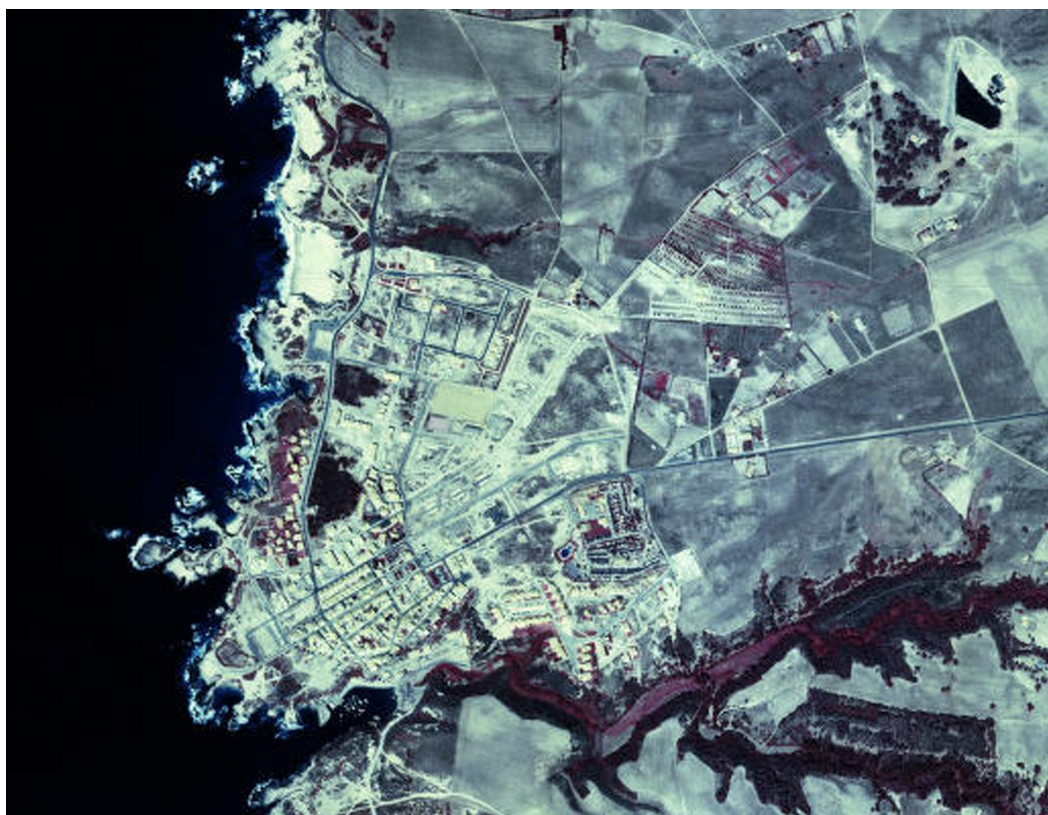


CÂMARA MUNICIPAL DE SINES

**PLANO DE URBANIZAÇÃO
DE
PORTO CÔVO**



Relatório

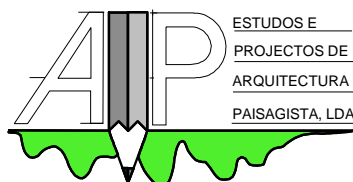
Fase Final

Julho 2002

ÍNDICE

1 - INTRODUÇÃO	2
2 – OBJECTIVOS e CONDICIONAMENTOS.....	4
2.1 - Objectivos do Plano.....	4
2.2 – Condicionamentos	6
2.2.1 - Domínio Publico Hídrico.....	6
2.2.2 - Condicionamentos Legais não Cartografáveis.....	7
3 - LOCALIZAÇÃO E ENQUADRAMENTO.....	9
3.1 - Considerações Gerais.	9
3.2 - O Meio Biofísico.	9
3.3 - População e Rede Urbana.....	11
3.3.1 - População.....	11
3.3.2 - Rede Urbana.....	16
3.3.3 - Hierarquia da Rede Urbana.....	18
3.4 - Acessibilidade e Infra-estruturas.	21
3.4.1 - Rede Viária.....	21
3.4.2 - Transportes Públicos Rodoviários.....	22
3.4.3 - Sistema Ferroviário.....	23
3.4.4 - Sistema Aeroportuário.....	23
3.5 - Principais Orientações de Ordenamento de Nível Municipal e Supra-Municipal.....	24
3.5.1 - Plano de Desenvolvimento Turístico da Costa Azul.....	24
3.5.2 - EODLA - PROTALI.....	26
3.5.3 - P.D.M. de Sines.....	27
3.6 - Síntese Conclusiva	31
4 - PORTO CÔVO - SITUAÇÃO EXISTENTE.....	33
4.1 - Breve Caracterização Socio/Económica.....	33
4.2 - Evolução do Tecido Construído.....	35
4.3 - Inquérito Urbanístico.....	39
4.3.1 - Rede Viária e Transportes.....	41
4.3.2 - Equipamentos colectivos	42
4.3.3 - Estrutura Urbano/Funcional	44
4.3.4 – Infra-estruturas	45
4.3.4.1 - Abastecimento de Água.....	46
4.3.4.2 - Drenagem, tratamento e destino final de águas residuais, drenagem de águas pluviais.....	47
4.3.4.3 - Rede Eléctrica	52
4.3.5 - Condicionamentos à Ocupação Urbana	52

5 – Proposta de Ordenamento Urbanístico	54
5.1 – Critérios de ordenamento.....	54
5.2 - Definição de Unidades e Sub-unidades Operativas de Planeamento (UOP e SUOP).....	57
5.3 - Valores Patrimoniais a Proteger.....	62
5.4 - Rede de Equipamentos.....	63
5.5 – Sistema Urbano de Circulação e Transportes	64
5.6 – Espaço Integrado na Estrutura Ecológica Urbana	67
5.6.1 - Espaços Verdes Existentes	68
5.6.2 - Espaços Verdes de Recreio e Lazer Propostos	68
5.6.3 - Espaços Verdes de Enquadramento e Protecção Propostos.....	69
5.6.4 - Principais Eixos Arborizados Propostos	69
5.6.5 - Praças, Largos e Terreiros a Qualificar	70



CÂMARA MUNICIPAL DE SINES

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE PORTO CÔVO

APRESENTAÇÃO

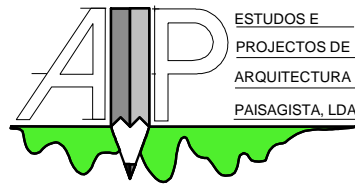
A **A.P. - Estudos e Projectos de Arquitectura Paisagista, Lda**, na sequência da entrega e discussão da 1ª Fase dos estudos, apresenta a versão final do Plano de Urbanização de Porto Côvo, em cumprimento do contrato que teve a honra de celebrar com a Câmara Municipal de Sines.

Esta versão integra todas as alterações entretanto sugeridas pelas diversas entidades intervenientes, bem como alguns acertos de pormenor decorrentes da própria evolução dos estudos.

A **A.P.**, agradece às várias entidades e, em especial à Câmara Municipal de Sines toda a colaboração prestada à Equipa Técnica durante a elaboração do presente trabalho.

Évora, 8 de Julho de 2002

A.P.
A Gerência



1 - INTRODUÇÃO

O presente relatório engloba diversos estudos de âmbito, biofísico, urbanístico, infra-estruturas, rede viária, social e demográfico, com o objectivo de caracterizar a povoação de Porto Côvo nos seus vários aspectos e identificar os principais problemas e carências, de forma a poder informar as correspondentes Propostas de Zonamento. Em volume separado apresentam-se o Regulamento, Planta de Condicionantes e Planta de Zonamento.

Os estudos de enquadramento regional integram fundamentalmente informação contida em Planos de Ordenamento do Território de âmbito mais geral, nomeadamente o Plano Director Municipal de Sines, o Plano Regional de Ordenamento do Território do Litoral Alentejano (PROTALI), o Plano de Desenvolvimento Turístico da Costa Azul, bem como o Plano Rodoviário Nacional (P.R.N.), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho e alterado pela Lei n.º 98/99 de 26 de Julho.

Este estudo teve igualmente em conta as alterações à legislação existente sobre esta matéria verificadas desde a primeira fase do Plano de Urbanização, nomeadamente os D.L. n.º 14/99 de 14 de Agosto e D.L. n.º 305/99 de 6 de Agosto, que se referem a legislação aplicada às actividades turísticas e o D.L. 380/99 de 22 de Setembro, que vem estabelecer o novo regime dos instrumentos de gestão territorial.

A proposta de ordenamento urbanístico integra as sugestões e necessidades manifestadas pela Câmara Municipal de Sines, Junta de Freguesia de Porto Côvo e C.C.R. – Alentejo, nomeadamente:

- Ajustar os limites do perímetro urbano de acordo com o expresso no P.D.M. de Sines;
- Articular os limites da Zona Antiga e seus índices de ocupação, com as propostas do Plano de Pormenor que está a ser elaborado pelo GTL – Porto Côvo;
- Redefinir a Zona de Protecção à Praça Marquês de Pombal, de acordo com as indicações do IPPAR;
- Relocalizar a Zona Multiusos (Actividades Económicas), na área envolvente ao cemitério, afastando-a da E.N. 554 à entrada da povoação;
- Reservar uma área para a localização de um complexo desportivo junto da E.N. 554, à entrada da povoação;
- Criar uma zona exclusivamente de recreio e lazer no terreno cedido pelo Loteamento da parcela cadastral correspondente ao Artº 47 e onde se situa o actual campo de futebol;
- Paralelamente à definição das propostas de ordenamento, procedeu-se a um trabalho de actualização do levantamento de campo, no que se refere a novas construções, vias, infra-estruturas, compromissos municipais, etc.

2 – OBJECTIVOS e CONDICIONAMENTOS

2.1 - Objectivos do Plano

O Plano de Urbanização de Porto Côvo vem retomar as disposições do PROTALI e do PDM de Sines, no que se refere à sua integração, importância e papel no contexto do desenvolvimento regional. Neste âmbito, foram observadas as indicações sobre a delimitação do perímetro urbano definida no P.D.M. de Sines, os índices urbanísticos e a capacidade máxima de população admitida pelo PROTALI para Porto Côvo.

Por outro lado, a proposta de Zonamento procurou seguir os objectivos de ordenamento do espaço urbano definidos pela C.M. de Sines e Junta de Freguesia de Porto Côvo, designadamente:

- Assumir e considerar os compromissos municipais como unidades fixas de gestão, com os seus parâmetros de ocupação já definidos e aprovados;
- Estruturar e hierarquizar a rede viária e os espaços destinados a estacionamento de veículos, tendo em conta os constrangimentos decorrentes da sua configuração actual;
- Considerar um espaço de nova centralidade, articulado com a Praça Marquês de Pombal, e onde se localizem os principais equipamentos de que a população carece;
- Prever a localização preferencial dos equipamentos turísticos a Poente, ao longo da estrada marginal beneficiando da proximidade às praias;
- Prever a localização de um espaço multiusos com bom acesso à principal via de entrada e saída da povoação, garantindo no entanto o seu afastamento visual;

- Apontar, num horizonte de médio prazo, para a reconversão dos parques de campismo existentes em empreendimentos turísticos de melhor qualidade e geradores de emprego local.

