transcritas as principais referências de enquadramento estratégico e desafios para o período 2000-2006 que poderão ser mais relevantes para o desenvolvimento de Sines no âmbito do “novo Modelo de Crescimento Económico” proposto pelo PNDES.

No capítulo Assimetrias e Dinâmicas Regionais são apresentadas as principais mudanças do Modelo de Crescimento Económico para a Região do Alentejo, nomeadamente:

- *Exploração da emergência do pólo de desenvolvimento do Alqueva, nas suas diversas valências e transformação gradual do modelo agrícola face às potencialidades ligadas à possibilidade de expansão de regadio e ao desenvolvimento dos sectores agroalimentares,*

pecuária e florestal associadas ao aproveitamento de montado e produtos regionais de qualidade;

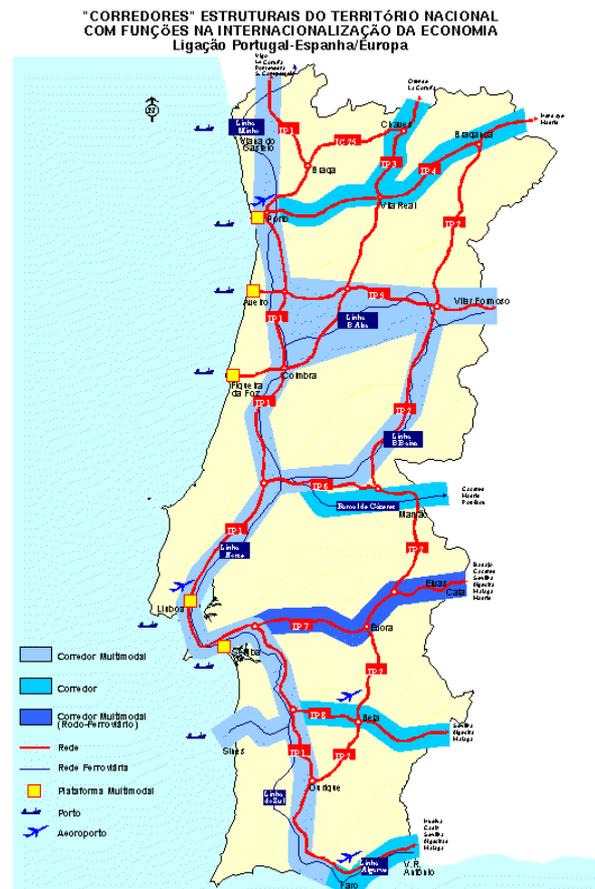
- **exploração das potencialidades decorrentes do posicionamento geoeconómico interno e externo das novas acessibilidades rodoviárias e do reforço da função do Porto de Sines;**
- exploração de eventuais oportunidades de atracção de actividades aeronáuticas/aeroespaciais aproveitando o potencial das infra-estruturas da actual base de Beja;
- **reforço das potencialidades turísticas muito significativas, baseadas nas condições naturais, qualidade ambiental, actividades lúdicas e valor do património histórico arquitectónico e arqueológico em recuperação, propiciando uma articulação com os agentes turísticos activos no Algarve, contribuindo para a diversificação da oferta turística do Sul do País.**

Em relação à Coesão Territorial, o diagnóstico para a Região do Alentejo é:

- O Alentejo tem uma significativa taxa de desemprego coincidente com uma clara dificuldade de retenção de recursos humanos de perfil profissional mais exigente;
- a escassez de iniciativas empresariais e a proximidade de uma parte do território a Lisboa provocam a repulsão da população jovem;
- um novo modelo poderá fixar essa população e exigir, mesmo, políticas de fixação de mão-de-obra exterior;
- existem problemas sociais específicos derivados de alterações estruturais na indústria extractiva e na pesca. No entanto, a Região é já coberta por um Plano Especial de Emprego.

No capítulo Transportes e Acessibilidades, o PNDES refere como realizações mais recentes, entre outras, a ampliação, equipamento e ligação rodo e ferroviária dos 5 principais portos (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e **Sines**) e de portos secundários, nomeadamente Viana do Castelo e Figueira da Foz. No entanto, o conhecimento do estado actual das infra-estruturas de transporte rodoviário que fazem a ligação a Sines, em particular do IP8, revela a insuficiência destas realizações, as quais constituem um sério obstáculo ao desenvolvimento regional que poderá ser induzido pela actividade do Porto de Sines e pelas empresas industriais e logísticas (existentes ou a instalar).

Figura 1 - "Corredores" estruturantes do território nacional com funções na internacionalização da economia. Ligação Portugal-Espanha/Europa central (Fonte: Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI - Livro Branco. Lisboa, MEPAT, 1998)



O diagnóstico que este documento traça sobre os transportes, acessibilidades e inserção geoeconómica de Portugal é relevante para uma melhor compreensão da importância estratégica de Sines, bem como dos seus constrangimentos ao desenvolvimento económico, razão pela qual se citam seguidamente os aspectos considerados mais significativos.

A questão das infra-estruturas de transportes associadas à internacionalização da economia merecem uma referência especial porque estão estreitamente ligadas à visão da inserção geoeconómica do País nas economias europeias e mundial.

Assim, as alterações estruturais da economia portuguesa têm conduzido a uma maior dependência do transporte rodoviário e, conseqüentemente, dos corredores terrestres de ligação a Espanha e à Europa. Simultaneamente, o transporte marítimo, tradicionalmente determinante nas relações comerciais de Portugal com o exterior, tem vindo

a perder importância, ao mesmo tempo que se verifica a rápida decadência e a diminuição da frota mercante nacional.

Contudo, vem-se constatando que **a maior dependência dos corredores terrestres rodó e ferroviários representam riscos para Portugal. Estes resultam não só dos crescentes condicionamentos à circulação rodoviária nos países europeus e de limitações de carácter laboral, como da dependência de decisões de países terceiros quanto à realização e às formas de utilização das infra-estruturas terrestres, designadamente das ferroviárias.**

Especialmente crítica tem-se tornado esta dependência em relação ao território espanhol, onde tem sido difícil pôr em prática as ligações integradas nas Redes Transeuropeias, designadamente por atrasos na execução das infra-estruturas rodoviárias e na modernização e coordenação das infra-estruturas ferroviárias na ligação à fronteira portuguesa.

A dominância espanhola sobre as acessibilidades terrestres tem permitido colocar em vantagem os portos e os aeroportos espanhóis, no contexto da integração europeia, tirando deste modo partido da periferização a que Portugal é remetido no processo de continentalização da economia europeia e das suas estruturas mais competitivas. Esta parece ser uma das debilidades da integração europeia e ibérica da economia portuguesa que implica estratégias alternativas de integração internacional do País, mobilizando o potencial por explorar da posição atlântica das Regiões Autónomas (e das comunidades de emigrantes dos Açores e da Madeira espalhadas no Continente Americano) bem como da fachada atlântica do Continente.

Quanto a esta última, recorde-se que na Península Ibérica a fachada marítima concentra mais de 70% da população, correspondendo à orla atlântica entre Setúbal e a Corunha 34% daquele total, constatando-se um significativo potencial demográfico e com grande importância da Fachada Marítima na qual Portugal se integra e onde tem uma posição geoestratégica singular, assim como o grande peso demográfico da região atlântica que vai do Vale do Tejo à Galiza.

A localização na "Fachada Atlântica" da Europa e no seu extremo ocidental, coloca Portugal, por um lado, numa posição central em relação ao Atlântico e, por

outro, no cruzamento de corredores marítimos e aéreos Este-Oeste e Norte-Sul, com especial importância para as rotas intercontinentais que ligam a África Austral e Ocidental e a América do Sul à Europa, e o Mediterrâneo ao Atlântico Norte.

Nesta posição de centralidade atlântica, Portugal dispõe de portos com boas condições naturais e com facilidade de acessos tanto do lado do mar como da terra.

Contudo, **esta posição geoestratégica, associada à disponibilidade de boas condições portuárias, não se tem traduzido num correspondente posicionamento de Portugal no transporte marítimo internacional, nem tem contribuído significativamente para uma maior internacionalização da sua economia.**

Antes pelo contrário, e como foi atrás referido, o transporte marítimo tem vindo a perder peso nas relações internacionais do país, a frota nacional tem vindo a sofrer drásticas reduções sem mostrar capacidade de reconversão e de adaptação às novas exigências dos mercados e às características da concorrência e os operadores internacionais utilizam preferencialmente outros portos europeus e ibéricos.[...]

Perante as potencialidades resultantes da posição geoestratégica na relação entre o Atlântico e a Europa e a progressiva perda de protagonismo de Portugal no relacionamento entre estes espaços, a questão estará em saber como romper com os estrangulamentos e como inverter tendências instaladas que acentuam a dependência de Portugal de outros países no que se refere às articulações internacionais e aos processos de internacionalização.

Neste contexto, o PNDES propõe um conjunto de desafios para o período 2000-2006, onde o porto de Sines assume um papel de destaque, conforme se pode constatar pelas citações seguintes.

Nos próximos anos e com a conclusão das infra-estruturas básicas, as questões fundamentais do sistema de transportes centrar-se-ão na qualidade de serviço, na eficiência operacional e na capacidade competitiva perante o mercado internacional e em particular no espaço ibérico, com vista a enfrentar 4 desafios:

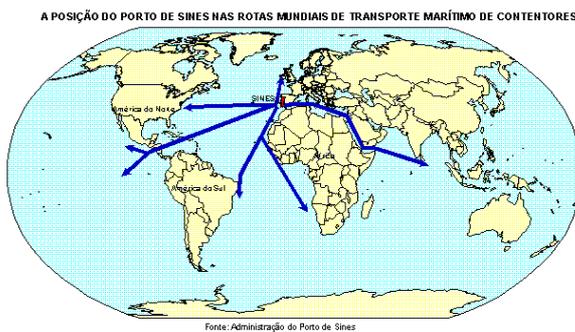
- da integração internacional do País e em particular no espaço europeu e no espaço ibérico,

e da integração da economia nos processos de globalização através, sobretudo, do transporte marítimo e aéreo;

- do reforço do sistema urbano nacional e da sua capacidade atractiva e competitiva;
- do reforço da coesão e solidariedade internas no processo de desenvolvimento económico e social;
- uma aposta prioritária na logística.

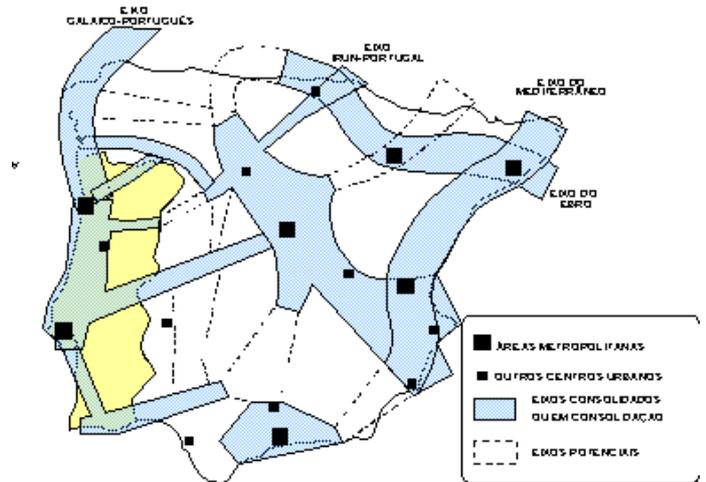
Em relação ao desafio de Integração Internacional do País, em particular no Espaço Europeu e Ibérico e Integração da Economia nos Processos de Globalização, o PNDES define a **identificação das componentes prioritárias** do sistema de transportes decisivas para o processo de internacionalização, permitindo uma mais plena exploração da fachada atlântica das quais se destacam **sete principais** – **Porto de Sines; Sistema portuário Lisboa/Setúbal/Sines; Porto de Leixões; Aeroporto do Porto; novo Aeroporto Internacional de Lisboa, Aeroporto de Faro; transformação nas utilizações do Aeródromo de Beja - e três complementares** - **Corredor multimodal Irún-Portugal; Ligação ferroviária de mercadorias Lisboa/Madrid/Barcelona; Introdução do comboio de alta velocidade Lisboa—Madrid.**

Figura 2 - A posição estratégica do Porto de Sines nas rotas mundiais de transporte marítimo de contentores (Fonte: Administração do Porto de Sines in PNDES)



O Reforço do Sistema Urbano Nacional e sua Capacidade Atractiva e Competitiva é outro dos desafios com interesse directo para o desenvolvimento de Sines no contexto da relação do Porto e da cidade com a rede urbana regional, nos termos do PNDES: [...] desenvolver e operacionalizar as articulações intermodais e as placas logísticas, quer na sua relação com as infra-estruturas portuárias e aeroportuárias, quer na relação com o território e o sistema urbano.

Figura 3 – Modelo territorial da Península Ibérica adaptado pelo Governo Português a partir do Plan Director de Infraestruturas 1993-2007 de Espanha (Fonte: PNDES). Ressalta o significativo potencial demográfico e a grande importância da Fachada Atlântica na qual Portugal se integra e em que ocupa uma posição central.



Com base na "leitura" das relações entre as infra-estruturas de transporte e o Sistema Urbano Nacional pode identificar-se uma estrutura fundamental de articulação do território e do sistema urbano nacional assim constituída:

a) Estruturação do Corredor Litoral Norte-Sul:

- o Corredor Litoral Norte-Sul integra o chamado corredor Galaico-Português, que tem por fim reforçar as relações do Centro e Norte de Portugal com a Galiza: esta relação atribuirá uma nova centralidade à Área Metropolitana do Porto, proporcionando-lhe novas oportunidades de desenvolvimento e afirmação no Noroeste da Península; este Corredor reforça também a centralidade e o papel articulador do Sistema Urbano de Lisboa e Vale do Tejo no território nacional;
- o Corredor Litoral Norte-Sul integra o IP-1, da fronteira de Valença à fronteira de Castro Marim; as linhas de caminho de ferro do Minho, do Norte e do Sul; os aeroportos do Porto, de Lisboa e Faro, que permitem as ligações aéreas entre as três cidades e destas com o exterior; os portos de Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, **Sines**, Portimão e Faro, que constituem a base das ligações marítimas de mercadorias, no território nacional.

b) Consolidação de Eixos Transversais e Diagonais Estruturantes:

- os eixos constituídos pelos IP-5/IP-3 e IP-7 são eixos estruturantes transversais do território nacional que articulam o Litoral e o Interior, e estabelecem as principais ligações terrestres com Espanha e com a Europa; o Eixo do IP-5 integra também a Linha de Caminho de Ferro da Beira Alta; a estes eixos acrescentam-se um conjunto de "diagonais" de que são exemplos: a Diagonal do Douro constituída pelo IP-4 (Porto-Vila Real) e pelo IP-3 (Vila Real-Chaves); a Diagonal do Vale do Ave constituída pelos IC-5 e IC-25; e a Diagonal do Tejo constituída pelo IP-6 e pelo IP-2 (Guardete-Guarda) e pela Linha da Beira Baixa;
 - para exemplificar o papel estruturante das "diagonais" refiram-se os três exemplos dados. Assim, as duas Diagonais do Norte permitem a ligação a Espanha e à AutoVia das Rias Baixas através da fronteira de Vila Verde da Raia; a diagonal do Tejo tem condições para ser a principal ligação da Região de Lisboa e Vale do Tejo à fronteira de Vilar Formoso; e é ao longo destes eixos e diagonais estruturantes que se verificam as dinâmicas territoriais mais significativas, fora da faixa litoral, pelo que o reforço das acessibilidades poderá constituir, também, um vector de consolidação e expansão dessas dinâmicas em áreas de maior fragilidade demográfica, social e económica.
 - c) os Eixos de Coesão Territorial, complementam o sistema estruturante que se referiu anteriormente e garantem condições de acessibilidade a áreas menos povoadas e menos dinâmicas e aos centros urbanos que polarizam e estruturam essas áreas:
 - o IP-2 constitui um eixo de coesão no interior do Alentejo devendo garantir boas condições de articulação das cidades de Beja e Portalegre com os eixos estruturantes IP-1, IP-7 e IP-6;
 - os troços do IP-2 entre a Guarda e Bragança do IP-4 (Macedo de Cavaleiros-Vila Real) e do IP-3 (Vila Real-Viseu) constituem uma malha de articulação e integração do Nordeste no Sistema Estruturante Nacional;
 - os eixos de coesão deverão garantir a ligação das regiões do interior e da Raia aos eixos estruturantes e ao Eixo Litoral Norte-Sul; a articulação da Raia com as ligações transfronteiriças, melhorando a permeabilidade ao longo da fronteira; a articulação das cidades de Bragança, Mirandela, Portalegre e Beja com a rede urbana envolvente; o reforço da centralidade do eixo de cidades Guarda-Covilhã-Fundão-Castelo Branco e da cidade de Évora;
 - as redes rodoviárias regionais continuarão a desempenhar um papel decisivo no reforço da coesão territorial e na consolidação de um sistema urbano mais organizado (vd. criação de "redes de cidades", "metrópoles virtuais" e "eixos urbanos" devendo ser alargadas as condições de acessibilidade proporcionadas pelas redes estruturantes de transportes, aos níveis regional e local.
- Em relação à consolidação de Eixos Transversais e Diagonais Estruturantes é assinalável e surpreendente o facto de não serem referidos o IP8 e o IC33, os quais constituem as principais infra-estruturas de transporte rodoviário que ligam o Porto de Sines ao seu interland potencial, sobretudo se tivermos em consideração que o PNDES considera este Porto como uma das sete componentes prioritárias do sistema de transportes para o processo de internacionalização do País.

2.3. Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006

O Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes¹ (POAT) atribui um carácter mais programático ao Modelo de Desenvolvimento preconizado pelo PNDES, estabelecendo um conjunto de objectivos de importância nacional, onde o Porto de Sines passa a assumir uma importância estratégica, sobretudo quando combinado com as redes de transporte rodoviário, ferroviário e infra-estruturas de transporte de vários tipos de energia (electricidade, gás natural e combustíveis fósseis).