Para se atingirem estes objectivos, o presente Plano de Urbanização definiu um conjunto de espaços tendo por suporte a legislação existente sobre esta matéria (D.L. 380/99), nomeadamente:

- Espaços de valor patrimonial e sua protecção;
- Espaços urbanos e sua consolidação, sob parâmetros urbanísticos controlados;
- Espaços para actividades turísticas, que obedeçam a critérios de qualidade necessários ao desenvolvimento deste sector gerador de emprego;
- Espaços para implantação de equipamentos, que possam satisfazer as necessidades das populações neste domínio e consolidar a importância da povoação como Sede de Freguesia;
- Espaços com apetência para localização e dinamização de actividades económicas, pequenas indústrias, oficinas, armazéns e serviços;
- Espaços de urbanização programada, que obedeçam a parâmetros de ocupação sustentável, já definidos em Planos de Ordenamento anteriores;
- Uma hierarquia viária adequada à necessária fluidez do tráfego automóvel, do seu estacionamento regrado e que salvaguarde a circulação pedonal;
- Uma estrutura ecológica urbana, que preserve os valores ecológicos e paisagísticos existentes e garanta na medida do possível face aos compromissos assumidos, a qualidade ambiental em toda a área urbana.

2.2 – Condicionamentos

Com o intuito de identificar os condicionamentos à ocupação, bem como avaliar os recursos naturais presentes, foram delimitadas as áreas do território abrangidas pelos diversos tipos de servidões e restrições de utilidade pública. Esta delimitação foi executada com base na cartografia do P.D.M. transposta e ajustada para o levantamento existente e nos elementos fornecidos pelas diversas entidades.

As servidões administrativas e restrições de utilidade pública com estatuto legal, existentes na área do perímetro urbano, são:

- Domínio Público Hídrico (DPH);
- Outras condicionantes não cartografáveis.

2.2.1 - Domínio Publico Hídrico

O D.L. 468/71, de 5 de Novembro, no seu artigo 1º, dispõe “os leitos das águas do mar, correntes de água, lagos e lagoas, bem como as respectivas margens e zonas adjacentes, ficam sujeitas ao preceituado no presente diploma em tudo quanto não seja regulado por leis especiais ou convenções internacionais”.

De acordo com este diploma e para a área abrangida pelo perímetro urbano, considera-se:

A margem das águas não navegáveis nem fluviáveis, nomeadamente torrentes, barrancos e córregos de caudal descontínuo, tem a largura de 10 metros.

De acordo com o art 5º, considera-se como Domínio Público Hídrico, os leitos e margens de quaisquer águas navegáveis ou fluviáveis sempre que tais leitos e margens lhe pertençam, e bem assim os leitos e margens das águas não navegáveis nem fluviáveis que atravessem terrenos públicos do Estado; consideram-se "Objecto de Propriedade

Privada, sujeitos a Servidões Administrativas", os leitos e margens das águas não navegáveis nem fluviáveis que atravessem terrenos particulares, bem como as parcelas dos leitos e margens das águas do mar e de quaisquer águas navegáveis ou fluviáveis que forem objecto de desafecção ou reconhecidas como privadas nos termos deste diploma.

Assim identificaram-se as principais linhas de água sobre as quais deve incidir esta condicionante.

2.2.2 - Condicionamentos Legais não Cartográficos

Embora sem representação cartográfica, devido à sua distribuição e dimensão, referem-se as seguintes condicionantes:

Prevenção de incêndios florestais

O Decreto Regulamentar n.º 55/81, de 18 de Dezembro estabelece a necessidade de "limpar o mato num raio de 50 metros à volta de habitações, dependências, estaleiros, armazéns, oficinas ou outras instalações."

Capacidade de alojamento

Os condicionamentos de base que foram tidos em conta para a definição dos parâmetros urbanísticos gerais dizem respeito, aos dados populacionais definidos no **PROTALI para Porto Côvo que é considerado "um Núcleo de Desenvolvimento Turístico" e que condicionam a capacidade populacional máxima da povoação em 6000 habitantes, bem como o tipo e capacidade dos estabelecimentos hoteleiros** -

D.R. 26/93 e Portarias n.º 760/93 e 761/93 de 27 de Agosto.

Por outro lado, os loteamentos aprovados e que constituem compromissos municipais e que são:

- Loteamento da parcela cadastral do Artigo 30;
- Loteamento da parcela cadastral do Artigo 47;
- Loteamento da “Cerca do Meio”;
- Parque de Campismo do Monte Branco;
- Parque de Campismo de Porto Côvo;
- Loteamentos da “Raposeira” e da parcela cadastral do Artigo 20.

3 - LOCALIZAÇÃO E ENQUADRAMENTO

3.1 - Considerações Gerais.

A povoação de Porto Côvo, sede de freguesia com o mesmo nome, localiza-se junto à costa e na parte sul do concelho de Sines.

A caracterização do concelho e o seu enquadramento na região próxima em que se integra (Litoral Alentejano), encontra-se largamente tratado em diversos estudos de Ordenamento do Território designadamente o PROTALI e o P.D.M. de Sines, pelo que, no presente capítulo, se optou por apresentar uma breve síntese dos aspectos mais marcantes que permitam situar a povoação de Porto Côvo no concelho de Sines e na região envolvente.

3.2 - O Meio Biofísico.

Na metade sul do concelho de Sines e na envolvente de Porto Côvo, o quadro geológico é marcado pela ocorrência de depósitos sedimentares detríticos que constituem uma camada de espessura variável sobre uma plataforma de abrasão marinha, modelada nas rochas xistentas do maciço antigo.

Esta cobertura é formada fundamentalmente por materiais arenosos - areias de praia e dunas - de natureza essencialmente quartzítica. Surgem também terraços e praias levantadas, com cascalheiras quartzosas ou quartzíticas e matriz arenosa e cimento argiloso. A sul de S. Torpes ocorrem dunas consolidadas, bem aparentes na Ilha do Pessegueiro, constituídas por calcarenitos e arenitos de cimento calcário.

O relevo apresenta-se em termos gerais, como uma plataforma aplanada, ligeiramente inclinada em direcção ao mar e entalhada pelos vales de algumas linhas de água. Os declives são suaves, apenas assumindo expressão assinalável nas encostas dos vales mais encaixados.

Esta plataforma termina junto ao mar, numa escarpa de altura variável, crescente de norte para sul, chegando a atingir cerca de 20 metros junto a Porto Côvo.



Junto à povoação e na envolvente próxima, o relevo apresenta estas mesmas características: declives suaves, em geral inferiores a 8%, altitude variando entre o nível do mar e 60 metros, falésia litoral com altura variável entre 10 e cerca de 20 metros e algumas praias, de dimensão variável, encaixadas em zonas onde a falésia se apresenta recuada, ver desenho nº 6.



À excepção do Barranco de Porto Côvo, as linhas de água são de pequena dimensão e não apresentam encaixe significativo na plataforma. Aquele barranco, que limita a área da povoação, pelo lado sul, apresenta-se, no seu troço final, profundamente encaixado, formando um estreito vale, cerca de 30 metros abaixo da plataforma litoral e limitado por encostas com declives muito acentuados, por vezes quase escarpados.

O clima desta área caracteriza-se por precipitações anuais de ordem dos 500 mm, com um regime anual tipicamente mediterrânico, isto é, concentradas no Inverno. As temperaturas médias anuais são 15°C. As amplitudes térmicas diárias e anuais são fortemente moderadas pela influência marítima.

Na área abrangida pelo Plano, a vegetação existente localiza-se fundamentalmente nas encostas mais declivosas e nas áreas dunares. É constituída sobretudo por espécies arbustivas e sub-arbustivas. As árvores têm presença dispersa e pouco significativa.

Apenas ocorrem em maior profusão nas encostas do vale do Barranco do Porto Côvo, nas zonas a montante da povoação.

3.3 - População e Rede Urbana.

3.3.1 - População.

No sentido de procurar caracterizar a evolução da população no contexto da rede urbana regional, procedeu-se a uma breve análise tendo por referência o horizonte do ano de 1991 em virtude dos dados demográficos relativos a 2001 ainda não estarem disponíveis por centros urbanos. No entanto, e para a freguesia de Porto Côvo foi possível efectuar algumas considerações sobre a dinâmica populacional mais recente, com base nos resultados provisórios do censo de 2001,

Recuando até à década de 70, o Alentejo litoral, registou um crescimento positivo, contrariamente à tendência do resto da região, que se caracterizava por um comportamento demográfico marcadamente recessivo, traduzido numa perda generalizada de população.

Na verdade, e considerando os concelhos da zona do Alentejo Litoral, na década de 70, só os municípios de Alcácer do Sal e Odemira registam decréscimo de população.

O concelho de Sines regista nesta década o maior crescimento demográfico com uma variação populacional de quase 60% e um ritmo de crescimento médio anual de cerca de 4,4%, devido essencialmente à construção do Complexo Industrial e Portuário. Desde então até ao presente não tem deixado de crescer (ver quadro 1 - Evolução da população por freguesia).

Santiago do Cacém apresenta uma variação relativa da população residente de cerca de 11% e uma taxa de crescimento de quase 1% ao ano, sendo a seguir a Sines o que evidencia maior crescimento, devido ao impacte provocado pela construção do complexo industrial e ao crescimento do centro urbano de Stº André.

Os concelhos de Sines e Santiago do Cacém influenciaram de forma determinante o crescimento demográfico no Alentejo litoral, que considerado na sua globalidade, também registou durante a década de 70 um acréscimo populacional.

Quadro 1 - Evolução da População por Freguesia.

Concelho	Freguesia	População Residente		População Residente	
		1960	1981	1991	2001(x)
Santiago do Cacém	Abela	2558	1474	1221	1105
	Alvalade	3292	2836	2544	2305
	Cercal	6487	4866	4177	3890
	Ermidas Sado	3325	2794	2607	2193
	Santa. Cruz	933	569	518	500
	Santiago do Cacém	6939	6776	6039	7296
	Santo André	2927	5778	10751	10674
	S. Bartolomeu da Serra	1096	596	532	466
	S. Domingos	4485	2412	2119	1026
	S. Francisco	1537	1090	967	889
Sines	Sines + Porto Côvo	8866	12075	12347	13498
	Sines			11253	12391
	Porto Côvo			1094	1107
Odemira	Colos	2618	1682	1428	1242
	Relíquias	3425	1859	1089	1125
	Sabóia	4427	2607	1437	1340
	Stª. Clara Velha + Pereiras G.	3243	1797	948	781
	Santa Maria	3716	2792	2435	2590
	S. Luís	4345	2150	2405	2249
	S. Martinho das Amoreiras	4587	2104	1481	1160
	S. Salvador	4011	3387	3461	3276
	V. Santiago + Bicos	2548	1496	1586	1342
	V.N. Milfontes	2896	2844	3228	4052
S. Teotónio	8183	6385	4738	4896	

(x) dados provisórios censo de 2001

Na década de 81/91, e de acordo com os dados do Recenseamento da População 1991, verifica-se um decréscimo generalizado em todo o interior do Alentejo litoral e um aumento populacional das freguesias situadas na costa como por exemplo Vila Nova de Milfontes, S. Luís, Sines e Stº André. Ver quadro nº 1.

Da breve análise efectuada salientam-se os seguintes aspectos:

- As freguesias do interior e da área da serra continuam a sofrer o esvaziamento populacional iniciado na década de 60;
- As freguesias do litoral, registam de uma forma geral, um aumento populacional, em especial Sines e Stº André, devido à construção do complexo Portuário - Industrial e ao incremento do turismo,
- As restantes freguesias perdem população ou estabilizam.

Dos vários estudos já realizados que abrangem o litoral alentejano podem-se extrair algumas conclusões relativamente à evolução futura desta região.

No Estudo de Ordenamento e Desenvolvimento do Litoral Alentejano (EODLA) / Plano Regional de Ordenamento do Território do Litoral Alentejano (PROTALI)¹, pode ler-se:

"... O esvaziamento populacional em resultado dos fenómenos emigratórios da década de 50 e sobretudo 60, bem como o envelhecimento da população que daí resultou, foram as características mais marcantes da evolução populacional no Alentejo litoral.

Por razões óbvias assiste-se a um progressivo decréscimo da natalidade e aumento da mortalidade, chegando a situação de crescimento natural negativo como são nos últimos anos os casos de Odemira e Grândola (que são os concelhos mais envelhecidos do Litoral).

Os concelhos de Sines e Santiago do Cacém, desde a implantação do Complexo Industrial e Portuário, registam uma dinâmica demográfica que influencia de forma determinante o crescimento demográfico da sub-região alentejana.

¹ - Sub-Cap 1. - Sub-Sistema Demográfico e Social.

Este fenómeno fica a dever-se à fixação de população jovem em idade activa, que levou nos dois concelhos a um aumento de natalidade, à queda do ritmo de envelhecimento e nesta ordem de razões, o crescimento populacional mais significativo.

A nível espacial assiste-se a um progressivo esvaziamento das áreas rurais e da serra e a uma concentração nas áreas do litoral e nas sedes dos concelhos.

Actualmente a tendência é a da estabilização dos quantitativos populacionais e da estrutura etária, estando o Alentejo litoral numa situação algo privilegiada em relação ao Alentejo já que apresenta uma estrutura menos envelhecida e um maior peso nos escalões etários que envolvem a população activa.

As perspectivas de crescimento populacional no horizonte do plano prendem-se com os investimentos, em perspectiva, no sector industrial e na actividade turística que introduzirão novos factores nas condições de fixação e atracção da população."

O mesmo estudo refere ainda que, se vierem a concretizar o conjunto de investimentos previstos nos sectores industrial e turístico com a consequente criação de emprego, é provável que melhorem substancialmente as condições de fixação da população nas áreas em referência.

De entre os investimentos previstos destacam-se:

"(...) - a possível criação de 3.000 a 5.000 novos postos de trabalho na área de Sines, consoante se concretizem ou não os investimentos previstos a curto prazo/médio prazo para a área.

- a fixação de 33.000 habitantes (mais 20.000 do que os actuais residentes) na faixa litoral, excluindo a área de Sines / Stº André, que se distribuirão pelos concelhos aproximadamente da seguinte forma:

Alcácer do Sal: 5.000 residentes

Grândola: 10.000 residentes

Odemira: 12.000 residentes

Santiago do Cacém: 3.000 residentes

Sines: 3.000 residentes

Atendendo que estes quantitativos populacionais são aceites para uma faixa de 5 Km ao longo da costa, não se tomando em linha de conta o acréscimo que será induzido nas áreas mais afastadas (nomeadamente nas sedes de concelho resultante da fixação de comércio e serviços, será de esperar um crescimento demográfico acentuado no conjunto da sub-região.

A criação dos postos de trabalho já referenciados levará a acréscimos populacionais na ordem dos 7.500 a 12.500 habitantes, consoantes se fixem 3.000 ou 5.000 novos empregos na área de Sines, partindo do princípio que a taxa de actividade não sofrerá grandes variações, mantendo-se na ordem dos 40%..."

Actualmente as perspectivas de desenvolvimento que se abrem para o concelho de Sines são bastante encorajadoras, sobretudo com a transformação do porto de Sines num importante terminal de contentores de nível peninsular a que se irá articular toda uma rede de infra-estruturas de transporte com ligações não só à região alentejana mas também a Espanha.

Porto Côvo, face às boas condições ambientais e paisagísticas que dispõe e à proximidade à sede do concelho, beneficiará certamente do seu desenvolvimento, sobretudo na área do turismo e na procura de residência por parte de população que trabalha em Sines, nomeadamente quadros técnicos.

Actualmente a população de Porto Côvo divide-se essencialmente, pela actividade da pesca com carácter artesanal e que se desenvolve no pequeno porto existente, pelos serviços de apoio ao turismo e nos sectores da restauração e do comércio retalhista.

De acordo com os dados provisórios do censo de 2001 a evolução da população traduz já um crescente desenvolvimento do concelho, estimando-se num crescimento de 9,3% relativamente a 1991. No entanto, para a freguesia de Porto Côvo, a população na última década manteve-se praticamente estável apresentando uma variação de + 1,2%.

3.3.2 - Rede Urbana

O concelho de Sines faz parte de uma região que se caracteriza por ser uma das áreas mais despovoadas do País com uma densidade populacional de apenas 21 hab/km².

A nível concelhio, a densidade populacional atinge o seu valor mais elevado em Sines com cerca de 70 hab/km² e a sua expressão mínima em Alcácer do Sal, com apenas 11 hab/Km².

Em termos de povoamento e de mobilidade da população, de uma forma geral tem-se vindo a assistir nas últimas décadas a um processo acelerado de concentração da população nos principais centros urbanos com a conseqüente desertificação das áreas rurais.

No caso do concelho de Sines verifica-se um processo intenso de urbanização. Entre 1970 e 1981 o peso da população isolada ou a residir em lugares de pequena dimensão passa de 33% para apenas 17%. Pelo contrário, no concelho vizinho de Odemira o povoamento disperso tem uma expressão mais significativa. A população isolada representava ainda em 1981, cerca de 36% do total da população concelhia.

No desenho nº 5 "Enquadramento" procurou-se representar o conjunto de Centros Urbanos situados na região próxima de Porto Côvo e pertencentes aos concelhos de Odemira, Sines e Santiago do Cacém.

Pela análise desta carta ressalta a existência de uma rede de lugares relativamente pouco densa com ausência de centros urbanos de dimensão apreciável.

Os centros urbanos de St^o André e de Sines são os lugares mais populosos logo seguidos por Santiago do Cacém.

Os outros lugares com mais de mil habitantes (censo de 1991) situam-se em locais relativamente afastados das sedes dos respectivos concelhos (Cercal do Alentejo, Ermidas do Sado e Alvalade).

Os restantes lugares com uma população inferior a 1000 habitantes têm uma área de influência muito reduzida e de nível puramente local. **Encontra-se nesta categoria a povoação de Porto Côvo com pouco mais de 400 habitantes.**

QUADRO 2 - Centros Populacionais com mais de 250 habitantes

Concelho de Santiago do Cacém

Centros	1981 (P. Residente)	1991 (P. Presente)
C. U. St. André	3596	8960
Santiago do Cacém	3617	4185
Cercal do Alentejo	1677	2917
Alvalade do Sado	1994	1980
Ermidas do Sado	1994	1881
Aldeia de S. Domingos	531	536
Abela	484	542
Ermidas-Aldeia	404	367
Sonoga	272	292
Vale de Água	313	296
Aldeia dos Chãos	269	317
Aldeia de Brescos	271	171

Concelho de Odemira

Centros	1981 (P. Residente)	1991 (P. Presente)
Odemira	2123	3391
S. Teotónio	1556	1318
Vila N. Milfontes	1233	1397
A. de S. Luís	710	1170
Foros do Galiado	258	321
Colos	642	671
Saboia	473	642
Brunheiras	605	705
Vale de Santiago	418	369
Zambujeira do Mar	394	665
Bicos	306	367
Fornalhas Velhas	318	331
Longueira	307	346
Relíquias	247	303
S. Martinho das Amoreiras	302	230
Amoreiras Gare	274	269
A. das Amoreiras	277	208
St. Clara-a-Velha	279	268

Concelho de Sines

Centros	1981 (P. Residente)	1991 (P. Presente)
Sines	7567	9628
Porto Covo	555	409
S. Torpes	416	-

3.3.3 - Hierarquia da Rede Urbana

No P.D.M. de Sines (3ª Fase: Projecto do Plano), Volume 1, Capítulo 2, pode ler-se relativamente à hierarquia dos aglomerados, o seguinte:

"... Sines apresenta-se como sendo o centro urbano mais bem equipado da sub-região e o mais populoso. Santiago do Cacém, com uma população em 1981 próxima de Stº André, detém o 1º lugar, no conjunto dos três centros urbanos em referência, em algumas funções administrativas. Stº André apresenta-se, por enquanto, como um dormitório.

Do ponto de vista da hierarquia urbana pode afirmar-se que Sines se situa no nível 1, Santiago do Cacém no nível 2 e Stº André no nível 3.

*Dentro dos restantes aglomerados urbanos da zona próxima de Sines há a destacar os que têm população superior a 1000 habitantes e os com população inferior. Com mais de 1000 habitantes - equivalentes ao nível 4 - identificam-se Cercal e Vila Nova de Milfontes. **Ao nível 5 (< de 1000 habitantes) Porto Côvo e Sonega.***

Efectivamente, para além da população é também o conjunto dos equipamentos e das unidades comerciais e serviços que se evidência em Cercal e Vila Nova de Milfontes, pois apresentam um leque mais amplo nestes sectores do que centros urbanos do nível 5 - Porto Côvo e Sonega.

No âmbito restrito do concelho de Sines, encontram-se apenas 3 níveis hierárquicos de aglomerados urbanos:

Nível 1 - Sines;

*Nível 5 - **Porto Côvo** e Sonega (o que significa não existirem no concelho de Sines aglomerados urbanos dos escalões intermédios);*

Nível 6 - Restantes aglomerados (Afeiteira, Cadaveira, Ribeira de Moinhos, Cabeça da Cabra, Paiol, Fontemouro) ..."

Na área próxima de Porto Côvo o principal centro urbano é Sines com 9.628 habitantes (1991). De acordo com o censo de 2001, dados provisórios a freguesia de Sines apresenta uma população residente de 13.498 habitantes.

Para além de Sines que é o centro urbano com que Porto Côvo tem relações preferenciais e do qual se encontra dependente em termos de fornecimento de bens e serviços, referem-se ainda Cercal do Alentejo e Vila Nova de Milfontes.

Pela análise dos quadros anteriores referentes à evolução da população, constata-se que os crescimentos se restringem à faixa litoral com destaque para Stº André, Sines, Santiago do Cacém e Cercal do Alentejo. Porto Côvo perde população entre 1981 e 1991, em benefício de Vila Nova de Milfontes que aumenta cerca de 12%. Actualmente e considerando os dados provisórios do recenseamento de 2001, pode concluir-se

Apesar de Porto Côvo registar actualmente um intenso ritmo de construção, Vila Nova de Milfontes foi a povoação que na última década mais beneficiou dos investimentos turísticos aplicados na faixa costeira entre Sines e o Algarve.

No interior, o despovoamento atinge praticamente todos os aglomerados.

Estes fenómenos migratórios devem-se principalmente à implantação do complexo Portuário - Industrial de Sines, à valorização crescente da costa alentejana para lazer e turismo em alternativa ao Algarve, induzindo a fixação de actividades e gerando em consequência emprego.

Por outro lado a mobilidade de pessoas e mercadorias tem vindo a ser facilitada com a construção de importantes infra-estruturas rodoviárias como sejam o Itinerário Principal IP1 e o Itinerário Complementar IC4 que permitirão a curto prazo reduzir distâncias designadamente entre a Área Metropolitana de Lisboa e Sines. No futuro e com o crescente melhoramento da rede de transportes é admissível prever o aumento do desenvolvimento não só do litoral propriamente dito, mas também das áreas rurais mais interiorizadas, centradas sobretudo numa oferta turística complementar.

3.4 - Acessibilidade e Infra-estruturas.

3.4.1 - Rede Viária

A articulação do concelho de Sines com a região em que se integra processa-se por um conjunto de vias que, e de acordo com o Plano Rodoviário Nacional (P.R.N.), integram as redes nacional de auto-estradas e fundamental, ver desenho nº 5 .