A análise do POAT permite concluir que existem 3 intervenções explicitamente direccionadas para Sines, nomeadamente:

- "Projectos destinados a concluir o eixo longitudinal ao longo do interior do território (IP2) e o eixo transversal que atravessa a Região do Alentejo Litoral à fronteira (IP8)" (Medida 1.2);
- "estabelecimento e melhoria das ligações ferroviárias aos principais portos nacionais,

¹ Ministério do Equipamento Social (2000), "Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000-2006", Lisboa.

nomeadamente, Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines” (Medida 2.1);

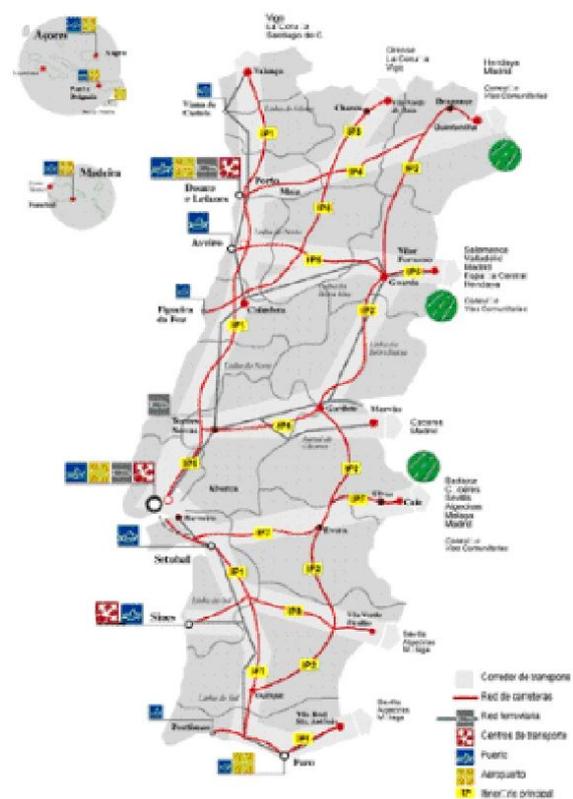
- “execução de um conjunto de plataformas logísticas, no qual se inclui a ZAL de Sines, os CTM de Lisboa e Porto e o CCA de Lisboa e Porto” (Medida 2.1).

As orientações do Livro Branco do Sector Marítimo-Portuário² e os princípios de política do POAT apontam para uma forte aposta no Porto de Sines como porto de transbordo (*transshipment*³) de mercadorias de longo curso, devendo ficar ligado por corredores multi-modais a Lisboa, a Espanha e ao resto da Europa.

Em termos de estratégia sectorial marítimo-portuária, o POAT preconiza para o Porto de Sines um papel essencial para o processo de internacionalização da economia portuguesa. Sines tem-se desenvolvido como grande porto vocacionado para produtos energéticos, devendo por isso reforçar as suas funções neste domínio no sentido da movimentação de carvão, através do sistema de baldeação, do reforço da movimentação de petróleo e seus derivados e da intervenção nos abastecimentos de gás natural, desempenhando importantes funções na diversificação dos abastecimentos do país. Simultaneamente, a localização privilegiada do Porto de Sines na Fachada Atlântica e a profundidade das suas águas poderão transformá-lo num importante porto de “transhipment” e conduzir ao desenvolvimento de uma zona de actividades logísticas com serviços de consolidação e desconsolidação, armazenagem, recolha e serviços de apoio à indústria e de valor acrescentado.

A estratégia sectorial definida pelo POAT para o Sistema Logístico Nacional coloca Sines na sua base fundamental, assumindo neste sistema uma posição hierárquica a mesmo nível de Lisboa e Porto.

Figura 4 – O Porto de Sines e a Zona de Actividades Logísticas (ZAL de Sines) como bases fundamentais do Sistema Logístico Nacional. Plataformas logísticas assinaladas com um quadrado vermelho (Fonte: GabLogis, MES, 2001)



2.4. Plano Rodoviário Nacional

As principais ligações rodoviárias à cidade de Sines (IC33, IP8 e IC4) estão definidas no Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000), o qual estabelece a hierarquia e planeamento da expansão da rede rodoviária nacional (ver Figura 5).

O Itinerário Principal 8 (IP8) estabelece a ligação de Sines, do Porto de Sines e da ZAL ao IP1/A2, a outro centro sub-regional (Beja), à fronteira Vila Verde de Ficalho e a Espanha (direcção Sevilha).

O Itinerário Complementar 33 (IC33) permitirá estabelecer uma ligação mais rápida entre Sines, Grândola e Évora, reforçando a coesão territorial da região e sub-região, aumentando a competitividade do porto por via do aumento da acessibilidade ao IP7, que estabelece uma das principais ligações rodoviárias a Madrid.

² Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (1998), “Política marítimo-portuária rumo ao século XXI. Livro Branco”, Lisboa.

³ Os portos de *transshipment* são especializados em operações de baldeação para navios de capacidade intermédia ou para cabotagem, normalmente situados nas rotas principais em ligação com rotas derivadas ou cruzadas.

O Itinerário Complementar 4 (IC4) estabelece a ligação de Sines, do Porto de Sines e da ZAL ao Algarve, via Lagos e Faro, representando uma alternativa complementar de acesso entre a Área Metropolitana de Lisboa e o Algarve.

Figura 5 – Principais ligações rodoviárias a Sines: IP8 (que liga Sines a Santiago do Cacém e ao IP1/A2), IC33 (que liga Sines a ao IP1 e a Évora) e IC4 (Fonte: Mapa de estradas do Distrito de Setúbal, previsto no Plano Rodoviário Nacional 2000)



RAVE⁴ está integrada na Linha 2 (LISBOA - CAIA – MADRID) que tem as seguintes características:

- *Ligação entre as duas capitais da Península. Eixo muito importante pela relação que proporciona, quer em passageiros, quer em mercadorias.*
- *A solução proposta pressupõe a construção da nova ponte sobre o rio Tejo, com tabuleiro ferroviário com 4 linhas, sendo duas dedicadas ao longo curso. Encaminhamento por Évora e pela Estremadura Espanhola com ligação a Cáceres e daí a Madrid. Nesta linha entronca a **linha Sines-Madrid**, que servirá, predominantemente o tráfego de mercadorias.*
- *Um ramal que parte desta linha assegurará a ligação do Alentejo e da Estremadura Espanhola ao futuro aeroporto da Ota. Este troço assegurará, transitoriamente, a ligação Porto-Madrid.*

2.5. Rede nacional de caminho de ferro de Alta Velocidade

Como já se referiu, o modelo de crescimento proposto pelo Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social e as medidas preconizadas no POAT pretendem transformar a posição periférica de Portugal em relação à Europa numa vantagem comparativa no quadro de relacionamento entre a Europa e o Mundo, nomeadamente ao Continente Americano, pretendendo-se que o território assumira uma nova centralidade no movimento de bens e pessoas, sendo Sines a localização de componentes fundamentais desta estratégia nacional (Porto de Sines, ZAL, IP8 e rede ferroviária como corredor terrestre estruturante).

A importância de Sines no quadro da estratégia nacional de desenvolvimento económico e social levou a que esteja a ser considerada a ligação desta cidade à rede de alta velocidade. Na Figura 6 está ilustrada esta a ligação, a qual, de acordo com a

⁴ RAVE, Rede de Alta Velocidade SA, "Linhas" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.rave.pt/linhas.htm>>;

Figura 6 - Rede nacional de alta velocidade, com ligação do serviço de mercadorias a Sines (Fonte: RAVE, 2001)



2.6. Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo Litoral

A cidade de Sines, a qual está localizada na Sub-região do Alentejo Litoral, é abrangida pelo Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo Litoral⁵ (PROTALi).

Tal como nos instrumentos de gestão territorial de âmbito nacional, Sines também assume uma importância estratégica ao nível regional, nomeadamente para a concretização da primeira grande linha de orientação do PROTALi: “reforçar o posicionamento internacional do Alentejo Litoral,

desenvolvendo o Complexo de Sines e o Turismo Litoral, compatibilizando estas duas componentes com o desenvolvimento de infra-estruturas portuárias e com a salvaguarda do ambiente e dos recursos naturais.”

Em relação à matriz de objectivos definidos pelo PROTALi, verifica-se que este PU é concordante e contribui directamente para concretização desses objectivos.

Um dos aspectos mais relevantes do enquadramento da cidade de Sines no PROTALi está relacionado com a sua importância e particularidades no contexto da rede urbana sub-regional.

A rede urbana da região do Alentejo é *historicamente consolidada, espacialmente equilibrada e relativamente bem hierarquizada* (PROTALi, 1997). No entanto, Sines é a única cidade que sofreu fenómenos bruscos de crescimento, sobretudo devido à instalação do Complexo Portuário e Industrial de Sines, sendo muito provável a ocorrência de um novo ciclo de crescimento acelerado devido precisamente à expansão do Porto e à construção de uma das plataformas logísticas mais importantes do País (sobre este assunto consultar página 12). Por este conjunto de razões, talvez se compreenda a sua actual situação de sub-dimensionamento em termos de equipamentos de utilização colectiva e de infra-estruturas de saneamento básico.

O PROTALi define um triângulo de centros urbanos que no seu conjunto atingem a dimensão e características de um centro de nível sub-regional, de acordo com as complementaridades oferecidas por cada um deles: Sines - Santiago do Cacém - Santo André (ver Figura 8 e Figura 9 na página 16). Para cada um destes centros urbanos é identificada uma “vocação”:

- Sines: indústria, serviços ligados e formação profissional;
- Santiago do Cacém: serviços públicos e administrativos e equipamento social;
- Santo André: equipamento de recreio, desporto e protecção civil.

Para além da Sines pertencer a este triângulo com funções de centro de nível sub-regional, também desempenha as funções de centro concelhio.

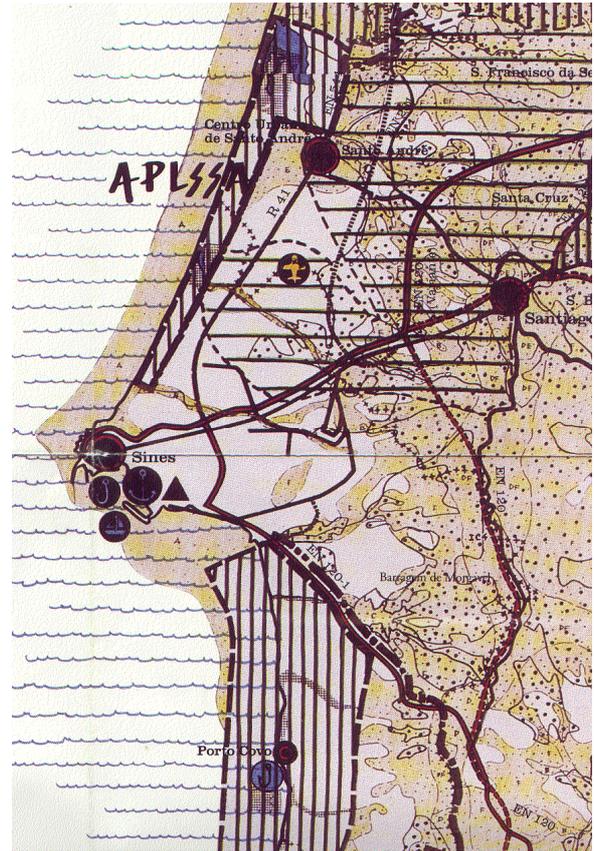
O PROTALi apresenta ainda um conjunto de propostas que são relevantes referir no âmbito deste

⁵ O PROTALi foi aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 26/93 de 27 de Agosto. Consultar a este respeito as Portarias n.º 760/93 e 761/93 de 27 de Agosto.

PU, em particular aquelas que ainda não se concretizaram, nomeadamente:

- a) *incremento da investigação marítima, propondo à SEP, ao INIP e à Universidade de Évora o desenvolvimento do Laboratório de Investigação de Sines;*
- b) *criação de um centro de formação profissional;*
- c) *criação de núcleos de náutica de recreio;*
- d) *recuperação e animação de valores patrimoniais;*
- e) *apoio à recuperação e modernização do aparelho comercial;*
- f) *incentivo e a promoção dos apoios de estrada na via Sines – Porto Côvo;*
- g) *finalização das obras do porto de pesca em Sines, nomeadamente no que respeita às estruturas de apoio à comercialização do pescado;*
- h) *melhorar o sistema de formação profissional [no domínio das actividades pesqueiras] criando um centro de formação em Sines como extensão da FORPescas.*

Figura 7 – Zonamento Estrutural, Carta de Ordenamento 1 (PROTALI, 1997)



O zonamento estrutural proposto por este Plano Regional (ver Figura 7) identifica claramente Sines, Santo André e Santiago do Cacém como centros concelhios (Rede Urbana), bem como o Porto Comercial, Porto de Pesca e um Núcleo de Recreio em Sines (Rede Portuária). Adicionalmente, é assinalado o aeródromo previsto no interior do triângulo definido por estes três centros concelhios, bem como o interface Rodo-Ferroviário-Portuário proposto para Sines.

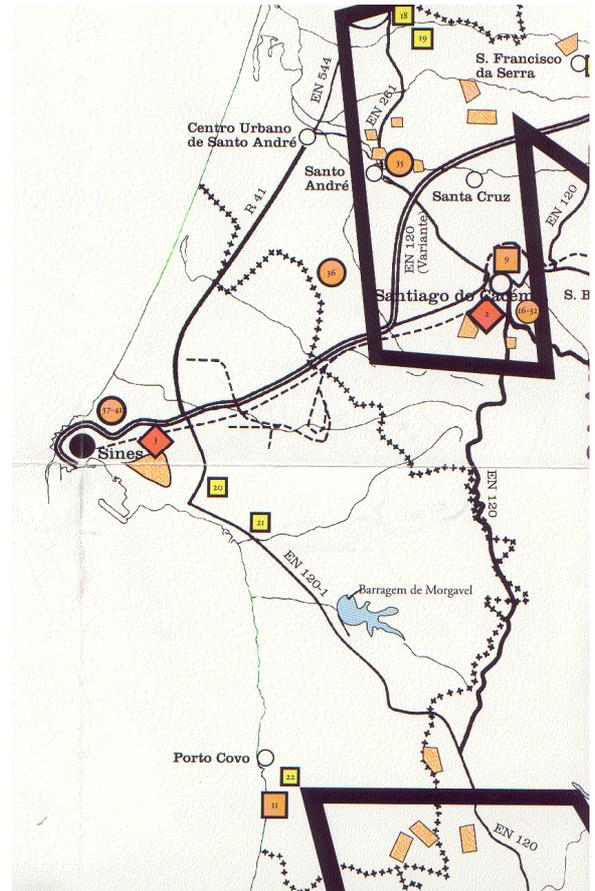
Em relação ao zonamento geral do PROTALI, Sines está integrada no contexto de um grande espaço classificado como Plataforma Portuária e Industrial de Sines, à qual também corresponde genericamente um espaço de culturas de sequeiro (ver Figura 8).

Figura 8 – Zonamento Geral, Carta de Ordenamento 2 (PROTALI, 1997)



O zonamento especial estabelecido pelo PROTALI assinala na carta de zonamento 3 uma área destinada à exploração de recursos minerais (pedreira), um conjunto de edifícios classificados como património de interesse público ou em vias de classificação, bem como o próprio centro histórico da cidade (ver Figura 9).

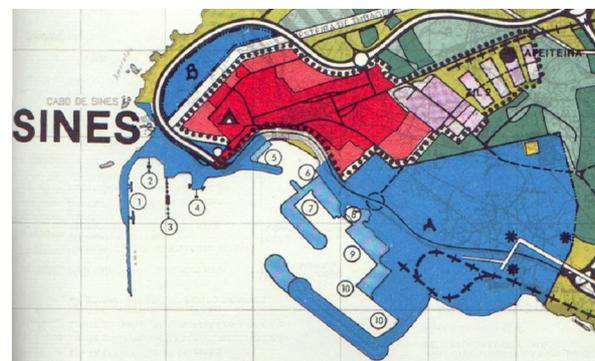
Figura 9 - Zonamento Especial, Carta de Ordenamento 3 (PROTALI, 1997)



2.7. Plano Director Municipal de Sines

O sistema municipal de gestão territorial aplicável é constituído essencialmente pelo Plano Director Municipal de Sines (PDM).

Figura 10 - Extracto da Planta de Síntese do Plano Director Municipal de Sines (2ª Fase). A vermelho escuro os espaços urbanos; a vermelho claro os espaços urbanizáveis; a azul os espaços reservados para a actividade portuária.



As Normas Provisórias, apesar de terem caducado na fase final da elaboração do presente Plano, constituíram a principal base de trabalho para este PU, em particular no que diz respeito ao regulamento. As alterações que foram introduzidas ao nível do regulamento resultaram em grande parte da experiência adquirida pelos técnicos e políticos da CMS na aplicação destas Normas, bem como de propostas da autoria da equipa do Plano.

Em termos gerais, sublinha-se a redução dos índices de utilização, um maior grau de exigência em relação à produção e localização de espaços públicos, infra-estruturas urbanas e equipamentos colectivos, a definição de um modelo de gestão urbanística, para além das necessidades de conformidade legal que emergem da Lei de Bases do Ordenamento do Território e do Urbanismo e subsequente legislação sobre instrumentos de gestão territorial, urbanização e edificação.

3. Dinâmica social e económica

3.1. Evolução da população

A história do desenvolvimento urbanístico, industrial e portuário de Sines está intimamente ligada a vários fenómenos exógenos de natureza económica, política e social.

As políticas de desenvolvimento regional que têm sido aplicadas no concelho têm sido do tipo "top-down", caracterizando-se por um forte protagonismo de intervenção da Administração Central e, em alguns casos, por avultados investimentos de grandes empresas dos sectores industrial, energético e portuário.

Uma breve análise da história mais recente permite clarificar a importância relativa que vários fenómenos exteriores tiveram no desenvolvimento populacional de Sines (Gráfico 3, página 19). A evolução do número de habitantes do concelho e das correspondentes taxas de crescimento⁶ foram extraordinariamente instáveis ao longo do tempo (ver Gráfico 1 e Gráfico 2).

Gráfico 1 - Evolução da população residente no concelho de Sines (Fonte: INE)

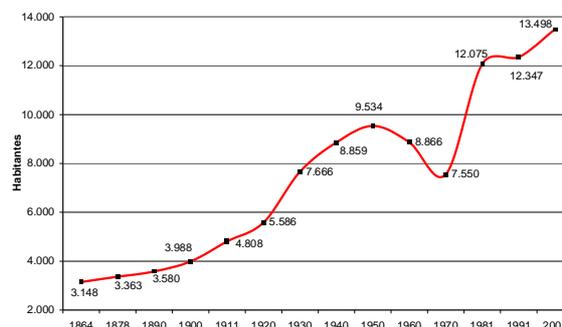
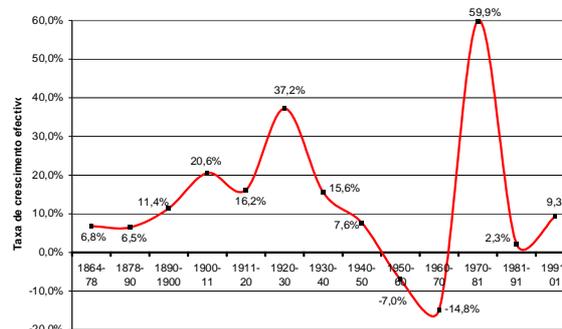


Gráfico 2 - Evolução da taxa de crescimento efectivo da população residente no concelho de Sines (Fonte: INE)



Durante a segunda metade do século XIX a evolução quantitativa da população ocorreu de uma forma gradual e equilibrada. Durante a primeira metade do século XX a população aumentou cerca de 5.500 habitantes. No entanto, a segunda metade do século caracterizou-se por oscilações extraordinárias da taxa de crescimento da população, registando um período com perda de efectivos na ordem dos 15%, e um outro de crescimento muito acelerado, com uma taxa de crescimento de cerca de 60%. Na verdade, durante as décadas de 50 e 60 a população diminuiu -7% e -14,8%, respectivamente, em consequência de vários fenómenos que se fizeram repercutir em todo o território continental: êxodo rural, emigração para outros países (por razões económicas e políticas) e a guerra nas ex-colónias ultramarinas.