A rede nacional de auto-estradas é constituída pelo itinerário principal (IP), designadamente o IP1, de ligação Norte/Sul passando por Grândola, Alvalade e Ourique, e pelo itinerário principal, IP8 da rede fundamental, de ligação transversal, ligando Sines a Grândola, Beja, Serpa e Vila Verde de Ficalho.

O IP1 é o principal eixo longitudinal do País que permite uma rápida ligação da Área Metropolitana de Lisboa ao Litoral Alentejano em geral e ao concelho de Sines em particular.

O IP8, enquanto eixo transversal, procura articular o litoral e Sines com o interior do Alentejo e Espanha. A rede Complementar, na região próxima em que o concelho de Sines se integra, é constituída pelo Itinerário Complementar IC4 (Sines -Lagos -Portimão -Faro) e por duas Estradas Nacionais (E.N.), dentro da designação de " Estradas Regionais", a E.R. 261 (Comporta-Aljustrel) e a E.R. 120 (Santiago do Cacém-Tanganheira).

O IC4, cujo traçado em parte é coincidente com a E.R. 120, é um importante eixo rodoviário que liga pelo litoral, Sines ao Algarve, encontrando-se de um modo geral em estado razoável de conservação.

Este eixo assume um significado especial relativamente a Porto Côvo, pois é a partir dele que se efectua a principal ligação deste núcleo urbano a Sines, através da E.N. 554.

Para além das vias referidas assinala-se ainda a rede de estradas e caminhos municipais de âmbito mais local, mas de inegável importância na articulação das várias praias da faixa litoral. Estão neste caso os caminhos municipais Porto Côvo / S. Torpes (C.M. 1109), e o de Porto Côvo / Vila Nova de Milfontes (C.M. 1115) de desenvolvimento Norte / Sul, assegurando o acesso às diversas praias da costa como, Samoqueira, praia da Ilha do Pessegueiro, Aivados, etc.

3.4.2 - Transportes Públicos Rodoviários

De acordo com o PROTALI e o P.D. M. de Sines, a Rodoviária Nacional (R.N.) era a entidade que assegurava, quase na sua totalidade, os transportes públicos rodoviários nesta região do Alentejo. Actualmente é a empresa Belos, Transportes S.A. que assegura as ligações da A.M.L. a Sines e Porto Côvo.

A maioria das carreiras regionais têm uma orientação Norte/Sul, sendo relativamente fraca a articulação com o interior alentejano. As carreiras utilizam preferencialmente o IP1 e o conjunto de estradas nacionais que se desenvolvem ao longo do litoral, nomeadamente a E.R. 120.

Porto Côvo encontra-se razoavelmente servido por carreiras de camionagem de transporte de passageiros, que asseguram as ligações a Sines e a Lisboa. Na época de Verão efectuam-se diariamente 5 carreiras entre Lisboa e Porto Côvo. Os transportes escolares são assegurados pela Câmara Municipal de Sines.

Importa ainda salientar que existe uma importante Estação de Camionagem em Cercal do Alentejo, que poderá no futuro, contribuir para aumentar a acessibilidade a Porto Côvo.

3.4.3 - Sistema Ferroviário

A rede ferroviária, que serve o litoral alentejano abrange as linhas do Sado, parte da linha do Sul e o ramal de Sines.

No concelho de Sines e relativamente ao transporte de passageiros, o caminho-de-ferro tem vindo progressivamente a decrescer, encontrando-se suspenso este serviço no ramal de Sines.

No que se refere ao transporte de mercadorias, verifica-se uma evolução favorável.

De facto e em relação ao futuro, o Plano de Modernização do Caminho-de-ferro privilegia o transporte de mercadorias em detrimento de investimentos no sector de transportes de passageiros que, de acordo com a C.P. se deverá limitar às zonas urbanas de elevada densidade populacional e a trajectos de longo curso, entre centros urbanos principais (nacionais e internacionais) com reduzidas paragens e altas velocidades.

3.4.4 - Sistema Aeroportuário

Neste domínio, as infra-estruturas existentes têm um carácter precário e são muito deficientes. É o caso do pequeno aeródromo localizado em Sines que tem fracas condições operacionais.

No Plano Integrado de Desenvolvimento do Distrito de Setúbal (P.I.D.D.S.) e no P.D.M. de Sines propõe-se, face à crescente procura turística no Litoral Alentejano, a construção de um novo aeródromo, sugerindo-se a sua integração na rede secundária nacional beneficiando da sua posição central entre Lisboa e o Algarve. Neste quadro, o novo aeródromo teria funções diversificadas de apoio às actividades da sub-região do litoral alentejano, nomeadamente: turísticas, negócios, desportivas e recreativas, mercadorias, protecção civil.

3.5 - Principais Orientações de Ordenamento de Nível Municipal e Supra-Municipal.

3.5.1 - Plano de Desenvolvimento Turístico da Costa Azul

A Região de Turismo da Costa Azul promoveu recentemente a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Turístico.

Os objectivos da elaboração deste Plano foram os seguintes:

- aumentar o número de turistas na RTCA;
- aumentar o gasto médio dos visitantes na região;
- prolongar a duração média de estadia na região;
- reduzir os efeitos de sazonalidade;
- aumentar o emprego em actividades directo ou indirectamente relacionadas com o turismo.

Para atingir estes objectivos o PDTCA propõe a adopção do seguinte "conceito global":

"Um ambiente natural de qualidade, oferecendo uma vasta gama de produtos essencialmente orientados para os segmentos específicos do mercado nacional e estrangeiro. Deve ser dado um realce especial à oferta ao turista de um produto de qualidade e atento à natureza, de dimensões controladas, bem como à oferta de instalações de lazer à população dos distritos de Setúbal e da Área da Grande Lisboa."

O plano divide a Região de Turismo em quatro zonas, uma das quais (Alentejo) e engloba os quatro concelhos de Alcácer, Grândola, Santiago e Sines. Divide por sua vez esta zona em "Costa Alentejana" e "Alentejo Interior".

Relativamente à "Costa Alentejana", o Plano de Desenvolvimento Turístico da Costa Azul considera que tem um *"... extraordinário potencial de desenvolvimento a longo prazo. A área deveria ser cuidadosa e lentamente desenvolvida com base em infra-estruturas de qualidade e de baixa densidade."* As principais actividades são o turismo de praia, o golfe, os desportos aquáticos e equestres, incentivos e conferências.

O plano considera ainda que as praias da zona de Porto Côvo apresentam "um potencial significativo, primordialmente centrado à volta do produto sol e mar e de desportos aquáticos". Tal potencial de desenvolvimento pode ser realizado a curto e médio prazo.

"A oferta actual de parques de campismo pode ser melhorada e segmentada de forma a fornecer uma variedade de diferentes instalações de apoio.

Parece existir um potencial para o desenvolvimento de alojamento hoteleiro que ofereça uma série de instalações de lazer cobertas, de forma a atrair a procura fora da época estabelecida, nas férias nacionais, fins-de-semana e períodos de estação média.

As riquezas naturais desta área, nomeadamente a Ilha do Pessegueiro, o Forte e o lugar de Porto Côvo constituem atracções de suporte significativas que poderiam ser exploradas em complemento das actividades orientadas para o produto Sol e Mar. As praias desta área precisam de infra-estruturas de apoio, tal como foi anteriormente referido neste perfil."

3.5.2 - EODLA - PROTALI

Nos termos do art. 12º do D.L. nº 176 - A/88 de 18 de Maio, as normas e princípios constantes do PROT são vinculativas para todas as entidades públicas e privadas, devendo com eles ser compatibilizados quaisquer outros planos, programas ou projectos de carácter nacional, regional ou local.

Este plano encontra-se aprovado pelo D.R. nº 26/93 de 27 de Agosto e torna obrigatório que o Plano de Urbanização de Porto Côvo observe as disposições nele contidas, sob pena de nulidade.

Do conjunto de propostas e disposições contidas no PROTALI destacam-se as que se consideram relevantes para o ordenamento urbanístico de Porto Côvo.

Nas "grandes linhas de orientação" é referido o propósito de **"Reforçar o posicionamento internacional do Alentejo litoral desenvolvendo o Complexo de Sines e o turismo litoral, compatibilizando estas duas componentes com o desenvolvimento das infra-estruturas portuárias e rodoviárias e com a salvaguarda do ambiente e dos recursos naturais."**

Para efeito de Ordenamento Turístico, o Litoral Alentejano é dividido em três faixas sensivelmente paralelas à linha de costa: **A faixa litoral, a faixa central e a faixa interior.**

Porto Côvo situa-se na faixa litoral, que sendo a de maior sensibilidade biofísica, é também a mais sujeita a pressões no sentido da urbanização e construção, daí que a política de ocupação que se preconiza seja a de uma grande contenção.

A opção pelo desenvolvimento de estabelecimentos hoteleiros em detrimento do investimento imobiliário corresponde a um princípio fundamental do plano, que consiste na valorização do investimento que mobiliza uma actividade geradora de emprego.

Na faixa do Litoral Alentejano foram definidas 7 unidades de ordenamento (UNOR) e respectivas Áreas de Desenvolvimento Turístico, e quatro Núcleos Turísticos (NT). **Porto Côvo é um dos núcleos turísticos considerados**, para o qual foi definida a seguinte capacidade máxima em termos populacionais e de camas turísticas:

- Camas Turísticas	2250
- População Residente	3000
- 2ª Residência	750 ²
Total	6000

Finalmente e em relação à actividade piscatória, o PROTALI preconiza "a melhoria de infra-estruturas de suporte a esta actividade nos núcleos tradicionais existentes (Carrasqueira, Porto Côvo, Milfontes, Zambujeira, Azenha do Mar) nomeadamente devido à importância que assumem em épocas de procura mais intensa (período estival).

3.5.3 - P.D.M. de Sines

O Plano Director Municipal de Sines que se encontra aprovado e ratificado, propõe um vasto conjunto de medidas para a totalidade do concelho e algumas medidas específicas para a povoação de Porto Côvo. Relativamente a estas últimas destacam-se as seguintes:

"- A actividade turística actual, no concelho de Sines, dirige-se, especialmente, ao mercado local, alentejano e da área Metropolitana de Lisboa. Pode dizer-se, que se trata de um turismo para classes modestas e médias, já que esta zona não apresenta, de momento, condições de concorrer para um mercado de estatuto mais elevado nomeadamente, como o de certas zonas do Algarve.

² - Portaria nº 760/93 de 27 de Agosto.

Para Porto Côvo - preconiza-se o desenvolvimento das áreas destinadas ao turismo de habitação, bem como o apoio às iniciativas relacionadas com outros empreendimentos turísticos (estabelecimentos hoteleiros, etc.); paralelamente, deverá ser exercido um forte controlo da degradação da imagem urbana, sobretudo na área antiga do aglomerado.

No domínio da actividade piscatória, prevê-se a melhoria das condições destinadas à pesca, como a construção de um quebra-mar, de uma zona de estacionamento em flutuação, de um terra pleno para estacionamento das embarcações em seco e respectivos acessos, rampa - varadouro, edifícios da lota, armazéns de aprestos, etc.

Relativamente à hierarquia dos aglomerados, a povoação de Porto Côvo deverá ser reforçada em termos de equipamentos e serviços públicos, de forma a poder responder em pleno ao novo estatuto administrativo de sede de freguesia, fazendo-lhe corresponder no futuro, o nível 6 da hierarquia urbana regional. O desenvolvimento deste aglomerado, decorrendo da evolução das actividades económicas, deverá reafirmar a sua vocação turística e balnear colocando-a, a médio prazo, numa posição semelhante ao de Vila Nova de Milfontes, no concelho de Odemira.