Em 1971, ainda durante o período do regime de ditadura, inicia-se um novo ciclo económico. O Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos aprova um relatório sobre a localização de uma área concentrada de indústrias de base em Sines e, consequentemente, criou o Gabinete do Plano de Desenvolvimento da Área de Sines (1970) destinado a "promover o desenvolvimento urbano-industrial da respectiva zona" (Decreto-Lei nº270/71). Na

⁶ Instituto Nacional de Estatística (1970), "11º Recenseamento da População 1970, Estimativa a 20% - 1º volume", Lisboa; Instituto Nacional de Estatística (1981), "11º Recenseamento da População e da Habitação 1981, Distrito de Setúbal", Lisboa; Instituto Nacional de Estatística (1981), "11º Recenseamento da População e da Habitação 1981, Distrito de Beja", Lisboa; Instituto Nacional de Estatística (1996), "CENSOS 91. Resultados definitivos - Região Alentejo", Lisboa.

sequência desta decisão, deu-se início a um período de forte crescimento da actividade portuária, industrial e urbana, o qual se traduziu num aumento demográfico de cerca de 60% num período de 10 anos. No entanto, com a crise petrolífera mundial de 1973, os sectores de actividade portuária e industrial ressentiram-se negativamente, pelo que a geração de postos de trabalho foi diminuindo progressivamente. Na mesma altura, em 1974, o País viveu a revolução do 25 de Abril, tendo como consequência directa em Sines a fixação de muitos portugueses das ex-colónias e o progressivo abandono da execução do Plano Geral da Área de Sines.

Em 1978 deu-se o início da exploração do porto comercial e do terminal petrolífero que contribuíram, numa fase posterior à crise petrolífera, para o desenvolvimento populacional e económico de Sines.

Assim, foi parcialmente executada a primeira fase desse Plano e dos Planos Parciais: do Porto de Sines, do Centro Urbano de Sines e das Infra-estruturas e Serviços.

O número máximo de habitantes previsto nestes planos era de cerca de 5.000 habitantes para a Vila de Sines, valor ultrapassado em 1975 com 6.000 habitantes, em resultado dos movimentos migratórios de população flutuante composta essencialmente por trabalhadores da construção civil e montagem de equipamentos.

Em 1981 entrou em funcionamento o Terminal Petroquímico, foi iniciado o desenvolvimento do sector terciário, com o conseqüente crescimento dos serviços públicos. Durante o período de 1970-1981 a taxa de crescimento efectivo foi de cerca de 60%, tendo este concelho atingido os 12.075 habitantes, valor que se manteve praticamente constante durante a mesma década.

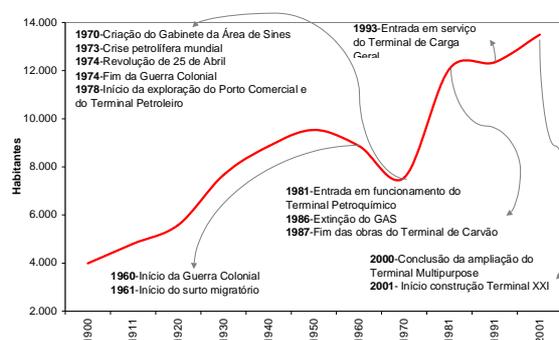
O Gabinete da Área de Sines é então extinto em 1986 e em 1987 concluem-se as obras do Terminal de Descarga de Carvão.

Em 1991 o concelho e a freguesia de Sines registavam 12.347 e 11.253 habitantes, respectivamente, enquanto que Porto Covo tinha apenas 1.094 residentes. No período 1981-1991 a taxa de crescimento do concelho foi apenas de 2%.

Em 1993 entrou em serviço o Terminal de Descarga do Porto de Sines.

De acordo com os resultados provisórios dos CENSOS 2001 (INE⁷), a população residente no concelho de Sines atingiu em 2001 o total de 13.362 habitantes, dos quais 12.297 habitantes residem na freguesia de Sines (correspondendo aproximadamente à população da cidade). Durante o último período censitário (1991-2001) voltou a registar-se uma subida da taxa de crescimento efectivo que chega a atingir 8%.

Gráfico 3 - Evolução da população do concelho de Sines e principais ocorrências nacionais e locais com impacte demográfico (Fonte: INE, CENSOS 2001; APS)



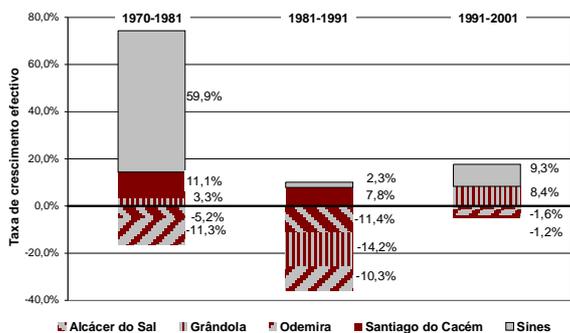
No Alentejo Litoral (NUT III) as taxas de crescimento destes períodos censitários foram de 3,3% (1970-1981), passando a registar valores negativos nas duas décadas seguintes -5,2% (1981-1991) e -0,3% (1991-2001).

O concelho de Sines foi o único da sub-região do Alentejo Litoral a registar valores positivos de crescimento populacional desde 1970 até 2001 (ver Gráfico 4).

O segundo concelho com maior dinâmica de crescimento populacional tem sido Santiago do Cacém, embora no período 1991-2001 tenha sofrido uma taxa de crescimento negativa de -4,2%, o valor mais baixo do Alentejo Litoral. No entanto, a freguesia de Santo André teve no mesmo período uma taxa de crescimento extraordinariamente elevada (90,4%), devido à construção e consolidação da cidade nova com o mesmo nome.

⁷ Instituto Nacional de Estatística, "CENSOS 2001" [on line] [citado em 10/9/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.ine.pt/censos2001/>>;

Gráfico 4 - Evolução da taxa de crescimento efectivo da população dos municípios do Alentejo Litoral- NUTIII (Fonte: INE)



Entre 1991 e 2001, o concelho de Sines foi o segundo município da Região do Alentejo com maior crescimento populacional relativo, 9,3% (ver Figura 11 e Gráfico 5) e o quarto município com maior crescimento absoluto, 1.151 habitantes (ver Gráfico 6).

Figura 11 - Variação da população entre o ano 1991 e 2001 nos concelhos da Região Alentejo (Fonte: INE, Dados provisórios dos CENSOS 2001)

Variação da População Residente entre 1991 e 2001 (em %)

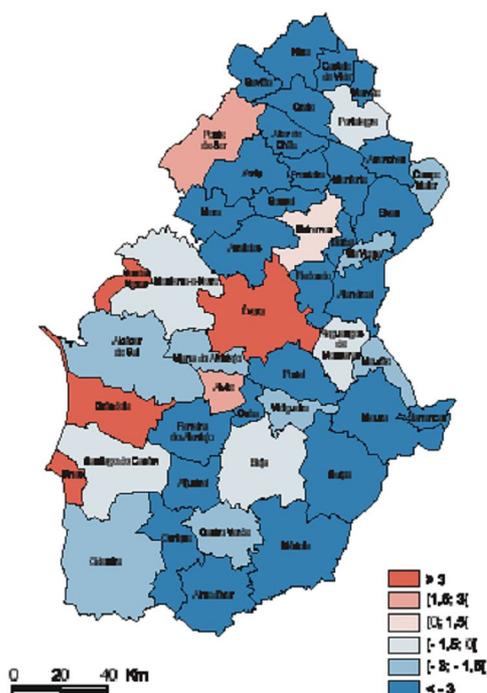


Gráfico 5 - Municípios com maior crescimento populacional relativo, em percentagem, da Região do Alentejo (Fonte: INE, 2001)

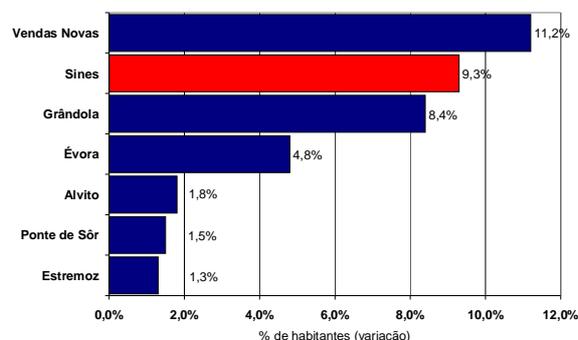
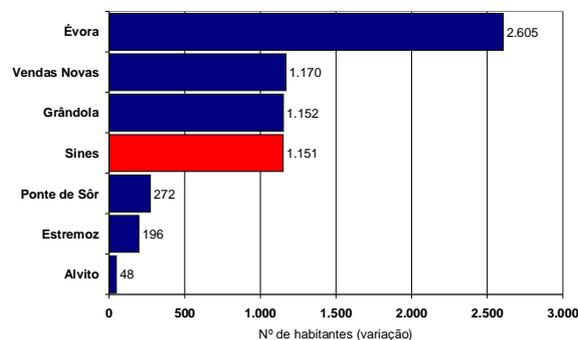


Gráfico 6 - Municípios com maior crescimento populacional, em valor absoluto, da Região do Alentejo (Fonte: INE, 2001)



A taxa de crescimento da população residente no concelho de Sines ganha ainda maior importância relativa quando comparada com os valores médios nacionais (cerca de 4%) e regionais: Região do Alentejo, cerca de -3%, e sub-região do Alentejo Litoral, cerca de 1% (consultar a Tabela 1).

Tabela 1 - Variação da população residente entre 1991 e 2001, em Portugal, na Região do Alentejo e respectivas NUT III (Fonte: INE, 2001)

| Território | Variação | | | |
|--------------------|-----------|------------|------------|-------|
| | 1991 | 2001 | Habitantes | % |
| Portugal | 9.867.147 | 10.318.084 | 450.937 | 4,6% |
| Região do Alentejo | 549.362 | 534.365 | -14.997 | -2,7% |
| Alentejo Litoral | 98.519 | 99.567 | 1.048 | 1,1% |
| Alto Alentejo | 134.607 | 126.481 | -8.126 | -6,0% |
| Alentejo Central | 173.216 | 173.403 | 187 | 0,1% |
| Baixo Alentejo | 143.020 | 134.914 | -8.106 | -5,7% |

Figura 12 - Saldo migratório entre o ano 1991 e 2001 nos concelhos da Região Alentejo (Fonte: INE, Dados provisórios dos CENSOS 2001)

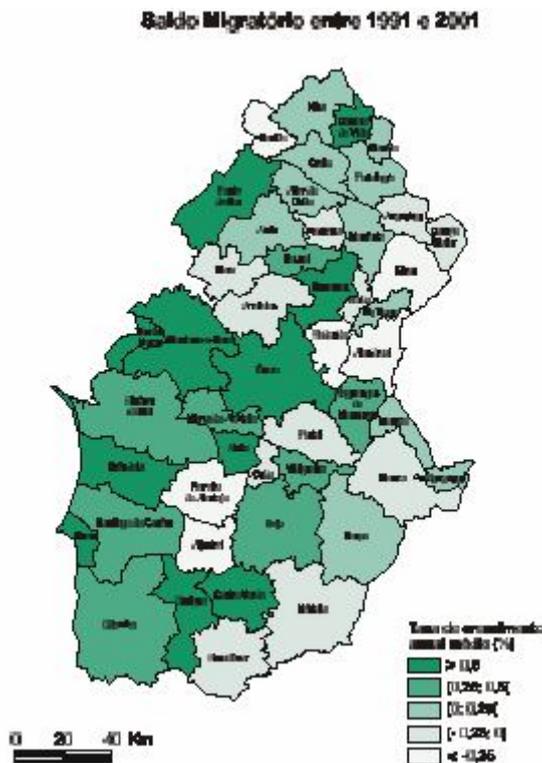
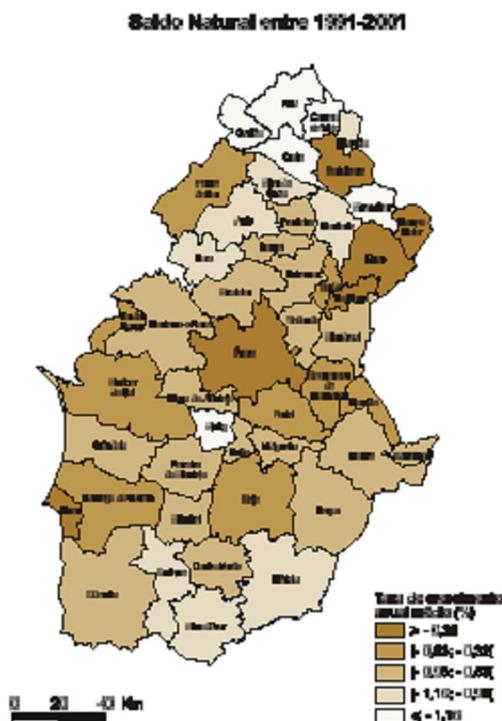


Figura 13 - Saldo natural entre o ano 1991 e 2001 nos concelhos da Região Alentejo (Fonte: INE, Dados provisórios dos CENSOS 2001)



O crescimento demográfico do concelho de Sines entre 1991 e 2001 fez-se sobretudo à custa de um saldo migratório de cerca de 11% (ver Figura 12), sendo cerca de quatro vezes mais elevado do que o da Região do Alentejo (cujo saldo migratório foi de 2,5%) e cerca de três vezes superior ao saldo migratório nacional (3,7%). O saldo migratório de Sines foi superior ao dobro do verificado para o concelho de Évora, onde está localizado o principal centro urbano da região.

Por outro lado, os dados do INE indicam que o saldo natural do concelho de Sines foi de -1,6%, (ver Figura 13) considerado o terceiro menos negativo da Região do Alentejo (-5,3%), enquanto o valor nacional do saldo natural não ultrapassou 1%.

3.1.1 Impacte dos principais projectos de investimento previstos para Sines

Os investimentos públicos e privados previstos para o concelho de Sines têm como consequência:

- A geração directa de postos de trabalho temporários ligados à construção das novas infra-estruturas portuárias, logísticas e industriais;
- A geração directa de postos de trabalho ligados às actividades de funcionamento regular do porto e das empresas industriais e de logística;
- A geração de postos de trabalho induzidos pelas necessidades de aquisição de bens e serviços complementares da actividade portuária, industrial e logística, bem como para satisfazer as necessidades do previsível aumento do número de habitantes.

Neste contexto, procurou-se fazer uma avaliação quantitativa, qualitativa e evolutiva dos postos de trabalho gerados directa ou indirectamente por estes investimentos. Para este efeito foram recolhidas informações junto dos principais agentes de desenvolvimento económico do concelho, designadamente: Administração do Porto de Sines, entidades gestoras dos pólos industriais e grandes empresas que estão, ou pretendem vir a estar, instaladas em Sines. Estas informações foram recolhidas através de contactos directos com as administrações destas empresas.

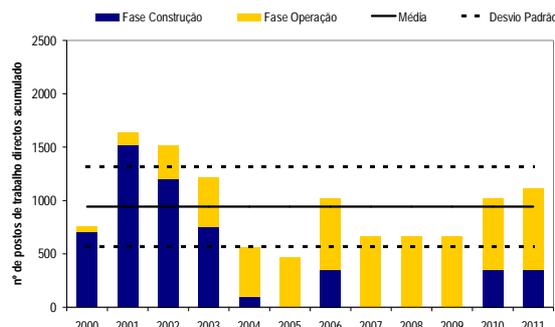
O resultado desta recolha de informações permite concluir que, face aos números já definidos ou estimados por cada um dos "actores", o complexo

portuário e industrial deverá gerar cerca de 1.100 novos postos de trabalho directos até ao ano de 2011. Durante os próximos dez anos a realização destas obras deverá absorver cerca de 1.500 trabalhadores temporários (com significativas flutuações entre 2001 e 2011). Em relação aos postos de trabalho induzidos⁸, estima-se que este valor deverá situar-se em cerca de 1.200 trabalhadores para o mesmo período.

Em relação à estimativa dos postos de trabalho induzidos deve referir-se o elevado grau de incerteza que lhe está associada, dado que depende quer dos fenómenos de percepção e da iniciativa dos empresários sobre as oportunidades de negócio geradas ao longo do tempo, assim como dos efeitos de economia de escala, dificilmente mensuráveis visto que não é conhecida a folga da capacidade de atendimento e adaptação das pequenas e médias empresas (PME) já instaladas em Sines para satisfazer a procura emergente (sem que para tal tenham de recorrer ao aumento do número dos seus trabalhadores).

A estimativa e evolução do número postos de trabalho gerados até ao ano 2011 são apresentadas no Gráfico 7. Este gráfico permite quantificar os postos de trabalho temporário, criados na fase de construção, e os postos de trabalho regulares, que resultam da fase de operação das novas unidades industriais e de logística. É importante verificar os vários instantes de implementação, em particular, o início, o desenvolvimento e o fim da obra, assim como as oscilações previsíveis durante a fase de operação, que reflectem bem a sensibilidade da evolução demográfica a esta dinâmica económica.

Gráfico 7 - Evolução estimada do valor acumulado do número de postos de trabalho gerados directamente pelos investimentos e actividades portuárias, industriais e logísticas (Fonte: APS e empresas do sector instaladas ou com instalação prevista em Sines, 2000; Análise: CESUR)



A fase de construção começou em 2000, durante a qual o Terminal XXI assume particular destaque, já que os máximos globais coincidem com as diferentes fases de construção desta infra-estrutura (de 2001 a 2003, 2006 e 2010 a 2011). O Terminal de Gás Natural envolve também um número considerável de trabalhadores e, em menor grau, a Euroresinas, a Recipneus, e a Sigás.

Nesta fase tendem a surgir problemas sociais e urbanísticos específicos, designadamente a eventual construção de bairros de génese ilegal ou de barracas, bem como o aumento da economia paralela no mercado de arrendamento (que já existe actualmente, sobretudo no Centro Histórico da cidade). Estas situações são facilmente previsíveis dada a experiência que resulta da história recente da evolução urbanística de Sines e dos já habituais períodos de manutenção geral de algumas indústrias que implicam o acolhimento de um número muito significativo de trabalhadores temporários durante algumas semanas.

Prevê-se que a fase de operação arranque em 2002 e que aumente gradualmente o número de postos de trabalho (mantendo-se a importância relativa do Terminal XXI). Além das empresas referidas para a fase de construção, deve ser referida a importância da Ocean Vision.

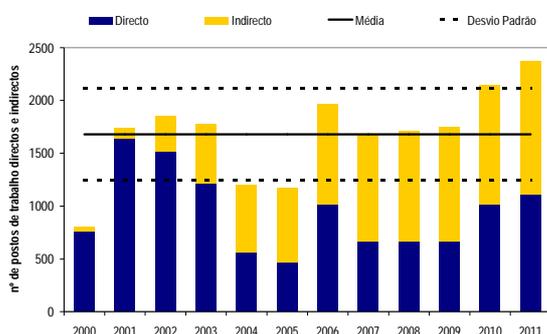
No Gráfico 8 é apresentado o quantitativo global da evolução estimada do número de postos de trabalho directos e induzidos pela referida dinâmica económica e social do concelho de Sines.

Em relação à evolução do emprego directo (valor acumulado) verifica-se que este resulta da soma das duas fases (construção e operação) atingindo o seu valor máximo em 2001, com cerca de 1.600

⁸ O número de postos de trabalho induzidos pelas actividades industriais e portuárias foi calculado através de um índice de geração de emprego induzido, correspondente ao rácio entre o número de trabalhadores de pequenas e médias empresas e o número de trabalhadores das grandes empresas industriais e do sector portuário.

trabalhadores. O emprego induzido, cujo valor máximo ocorre em 2011 com cerca de 1.200 trabalhadores, irá resultar da instalação ou expansão de empresas no concelho face à procura de novos bens e serviços por parte de outras empresas ou dos novos trabalhadores, bem como dos fenómenos de concentração e de economias de escala que passam a viabilizar a instalação de determinadas actividades e serviços.

Gráfico 8 - Evolução estimada do valor acumulado do número de postos de trabalho gerados directa e indirectamente pelos investimentos e actividades portuárias, industriais e logísticas (Fonte: APS e empresas do sector instaladas ou com instalação prevista em Sines, 2000; Análise: CESUR)



3.1.2 Cenários de evolução populacional para o horizonte 2011

A construção de cenários permite balizar as alternativas de evolução da população, bem como o tipo de respostas que a cidade deve preparar para oferecer a melhor qualidade possível na satisfação das necessidades dos seus habitantes e das actividades que aí se desenvolvem.

Os cenários descritos foram desenvolvidos partindo de um método de projecção populacional comum, o *Cohort Survival*, que é aplicado à população estratificada por idades, sendo posteriormente incorporados os movimentos migratórios ocorridos e estimados.

A taxa de sobrevivência e a taxa de fertilidade (por classe etária) são integradas num processo de operações algébricas entre matrizes de valores que permitem gerar resultados sucessivos, estratificados em escalões etários e em função do sexo da população no horizonte temporal pretendido. Para tal

utilizaram-se os dados disponíveis da população residente por estratos etários para o concelho em 1981 e em 1991, e o número de nados vivos por estratos etários (mães em idade fértil), por concelho e freguesia desde 1981 até 1998.

Os movimentos migratórios têm uma importância muito significativa em Sines, razão pela qual este modelo passou a considerar os valores já apresentados para a criação de postos de trabalho ao longo do horizonte do Plano (sobre este assunto consultar página 21 e seguinte).

As estatísticas dos Recenseamentos Gerais da População indicam que Sines é o maior pólo de atracção de trabalhadores, o que se traduz num saldo migratório positivo, ao contrário do que se verifica na generalidade dos concelhos do Alentejo Litoral.

Esta situação tem tendência a prevalecer pelo facto de se verificarem condições favoráveis à fixação de nova população.

Os cenários apresentados resultam, num primeiro momento, de uma estimativa do número de novos trabalhadores que se irão fixar na cidade de Sines. As diferentes evoluções da população são geradas a partir da combinação de dois factores principais:

A evolução da população a partir de 2001 considerou dois pressupostos distintos em relação à estrutura etária da população imigrante:

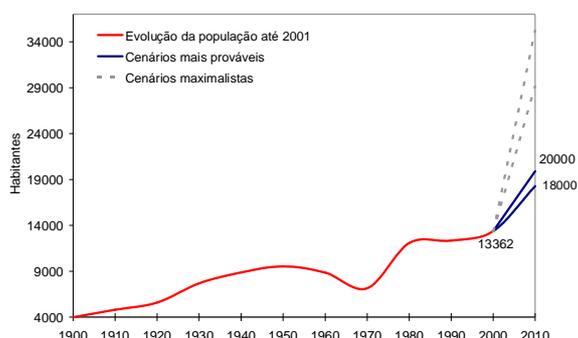
- a hipótese mais conservadora admitiu que os novos residentes teriam uma estrutura etária semelhante àquela que resulta da evolução natural da estrutura existente em 1991 (cenário minimalista);
- a outra hipótese assumiu que os novos residentes teriam uma estrutura etária semelhante à dos trabalhadores que inicialmente se deslocaram para Sines durante a primeira fase de funcionamento do Complexo Portuário e Industrial (cenário maximalista).

Os cenários que minimizam e maximizam o quantitativo populacional previsto para 2011 definem um intervalo de variação que se situa, aproximadamente, entre 18.000 e 35.000 habitantes. A grande amplitude dos resultados obtidos para os cenários demográficos reflecte bem o grau de incerteza associado à evolução económica e social prevista para Sines. Neste contexto de incerteza, não é adequado adoptar um determinado cenário em

prejuízo de qualquer outro, sendo mais correcto organizar a cidade para oferecer respostas diferenciadas e ajustadas a diferentes ritmos de aumento da população. Assim, o planeamento e a gestão urbanística da cidade devem apostar fortemente na monitorização e na capacidade de accionarem dispositivos de intervenção apropriados à evolução que se for definindo ao longo do tempo.

Nesta medida, os planos municipais de ordenamento do território da cidade de Sines devem incorporar um conjunto de dispositivos que possam ser accionados automaticamente em função de determinados indicadores urbanísticos, económicos e sociais, permitindo que se constituam como instrumentos eficazes devido à sua capacidade de adaptação, minimizando o risco de uma obsolescência administrativa precoce.

Gráfico 9 - Evolução da população residente no concelho de Sines, principais eventos com impacte demográfico e cenários demográficos prospectivos.



Ainda assim, o exercício de análise subjectiva sobre todos os indicadores disponíveis leva a que se considere como cenário mais provável aquele que é descrito no Gráfico 9, isto é, estima-se que o mais provável face ao conhecimento actual é que Sines atinja os cerca de 20.000 habitantes durante os próximos 10 anos. Para atingir este novo limiar populacional é fundamental que a Política de Solos e Habitação do município promova uma redução significativa do custo da habitação, pelo menos a valores ligeiramente inferiores aos praticados em Santiago do Cacém e Santo André.

Crê-se que a importância de Sines como principal pólo de oferta de emprego do Litoral Alentejano conjugada com a promoção de uma oferta habitacional de qualidade e a preços competitivos constituem os principais factores para um

crescimento populacional, realizado sobretudo à custa de movimentos migratórios intraregionais.

Devido às cerca de 30 operações urbanísticas em curso (licenciamento ou construção), a dinâmica urbanística actual aponta para a construção de mais cerca de 2.000 fogos que poderão estar disponíveis no mercado durante os próximos 5 anos. Duas das operações urbanísticas em curso destinam-se à promoção de habitação a custos controlados através de contratos de desenvolvimento de habitação (CDH), correspondendo a cerca de 11% da produção total de fogos, tendo resultado da alienação de solos do domínio privado municipal para a prossecução deste fim social.

3.2. Indicadores demográficos

A análise de vários indicadores demográficos publicados pelo INE permite completar a caracterização qualitativa da dinâmica demográfica da população de Sines, bem como contextualizar as suas características no contexto regional e nacional.

Em relação à evolução da dimensão média da família entre os dois últimos períodos censitários, verifica-se que o concelho de Sines acompanhou a tendência nacional e regional de redução do número de indivíduos por agregado familiar. O valor nacional, em 2001, da dimensão média da família é de 2,8, representando uma diminuição de 0,3 em relação a 1991 (3,1). No caso da Região do Alentejo a dimensão média da família passou de 2,8 para 2,6, enquanto no concelho de Sines ocorreu uma diminuição de 3 para 2,7 (ver Figura 14).

De acordo o INE (CENSOS 2001), a dimensão média das famílias por município diminui mais fortemente em alguns dos concelhos mais populosos, designadamente em Évora, Beja e Portalegre.

O índice de envelhecimento⁹ da população do concelho de Sines (81) é inferior ao valor médio nacional (90), ao da Região do Alentejo (151) e ao de todos os concelhos do Alentejo Litoral, indicando uma população sem a tendência de envelhecimento que se verifica na região. No entanto, a taxa de

⁹ Relação existente entre o número de idosos e o de jovens (INE, O País em Números). [(População com 65 e mais anos)/(População 0-14 anos)]

fecundidade¹⁰ do concelho (36‰) é inferior à taxa média da Região do Alentejo (cerca de 40‰) e ao valor médio nacional (44‰), tal como acontece em relação aos restantes municípios do Alentejo Litoral (ver Gráfico 11).

Em relação à taxa de mortalidade¹¹, os dados do INE revelam que todos os concelhos do Litoral Alentejano têm valores iguais (Santiago do Cacém) ou superiores à média nacional (11‰), no entanto, o concelho de Sines (13‰) consegue posicionar-se abaixo do valor médio da Região do Alentejo (15‰), conforme se pode concluir através da análise do Gráfico 12.

Figura 14 - Dimensão média das famílias em 2001 nos concelhos da Região Alentejo (Fonte: INE, Dados provisórios dos CENSOS 2001)

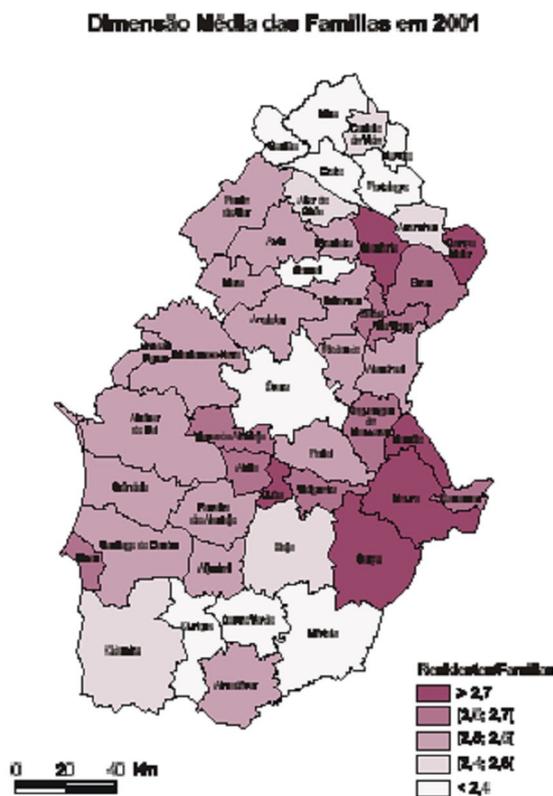


Gráfico 10 - Índice de envelhecimento da população dos concelhos da Região do Alentejo em 1998 (Fonte: INE, Região Alentejo em Números 2000)

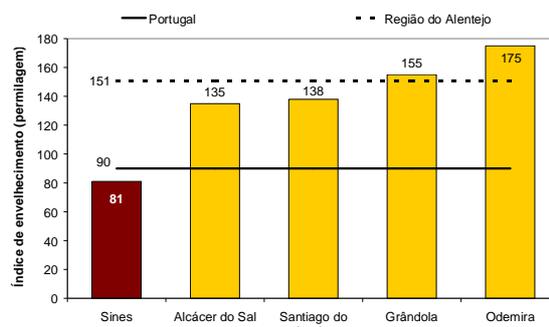


Gráfico 11 - Taxa de fecundidade dos concelhos da Região do Alentejo em 1998 (Fonte: INE, Região Alentejo em Números 2000)

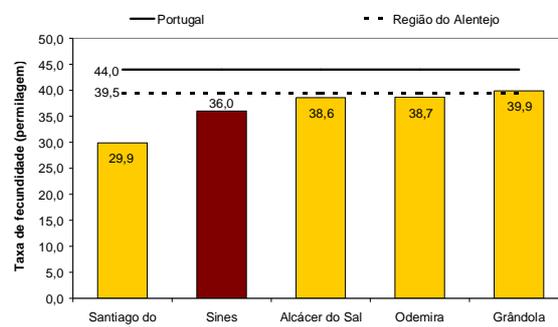
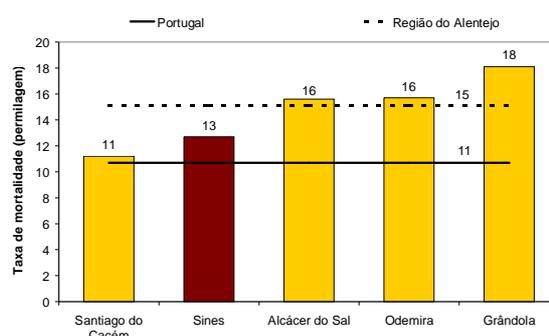


Gráfico 12 - Taxa de mortalidade dos concelhos da Região do Alentejo em 1998 (Fonte: INE, Região Alentejo em Números 2000)



O indicador demográfico com valores mais preocupantes é a taxa de mortalidade infantil¹². De acordo com o INE, no período de 1994 a 1998, o valor da taxa de mortalidade infantil do concelho de Sines (14‰) foi o dobro da média nacional (7‰), sendo o

¹⁰ Número de nados-vivos referido à população residente feminina média em idade fecunda (INE). [número de nados-vivos por 1.000 habitantes do sexo feminino com 15-49 anos estimados para o meio do ano].

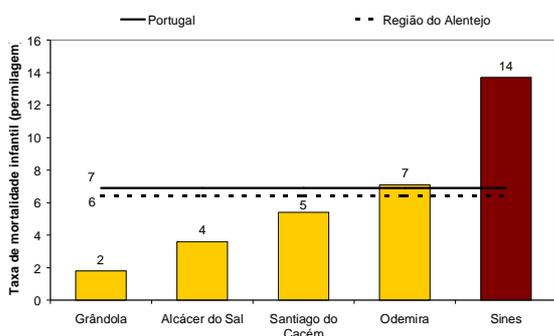
¹¹ Número de óbitos ocorridos durante um certo período de tempo, normalmente o ano, referido à população média desse período (INE, O País em Números). [número de óbitos por 1.000 habitantes].

¹² Taxa de mortalidade referente aos óbitos com menos de 1 ano ocorridos no período de 1993 a 1997 (INE, O País em Números). [(número de óbitos com menos de 1 ano de 1993 a 1997 / nados vivos de 1993 a 1997) x 1 000].

único concelho do Litoral Alentejano que ultrapassa este valor de referência (ver Gráfico 13 na página 26). Na Região do Alentejo a taxa de mortalidade foi de 6‰. Tal facto explica-se sobretudo devido ao elevado número de óbitos após a nascença, devido à então inexistência de maternidade. Este problema foi entretanto ultrapassado com a introdução desta valência no hospital em construção no concelho de Santiago do Cacém.

Tendo em conta o valor anormalmente elevado da taxa de mortalidade infantil em Sines, torna-se evidente a necessidade de as autoridades de saúde e assistência social cooperarem com o município para o correcto diagnóstico e resolução deste problema, tendo em conta que este indicador é um dos indicadores de síntese do desenvolvimento e do bem-estar social das populações.

Gráfico 13 - Taxa de mortalidade infantil dos concelhos da Região do Alentejo em 1994/1998 (Fonte: INE, Região Alentejo em Números 2000)



3.3. Dinâmica urbanística

O estudo do passado recente da dinâmica urbanística do concelho de Sines constitui uma referência relevante para a compreensão da dinâmica da cidade sede de concelho, onde se concentra cerca de 90% da população do município. A leitura e compreensão desta dinâmica foi desenvolvida tendo como referencial de comparação os comportamentos dos restantes concelhos do Alentejo Litoral para cada uma das variáveis aqui apresentadas.

O Gráfico 14 ilustra a evolução do licenciamento da construção de edifícios nos concelhos da sub-região do Alentejo Litoral, verificando-se que a tendência do passado mais recente, até 1999, era para uma progressiva diminuição no concelho de Sines,

atingindo, em 1999, 80 edifícios, correspondendo a cerca de 100 fogos no mesmo período (Gráfico 15). No entanto, a partir dos anos de 2000 e 2001 esse número deverá subir de forma extraordinariamente acelerada, tendo em conta que no início de 2002 já existiam cerca de 2000 fogos em apreciação pelos serviços da Câmara Municipal, no âmbito de operações urbanísticas (pedidos de informação prévia e licenciamento de operações de loteamento e obras de edificação). A tendência de arrefecimento no licenciamento de edifícios que contrastava com um clima de dinamismo moderado nos restantes concelhos é assim alterada de forma radical.

Gráfico 14 - Evolução do nº de licenças concedidas para a construção de edifícios nos concelhos do Alentejo Litoral (INE, O País em Números)

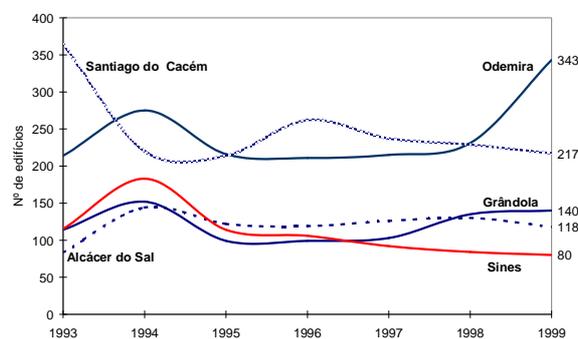
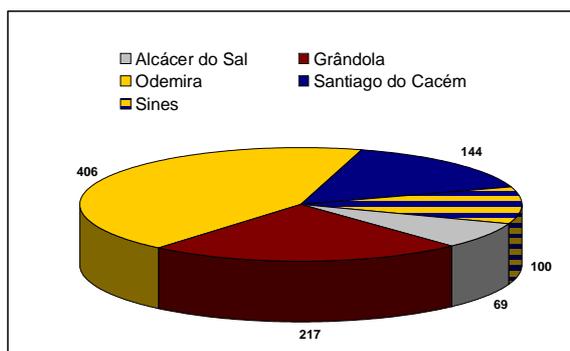


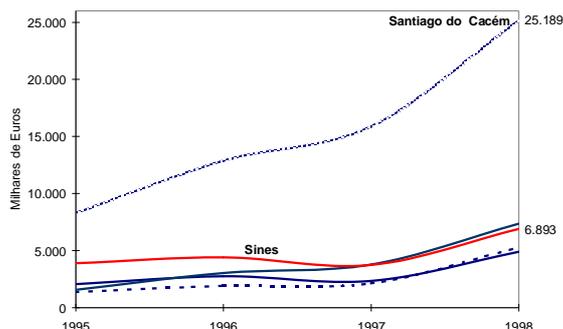
Gráfico 15 - Construção de fogos novos em 1999 nos concelhos do Alentejo Litoral (INE, O País em Números)



A evolução do crédito concedido à habitação é outro indicador relevante para compreendermos a importância económica do sector da construção dedicado à habitação, sendo evidente a posição destacada do concelho de Santiago do Cacém em relação aos restantes. O volume global do crédito concedido em 1999 no concelho de Santiago do Cacém é muito próximo do somatório do volume de

crédito de todos os restantes concelhos do Alentejo Litoral (Gráfico 16).