- Capacidade máxima do perímetro urbano proposto, incluindo população residente e flutuante - 6000 habitantes."

Em relação às actividades económicas previstas para Porto Côvo o P.D.M. refere nomeadamente:

"No que se refere ao sector primário, preconiza-se o desenvolvimento da pesca através da melhoria das condições de exercício desta actividade.

Em relação ao sector secundário torna-se importante a realização do Plano de Pormenor da pequena zona industrial de Porto Côvo e a criação de condições para a sua concretização, apoiando a instalação de pequenas unidades relacionadas com

actividades tradicionais, nomeadamente as artesanais e as de apoio ao meio urbano, bem como a deslocação para este local de unidades existentes e mal instaladas em relação ao tecido urbano actual.

No sector terciário toma especial importância o desenvolvimento da vocação turística do aglomerado, apoiando a implementação de empreendimentos turísticos nas áreas previstas para o efeito, pelo P.G.U. e, também, a melhoria da rede de equipamentos e serviços públicos que permitirá a Porto Côvo assumir de forma cabal a sua função de sede de freguesia."

Infra-estruturas

- *Reforço da rede eléctrica;*
- *Construção de uma nova ETAR;*
- *Localização e construção de novas captações de água.*

Equipamentos e serviços públicos

As propostas de melhoramento da rede de equipamentos colectivos resumem-se na listagem que se apresenta em seguida:

- *unidade polivalente para sede da Junta de Freguesia e centro recreativo e cultural, que poderá englobar as novas instalações do posto médico, um centro de dia para terceira idade e o posto de turismo;*
- *ampliação do cemitério;*
- *1 mercado retalhista municipal;*

- 1 unidade para escola primária e ensino preparatório (adaptação e ampliação da actual escola primária ou construção de uma nova);
- adaptação da actual escola primária para a instalação de uma unidade com creche e jardim infantil ou construção de uma nova unidade para esse fim;
- farmácia;
- posto da GNR;
- extensão do quartel de bombeiros de Sines;
- novas instalações para os CTT;
- previsão de um novo local para feira ao ar livre;
- ampliação da área destinada ao desporto com inclusão de, pelo menos, um polidesportivo de pequenos jogos e de uma piscina ou, em alternativa, um tanque de aprendizagem.

3.6 - Síntese Conclusiva

A breve análise de enquadramento do lugar de Porto Côvo no concelho de Sines e na sua região envolvente, permitiu evidenciar os principais problemas, potencialidades e directivas de âmbito mais geral também apontados em Planos de Ordenamento do Território de hierarquia superior.

De entre os aspectos focados destacam-se os seguintes:

- A valorização crescente da costa alentejana como alternativa ao Algarve, cuja imagem se tem vindo a degradar progressivamente, tem-se traduzido por uma maior procura por parte de diferentes estratos de população, quer de Sines, quer da A.M.L.
- A existência de um Plano Regional (PROTALI) que limita e condiciona os investimentos a efectuar, por entidades públicas ou privadas, na área em referência, desempenhando um papel dissuasor contra os riscos de destruição e banalização que tanto prejudicou outras áreas, nomeadamente no Algarve.
- A proximidade de Porto Côvo aos centros mais dinâmicos da sub-região, designadamente ao triângulo constituído por Sines, Santo André e Santiago do Cacém, cujo crescimento se deve em grande parte ao desenvolvimento do complexo portuário - industrial de Sines.
- A construção e o melhoramento crescente de importantes infra-estruturas rodoviárias, como o IP1, IP8, IC4 e o novo IC previsto entre Évora e Grândola, irão permitir a curto e médio prazos aumentar de forma significativa a acessibilidade ao Litoral Alentejano, quer a partir da Área Metropolitana de Lisboa, quer do interior do Alentejo.
- O melhoramento do sistema de transportes. No concelho de Santiago do Cacém situa-se o mais importante "nó de distribuição" do Alentejo Litoral, sendo ponto

de passagem de várias carreiras do expresso e de longo curso. Em Cercal do Alentejo, centro urbano situado próximo de Porto Côvo situa-se uma das principais estações de transporte de passageiros.

Por outro lado, as perspectivas de construção de um novo aeródromo de nível regional no limite do concelho de Santiago do Cacém com o de Sines contribuirão também para reforçar o sistema de transportes de apoio ao turismo de nível mais elevado.

- Em relação aos centros urbanos onde se concentram equipamentos mais relevantes em termos de apoio à população residente e flutuante de Porto Côvo, destaca-se para além do "Triângulo" Sines, Santo André, Santiago do Cacém, as povoações do Cercal e de Vila Nova de Milfontes.
- A qualidade do ambiente em geral, a riqueza dos valores patrimoniais (naturais e construídos), e culturais, com destaque para o clima ameno, a grande extensão da linha de costa, a ocorrência significativa das paisagens com grande interesse cénico, de importantes valores faunísticos, florísticos, geológicos, ecológicos, bem como valores arqueológicos, históricos e arquitectónicos, justificam a crescente procura e o aumento do interesse turístico por esta sub-região do Alentejo.

4 - PORTO CÔVO - SITUAÇÃO EXISTENTE

4.1 - Breve Caracterização Socio / Económica

Relativamente à evolução socio/económica de Porto Côvo, o P.D.M. de Sines refere a este propósito o seguinte:

"Porto Côvo, viu a partir de 1970 e devido ao empreendimento de Sines, iniciar-se um processo de recuperação populacional, lento até 1972 e bastante acentuado a partir de então, dada a saturação da rede do concelho e a disponibilidade de habitação anteriormente utilizada para veraneio.

Uma característica particular de Porto Côvo consiste no número relativamente elevado de técnicos residentes e estrangeiros. Tal facto deve-se à existência no lugar, de um bairro construído expressamente para técnicos de empresas estrangeiras e às boas condições ambientais do lugar que conduz à sua procura para fins residenciais para classes socioprofissionais mais elevadas.

Os activos do lugar, que representam cerca de 38% da população residente, exercem predominantemente profissões ligadas às actividades industriais (grupos 7/8/9). A actividade piscatória tem bastante peso, sendo a profissão principal para cerca de 17% dos activos masculinos.

A vida económica de Porto Côvo assenta essencialmente em 4 actividades, das quais duas são tradicionais e ligadas à exploração de riquezas naturais locais - a pesca e o turismo - e outras duas são "recentes" e "exteriores", ligadas ao empreendimento de Sines e à indústria de base e à construção civil.

A prática da agricultura mantêm-se entre os hábitos da população, embora a tempo parcial, em pequenas courelas cultivadas em regime de parceria pela mão-de-obra familiar, destinando-se a produção ao auto-consumo.

Com o empreendimento de Sines e com a fixação de técnicos estrangeiros, a povoação dinamizou-se um pouco em termos comerciais, existindo actualmente 24 estabelecimentos, dos quais 20 ligados ao ramo alimentar.

A pressão habitacional só se começou aqui a fazer sentir após Sines ter atingido a saturação, o que corresponde sensivelmente ao período posterior a 1976. Por outro lado, a população que aqui se fixou tem características diversas, havendo um grande número de quadros técnicos, entre os quais estrangeiros, cuja presença foi benéfica, dinamizando o comércio e a vida social. Este grupo de população veio acompanhado pelos familiares tendo as crianças sido integradas na escola local sem problemas.

A nível da população autóctone é, no entanto, muito sentido o problema do desemprego recente provocado pela conclusão de algumas obras de construção civil, estando a verificar-se o retorno dos jovens à actividade piscatória. Esta situação acarreta consigo alguns sentimentos de frustração e revolta devido à não aceitação da mão-de-obra local para postos de trabalho melhor remunerados das novas indústrias.

Paralelamente, a vila mantém o seu poder de atracção turística, quase triplicando de população na época de verão, com a conseqüente dinamização comercial e do mercado de habitação, proporcionando fontes complementares de receitas familiares.

Outra fonte de rendimentos complementares é a agricultura, praticada a tempo parcial por quase todos os habitantes. A dupla situação de Porto Côvo - vila turística e local de residência de classes sócio-profissionalmente mais elevadas - explica o alto nível das rendas praticadas, que aqui atingem o nível mais elevado do concelho.

A cobertura em equipamentos e serviços de apoio à habitação é deficiente, estando a população extremamente dependente de Sines.

Os problemas mais prementes prendem-se, deste modo, com a necessidade de formação profissional da população com vista à possibilidade da sua integração nos postos de trabalho das novas indústrias, e com reforço da rede de equipamentos." ³

Em termos demográficos a população residente de Porto Côvo tem vindo a decrescer em oposição ao elevado ritmo de crescimento do tecido construído. De facto, em 1981 a população residente era de 555 habitantes enquanto que em 1991 era pouco mais de 400 habitantes. Actualmente, e com base nos valores já conhecidos do censo de 2001 para a freguesia, pode-se considerar a população residente estabilizada.

Esta situação tende, no entanto, a alterar-se devido aos vultuosos investimentos efectuados por promotores privados em loteamentos e empreendimentos turísticos, que levarão à criação de novos postos de trabalho e à consequente fixação de população.

4.2 - Evolução do Tecido Construído

Porto Côvo, povoação localizada no Sul do concelho de Sines, teve a sua origem na ligação das suas gentes à actividade da pesca. Até meados dos anos 50 deste século, desenvolveu-se lentamente, de uma forma linear a



partir do largo Marquês de Pombal estendendo-se para poente e sul ao longo da actual Rua Vasco da Gama. As construções tinham uma grande semelhança arquitectónica, eram de um só piso, caiadas e com cobertura de telha tipo canudo, sobre ripado e forro de cana, (ver desenho nº 10).

Na década de 60 e sobretudo depois de 1970 a povoação sofre a primeira transformação significativa, expandindo-se para Norte, entre a estrada marginal e a falésia, ao mesmo

³ - P.D.M. de Sines - 3ª Fase: Projecto de Plano - Volume 1 - objectivos e propostas de ordenamento e desenvolvimento municipal

tempo que se verifica o preenchimento de espaços livres intercalares do tecido urbano. Este crescimento deve-se sobretudo à procura de alojamento para fins turísticos e também para residência de activos dos sectores secundário e terciário, ligados ao empreendimento portuário e industrial de Sines.

É desta época a construção de uma série de moradias, também conhecidas pelo "bairro dos Alemães", a norte da Rua Vasco da Gama e junto à falésia, destinadas a alojar os primeiros técnicos estrangeiros que vieram trabalhar para a obra do porto de Sines.

Na década de 80 a pressão turística intensifica-se dando origem à construção de novos bairros de moradias, para nascente, na direcção do cemitério e para norte, ao mesmo tempo que se assiste à construção de diversos equipamentos, como o Mercado e o Parque de Campismo.



Recentemente e ainda durante a elaboração do P.D.M. de Sines, Porto Covo foi palco de fortes pressões urbanísticas traduzidas, quer no surgimento de vários projectos de loteamento abrangendo importantes áreas

situadas a norte da povoação, quer na transformação do tecido urbano existente através da demolição e construção de novos edifícios.

No sentido de dar resposta aos inúmeros pedidos de construções para Porto Covo, a Câmara Municipal de Sines, tendo por referência o perímetro urbano e os índices urbanísticos definidos no P.D.M., assumiu um conjunto de compromissos com proprietários e promotores imobiliários, compromissos esses traduzidos na emissão de vários alvarás de loteamento.