Gráfico 16 - Evolução do crédito concedido à habitação nos concelhos do Alentejo Litoral (INE, O País em Números)



Em todos os concelhos do Alentejo Litoral o peso relativo dos edifícios de habitação no total de edifícios licenciados em 1999 é de cerca de 45%, conforme se pode concluir através da leitura do Gráfico 17, o que revela a importância significativa de outras funções urbanas para o sector da construção.

A reabilitação de edifícios continuou a ter muito pouca expressividade durante o ano de 1999, revelando a pouca atenção que o sector imobiliário, as autarquias e o Governo têm dado a este sector da construção civil, cujo peso relativo na actividade se deveria aproximar da média Europeia, situada próximo de 30%. Este indicador corrobora a situação de relativo abandono dos centros históricos em muitos dos aglomerados desta sub-região (Gráfico 18).

Gráfico 17 - Importância relativa dos edifícios de habitação no total de edifícios cuja construção foi licenciada em 1999 nos concelhos do Alentejo Litoral (INE, O País em Números)

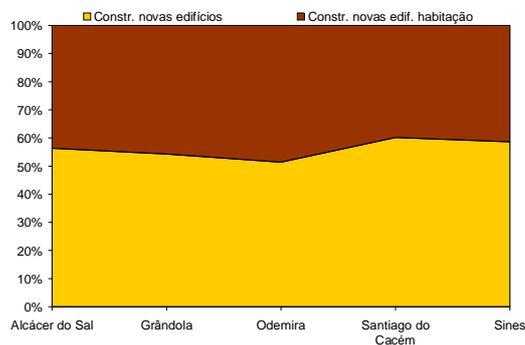
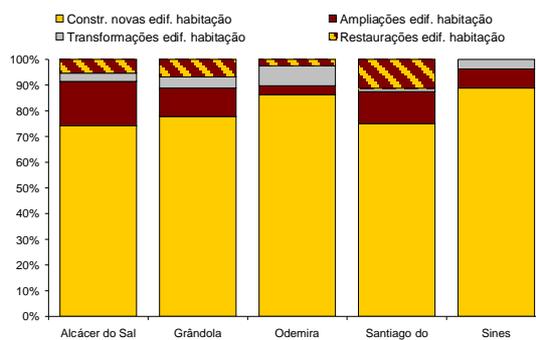


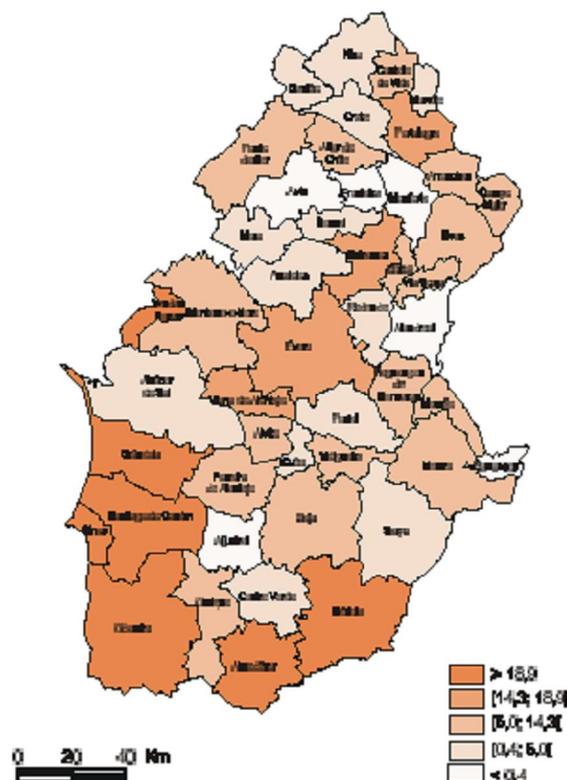
Gráfico 18 - Tipo de obras de construção em edifícios de habitação em 1999 nos concelhos do Alentejo Litoral (INE, O País em Números)



Analisando a variação percentual do número de alojamentos entre 1991 e 2001 nos concelhos da Região Alentejo verifica-se que a sub-região do Alentejo Litoral foi das mais dinâmicas de acordo com este indicador (Figura 15).

Figura 15 - Variação do número de alojamentos entre o ano 1991 e 2001 nos concelhos da Região do Alentejo (Fonte: INE, Dados provisórios dos CENSOS 2001)

Variação dos Alojamentos entre 1991 e 2001 (em %)



3.4. Principais condicionantes urbanísticas ao desenvolvimento

O desenvolvimento das cidades é condicionado e influenciado por vários tipos de factores endógenos e exógenos, podendo estes factores operar positiva ou negativamente face a uma determinada estratégia de desenvolvimento. No caso da cidade de Sines e face a este Plano de Urbanização, consideram-se condicionantes urbanísticas ao desenvolvimento da cidade os seguintes factores chave:

- a) Nível de atendimento insuficiente do sistema de drenagem e tratamento de águas residuais domésticas:
 - Tratamento de efluentes residuais domésticos insuficiente (cerca de 30% é enviado para o mar sem qualquer tratamento prévio);
 - Saturação da capacidade de drenagem da rede de colectores de efluentes domésticos em vários sectores da cidade;
 - Desconhecimento sobre o estado de conservação da rede: ausência de um levantamento completo sobre a situação actual e de procedimentos de rotina para monitorização da rede.
- b) Nível de atendimento insuficiente do sistema de drenagem de águas pluviais:
 - Saturação localizada da capacidade de drenagem de águas pluviais, sobretudo durante o período do ano com maior precipitação;
 - Desconhecimento sobre o estado de conservação da rede: ausência de um levantamento completo sobre a situação actual e de procedimentos de rotina para monitorização da rede.
- c) Nível de atendimento e cobertura insuficiente de equipamentos de utilização e interesse colectivo:
 - Carências de diversos tipos em equipamentos de saúde, educação, assistência social, desporto, cultura, segurança interna e administração pública;
 - Algumas das carências actuais tendem a desaparecer a médio prazo devido a acções que entretanto estão em curso, sobretudo ao nível de equipamentos culturais e educativos.
- d) Capacidade de concretização de agentes públicos e privados em projectos estratégicos de qualidade com efeito multiplicador em termos de dinâmica e qualificação urbanística, por exemplo:
 - construção da Biblioteca e Centro de Artes;
 - construção dos dois jardins públicos previstos nos planos de pormenor das zonas de expansão Norte e Sul-Nascente;
 - reabilitação do Núcleo Histórico, intervenções exemplares no espaço público e em edifícios com interesse patrimonial, intervenções de “urbanismo comercial” nas ruas com maior concentração de comércio (incluindo a modernização dos estabelecimentos e a qualificação estética de montras), bem como apoio às operações de reabilitação de edifícios de iniciativa privada;
 - construção de um parque urbano no local do actual parque de campismo da cidade, transferindo este equipamento turístico para uma zona que tire melhor partido da proximidade quer da praia quer da cidade.
- e) Capacidade e iniciativa dos agentes económicos na promoção de habitação de qualidade para os vários segmentos de procura habitacional.

Parte II - Proposta urbanística e estratégia de desenvolvimento

4. Objectivos estratégicos e políticas de gestão urbanística

A estratégia de desenvolvimento urbano proposta para a cidade de Sines é contextualizada pela dinâmica económica e social local, regional e nacional, bem como pelos outros instrumentos de gestão territorial já referidos na primeira parte deste relatório – dedicada à descrição da Localização geográfica da área de intervenção e enquadramento no sistema de gestão territorial (ver página 7 e seguintes) - sendo orientada para o cumprimento de objectivos estratégicos que se apresentam seguidamente. Toda a filosofia de concepção e aplicação da regulamentação, zonamento e gestão urbanística proposta é orientada para o cumprimento destes objectivos.

O Plano de Urbanização da cidade de Sines, em sintonia com as propostas desenvolvidas no âmbito do Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Município de Sines, pretende contribuir de forma significativa para a concretização dos seguintes objectivos estratégicos:

1. **Qualificar a cidade de Sines e reforçar as suas funções de centro urbano no contexto municipal e sub-regional**, nomeadamente através das seguintes linhas de orientação:
 - a) Promover operações de reconversão urbanística de elevado impacto na imagem da cidade, na sua funcionalidade e na oferta de mais e melhores equipamentos de utilização colectiva, dando prioridade às operações de maior sustentabilidade económica em parceria com outros agentes públicos ou privados;
 - b) Aumentar e qualificar a oferta de equipamentos de utilização colectiva e de espaços públicos de estadia, recreio e lazer, sobretudo nas zonas de expansão urbana;
 - c) Promover a reabilitação de edifícios e de espaços públicos, sobretudo no centro histórico.
2. **Promover o dinamismo e o desenvolvimento sustentável das actividades económicas da cidade e do Porto de Sines.**
 - a) Promover a oferta de espaços vocacionados para a instalação de terciário de apoio às empresas e de actividades logísticas;
 - b) Assegurar uma correcta acessibilidade da plataforma industrial e portuária ao seu *hinterland* potencial;
 - c) Harmonizar o crescimento do porto de Sines e das suas plataformas logísticas e portuárias com o desenvolvimento da cidade;
 - d) Fomentar a localização de actividades comerciais de apoio à população e às empresas.

5. Estratégia de desenvolvimento urbanístico

A estratégia de desenvolvimento urbanístico é definida a partir da compreensão e diagnóstico da situação actual da cidade, do concelho, da região e do País, definindo ainda um conjunto de objectivos (já apresentados), projectos e parceiros estratégicos. O êxito da estratégia de desenvolvimento dependerá em grande parte do dinamismo e determinação da Câmara Municipal nas tarefas de mobilização de parceiros estratégicos e de recursos públicos e privados que permitam concretizar os projectos estratégicos e fazer cumprir as disposições regulamentares deste Plano, sobretudo num contexto de forte escassez de recursos para fazer face às necessidades existentes e emergentes, sendo fundamental o trabalho de mobilização e de criação de sinergias.

Os elementos essenciais e complementares deste Plano deverão ser consideradas como forma de assegurar uma gestão urbanística mais equilibrada e exigente, no entanto, eles não são um fim em si mesmo. A gestão da cidade deverá ser, progressivamente, cada vez mais uma gestão orientada por objectivos.

Em qualquer estratégia, o estudo do comportamento mais provável dos vários actores do sistema onde se pretende intervir de forma planeada, é fundamental. No caso da estratégia de desenvolvimento urbano da Cidade de Sines, os principais actores do sistema urbano, portuário e industrial são de âmbito local, regional, nacional e internacional, aumentando por isso a complexidade e a incerteza da intervenção planeada. Os principais agentes em presença são:

- Câmara Municipal de Sines;
- Administração do Porto de Sines e principais empresas de transporte marítimo e de actividades logísticas associadas ao Porto, nomeadamente a PSA Corporation;

- Governo Português;
- PGS (empresa gestora do Parque Industrial de Sines) e principais empresas do sector industrial;
- Proprietários de imóveis, principais promotores imobiliários locais outros promotores imobiliários nacionais ou internacionais interessados em investir em Sines;
- Comerciantes e empresários locais;
- Cidadãos individuais ou organizados sob a forma de associações ou equivalente (agentes sociais, culturais, desportivos, etc.);
- Órgãos de comunicação social regionais e nacionais.

Tendo em conta que o Plano de Urbanização é um instrumento de gestão territorial que serve e apoia mais directamente a actividade de planeamento e gestão municipais, importa equacionar qual poderá ser o comportamento desejável da Câmara Municipal, tendo em conta os cenários de desenvolvimento considerados mais prováveis, os recursos disponíveis e a sua capacidade de execução. O comportamento da administração local e central, bem como dos outros principais agentes de desenvolvimento, foi equacionado nos estudos desenvolvidos no âmbito do Plano Estratégico de Desenvolvimento Económico e Social do Município de Sines (em conclusão), bem como na primeira parte deste relatório. No entanto, sendo este um sistema muito dinâmico, é da maior importância criar canais de comunicação e de relacionamento institucional que permitam acompanhar e articular permanentemente a dinâmica dos vários agentes. De acordo com o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Sines (versão de preliminar) existem três cenários de referência para o desenvolvimento do concelho. Tendo como referência estes exercícios, o diagnóstico já apresentado, os agentes em presença e os recursos disponíveis, considera-se como estratégia mais adequada a empreender pelo município:

- Actualizar e cobrir todo o território com os instrumentos de gestão territorial mais adequados a cada escala espacial e à dinâmica de cada aglomerado ou zona da cidade;
- Promover intervenções pontuais, de carácter exemplar e efeito multiplicador, quer pela sua qualidade e valor simbólico, quer pelo impacto no

processo de qualificação urbanística da cidade e de dinamização da economia urbana, promovendo a sua mediatização (Projectos Estratégicos);

- Dar prioridade às operações urbanísticas menos exigentes em termos de investimento municipal a fundo perdido, procurando parcerias estratégicas nos sectores público e privado, maximizando as probabilidades de êxito das operações;
- Desenvolver uma cultura de exigência, de qualificação e modernização da gestão municipal, adequando a organização interna, o número de técnicos e a sua qualificação às exigências e desafios que se colocam ao planeamento e gestão de uma cidade em crescimento acelerado, com fortes necessidades em termos de qualificação urbanística e de equipamento social.

6. Perímetro urbano

etc.), bem como um espaço verde de protecção e enquadramento, visto que este espaço corresponde a um planalto que pode ser avistado a longa distância para quem se aproxime da cidade vindo de Sul.

A área de intervenção deste Plano corresponde ao espaço definido pelo perímetro urbano desenhado na Planta de Zonamento.

O PDM de Sines (e as Normas Provisórias, já caducadas) estabelece um perímetro urbano que é alterado pelo Plano de Urbanização de Sines, tendo em vista uma melhor adequação da cidade à dinâmica económica e social emergente e à resolução de algumas situações problemáticas do ponto de vista do ordenamento do território e da gestão urbanística. Assim, as principais alterações são as seguintes:

- A Baixa de S. Pedro passa a estar incluída no perímetro urbano, sendo classificada como um espaço de expansão urbana não programado e de baixa densidade. Este espaço já se encontra parcialmente edificado, de forma desordenada e com carências em termos de infra-estruturas, equipamentos colectivos e espaços públicos de utilização colectiva, pelo que a sua integração no perímetro urbano permitirá disciplinar de forma mais eficaz a sua ocupação e suprimir as carências diagnosticadas;
- Na zona de expansão Sul-Nascente, procedeu-se meramente a um acerto do perímetro urbano em função da alteração do espaço sob jurisdição da Administração do Porto de Sines e da área de intervenção do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Sul-Nascente;
- Na zona Este e Nordeste da ZIL 2, foi ampliado o perímetro urbano na medida estritamente necessária para, por um lado, satisfazer pedidos de localização pendentes para a instalação de novas unidades de indústria ligeira e superfícies comerciais e, por outro lado, permitir regularizar e qualificar do ponto de vista paisagístico esta frente urbana. Assim, na frente Este propõe-se um pano de rua com edificações de melhor qualidade arquitectónica, destinada a serviços e comércio (*stand* de automóveis, lojas de ferramentas, mobiliário e materiais de construção,

7. Valores patrimoniais a proteger

Os principais valores patrimoniais a proteger no âmbito deste Plano, sem prejuízo de outros instrumentos legais aplicáveis, têm natureza distinta, como sejam:

- a) património natural: linhas de água (por exemplo a do jardim público previsto para a zona de expansão Sul-Nascente), qualidade do ar e da água, cuja protecção resulta essencialmente de boas práticas de ocupação e uso do solo, edificação, bem como da promoção de modos de transporte não poluentes (velocipedes, deslocações a pé), ordenamento da circulação rodoviária e estacionamento, etc.;
 - b) património arquitectónico classificado e a classificar: monumentos nacionais, imóveis de interesse público, assinalados na Planta de Condicionantes e na Planta de Zonamento, cuja protecção resulta essencialmente da promoção da sua conservação e de medidas de controle urbanístico sobre a vizinhança urbanística dos monumentos de modo a garantir a sua salvaguarda e valorização no contexto da cidade;
 - c) património arqueológico assinalado na Planta de Zonamento e as respectivas zonas sensíveis assinaladas na Planta de Condicionantes e os vestígios arqueológicos que venham a ser identificados na sequência de novas descobertas.
 - d) espaços urbanos com valor de conjunto, quer pela escala volumétrica dos edifícios, métrica de vãos e outros elementos arquitectónicos, tipologias construtivas, desenho urbano e ambiente social, como por exemplo o Núcleo Antigo de Sines e alguns bairros com forte identidade própria (social, arquitectónica e urbanística). A salvaguarda e valorização deste património de definição difusa resulta do novo modelo de gestão urbanística assente em Unidades Operativas de Planeamento e Gestão,
- da aplicação de normas específicas de edificação e de intervenções ao nível do espaço público e edificações, bem como de medidas imateriais que contribuam para o bem-estar social dos habitantes e comerciantes.
- e) silhueta da cidade vista da baía de Sines, imagem de forte identidade desta cidade, cuja salvaguarda e valorização resulta do controle urbanístico da cêrcea dos edifícios, materiais de construção e gama de cores, sobretudo da frente marítima da cidade, já abrangida por uma proposta de Plano de Salvaguarda e Valorização do Núcleo Antigo de Sines;
 - f) sítios e percursos panorâmicos assinalados na Planta de Zonamento.

8. Unidades operativas de planeamento e gestão

Tendo em conta os estudos de caracterização dos espaços urbanos existentes em termos de:

- malha urbana, tipologias construtivas, parâmetros e índices urbanísticos;
- dotação de equipamentos de interesse e utilização colectiva face às necessidades actuais e previstas para um horizonte de 10 anos;
- redes de infra-estruturas urbanas;
- procura habitacional existente e prevista face aos cenários de desenvolvimento mais prováveis;
- procura de espaços para actividades económicas com funções urbanas (comércio, serviços e indústria ligeira);

foi desenhada a Planta de Zonamento e estabelecido um conjunto de normas relativas à actividade de urbanização e edificação.

Após os estudos de caracterização, foi definido um conjunto de 9 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) cujo principal objectivo é promover uma gestão urbanística mais eficiente, orientando as intervenções dentro de cada UOPG para a prossecução de objectivos específicos dessa unidade e consequente contribuição para os objectivos de desenvolvimento da cidade.

A delimitação das UOPG enquadra-se num conceito de sustentabilidade urbanística, mas não de autonomia absoluta em relação à cidade no seu todo. Os principais critérios de delimitação foram:

- a) dimensão suficientemente pequena para promover um funcionamento orgânico, assente em relações de vizinhança e de satisfação de necessidades básicas em termos de acesso ao comércio local e equipamentos de utilização colectiva de proximidade;
- b) dimensão suficientemente grande para permitir a viabilidade de estabelecimentos comerciais de

apoio directo à função residencial (mercearia, padaria, papelaria, cabeleireiro, etc.) e a localização de alguns tipos de equipamentos de utilização colectiva de proximidade (sobretudo de educação e assistência social);

- c) espaços sujeitos a intervenções urbanísticas semelhantes, quer sejam de iniciativa privada ou pública, dando origem a um corpo normativo e a uma filosofia de gestão específica, orientada para tirar o melhor partido das características e potencialidades de cada UOPG;
- d) espaços que encerram funções e características complementares tendencialmente mais fortes;
- e) perímetros de UOPG correspondentes a limites físicos existentes ou previstos.

Dentro de algumas UOPG foram definidas algumas sub-unidades e, dentro destas últimas, foram criadas secções, cuja delimitação pretende facilitar a aplicação espacial normas específicas em termos de:

- índices e parâmetros urbanísticos;
- usos e funções urbanas;
- dinâmica urbanística;
- intensidade de uso.

Na Planta de Zonamento estão representadas as unidades e sub-unidades de planeamento e gestão que se descrevem sumariamente na Tabela 2.

Tabela 2 – Síntese das intervenções urbanísticas propostas para as UOPG 1 a 5

| UOPG | Sub-UOPG | Secções | Categorias de espaços | | | |
|--|--|--|--|-----------------|--|-----------------|
| | | | Dinâmica urbanística | Uso do solo | Intensidade de utilização ⁽³⁾ | |
| 1 - Norte do IP8 | | 1-1 | Espaço urbanizável programado | Com/serv. | Baixa densidade | |
| | | 1-2 | Equipamento colectivo | | | |
| | | 1-3 | | | | |
| | | 1-4 | Espaço verde de protecção e enquadramento | | | |
| 2 - Centro | 2.1 - PPVS do Núcleo Antigo de Sines | 2-1-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Média densidade | |
| | | 2-1-2 | | Misto | | |
| | | 2-1-3 | | | | |
| | | 2-1-4 | Espaço urbano a consolidar | Habitacional | Alta densidade | |
| | | 2-1-5 | Espaço público de recreio e lazer existente | | | |
| | | 2-1-6 | Espaço verde de protecção e enquadramento | | | |
| | 2.2 - Centro | 2-2-1 | Espaço urbano consolidado | Misto | Alta densidade | |
| | | 2-2-2 | | | | |
| | | 2-2-3 | | | | |
| | | 2-2-4 | Espaço urbano a consolidar | | | |
| 2-2-5 | | | | | | |
| 2-2-6 | | | | | | |
| 2-2-7 | Espaço público de recreio e lazer existente | | | | | |
| 3 - Área sob a jurisdição da APS e do Ministério da Defesa | | 3-1 | Zona sob a jurisdição da APS | | | |
| | | 3-2 | Equipamento colectivo | | Baixa densidade | |
| | | 3-3 | Espaço urbanizável não programado | Com/serv. | | |
| | | 3-4 | Espaço verde de protecção e enquadramento | | | |
| 4 - Norte/Poente | 4.1 - Norte da Estrada da Floresta I | 4-1-1 | Espaço urbano a reconverter | Habitacional | Baixa densidade | |
| | | 4-1-2 | | Misto/VRL | | |
| | | 4-1-3 | Espaço urbanizável não programado | Habitacional | | |
| | 4.2 - Norte da Estrada da Floresta I | 4-2-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Baixa densidade | |
| | | 4-2-2 | | | Média densidade | |
| | | 4-2-3 | | | | |
| | | 4-2-5 | Espaço urbano a consolidar | | Alta densidade | |
| | | 4-2-6 | | | Média densidade | |
| | | 4-2-7 | Espaço urbano a reconverter | | Alta densidade | |
| | | 4-2-8 | | | | |
| | 4-2-9 | Hab/Equip. | Alta densidade | | | |
| | 4.3 - Bairros do Depósito, do Marítimo e do Operário | 4-3-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Alta densidade | |
| | | 4-3-2 | | | Média densidade | |
| | | 4-3-3 | | | Baixa densidade | |
| | | 4-3-4 | | | Alta densidade | |
| | | 4-3-5 | | | | |
| | 4.4 - Sul da Estrada Norte e Bairro Norton de Matos | 4-4-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Alta densidade | |
| | | 4-4-2 | | | | |
| | | 4-4-3 | | | Espaço urbano a consolidar | Baixa densidade |
| | | 4-4-4 | Espaço urbano a reconverter | | Alta densidade | |
| | | 4-4-5 | | | | |
| | | 4-4-6 | Espaço verde de recreio e lazer | | | |
| | | 4-4-7 | Equipamento colectivo | | Baixa densidade | |
| | | 4-4-8 | Espaço urbano a reconverter | | Habitacional | Baixa densidade |
| | | 4-4-9 | Empreendimentos turísticos/estabelecimentos hoteleiros | | Baixa densidade | |
| | | 4.5 - Poente da Estrada da Costa Norte | 4-5-1 | | Espaço urbano a consolidar | Habitacional |
| 4-5-2 | Espaço urbano a reconverter | | Misto/equip | | | |
| 4.6 - Norte da Rua Judice Fialho | 4-6-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Alta densidade | | |
| | 4-6-2 | | | | | |
| | 4-6-3 | Espaço urbano a consolidar | | | | |
| | 4-6-4 | Espaço urbano a reconverter | | | Misto | |
| | 4-6-5 | Espaço verde de recreio e lazer | | | | |
| 5 - Norte | 5.1 - Bairro das Percebeiras | 5-1-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Alta densidade | |
| | | 5-1-2 | | | Baixa densidade | |
| | | 5-1-3 | | | Espaço urbano a consolidar | Alta densidade |
| | 5.2 - Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte | 5-2-1 | Espaço urbano a consolidar | Habitacional | Alta densidade | |
| | | 5-2-2 | | Misto | | |
| | | 5-2-3 | Espaço urbanizável programado | Habitacional | Alta densidade | |
| | | 5-2-4 | | Baixa densidade | | |
| | | 5-2-5 | | Misto | Alta densidade | |
| | | 5-2-6 | | Com/serv. | Alta densidade | |
| | | 5-2-7 | | | | |
| | | 5-2-8 | | | | |
| | | 5-2-9 | Equipamentos colectivos propostos | | | |
| | | 5-2-10 | | | | |
| | | 5-2-11 | | | | |
| | | 5-2-12 | | | | |
| 5-2-13 | Espaço verde de recreio e lazer proposto | | | | | |
| 5-2-14 | Espaço verde de recreio e lazer existente | | | | | |
| 5-2-15 | Empreendimentos turísticos/estabelecimentos hoteleiros | | Alta densidade | | | |

Tabela 3 - Síntese das intervenções urbanísticas propostas para as UOPG 6 a 9

| UOPG | Sub-UOPG | Secções | Categorias de espaços | | |
|-----------------------|---|-----------------------------------|--|-----------------|--|
| | | | Dinâmica urbanística | Uso do solo | Intensidade de utilização ⁽³⁾ |
| 6 - Nascente | | 6-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Alta densidade |
| | | 6-2 | | | |
| | | 6-3 | | | |
| | | 6-4 | | | |
| | | 6-5 | | | |
| | | 6-6 | Espaço urbano a consolidar | Com/serv. | Alta densidade |
| | | 6-7 | Espaço urbano a reconverter | | |
| | | 6-8 | Equipamento colectivo | | Baixa densidade |
| | | 6-9 | | | |
| | | 6-10 | | | |
| | | 6-11 | Espaço público de recreio e lazer | Com/serv. | Alta densidade |
| | | 6-12 | Espaço urbano a reconverter | | |
| | | 6-13 | | | |
| 7 - Sul | 7.1 - Poente/Sul | 7-1-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Alta densidade |
| | | 7-1-2 | Espaço urbano a consolidar | | |
| | | 7-1-3 | | | |
| | | 7-1-4 | Alta densidade | | |
| | | 7-1-5 | Equipamento colectivo | Alta densidade | |
| | | 7-1-6 | | | |
| | 7.2 - Plano de Pormenor da Zona de Expansão Sul | 7-2-1 | Espaço urbanizável programado | Habitacional | Média densidade |
| | | 7-2-2 | | | |
| | | 7-2-3 | | | |
| | | 7-2-4 | Equipamento colectivo | | |
| | | 7-2-5 | | | |
| | | 7-2-6 | | | |
| | | 7-2-7 | | | |
| | | 7-2-8 | Espaço verde de recreio e lazer | | |
| | | 7-2-9 | | | |
| | | 7-2-10 | Espaço urbanizável programado | Com/serv. | Baixa densidade |
| | | 7-2-11 | | | |
| | | 7-2-12 | Espaço verde de protecção e enquadramento | | |
| | | 7-2-13 | Empreendimentos turísticos/estabelecimentos hoteleiros | | Alta densidade |
| | | 7-2-14 | Empreendimentos turísticos/estabelecimentos hoteleiros | | Alta densidade |
| 7-2-15 | | | | | |
| 7-2-16 | | | | | |
| 7.3 - Monte Chãos | 7-3-1 | Espaço urbanizável não programado | Habitacional | Média densidade | |
| | 7-3-2 | | | Baixa densidade | |
| 8 - ZIL II | | 8-1 | Espaço industrial a consolidar | | Alta densidade |
| | | 8-2 | Espaço urbanizável não programado | Com/serv. | Média densidade |
| | | 8-3 | Espaço industrial a consolidar | | Alta densidade |
| | | 8-4 | Espaço verde de protecção e enquadramento proposto | | |
| 9 - Baixa de S. Pedro | 9.1 - Baixa de S. Pedro | 9-1-1 | Espaço urbano consolidado | Habitacional | Alta densidade |
| | | 9-1-2 | Espaço urbano a consolidar | | Alta densidade |
| | | 9-1-3 | | | Média densidade |
| | | 9-1-4 | Alta densidade | | |
| | | 9-1-5 | Baixa densidade | | |
| | 9.2 - Sul da Estrada Nacional 261-3 | 9-2-1 | Equipamento colectivo | | |
| | | 9-2-2 | Espaço urbanizável não programado | Com/serv. | Média densidade |

(1) - Nas ruas transversais o número máximo de pisos é de 3. Estes valores máximos devem ainda ser verificados em função das disposições aplicáveis do R.G.E.U.

(2) - A reconversão deste espaço terá de ser obrigatoriamente precedida da elaboração de um Plano de Pormenor

(3) - Nos espaços urbanos consolidados ou a consolidar, a intensidade de utilização tem uma função descritiva para efeitos de planeamento, não constituindo, por si só quaisquer direitos, reais ou abstratos, de edificação.

9. Zonamento, parâmetros e índices urbanísticos

O zonamento do Plano traduz uma política urbanística de adequação de respostas às solicitações, problemas e potencialidades de cada unidade, sub-unidade e secção em particular e da cidade em geral.

Os três tipos de categorias de espaços que foram criados visam responder a diferentes componentes de intervenção e controle da gestão urbanística, correspondendo a cada uma delas um corpo normativo específico que consta do Regulamento do Plano. O conceito de desenvolvimento traduzido pelo zonamento encerra uma visão de sustentabilidade da dinâmica de desenvolvimento da cidade, contribuindo significativamente para o equilíbrio entre a defesa da qualidade do ambiente urbano, a satisfação de necessidades básicas e cívicas e a vitalidade e dinamismo da economia urbana.

Existem vários exemplos práticos deste desígnio do Plano, grande parte deles considerados projectos estratégicos, sendo um deles a reconversão do actual parque de campismo num Parque Urbano de utilização colectiva (UOPG 4.4). Esta operação urbanística, traduzida na Planta de Zonamento, permite qualificar a cidade do ponto de vista ambiental, da criação de espaços de estadia, socialização e lazer, qualifica a frente edificada que margina este espaço e introduz de forma controlada a possibilidade de edificar, contribuindo decisivamente para a viabilidade económica da operação de reconversão.

Além das categorias de espaços criaram-se outros dois tipos de categorias:

- categorias de dinâmica urbanística;
- categorias de intensidade de utilização do solo.

As categorias de espaços prosseguem o equilíbrio, diversidade, complementaridade e compatibilidade da localização de funções urbanas, podendo os espaços ser classificados da seguinte forma:

- Espaços urbanos;
- Espaços urbanizáveis;
- Espaços de indústria ligeira;
- Estrutura verde;
- Espaços canais;
- Espaços de usos especiais;

As categorias de dinâmica urbanística estabelecem o tipo de acções admissíveis e desejáveis para cada espaço, distinguindo claramente os espaços estabilizados dos espaços que são ou devem ser objecto de dinâmicas de transformação através da seguinte classificação:

- Espaços urbanos consolidados;
- Espaços urbanos a consolidar;
- Espaços urbanos a reconverter;
- Espaços urbanizáveis programados;
- Espaços urbanizáveis não programados.

As categorias de intensidade de utilização do solo permitem disciplinar a densidade de construção e de ocupação do solo, contribuindo para a adequação do ambiente construído às diversas funções urbanas e à capacidade instalada ou prevista das infra-estruturas urbanas e procurando satisfazer a diversidade da procura de tipologias construtivas (edifícios de habitação colectiva, moradias em banda, geminadas ou isoladas, escritórios, espaços comerciais e de indústria ligeira). Os espaços urbanos e urbanizáveis podem ser classificados em:

- Espaços de alta densidade, caracterizados por valores do índice de utilização¹³ bruto (ib) iguais ou superiores a 0,56;
- Espaços de média densidade, caracterizados por valores do índice de utilização bruto (ib) superiores a 0,35 e inferiores a 0,56;

¹³ Índice de utilização (i): também designado por índice de aproveitamento construtivo do terreno, é definido pelo quociente entre o somatório das áreas brutas de construção e a superfície do terreno que serve de base à operação e onde se pretende aplicar o índice. O índice de utilização pode ser bruto, líquido ou ao lote, consoante a área base onde se pretende aplicar o índice: é a totalidade da área do terreno em causa; é a totalidade da área do terreno em causa com exclusão das áreas de cedência para o domínio público; é o somatório das áreas dos lotes (incluindo os logradouros privados, mesmo que eventualmente de uso colectivo). (DGOTDU/UTL, 1990; DGOTDU 2000).

- Espaços de baixa densidade, caracterizados por valores do índice de utilização bruto (ib) inferiores ou iguais a 0,35.

Em relação aos espaços urbanizáveis faz-se a distinção entre espaços programados e não programados, traduzindo a preferência do município por um determinado faseamento do processo de urbanização e edificação da cidade. Esta distinção visa introduzir alguma disciplina no processo de expansão da cidade, adequando-o ao plano municipal de investimentos pluri-anuais em infra-estruturas urbanas. Deste modo, o processo de urbanização dos espaços urbanizáveis não programados deveria ser precedido da elaboração de contrato de urbanização entre a Câmara Municipal de Sines e os proprietários envolvidos, os quais deverão comprometer-se no financiamento e execução de todas as infra-estruturas urbanísticas necessárias à edificação nesse solo, bem como à participação na construção dos necessários equipamentos colectivos de proximidade. Esta situação de maior envolvimento directo dos privados na urbanização dessas parcelas justifica-se por se tratarem de áreas cuja urbanização não é considerada prioritária pela Câmara Municipal de Sines e para as quais os seus recursos financeiros não são previsivelmente susceptíveis de ser afectados durante o período de vigência deste Plano de Urbanização.

Os espaços urbanizáveis programados deverão ser prioritariamente objecto de plano de pormenor, visto ser este o instrumento de gestão territorial mais adequado para definir a forma urbana e a distribuição concreta de funções urbanas, bem como para servirem de suporte à programação da intervenção municipal na urbanização desse solo.

Para além dos índices urbanísticos acima referidos a propósito das categorias de intensidade de utilização do solo, foram definidos dois parâmetros essenciais para o controle do volume de construção, da imagem urbana e por assim dizer para a salvaguarda de uma escala mais humana dos espaços construídos: o número máximo de pisos e a altura máxima da fachada. Em regra o número de máximo de pisos não é superior a 4, no entanto, em algumas das novas avenidas a criar no âmbito dos planos de pormenor das zonas de expansão Norte e Sul-Nascente é admissível a construção de 5 pisos, dada a hierarquia desses arruamentos na rede viária da cidade e a concentração de comércio e serviços nessas zonas. Adicionalmente, é admitida a construção de edifícios

de 5 pisos em espaços urbanos consolidados ou a consolidar com o objectivo de regularizar planos de fachadas em arruamentos já existentes.

10. Infra-estruturas de transportes, circulação e estacionamento

10.1. Hierarquia da rede viária: forma e função

A rede viária de Sines sofre actualmente de vários problemas que importa identificar e solucionar, tendo em conta as actuais exigências de acessibilidade, mobilidade, qualificação urbanística e protecção do ambiente urbano. Os problemas da rede viária podem ser sintetizados da seguinte forma:

- inexistência de uma rede viária hierarquizada que contribua para a estruturação dos espaços urbanos e urbanizáveis e garanta bons níveis de serviço para a circulação de veículos e peões;
- desadequação das características físicas e geométricas de muitas das vias existentes em relação às cargas de tráfego e funções que desempenham, ou que poderão vir a desempenhar no contexto de desenvolvimento da cidade;
- sinalização de trânsito insuficiente e por vezes desadequada, quer em termos de regulação e disciplina do tráfego e estacionamento, quer em termos de orientação e informação de condutores e peões sobre a localização das principais funções urbanas e direcções.
- insatisfação da procura de estacionamento, desadequação de várias soluções (sobretudo no Centro da Cidade), desordenamento e fiscalização pouco diligente;
- insuficiência de vias com características adequadas à circulação pedonal e de velocípedes.

O actual estado da rede viária urbana está sobretudo relacionado com a ausência de instrumentos de

planeamento urbanístico eficazes e com o processo de crescimento urbano que nas últimas décadas resultou de uma sucessão de operações de loteamento, desenquadradas de qualquer conceito planeado de desenvolvimento da cidade, sem preocupações de melhoria da acessibilidade interna e de qualificação do ambiente urbano.

Assim, no âmbito deste Plano é apresentada uma proposta de rede hierarquizada das vias urbanas existentes e propostas (bem como as suas características físicas e funcionais de referência), sendo ainda indicados os nós viários que devem merecer um estudo mais detalhado para a resolução de conflitos de circulação ou de integração e articulação urbanística. O conceito de rede, as características das vias e as propostas de intervenção apresentadas visam responder aos seguintes objectivos operacionais e urbanísticos:

- a) promover boas condições de acessibilidade interna e externa;
- b) promover uma boa integração e articulação urbanística entre os espaços urbanos existentes e as zonas de expansão urbana;
- c) promover a segurança da circulação de veículos e peões, dando particular atenção a eliminação de obstáculos à circulação de peões com necessidades especiais de mobilidade;
- d) promover a qualificação urbanística e paisagística do espaço público de circulação e estacionamento.