As principais operações de loteamento, cujas obras de urbanização estão em curso, situam-se imediatamente a norte do tecido urbano de Porto Côvo confinando com o C.M. 1109 de acesso à zona de praias. (ver desenho nº 8) . De entre elas sobressaem pela sua maior dimensão as relativas aos seguintes processos: Investifinatur (Artºs 30 e 47) e Cerca do Meio.

Para além destes processos, existe ainda um significativo conjunto de pretensões, muitas delas já aprovadas pela Câmara Municipal e que se apresentam no quadro seguinte:

	DESIGNAÇÃO	Data de Aprov. e do Alvará	Área total do terreno (m2)	Área de cedência	HABITAÇÃO		ESP. COMERCIAIS		EST. HOTEL. e SIMILARES			PARQ. DE CAMP.	
					nº de fogos	Tipologia	Área de Const. (m2)	Quant.	Tipologia	Área do Lote (m2)	Área de Const. (m2)	Área (m2)	nº de campistas
A	Artº. 30 INVESTIFINATUR, Lda	Alv. 1/92 17/06/92	39 859.00		173	Morad. Banda Apartam. Morad. Gem. Morad. Isol.	-	12	-	-	-	-	-
B	Artº. 47 INVESTIFINATUR, Lda	Aprov. Câmara 1994	180 000.00		Popul. Resid.=265 Total Camas=540		-	-	Hotel Apartamentos Hotel	-	-	-	-
C	Lot. da RAPOSEIRA	Alv. 3/88 03/08/88	25 689.00	13 588.00	20	Morad. Unifam.	-	-	Residencial	1 296.00	890.00		
D	J.Pereira Casteleira (aguarda aprec. alt.)	Alv. 2/90 16/08/89	3 457.89	773.50	5	Morad. Unifam.	-	-	-	-	-	-	-
E	Bº Joaquim da Costa	-	9 690.00	-	14	Morad. Unifam.	-	-	-	-	-	-	-
F	José Vidal da Costa	Alv. 2/83 07/10/83	60 000.00	44 640.00	31	Morad. Unifam.	-	-	Residencial	375.00	155.00		
G	CERCA DO MEIO	Alv. 2/92 05/08/92	84 250.00	39 403.00	90	Morad. Unifam.	-	Parque Infantil	Aparthotel Quiosques Restaurante	5 059.00 100.00 380.00	2 529.50 50.00 190.00	-	-
H	F. PALET	Aprov. 1/07/92 Sem Alvará	22 250.00	13 744.70	230	Edifícios ou Apartamentos	697.50	18	Equip. Hotel	3 735.15	1 437.50		
I	COOPCÓVO	Alv. 2/88 16/09/88	3 700.00	463.80	35	Moradias	101.75	1	-	-	-	-	-
J	Parque de Campismo de Monte Branco	Aprov. 31/10/89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59 000	Promotor-3000 DGT-3000
K	Parque de Campismo Oliveira Alves e Oliv.	Est. Prévio Aprov. 9/04/86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29 162	Promotor-745 DGT-310
L	RATOEIRA	-	6 850.00	-	36	Morad. Unifam.	-	3	Aparthotel	2 040.00	100 Quart.	-	-
M	José Jesus Campos	-	2 500.00	552.00	2	Morad. Unifam.	-	-	-	-	-	-	-
N	Herminio da Silva	23/10/91	1 811.00	-	-	-	Garag. Individual 1 Piso						

Das várias pretensões referidas neste quadro, algumas não estavam em conformidade com o disposto no PROTALI pelo que, ou foram reformuladas pelos promotores dos empreendimentos, ou simplesmente não foram aprovadas pela Autarquia. De entre estas, destaca-se o projecto de ocupação para um terreno situado entre o C.M. 1109 e a falésia, sobre a Praia Grande (H) que se encontra abrangido pela Reserva Ecológica Nacional e fora do perímetro urbano de Porto Côvo.

4.3 - Inquérito Urbanístico

Com o objectivo de caracterizar a realidade edificada da povoação, procedeu-se a uma actualização do inquérito à construção efectuado no anterior P.G.U. (não aprovado) datado de 1980, designadamente no que se refere à volumetria, estado da construção, idade dos edifícios e funções urbanas. Para tanto foi especialmente executado um novo levantamento Aerofotogramétrico, à escala 1/2000, onde se representaram todas as novas construções existentes à data de 1999.

Em relação à volumetria dos edifícios verifica-se que estes não ultrapassam os 2 pisos apresentando no entanto uma grande dominância de prédios com 1 piso; ver desenho nº 11 - Volumetria. Da análise efectuada às 566 construções existentes detectou-se cerca de 54% de prédios com 1 piso e 46% de prédios com 2 pisos.

Os prédios com 2 pisos correspondem em geral à reconstrução de edifícios antigos no interior do tecido urbano existente e a novas expansões do aglomerado.

Relativamente ao estado de conservação dos edifícios procedeu-se a um levantamento baseado na análise exterior dos edifícios, pelo que se admite que possam existir situações em que os prédios tenham uma aparência exterior razoável mas estejam degradados interiormente.

Os critérios de classificação adoptados para cada categoria foram os seguintes:

Mau Estado - Situação de ruína, fachada muito degradada com a evidência de rachas, rebocos e caixilharias deteriorados, humidades aparentes, pinturas gastas pelo tempo ou por longa ausência de obras de conservação;

Estado Razoável - Edifício que não apresenta deficiências graves ao nível dos materiais constituintes da fachada, embora possa revelar algum desgaste nos materiais de revestimento;

Bom Estado - Materiais de revestimento e caixilharias em boas condições, não apresentando elementos reveladores de degradação.

Da análise efectuada pode concluir-se que os edifícios, de uma forma geral, se encontram em razoável estado de conservação, situação aliás já detectada no anterior P.G.U. De facto, em bom estado encontram-se cerca de 40% dos edifícios, em estado razoável 50% e em mau estado cerca de 10%.

Em relação à idade dos edifícios consideraram-se 4 períodos, tendo por base a informação disponível e contida em cartas topográficas executadas em épocas diferentes (até 1950, 1976, 1993 e 2000).

Pela análise destas cartas foi possível detectar as várias fases de expansão de Porto Côvo bem como a idade de grande maioria dos edifícios, ver desenho nº 10. Assim os edifícios mais antigos, de construção anterior a 1950, localizam-se em torno da praça Marquês de Pombal e grande parte do tecido urbano situado a sul da Rua Vasco da Gama. É igualmente nesta zona que se encontram os edifícios em pior estado de conservação.

4.3.1 - Rede Viária e Transportes

O acesso à povoação de Porto Côvo pode hoje efectuar-se por dois locais principais: pela E.R.120.1 e E.N. 554 que termina na praça Marquês de Pombal à entrada da povoação e pelo caminho Municipal 1109, de construção recente junto à costa, que permite uma rápida ligação entre Sines, S. Torpes e Porto Côvo.

Internamente a rede viária principal é constituída pela Rua Vasco da Gama, que constitui o prolongamento da E.N. 554 e que assegura a ligação ao C.M. 1109 de acesso à zona das praias. No Verão e face ao grande aumento de circulação de veículos e de peões motivado pelo afluxo de veraneantes, a Rua Vasco da Gama é encerrada ao trânsito, funcionando as ruas Conde Bandeira e José Faial como eixos de circulação principal e de sentido único.

As restantes vias existentes na povoação são de nível secundário desempenhando um papel meramente local, à excepção da Rua do Mar, de ligação ao pequeno porto de pescadores, que apresenta um maior fluxo de tráfego, sobretudo durante o verão.

Em relação aos espaços destinados a estacionamento de veículos destaca-se o parque situado à entrada da povoação junto ao mercado, o parque situado no extremo poente da Rua Vasco da Gama confinando com a ETAR e ainda o parque situado junto à Praia Grande com acesso pelo C.M 1109. Estes parques têm as seguintes capacidades aproximadas de estacionamento: 250, 210 e 180 lugares respectivamente.

O transporte público de passageiros é assegurado pela empresa Belos, atrás referida e que, entre outras ligações, tem carreiras diárias de/para Sines e A.M.L.

A C.M. de Sines assegura por sua vez o transporte da população escolar que utiliza as unidades localizadas na vila de Sines (ciclo preparatório e secundário unificado).

Os autocarros de passageiros da empresa Belos percorrem a E.N. 544 para chegarem a Porto Côvo e estacionam no parque situado junto ao mercado, à entrada da povoação. No Verão, quando o fluxo de veículos ligeiros é mais intenso, as manobras dos autocarros dificultam a circulação normal do trânsito, pelo que se justifica a reserva de uma área em local conveniente, para o estacionamento e manobra deste tipo de veículos assim como para conforto dos próprios passageiros.

4.3.2 - Equipamentos colectivos

Os equipamentos existentes em Porto Côvo são em síntese os seguintes (ver desenho nº12):

Ensino

1 escola primária com 2 salas e capacidade para 56 alunos.

Para os restantes graus de ensino a população escolar depende da Vila de Sines.

Saúde

1 posto médico com serviço diário (2ª a 6ª feira);

1 farmácia.

Assistência Social

1 Jardim infantil com uma sala servindo 26 crianças;

Instalações anexas à escola primária.

Desporto

1 campo de futebol com balneários.

Turismo

1 Parque de Campismo com capacidade para 310 pessoas.

Administração e Segurança Pública

- 1 cemitério;
- 1 posto da GNR;
- 1 posto da Guarda-fiscal;
- 1 posto de correios com telefone público;
- Junta de Freguesia;
- 1 Posto de Turismo;
- 1 Lavadouro público.

Comércio

- 1 mercado retalhista municipal.

Neste domínio e relativamente às carências que se fazem sentir, alguns dos equipamentos apontados como necessários no P.D.M. de Sines foram já construídos, como seja o caso do Mercado Municipal. No entanto, continuam a ser necessários vários equipamentos, sobretudo tendo em conta o crescente afluxo de veraneantes que demandam Porto Côvo na época estival, tais como:

- Novas instalações para os C.T.T.;
- Extensão do quartel de bombeiros de Sines;
- Ampliação da área destinada ao desporto;
- Zonas verdes integradas no tecido urbano;
- Equipamento hoteleiro;
- Previsão de um novo local para feira ao ar livre.

4.3.3 - Estrutura Urbano/Funcional

Como atrás se referiu, na povoação de Porto Côvo é possível distinguir dois tipos de zonas distintas: a zona antiga onde se integra o pequeno porto de pescadores e as novas zonas de expansão.

A zona antiga desenvolveu-se a partir da praça Marquês de Pombal, espaço simbólico e de grande importância como ponto de referência urbano, de onde parte a R. Vasco da Gama que constitui o eixo viário principal da povoação. É neste eixo que se apoia



um conjunto de vias ortogonais definindo quarteirões com formas mais ou menos irregulares e que caracterizam a malha urbana de Porto Côvo.



A zona antiga é uma área urbana densamente construída com construções de 1 e 2 pisos onde se localiza, a par da habitação, a quase totalidade das unidades comerciais e de serviços. É sobretudo ao longo da R. Vasco da Gama que se verifica uma

maior concentração de restaurantes, lojas de artesanato, snack-bares, cafés, mercearias, etc., o que explica a existência de um maior fluxo de peões. (ver desenho 12). Por este motivo, e com vista a facilitar a circulação de peões e o incremento da actividade comercial, é que a R. Vasco da Gama tem sido fechada ao trânsito de veículos, durante a época estival.