Tendo presente os objectivos acima referidos, a rede viária foi hierarquizada de acordo com as categorias seguintes: vias principais, vias secundárias e vias de acesso local, cujas características de referência e funções urbanas são apresentadas no Quadro 1.

Os nós viários classificam-se em três níveis, consoante a hierarquia de ligações que estabelecem, nomeadamente:

- Nível 1- quando estabelecem ligações entre vias principais;
- Nível 2- quando estabelecem ligações entre vias principais e vias secundárias;
- Nível 3- quando estabelecem ligações entre vias secundárias.

Quadro 1 - - Hierarquia, características e funções das vias urbanas da cidade de Sines

| Hierarquia, características e funções das vias rodoviárias | | Rede principal | Rede secundária | Rede local | | |
|---|------------------------------------|---|--|---|-----------------------|--------|
| | | Vias principais | Vias colectoras e distribuidoras | Vias de distribuição local | Vias de acesso local | |
| F u n ç õ e s | Dominante | Ligações urbanas estruturantes | Colecta e distribuição do tráfego dos sectores urbanos | Acesso local e à ocupação marginal | Acesso às actividades | |
| | Supletiva | Ligações entre os sectores da cidade | Acesso local | Acesso às actividades | ---- | |
| C a r a c t e r í s t i c a s | Perfil transversal | Nº de vias | 4 (ou 2 em espaços consolidados) | 2 | 2 | 1 ou 2 |
| | | Largura mínima (m) | 34 | 20 | 18 | 12 |
| | Acessos | Intersecções de nível ordenadas e com eventual regulação de tráfego | Livres | Livres | Livres | |
| | Tipo de nós | Nível | Nível | Nível | Nível | |
| | Estacionamento | Condicionado ou, se autorizado, em espinha | Livre, de preferência em espinha | Livre | Livre | |
| | Paragens de transportes colectivos | Fora da faixa de rodagem ou em sítio próprio | Fora da faixa de rodagem, sempre que possível | Circulação e paragem de transportes colectivos a evitar | Interdita | |

10.2. Estacionamento

O estacionamento é um dos problemas que afecta mais negativamente o bom funcionamento das vias urbanas da cidade quer pela ocupação abusiva de passeios e faixas de rodagem, quer pelos movimentos gerados com a procura de lugar de estacionamento.

A satisfação da procura de estacionamento e dos problemas que lhe estão associados deve ser abordada em duas vertentes. Por um lado, deve ser fortemente encorajada a utilização de modos de transporte alternativos e complementares do transporte individual em meio urbano, promovendo vias exclusivamente pedonais, uma rede de ciclovias urbanas a ligar as principais zonas da cidade e a qualificação genérica dos espaços de circulação pedonal de modo a torná-los mais atractivos e seguros. Por outro lado, devem ser adequadas as respostas à carga e ciclos da procura de estacionamento, quer em termos do dimensionamento e localização dos espaços de

estacionamento, quer através do aumento da taxa de rotação dos lugares de utilização colectiva. A exigência de que as novas edificações resolvam as necessidades de estacionamento próprias geradas pelas funções urbanas aí instaladas é outra das frentes de actuação da política de estacionamento da cidade.

O facto de a cidade de Sines ainda não ter transportes colectivos urbanos, conjugado com a ausência de uma rede adequada e qualificada de vias pedonais e ciclovias, funciona como um forte encorajamento à utilização do transporte individual motorizado. O dimensionamento dos espaços afectos a estacionamento deverá atender a este contexto.

Por outro lado, o aumento que se tem vindo a verificar na taxa de motorização aconselha a adopção de parâmetros de dimensionamento que previnam situações de desequilíbrio entre a oferta e a procura de estacionamento, sobretudo nas zonas de expansão ou de reconversão urbana, onde é mais fácil intervir a este nível.

Assim, os espaços destinados ao estacionamento de veículos devem ter uma área bruta de construção por

cada lugar de estacionamento que varia em função do tipo de veículo e da solução construtiva do estacionamento (em superfície ou em estrutura edificada, enterrada ou não) conforme se apresenta no Quadro 2.

Quadro 2 - Dimensionamento de lugares de estacionamento (m²/lugar) em função do tipo de veículo e solução construtiva.

| Veículos | Em Superfície | Em Estrutura Edificada |
|----------|-------------------|------------------------|
| Ligeiros | 20 m ² | 30 m ² |
| Pesados | 75 m ² | 130 m ² |

- faixa de 2,5 metros de largura para estacionamento em linha, paralelo à faixa de rodagem;
- faixa de 4,5 metros de largura para estacionamento em espinha, em posição oblíqua (45°) ao eixo da via;
- faixa de 5 metros de largura para estacionamento em espinha, em posição ortogonal (90°) ao eixo da via;
- os arruamentos com impasse permitirão condições de inversão de marcha, livres de estacionamento, com raio mínimo de 10,5 metros.

Tendo em conta que as diversas funções localizadas nos espaços urbanos são geradoras de diferentes necessidades de estacionamento, são considerados exigíveis os parâmetros de dimensionamento mínimo do número de lugares de estacionamento que figura do artigo 54 do Regulamento:

As necessidades limite de estacionamento podem ser reduzidas em função da oferta de transportes colectivos, da possibilidade de oferecer uma maior rotatividade na utilização dos lugares de estacionamento disponíveis e da eventual complementaridade de usos do solo em relação à procura de estacionamento que geram ao longo do dia ou dos dias da semana.

Em determinados casos particulares deverão ser adoptadas soluções específicas e adequadas a cada situação, tais como: intervenções em áreas adjacentes a edifícios classificados ou a classificar, quando a criação de estacionamentos prejudique as suas características arquitectónicas ou com elas seja incompatível; intervenções em áreas consolidadas, com impossibilidade ou limitação da criação de estacionamento no interior dos lotes ou na via pública; intervenções a que sejam afectas áreas de estacionamento não contíguas, a construir pelos promotores em locais definidos pela Câmara Municipal, em terrenos do domínio público municipal ou por aqueles adquiridos para esse efeito.

Sem prejuízos dos parâmetros já referidos, os espaços destinados ao estacionamento devem ser dimensionados de modo a garantir:

11. Infra-estruturas urbanas de águas e esgotos

Av. Vasco da Gama (baía de Sines), exigindo posteriormente a bombagem de todo este caudal de modo a repor a quota necessária ao escoamento gravítico final até à Estação de Tratamento de Águas Residuais. Crê-se que a definição de subsistemas poderá ser significativamente menos onerosa e de mais fácil concretização, remetendo-se a opção sobre este assunto para o estudo de especialidade já referido.

O Plano de Urbanização, através do zonamento e definição de parâmetros e índices urbanísticos, estabelece a base de trabalho para a definição e dimensionamento da rede principal de infra-estruturas de abastecimento de água, drenagem e tratamento de efluentes domésticos e de águas pluviais da cidade de Sines.

Tendo em conta o carácter de especialidade e a complexidade da resolução das insuficiências da rede de drenagem de efluentes domésticos, a Câmara Municipal entendeu encomendar a elaboração de um plano sectorial para as infra-estruturas de abastecimento de água, drenagem e tratamento de efluentes domésticos e de águas pluviais da cidade de Sines, razão pela qual este plano remete as indicações sobre as propostas de expansão ou alteração das redes existentes para o referido plano.

Em relação à situação actual das várias redes, sublinha-se a situação de rotura do actual sistema de drenagem de efluentes domésticos, a qual deverá ser tida em consideração na apreciação de novas operações de loteamento.

O Plano inclui duas plantas onde são representadas a rede de drenagem de águas residuais e pluviais (existente e prevista) e a rede de distribuição pública de água, de acordo com as informações e dados fornecidos pela Câmara Municipal. Nestas plantas são ainda indicadas e localizadas as anomalias e deficiências de funcionamento destas redes com base nas informações fornecidas pelo Departamento de Obras e Ambiente da Câmara Municipal de Sines.

Em termos de concepção do sistema de drenagem de águas residuais domésticas a equipa do Plano propôs à Câmara Municipal que esta rede fosse constituída por vários subsistemas em vez de um único sistema que drena por gravidade quase todos os efluentes da cidade para um único colector a construir ao longo da

12. Equipamentos de utilização colectiva

A avaliação de necessidades, dimensionamento e programação de equipamentos de utilização colectiva para a área de intervenção do Plano foi realizada de modo a responder aos cenários de evolução demográfica já apresentados (ver página 23) e aos vários tipos e natureza dos equipamentos.

O principal objectivo desta componente do Plano é contribuir para a constituição de uma reserva de solos que permita resolver carências existentes em determinados áreas de equipamento social: desporto, educação, assistência social, justiça, saúde e administração pública e, por outro lado, satisfazer as necessidades dos futuros habitantes de Sines, a instalar sobretudo nas zonas de expansão urbana. Adicionalmente, é apresentado um sumário em anexo com os principais critérios e parâmetros de referência para a avaliação, dimensionamento e programação de equipamentos colectivos, recomendados pelos vários departamentos de Estado que tutelam os diferentes tipos de equipamentos colectivos.

Tendo em conta que, por um lado, o cenário demográfico mais provável para a cidade traduz-se num crescimento demográfico que poderá atingir os cerca de 20.000 habitantes, podendo ser superior a este valor em função da dinâmica económica e da promoção local e preços da habitação e, por outro lado, que a capacidade de alojamento prevista neste Plano é de cerca de 24.000 habitantes, os parâmetros de cedência de terreno a adoptar para efeitos de licenciamento de operações urbanísticas foi determinado para uma população de cerca de 24.000 habitantes, considerando uma capacidade edificatória de cerca de 645.000 m² de área bruta de construção. Por outro lado, foi ainda considerado que os principais equipamentos de utilização colectiva em falta exigem uma reserva urbanística de solo com cerca de 820.000 m² (Tabela 4). No entanto, se não forem contabilizados os espaços de verdes de protecção e enquadramento verificamos que a reserva de solo necessária é apenas de 280.000 m².

Sabendo que grande parte dos espaços verdes de protecção e enquadramento já se encontram previstos ou constituídos, nomeadamente em Planos de Pormenor da Cidade, este Plano propõe que a reserva de solo a constituir seja de 355.000 m². Assim, por cada 100 m² de área bruta de construção a edificar deverão ser cedidos à Câmara Municipal, livres de quaisquer ónus ou encargos, 55 m² de terreno.

Tabela 4 - Descrição das necessidades de reserva urbanística de terrenos para equipamentos de utilização colectiva

| Descrição | Superfície de terreno (m ²) |
|--|---|
| Reserva Urbanística Total | 820.050 |
| Equipamentos de cidade com terreno e localização definida | 227.000 |
| Parque Urbano | 60.000 |
| Pavilhão Multi-usos e Feira | 35.000 |
| Complexo Desportivo | 132.000 |
| Equipamentos de cidade por localizar | 12.500 |
| Central de Camionagem | 10.000 |
| Tribunal | 2.500 |
| Espaços verdes de protecção e enquadramento | 538.000 |
| Diversos (ver P. Zonamento) | 538.000 |
| Equipamentos de proximidade | 42.550 |
| Diversos | 42.550 |

O dimensionamento de equipamentos de utilização colectiva, nomeadamente daqueles que são destinados especificamente a determinados escalões etários da população exige o conhecimento da previsão da população estratificada por escalões etários, bem como a dinâmica de cada sistema inerente aos vários tipos de equipamento. Assim, considera-se necessário que a Câmara Municipal promova brevemente a elaboração da Carta de Equipamentos Escolares e a Carta de Equipamentos Desportivos, bem como outros instrumentos de programação sectorial que apoiem o processo decisório de localização, dimensionamento e definição de prioridades de investimento, em articulação com os vários agentes e instituições públicas e privadas que operaram e regulam cada

sector. Neste contexto, a reserva urbanística de solos para a construção de equipamentos de utilização colectiva é uma peça necessária mas não suficiente para garantir a supressão de carências actuais e futuras.

13. Espaços públicos e de integração paisagística

O Plano de Urbanização pretende não só proporcionar o enquadramento estético e ambiental do núcleo habitacional com a paisagem envolvente, mas igualmente criar zonas de vivência urbana. Desta forma, pretende-se criar zonas verdes de convívio comuns (parque, logradouros, etc.), que integrem diferentes actividades e equipamentos. Estes espaços, correctamente articulados e funcionais, vão contribuir significativamente para melhorar a qualidade de vida dos moradores desta cidade.

Em termos de estrutura verde as soluções preconizadas pretendem minimizar as necessidades de manutenção, garantindo simultaneamente uma boa qualidade estética do conjunto.

São ainda estabelecidos eixos visuais em todo o Plano, com o objectivo de proporcionar vistas panorâmicas e momentos cénicos interessantes, tornando-o especialmente atractivo a quem percorre esta zona da cidade.

A proposta preconizada pretendeu criar uma estrutura verde coerente que contribua para integrar e articular a área habitacional proposta e a existente.

A proposta articula as áreas de logradouros, parque urbano¹⁴ e orla de protecção e enquadramento.

¹⁴ O conceito de parque urbano aqui utilizado corresponde à definição e classificação apresentada nas "Normas para programação de equipamentos colectivos" (GEPAT / MPAT, 1990). De acordo com esta definição o parque urbano insere-se na estrutura verde principal da cidade, destinando-se ao recreio, lazer e convívio da população "inter-bairros". É um espaço verde bastante construído, com uma área superior a 3 hectares, equipado com mobiliário urbano e desportivo. No entanto, existem outras definições mais exigentes para esta designação de equipamento colectivo, nomeadamente nas "Normas urbanísticas - princípios e conceitos fundamentais" (DGOTDU / UTL, 1995) e no livro de referência sobre a história da arquitectura da paisagem "Design on the land" (Norman Newton, 1971). Nestas obras o parque urbano é por excelência um espaço descodificado no qual se desenvolve uma poética do sublime e um sentido de interioridade que exige uma superfície útil superior a 30 hectares e uma incompatibilização total com a instalação de mobiliário e equipamentos de qualquer tipo.

Logradouros

Os logradouros, constituem espaços verdes de utilização pública ou privada, zonas de estadia privilegiadas que permitirão uma utilização polivalente. Estes espaços poderão ser relvadas (o relvado poderá funcionar como prado de sequeiro, de forma a minimizar as necessidades de rega), ou pavimentados com saibro. Prevêem-se ainda, que os logradouros sejam equipados com bancos e mesas.

Para alguns destes espaços, propõe-se a implantação de equipamentos de apoio à prática desportiva.

Parque Urbano

Localizado no limite Sul-Poente da área de intervenção, relativamente próximo do centro urbano de Sines e beneficiando de boa acessibilidade pedonal (em termos de distância).

Com uma área aproximada de 30.000 m², este espaço verde de recreio e lazer, tem por objectivo funcionar com um grande espaço único de uso intensivo.

Propõe-se que constitua uma área de convívio comum, que articule e integre espaços e funções, beneficiando de um leque variado de actividades e equipamentos.

A concretização deste espaço pressupõe a realocação do Parque de Campismo aí instalado e o desenvolvimento de um Plano de Pormenor que identifique e caracterize as funções que deve acolher, assim como ajuizar da viabilidade e interesse de considerar aí uma frente de edificação.

Jardim Público do Caminho de Ferro

O Jardim Público do Caminho de Ferro, é um espaço do tipo jardim – alameda e acompanhará o traçado da antiga linha ferroviária. É um espaço rico em "memórias" ligadas a este uso, entretanto desactivado.

Por se considerar interessante a recuperação de alguns desses elementos, sabendo que estes serão capazes de imprimir um carácter próprio a todo o conjunto, propõe-se a manutenção de alguns deles,

como sejam a estação ferroviária e edifícios anexos e parte da linha de caminho de ferro.

Sendo um espaço singular que ajuda a fazer a transição entre a cidade existente ao longo da Av. Humberto Delgado e a cidade nova a construir na área de intervenção do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte de Sines (UOPG 5.2), pretende-se conferir alguma diversidade, criando áreas com carácter distinto, consoante os objectivos pretendidos. Espaços mais naturalizados ou construídos, que permitam múltiplas actividades, que vão desde a simples estadia e contemplação a um recreio mais activo. Estes espaços deverão constituir pontos essenciais de atracção e animação deste jardim.

Assim, são propostos campos de jogos informais, áreas de recreio passivo (relvadas ou com prado de sequeiro) equipadas com mesas e bancos para merendas, um espaço vocacionado para o recreio infantil (temático) associado a uma área de estadia com esplanada. Junto à antiga estação, que se propõe reabilitar como um futuro centro de actividades culturais e/ou de lazer, prevê-se uma área mais urbana, com a função de uma praça pavimentada e que proporcione diferentes actividades e exposições. Ainda, na sequência desta, propõe-se um Jardim de Cheiros, didáctico, onde se podem encontrar diversas espécies vegetais aromáticas ou de carácter ornamental, acompanhadas por uma nota informativa.

A linha de caminho de ferro é por excelência o elemento unificador de todo o conjunto. Presente em todo o espaço, assume-se como um percurso pavimentado para peões e ciclistas. Paralelamente a esta, propõe-se um percurso pedonal, serpenteado, de carácter orgânico, pavimentado e equipado com aparelhos de manutenção.

Jardim Público Sul- Nascente

Localizado sensivelmente no eixo central do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Sul-Nascente da cidade de Sines, o grande jardim público beneficia de uma excelente posição, tornando-o privilegiado quer em termos de acessos pedonais e de automóvel, como também em termos de vistas panorâmicas e cenários.

Com uma área aproximada de 21.000 m², este espaço verde de recreio e lazer, tem como objectivo principal ser um espaço de uso intensivo.

No topo do jardim, junto do equipamento aí existente, propõe-se uma área de carácter mais formal, que se traduzirá no desenho do jardim e nos materiais vivos e inertes a utilizar. Propõe-se ainda para este espaço um elemento de água (um pequeno lago, um espelho de água, etc.) e um anfiteatro para diversos espectáculos e outros eventos, aproveitando a modelação artificial do terreno.

Sendo um espaço único em toda a área de intervenção, deverá constituir um pólo de atracção e animação. Assim, aproveitando a existência de uma linha de água de carácter temporário, propõe-se que se tire partido das suas potencialidades como zona húmida. Regularizando, definindo e desenhando as suas margens, propõe-se que seja recuperada com vegetação típica das linhas de água. Percorrendo quase todo o jardim, esta linha de água terá também o seu carácter lúdico e pedagógico, traduzindo-se esta intenção na presença ao longo do seu percurso de jogos de água e placas informativas sobre a fauna e a flora aí existentes.