Na zona em análise e com excepção da Praça Marquês de Pombal, não existem edifícios ou sequências com especial valor arquitectónico. De facto, as frequentes obras de reconstrução efectuadas no tecido urbano antigo, sobretudo a partir dos anos 70, nem sempre primaram por uma correcta integração na imagem urbana envolvente, tendo-se perdido parte do ambiente original.

A Praça Marquês de Pombal, situada à entrada da povoação, de traçado geométrico e de grande harmonia em termos de volumes edificados, é já referida em 1961, no levantamento à Arquitectura Popular Portuguesa, como um espaço urbano merecedor de especial atenção.

Actualmente, esta praça para além de ser um ponto de referência urbano, constitui um dos principais espaços de encontro e de convívio da população, pelo que se justifica a sua classificação como "conjunto de valor concelhio" tendo em vista a sua preservação e valorização.

As zonas urbanas de construção recente situam-se para norte e nascente da zona antiga e caracterizam-se pelo predomínio da moradia isolada ou em banda. De entre estas zonas, destaca-se o conjunto de moradias situadas entre a estrada marginal e a falésia (bairro dos Alemães), que pela sua homogeneidade volumétrica e uso de materiais de construção, denota uma preocupação de integração na paisagem envolvente e respeito pela imagem urbana tradicional.

4.3.4 – Infra-estruturas

Em relação às infra-estruturas, o P.D.M. de Sines apresenta uma análise detalhada da situação existente, designadamente nos seguintes aspectos:

4.3.4.1 - Abastecimento de Água.

"A povoação de Porto Côvo situa-se, como se sabe, junto à costa, num local com particular aptidão para utilização balnear. Em consequência, a sua ocupação caracteriza-se por ter uma população permanente relativamente reduzida, enormemente aumentada durante a época de Verão uma população flutuante constituída por veraneantes.

O sistema é constituído do seguinte modo:

- *captação em drenos e poços;*
- *adutora, em polietileno de massa volúmica baixa, com 3 de diâmetro nominal;*
- *três reservatórios semi-enterrados com 130m³ de capacidade total (2x50+30);*
- *estação elevatória (eleva a água dos reservatórios apoiados para o elevado);*
- *reservatório elevado com 250m³ de capacidade;*
- *adutora, em fibrocimento, com 200mm de diâmetro nominal;*
- *rede de distribuição de água.*

O seu funcionamento é o seguinte:

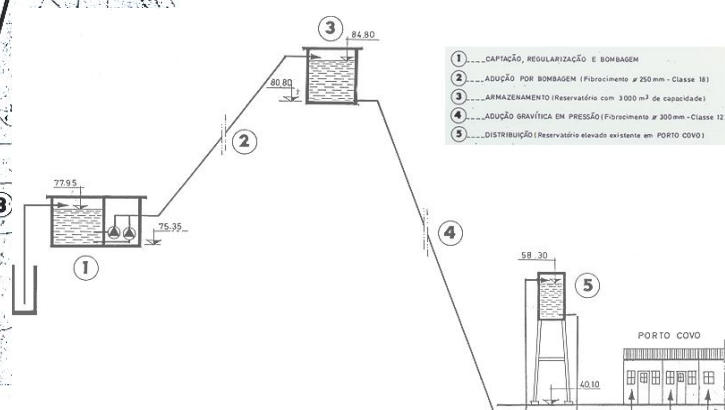
- *a água captada nos poços e drenos é conduzida pela adutora em polietileno para os reservatórios semi-enterrados. Destes, e através da estação elevatória instalada na sua base, a água é transportada para o reservatório elevado. Este reservatório alimenta a rede de distribuição através da conduta adutora com 200mm.*

O sistema, recentemente remodelado, nomeadamente os seus sistemas produtor e de reserva, prevê haver capacidade para responder às solicitações da povoação, tanto de Inverno, como de Verão, quando a população flutuante atinge valores mais elevados."

O abastecimento de água tem origem em furos localizados perto da estrada de acesso a Porto Côvo não tendo existido até ao momento períodos de falta de água. No entanto e face ao aumento populacional previsto (6000 habitantes capacidade máxima prevista no PROTALI), torna-se necessário proceder a um reforço de captação de água. A C.M. de Sines prevê efectuar novas captações junto do lugar de Monte Chãos, bem como a construção de uma conduta com cerca de 10 km de extensão até aos reservatórios



situados junto à albufeira de Morgavel.



4.3.4.2 - Drenagem, tratamento e destino final de águas residuais, drenagem de águas pluviais.

De acordo com o definido em estudos anteriormente efectuados, foi possível estabelecer novos espaços de urbanização, multiusos e equipamentos futuros, assim como a população prevista.

A drenagem das águas residuais domésticas e pluviais será efectuada para a rede existente a norte do cemitério e para um colector doméstico e outro pluvial, que substituem os existentes, e que encaminham as águas residuais para a ETAR de Porto Covo. Os colectores domésticos e pluviais, e à semelhança do que se passa para a rede de distribuição de água, serão colocados ao longo dos arruamentos projectados.

Considerou-se para o dimensionamento da rede pluvial a bacia constituída pela área total do terreno abrangida pela mesma e com cerca de 50 ha.

A rede de drenagem doméstica será efectuada, na totalidade, em tubagem de PVC para a pressão de serviço de 0,4 Mpa, assim como os ramais dos sumidouros. A rede de drenagem pluvial será efectuada em PVC ou betão, função dos diâmetros da canalização projectados.

Elementos Base

População

Tendo como base os elementos fornecidos, os valores populacionais globais a utilizar no presente estudo, nos anos início de exploração do sistema e horizonte do projecto, são os que a seguir se indicam:

Ano de 2001 = 1832 habitantes;

Ano de 2041 = 6000 habitantes.

Capitações

Os valores das capitações a adoptar, em 1/hab.dia, são os indicados a seguir:

CAPITAÇÕES

Anos	2001	2021	2041
Núcleos Rurais	125	155	180
Núcleos Semi-urbanos	160	190	215
Núcleos Urbanos	185	220	250

Para o factor de ponta instantâneo adopta-se o previsto no regulamento, cuja expressão que o representa é:

$$f = 1,5 + 60/\sqrt{P}$$

Em que P é a população a servir.

Caudais

Caudais Domésticos

Com base nos elementos anteriormente indicados, determinou-se o caudal médio anual, considerando um factor de afluência à rede de 0,80.

Caudais Totais

Os valores dos caudais totais actuais e futuros são, de acordo com o referido no ponto anterior, os correspondentes apenas aos caudais domésticos, que se apresentam a seguir:

ano início da exploração do sistema, ano de 2001,

$$Q1 = 332,8 \text{ m}^3/\text{dia}$$

ano horizonte do projecto, ano de 2041,

$$Q2 = 447,2 \text{ m}^3 / \text{dia}$$

Caudal de Cálculo

Para o ano horizonte do projecto o caudal de cálculo será de $Q_c = 14,71 \text{ l/s}$, considerando o factor de afluência à rede de 0,80 e um factor de ponta instantâneo de 2,842.

Dimensionamento hidráulico sanitário

No dimensionamento hidráulico - sanitário foram adoptadas as seguintes regras:

As velocidades máximas para o caudal de ponta no horizonte do projecto não excederão os 3 m/s nos colectores domésticos e os 5m/s colectores pluviais.

Nos colectores domésticos a altura da lâmina líquida não excederá 0,5 da altura total do colector.

Nos colectores pluviais e para as condições referidas inicialmente a altura da lâmina líquida para a velocidade máxima deverá ser igual à altura total do colector.

A inclinação dos colectores não será inferior a 0,3% nem superior a 15%.

Disposições construtivas e materiais

Os colectores domésticos serão efectuados, na totalidade em tubagem de PVC para uma pressão de serviço de 0,4 Mpa, bem como os ramais dos sumidouros. Os colectores pluviais serão efectuados em PVC com as mesmas características dos utilizados para os colectores domésticos, ou em betão, em função do diâmetro do colector.

Os colectores domésticos serão implantados, sempre que possível, à direita dos colectores pluviais, no sentido do escoamento, de modo a minimizar os riscos de ligações indevidas.

Os colectores serão implantados a distâncias superiores a 1 m das redes de água, pelo menos e num plano inferior a estas.

A profundidade de assentamento dos colectores será, no mínimo de 1 m medido entre o seu extradorso e o pavimento da via pública e assentes em vala, cuja profundidade não excederá os 3,00 m, com a largura calculada do seguinte modo:

$$L = De + 0,50 \text{ m}$$

Onde L é a largura da vala (m) e De o diâmetro exterior da conduta (m).

O assentamento dos colectores será feito sobre camada de terra cirandada que envolverá a tubagem até 0,20 m acima do seu extradorso. A compactação do aterro das valas será executado por camadas de terra de 0,30 m de espessura, devidamente regadas e compactadas.

As câmaras de visita serão efectuadas em betão, pré-fabricadas, terão cones excêntricos e utilizarão tampas metálicas do tipo habitualmente utilizado no concelho de Porto Covo. As grelhas dos sumidouros serão também de modelo municipal.

4.3.4.3 - Rede Eléctrica

No desenho nº 14 encontram-se indicadas as redes eléctrica e telefónica actuais de Porto Côvo tendo já em conta as novas áreas de expansão urbana situadas a norte da povoação.

Pela análise desta carta destaca-se a existência de 2 subestações localizadas a norte e a sul de Porto Côvo e 8 postos de transformação alimentados por uma linha a 30 KV e com uma potência de 250 KVA.

4.3.5 - Condicionamentos à Ocupação Urbana

Os principais condicionamentos à ocupação urbana em Porto Côvo encontram-se expressos no desenho nº 15 - Planta de Condicionantes, constituindo um dos elementos principais do Plano de Urbanização, conforme se estabelece no D.L. 380/99.

Pela análise desta carta verifica-se que os principais condicionamentos à ocupação urbana são os decorrentes da REN - Reserva Ecológica Nacional e do Domínio Público Hídrico.

A delimitação da REN apoia-se no estudo da CCR Alentejo para o P.D.M. de Sines. As áreas abrangidas são as seguintes:

- Sistemas costeiros, abrangendo praias, dunas e arribas, incluindo uma faixa de protecção a partir do respectivo rebordo. Procurou-se reproduzir na Planta de Condicionantes, com a fidelidade possível, a delimitação original na escala 1/25.000. A norte do Barranco de Porto Côvo, tomou-se como limite interior o perímetro urbano e o C.M. 1109.
- Além da faixa costeira incluem-se na REN as encostas do vale do Barranco acima referido, com declives superiores a 25%.

No mesmo desenho assinalam-se as áreas abrangidas pelo Domínio Público Hídrico, conforme o Decreto-Lei nº 468/71 de 5 de Novembro, assim como diversos outros condicionamentos, tais como:

- Espaços canais - Não é permitido efectuar quaisquer construções dentro das faixas com servidão "non aedificandi" limitadas de cada lado da via por uma linha que dista do seu eixo 6m ou 4,5m, consoante se trate de estradas ou de caminhos municipais;
- Nas áreas imediatamente envolventes da escola primária existente é definida uma faixa de 12 m onde é proibido erigir qualquer construção.

5 – Proposta de Ordenamento Urbanístico

5.1 – Critérios de ordenamento

Com base na análise e diagnóstico efectuados nos capítulos anteriores, as propostas de ordenamento urbanístico que se apresentam procuram compatibilizar as orientações expressas em planos de ordenamento do território de âmbito mais geral (P.D.M. de Sines e PROTALI), com os objectivos definidos pela Autarquia, designadamente no que se refere à consideração dos compromissos assumidos, com vista à obtenção de um consenso o mais alargado possível.