O jardim, como já foi referido, beneficia de excelentes vistas, nomeadamente a Sul, a parte mais junto ao mar. Propõe-se que a zona central tenha um carácter de clareira (relvada ou com prado de sequeiro), não criando obstáculos aos eixos que se pretendem favorecer. Funcionará também como uma área soalheira para um recreio passivo e contemplativo, permitindo a prática de jogos informais. No limite do jardim, a vegetação proposta de árvores e arbustos deverá ser mais densa, de modo a diferenciá-lo do espaço envolvente, constituindo também uma barreira para o ruído de tráfego automóvel.

O jardim deverá ainda ser equipado com mobiliário urbano, indispensável ao usufruto do espaço, tais como mesas de merendas, bancos, etc..

O jardim é ainda constituído por uma rede de percursos, que o atravessam longitudinalmente, de modo a responder o mais possível às intenções dos utentes deste espaço.

Espaços verdes de protecção e enquadramento

De modo a proporcionar o necessário isolamento e enquadramento paisagístico das edificações e lotes

localizados junto de infra-estruturas pesadas (vias rápidas, oleodutos, gasodutos, etc.) ou de espaços industriais propõem-se espaços verdes de protecção e enquadramento com plantação de árvores e/ou arbustos. Para além destas funções, pretende-se que sejam espaços de contínuo interesse visual ao longo do ano, conseguido com a utilização de espécies vegetais adequadas e bem adaptadas às características edafoclimáticas do local.

14. Plano de execução proposto

14.1. Definição e princípios

O sistema de execução proposto para o Plano de Urbanização assenta numa organização da cidade em Unidades Operativas de Planeamento e Gestão. Esta forma de organizar o planeamento e gestão da cidade deverá encontrar a correspondente adequação na organização interna dos serviços técnicos municipais e da sua dotação em recursos humanos e materiais de modo a tornar exequíveis as suas missões no quadro deste Plano e dos instrumentos de gestão territorial de pormenor, quer para o cumprimento dos prazos legais para apreciação de processos relativos a operações urbanísticas promovidas por particulares, quer para a promoção das intervenções estratégicas e actividades de planeamento e monitorização.

Para além dos aspectos relativos à organização e ao modelo de gestão que caberá à autarquia definir no âmbito das suas competências e de forma adequada à sua realidade económica e política, o Plano de Urbanização estabelece a obrigatoriedade da aplicação dos princípios da perequação compensatória nas zonas de expansão urbana, isto é, nos espaços urbanizáveis, independentemente de serem programados ou não. Assim, deverá aplicar-se o mecanismo de perequação nas áreas de intervenção do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Norte e do Plano de Pormenor da Zona de Expansão Sul-Nascente da cidade de Sines.

No caso dos espaços urbanizáveis não programados, deverá ser aplicado o mecanismo da perequação compensatória no âmbito de plano de pormenor a elaborar para esses espaços ou de operação de loteamento conjunta de todos os proprietários de parcelas abrangidas (contidas ou interceptadas) por uma secção de determinada Unidade Operativa de

Planeamento e Gestão. Isto é, só serão licenciadas ou autorizadas operações urbanísticas ou obras de edificação na sequência da aprovação de plano de pormenor ou, supletivamente, de operação de loteamento conjunta, garantindo-se desta forma maior justiça na distribuição de benefícios e encargos inerentes ao processo de urbanização e edificação, bem como um crescimento urbano mais qualificado e ordenado, com a necessária reserva de solo urbano para a construção de equipamentos de utilização colectiva e espaços públicos com dimensão e qualidade adequada às funções de estadia, recreio e lazer.

Nos espaços sujeitos a reconversão urbanística também deverá ser aplicada a perequação de benefícios e encargos, definida nos termos que a Câmara Municipal vier a estabelecer no âmbito dos projectos urbanos ou operações de loteamento que em cada caso couber promover.

Nos restantes espaços (consolidados ou a consolidar) o Plano apenas estabelece a obrigatoriedade de aplicação dos parâmetros de cedência de terreno para a reserva urbanística de solos destinados ao equipamento social, espaços verdes e arruamentos.

A operacionalização da constituição de uma reserva de solos integrados nos domínios público e privado municipal é fundamental para agilizar a acção da Câmara Municipal na realização de permutas, aquisições e alienações de modo a concretizar os equipamentos de utilização colectiva, espaços verdes e habitação a custos controlados, bem como a dinâmica de permuta de direitos reais e abstractos inerentes à aplicação de mecanismos de perequação em algumas zonas da cidade. Adicionalmente, recomenda-se a constituição de um ou mais fundos de urbanização associados às operações de reconversão urbanística e projectos estratégicos de modo a agilizar a sua concretização. Assim, a Câmara Municipal, deverá funcionar como uma espécie de “banco” de solos, cujas reservas vão sendo constituídas a partir de:

- a) Aquisições no mercado imobiliário ou ao Estado e outros entes públicos;
- b) Permutas com particulares ou com o Estado e outros entes públicos;
- c) Cedências dos particulares para o domínio público municipal, a título não oneroso, de parcelas, ou outros imóveis, de dimensão e

localização diversa, inerentes às operações de loteamento (parâmetros de cedência);

- d) Lotes ou fracções de prédios urbanos cedidos gratuitamente por particulares à Câmara Municipal e integrados no seu domínio privado municipal no âmbito de operações de loteamento realizadas em espaços sujeitos à aplicação da perequação e nos casos em que o promotor constitua mais lotes ou capacidade edificatória na sua parcela do que aqueles a que tem direito por força da aplicação da perequação¹⁵.

O fundo de urbanização é ainda relevante para garantir provimento para a comparticipação municipal em obras particulares financiadas através de determinados programas, tais como, entre outros, o RECRIA (Regime Especial de Comparticipação na Recuperação de Imóveis Arrendados), ou outros venham a ser criados.

Sublinha-se ainda que uma parte significativa da capacidade de concretização da Câmara Municipal resulta de uma correcta adequação do seu regulamento de taxas e tarifas municipais (urbanização, águas, esgotos, resíduos sólidos urbanos,...) à realidade dos custos actuais e previstos, quer em termos de investimento quer em termos de gestão e conservação ordinária e extraordinária das redes de infra-estruturas urbanas, serviços conexos e equipamentos de utilização colectiva. Tendo em conta que a capacidade edificatória prevista neste Plano é de cerca de 645.000 m² de área bruta de construção, uma diferença de 5 euros (1.000 Escudos) no valor da

Taxa Municipal de Urbanização corresponde a uma diferença em termos de receita municipal na ordem de 3.225.000 euros, isto é, cerca de 645.000 contos.

¹⁵ Por exemplo: um promotor P1 com um terreno de 1 hectare numa zona da cidade abrangida por plano de pormenor que fixa o índice de utilização bruto em 0,55 teria direito a construir 5.500m², no entanto, de acordo com a planta de implantação do mesmo plano está prevista a construção de cerca de 8.000 m² nessa mesma parcela. Assim, o proprietário P1 pode apenas construir 5.500 m² sendo os restantes 2.500 m² entregues directamente a outro proprietário P2 que viu ser localizado na sua parcela um pequeno jardim público com uma área de 4.545 m², de acordo com o mesmo plano de pormenor. Caso não haja acordo imediato entre estes dois proprietários para ambos poderem concretizar os seus direitos reais de construção, o proprietário P1 entregará à Câmara Municipal os lotes em excesso, correspondentes a uma capacidade edificatória de 2.500 m². Este terreno será posteriormente entregue ao proprietário P2 ou a qualquer outro em circunstâncias análogas na área de intervenção do mesmo plano, não podendo a Câmara Municipal dar outra utilização a este terreno que lhe foi confiado que não seja o de garantir o funcionamento das permutas dentro da área de intervenção do plano de modo a viabilizar os direitos reais de construção dos proprietários. A consignação destas parcelas deverá ser sujeita a averbamento no registo dos lotes que, transitoriamente, forem entregues à Câmara Municipal.

14.2. Plano de execução

Tendo em conta o contexto de grande dinâmica urbanística que actualmente se verifica em Sines, bem como a grande dependência deste ciclo de crescimento económico e urbano em relação a importantes investimentos públicos e privados, sobretudo em infra-estruturas de transporte (Terminal XXI do Porto de Sines, caminho de ferro e conclusão de obras no IC33, IP8), bem como na plataforma logística (ZAL-A e ZAL-B), o esforço de planeamento realizado em sede de instrumento de gestão territorial deve concentrar-se predominantemente na definição de objectivos, estratégias e identificação de prioridades de intervenção, aqui designadas por projectos estratégicos. As tarefas de programação física e financeira, bem como a definição das estruturas de gestão e parcerias a estabelecer devem ser desenvolvidas no âmbito das actividades da Câmara Municipal e dos seus serviços técnicos, sob pena de se produzir programação de projectos e acções desfasadas da realidade financeira e política do município, bem como dos parceiros e recursos externos que em cada momento seja possível mobilizar para a concretização dos projectos estratégicos.

Assim, os projectos considerados estratégicos no âmbito deste Plano que se deverão reflectir nas Grandes Opções do Plano e no Plano Plurianual de Investimentos do Município de Sines são:

A. Reconversão do espaço actualmente ocupado com os equipamentos desportivos do Clube Vasco da Gama em centro cívico e administrativo de Sines, criando uma praça, com os Paços do Concelho, o Tribunal da Comarca de Sines (a criar), bem como outros edifícios destinados a serviços públicos e a outras funções urbanas que se considerem adequadas. Paralelamente

deverão ser construídos novos equipamentos desportivos no Complexo Desportivo a criar a Norte da R-52 (IP-8), permitindo a prática e a realização de competições de várias modalidades desportivas, amadoras e profissionais;

- B. Reconversão do actual parque de campismo no Parque Urbano da cidade, relocando o parque de campismo para local mais apropriado e perto da cidade, por exemplo junto à Praia do Norte;
- C. Conclusão da construção da Biblioteca e Centro de Artes;
- D. Construção das Piscinas Municipais;
- E. Cooperação com o Ministério da Saúde para que este concretize o novo Centro de Saúde de Sines;
- F. Promoção e apoio a Contratos de Desenvolvimento de Habitação para realojamento e/ou aquisição de fogos a custos controlados de modo a satisfazer as carências habitacionais mais urgentes, estimadas em cerca de 600 famílias pelo Sector de Assistência Social da Câmara Municipal;
- G. Adequação da rede de drenagem de efluentes domésticos e pluviais da Cidade às necessidades actuais e previstas para o futuro;
- H. Construção dos 3 grandes espaços verdes de utilização colectiva (Parque Urbano, Jardim Público do PP-Norte e Jardim Público do PP-Sul);
- I. Reabilitação dos edifícios da estação de caminho de ferro de Sines e sua reconversão em equipamentos culturais / cívicos;
- J. Reabilitação de edifícios e espaços públicos no Centro Histórico da cidade, eventualmente no âmbito de candidaturas aos programas PROCOM e PÓLIS.
- K. A cooperação com a Administração do Porto de Sines, no âmbito para o planeamento e desenvolvimento da zona marginal desde o Forte do Revelim até ao Porto de Serviços (ex-TCG), devolvendo a praia à cidade e oferecendo/criando condições de apetência ao investimento particular no que se refere ao projecto da "Marina de Sines".

Referências bibliográficas

- Administração do Porto de Sines, "**Desenvolvimento do Porto de Sines**" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: http://www.portodesines.pt/portodesines/html/desenvolvimento_portuario.html>;
- Administração do Porto de Sines, "**Estatísticas**" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.portodesines.pt/cgi-bin/ndCGI.exe/estatisticas/MasterPage>>;
- Administração do Porto de Sines, "**Vista Geral do Porto**" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.portodesines.pt/portodesines/html/vista.html>>;
- AD-URBEM, Associação para o Desenvolvimento do Direito do Urbanismo e da Construção (1996), Actas do encontro anual "**Financiamento da urbanização e fiscalidade urbanística**", Lisboa;
- Ascher, François (1998), "**Metapolis - Acerca do futuro da cidade**", Celta, Oeiras;
- Brandão, Paula; Mateus, Susana (2000), "**Avaliação do Impacte dos novos terminais portuários no desenvolvimento urbano de Sines. Elementos para uma política municipal de habitação**", Projecto final de curso de Engenharia do Território, Instituto Superior Técnico, Lisboa;
- Câmara Municipal de Sines (1985), "**Plano Director Municipal de Sines. 1ª fase: Estudos Prévios. Volume 2**", Sines;
- Câmara Municipal de Sines (1988), "**Sines. Plano Director Municipal**", Sines;
- Campos, Vitor; Dionísio, Ângela (1996), "**A avaliação dos custos da urbanização**", in Actas do Encontro Anual da AD URBEM sobre Financiamento da Urbanização e Fiscalidade Urbanística, Lisboa, 21 e 22 de Junho de 1996;
- Carvalho, Jorge (2000), "**Os custos do urbanismo**", artigo apresentado no 1º Colóquio Internacional sobre "O sistema financeiro e fiscal do urbanismo", CEDOUA / Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra / Associação Portuguesa do Direito do Urbanismo, Coimbra, 13 e 14 de Outubro;
- Comissão de Coordenação da Região do Alentejo (1997), "**Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo Litoral**", Évora;
- Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano / Universidade Técnica de Lisboa (1995), "**Normas urbanísticas - Volume I. Princípios e conceitos fundamentais**", DGOTDU / UTL, 2ª edição, Lisboa;
- Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano / Universidade Técnica de Lisboa (2000), "**Normas urbanísticas - Volume IV. Planeamento integrado do território. Elementos de Teoria Crítica**", DGOTDU / UTL, 1ª edição, Lisboa;
- Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (1996), "**Servidões e restrições de utilidade pública**", DGOTDU, 2ª edição, Lisboa;
- Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (1995), "**Dinâmicas e perspectivas demográficas**", DGOTDU, Lisboa;
- Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (1995), "**Equipamentos colectivos - Normas para programação e caracterização de redes**", Colecção divulgação nº9, DGOTDU, Lisboa;
- Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (1995), "**Atlas demográfico do Continente. Colecção divulgação nº 7**", DGOTDU, Lisboa;
- Field, Brian; Macgregor, Bryan (1993), "**Forecasting techniques for urban and**

regional planning", University College London Press;

Gabinete de Estudos e Planeamento da Administração do Território, Ministério do Planeamento e da Administração do Território (1990), "**Normas para a programação de equipamentos colectivos – Cultura e Recreio, Culto, Desporto, Espaços Verdes. Volume III**", Lisboa;

GabLogis - Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional, Ministério do Equipamento Social, "**Sistema Logístico Nacional**" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.logistica-pt.com> >;

Instituto Nacional de Estatística (1970), "**11º Recenseamento da População 1970, Estimativa a 20% - 1º volume**", Lisboa;

Instituto Nacional de Estatística (1981), "**11º Recenseamento da População e da Habitação 1981, Distrito de Setúbal**", Lisboa;

Instituto Nacional de Estatística (1981), "**11º Recenseamento da População e da Habitação 1981, Distrito de Beja**", Lisboa;

Instituto Nacional de Estatística (1995), "**Inventário Municipal, 1995**", Lisboa;

Instituto Nacional de Estatística (1996), "**CENSOS 91. Resultados definitivos – Região Alentejo**", Lisboa;

Instituto Nacional de Estatística (1999), "**As gerações mais idosas**", Série de Estudos nº 83, Lisboa;

Instituto Nacional de Estatística (1999), "**Indicadores urbanos do Continente 1999**", Lisboa;

Instituto Nacional de Estatística (2000), "**Ficheiro síntese dos CENSOS 91 – Concelho de Sines**", Lisboa;

Instituto Nacional de Estatística, "**CENSOS 2001**" [on line] [citado em 10/9/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.ine.pt/censos2001/> >;

Laboratório Nacional de Engenharia Civil / Direcção Geral do Ambiente (1995), "**Gestão de Sistemas de Saneamento Básico, Volume 9** -

Custos de Construção e Exploração", LNEC, Lisboa.

Maçãs, Maria Fernanda (2000), "**Os acordos sectoriais como um instrumento da política ambiental**", in CEDOUA – Revista do Centro de Estudos de Direito do Ordenamento, do urbanismo e do ambiente, nº 5, Ano III_1.00, Coimbra;

Martins Barata, J.P. (1986), "**Eficácia e incerteza na intervenção planeada**", Instituto Nacional de Administração e Instituto de Estudos para o Desenvolvimento, 1ª edição, Lisboa;

Ministério da Educação, "**Educação, Integração, Cidadania – Documento orientador das políticas para o Ensino Básico**" [on line] [citado em 17/5/1999] Disponível na Internet <URL: <http://www.min-edu.pt/seei/doc-orient-eb.html> >;

Ministério do Equipamento Social, "**Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social 2000-2006, Uma visão estratégica para vencer o século XXI**" [on line] [citado em 26/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.min-plan.pt/informacoes/pndes/gerais/conteudo.html> >;

Ministério do Equipamento Social, "**Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006**" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.mes.gov.pt/poat/poat.html> >;

Ministério do Planeamento e da Administração do Território, Gabinete de Estudos e Planeamento da Administração do Território (1990), "**Normas para a programação de equipamentos colectivos. Volume III**", GEPAT, Lisboa;

Ministério do Trabalho e da Solidariedade, "**Lei de Bases da Segurança Social**" [on line] [citado em 18/6/2000] Disponível na Internet <URL: <http://www.mts.gov.pt> >;

Ministério do Trabalho e da Solidariedade, "**Plano Avô – Investir na qualidade do apoio social para idosos**" [on line] [citado em 18/6/2000] Disponível na Internet <URL: http://www.mts.gov.pt/actualidade_avo.html >;

Newton, Norman (1971), "**Design on the Land. The development of landscape Architecture**", Ed. The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts;

Pardal, Sidónio (1997), "**Parque da Cidade de Almada – Arquitectura de uma paisagem**", Ed. Câmara Municipal de Almada e CESUR - Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa;

Porta Atlântica / PROMAN, (2001), "**Master Plan da Zona Económica de Sines / Santiago do Cacém – Sumário Executivo**", Lisboa;

Presidência do Conselho, Gabinete da Área de Sines (1973), "**Plano Geral da Área de Sines**", Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa;

PSA Corporation, "**International Port Development – Sines Container terminal, Portugal**" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.psa.com.sg/international/11-9.html> >;

RAVE, Rede de Alta Velocidade SA, "**Ligações**" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.rave.pt/ligacoes.htm>>;

RAVE, Rede de Alta Velocidade SA, "**Linhas**" [on line] [citado em 27/8/2001] Disponível na Internet <URL: <http://www.rave.pt/linhas.htm>>;

Rocha, Isabel; Vieira, Duarte Filipe (1996), "**Água**", Ed. Porto Editora, Porto;

Tavares da Silva, Susana (2000), "**Actuações urbanísticas informais e "medidas de diversão" em matéria de urbanismo**", in CEDOUA – Revista do Centro de Estudos de Direito do Ordenamento, do urbanismo e do ambiente, nº 5, Ano III_1.00, Coimbra;