A compatibilização dos diversos grupos de interesses em presença é um objectivo que o Plano de Urbanização pretende traduzir, de forma, a que possa constituir um verdadeiro instrumento operativo de planeamento e gestão ao serviço da C.M. de Sines e da população a quem é dirigido. Neste sentido, e para além do planeamento da rede viária, dos equipamentos e do uso do solo de uma forma geral, procurou-se resolver algumas situações de loteamentos não concluídos e que se têm arrastado ao longo dos últimos anos, com prejuízo para a povoação e para os proprietários dos lotes, que se vêm impossibilitados de construir as suas casas, como por exemplo o Loteamento do Artº 47, situado no interior de Porto Côvo e com a área de 17,8 ha, constitui um caso paradigmático que necessita de urgente solução.

Assim, e tendo em atenção os diversos condicionamentos de natureza biofísica e administrativa existentes, as propostas de Zonamento tiveram por base os **seguintes critérios de ordenamento urbanístico:**

- Mantiveram-se as directivas expressas no PDM e no PROTALI, designadamente a transposição da delimitação do perímetro urbano que se encontra definido no PDM de Sines, com os pequenos ajustamentos decorrentes da mudança de escala 1:25000 para 1:2000 - ver Desenho 18 do PU de Porto Côvo e Planta de Síntese do PDM de Sines;

- a capacidade máxima expressa no PROTALI e na Portaria 760/93, de 27 de Agosto, para o Núcleo de Desenvolvimento Turístico de Porto Côvo é de 6000 habitantes/lugares/camas:
 - 2250 camas turísticas, de acordo com a definição de cama turística expressa na Portaria n.º 761/93, de 27 de Agosto;
 - 3000 habitantes de população residente;
 - 750 habitantes de população flutuante.

- *“No que se refere à inclusão do número de campistas nas camas turísticas previstas no PROTALI, as representantes da DRAOT consideraram que deveriam ser retirados os campistas do total de habitantes, 2ª residência e camas turísticas, devendo posteriormente fazer-se a redistribuição proporcionalmente de acordo com o previsto no PROTALI. Assim, ficou estabelecido que a capacidade máxima é de 5150 sendo que 2575 dizem respeito à população residente, 644 a 2ª residência e 1931 a camas turísticas.” (extracto da acta da reunião de 15 de Novembro de 2001).*

- Sistema viário – definição da rede viária principal e secundária incluindo espaços para estacionamento. Definição de perfis transversais mínimos;

- Previsão de vias para ciclistas;

- Divisão da área de intervenção em unidades e subunidades de planeamento e gestão (UNOP) e em categorias de espaços em função do uso dominante. Afectação de usos do solo tendo em conta a sua capacidade e os limiares expressos no PROTALI (população residente, turística e 2ª habitação);

- Programação e localização dos empreendimentos turísticos preferencialmente junto à costa, beneficiando do caminho municipal 1109 de ligação a S. Torpes e da proximidade das praias;

- Programação das categorias de espaços integrados na rede ecológica urbana onde se prevê a arborização dos principais eixos e em particular o melhoramento paisagístico do C.M. 1109 dentro da área urbana, tornando-o numa agradável avenida marginal de acesso às praias;
- Prever a criação de novas centralidades integrando diferentes funções urbanas, bem como a localização dos equipamentos colectivos de apoio, tendo em conta a compatibilidade das várias funções, com o objectivo de dar sustentabilidade à proposta de ordenamento urbanístico;
- Propor medidas de salvaguarda e protecção ao património edificado existente, nomeadamente a praça Marquês de Pombal;
- Defesa das encostas declivosas, integradas pontualmente dentro do tecido urbano.

5.2 - Definição de Unidades e Subunidades Operativas de Planeamento (UOP e SUOP)

A definição de Unidades e Subunidades Operativas de Planeamento, designadas por UOP e SUOP, que abrangem a totalidade da área do Plano de Urbanização, incorpora uma metodologia de trabalho que visa a clarificação processual de pedidos de viabilidade, compromissos, loteamentos, etc., que passam deste modo a dispor de normas claras para a ocupação de solos, seus índices e usos dominantes.

Esta divisão observou os compromissos existentes, nomeadamente os loteamentos já aprovados pela C. M. de Sines, que foram considerados “unidades âncora” do processo de urbanização, fazendo-os coincidir, com Unidades de Planeamento bem definidas, cujos parâmetros urbanísticos são assim coincidentes com os índices já aprovados.

Com base na distribuição da população acordados com a DRAOT, procurou-se distribuir as várias categorias populacionais atrás referidas pelas Unidades e subunidades de Ordenamento consideradas, tendo em conta os compromissos assumidos pela Autarquia, designadamente os loteamentos aprovados. No Regulamento do Plano inclui-se um quadro onde se explicitam os valores máximos populacionais para cada UOP.

Nas áreas onde existem compromissos assumidos, ou seja, nas zonas consolidadas e nas zonas com alvarás de loteamento em vigor, manteve-se a edificabilidade (índice de construção e índice de implantação). É o caso dos seguintes espaços:

- UOP 3, 7, 8, 9, 10 e 15;
- SUOP 1.1, 11.2, 11.3 e 11.4.

Nos espaços de urbanização programada é permitida a edificabilidade de (I.C. = 0,45 a 0,50; I.I. = 0,30), nas áreas predominantemente livres a afectar a espaços residenciais, onde ainda não existam compromissos assumidos. É o caso das SUOP 2.1, 2.2, 4.2, 11.1, 11.5, 12.1, 13.1 e 14.1.

Nos espaços de urbanização programada é permitida a edificabilidade de (I.C. = 0,60; I.I. = 0,30 a 0,35), nas áreas predominantemente livres a afectar a espaços turísticos, onde ainda não existam compromissos assumidos. É o caso das SUOP 1.2, 4.1, 4.3, 12.2, 13.2, e 14.2.

Nos espaços de urbanização programada é permitida a edificabilidade de (I.I. = 0,50), nas áreas predominantemente livres a afectar a espaços multiusos de apoio à vida urbana, onde ainda não existam compromissos assumidos. É o caso das SUOP 11.3, e 14.3.

Ainda se prevê neste PU, em antecipação a compromissos a estabelecer em sede de alvará de loteamento, áreas de cedência para o município. É o caso das SUOP 2.2 (habitação e equipamento), 13.3 (equipamento desportivo integrado em parque urbano), 14.3 (bombeiros) e 14.4 (expansão do cemitério existente).

Assim, como Unidades de Ordenamento que correspondem a Loteamentos já aprovados, e que mantêm os parâmetros urbanísticos já definidos, tem-se:

UOP 1 – Que corresponde ao “Loteamento da parcela cadastral do Artigo 30”;

UOP 2 – Que corresponde ao “Loteamento da parcela cadastral do Artigo 47”;

UOP 3 - Que corresponde ao “Loteamento da Cerca do Meio”;

UOP 5 - Que corresponde ao “Parque de Campismo do Monte Branco”;

UOP 6 - Que corresponde ao “Parque de Campismo de Porto Côvo”;

UOP 7 - Que corresponde aos Loteamentos da “Raposeira” e do Artigo 20;

UOP 8 - Que corresponde à Zona Histórica de Porto Côvo.

O **Plano de Pormenor de Salvaguarda da Zona Histórica de Porto Côvo**, elaborado pelo G.T.L de Porto Côvo, encontra-se em fase de conclusão, pelo que foram tidos em conta, quer o limite da área, quer os parâmetros urbanísticos propostos por esse Plano e que corresponde, na íntegra, à UOP 8.

O Plano de Urbanização de Porto Côvo completa-se com a definição da:

UOP 1 - Para além da ocupação existente são agora propostas duas áreas destinadas a espaços turísticos. Globalmente, tendo em conta a população residente e flutuante, esta ocupação representa uma densidade habitacional de 22 fg/ha.

UOP 2 - Para esta unidade de ordenamento foram adoptadas as disposições já definidas no correspondente Alvará nº 1/96, designadamente no que se refere às áreas brutas de construção, volumetrias, uso do solo, áreas de cedência e equipamentos. No entanto, com o objectivo de salvaguardar os interesses dos vários proprietários de lotes e permitir a recuperação e conclusão das infra-estruturas existentes no terreno, propõe-se um reajustamento do número de camas turísticas previstas (passando de 540 para 400 camas) e um correspondente aumento da população residente, mantendo-se contudo a capacidade prevista no Alvará nº 1/96 que é de 1335 habitantes. De facto, considera-se exagerado o número de oferta de camas concentrado na zona em referência, optando-se por uma mais equilibrada distribuição da população turística dentro do perímetro urbano de Porto Côvo.

Assim e em síntese, para além das áreas habitacionais, foram previstos diversos empreendimentos turísticos nomeadamente: hotel de apartamentos e conjuntos de apartamentos turísticos, num total de 400 camas.

Em relação a equipamentos e serviços, são mantidas as propostas contidas no Alvará, nomeadamente terminal rodoviário, centro cívico que inclui um posto da GNR, Junta de Freguesia, centro de dia, infantário, centro paroquial, posto de turismo, unidades comerciais e espaços de recreio e lazer. O quartel de bombeiros que necessita de mais área e bons acessos é proposta a sua localização numa zona mais a nascente conforme Planta de Zonamento.

O espaço de recreio e lazer proposto, localiza-se na área onde actualmente se situa o campo de futebol com balneários, o qual deverá ser deslocado para o complexo desportivo proposto para a UOP13.

Em síntese, permite-se ajustar as tipologias, mas não a edificabilidade do loteamento correspondente ao Alvará n.º 1/96 (integra as SUOP 2.1 e 2.2 – Art.º 47), no sentido de viabilizar a urbanização daquela área e a execução das infra-estruturas em falta, bem como a autorização de construção em dezenas de lotes já constituídos. Este loteamento, pela sua grande dimensão e localização no centro do aglomerado, **é considerado estratégico para a consolidação dos objectivos urbanísticos estabelecidos no PROTALI**, garantindo uma vertente turística importante, baseada na criação de postos de trabalho turísticos ancorados nas centenas de camas previstas nos estabelecimentos hoteleiros edificáveis.

UOP 3 - Nesta unidade operativa, que fundamentalmente é constituída pelo loteamento da Cerca do Meio, é proposta uma área destinada a um hotel de apartamentos com 80 camas.

Tendo em conta a população residente, flutuante e turística, esta unidade apresenta uma densidade habitacional 11 fg/ha.

UOP 4 – Esta unidade engloba espaços para a localização de empreendimentos turísticos (SUB-UOP 4.1) que deverão contabilizar uma oferta de 450 camas. É também definida uma SUB-UOP 4.2 que engloba uma área de expansão urbana, maioritariamente residencial, onde se inclui o “Loteamento da Ratoeira” e a propriedade do Porto Covinho, para a qual se propõe um uso turístico do tipo rural com capacidade de 80 camas.

UOP 5 - Esta unidade é preenchida pelo parque campismo Monte Branco que se encontra em actividade com a capacidade de campistas prevista na respectiva licença de utilização.

UOP 6 – Parque de campismo de Porto Covo. A capacidade de campistas autorizada é de 310.

UOP 7 – Zona de expansão recente constituída na sua maioria por moradias.

UOP 8 – Zona antiga de Porto Covo.

UOP 9 – Espaço Portuário.

UOP 10 – Zona Urbana consolidada.

UOP 11 – Corresponde esta unidade a uma área de expansão urbana, maioritariamente residencial e cuja ocupação prevê a construção de 172 fogos para uma população de 481 habitantes.

Esta proposta traduz-se numa densidade habitacional baixa (15 fogos/ha), tendo em conta a população residente e flutuante e por referência a capacidade máxima do Plano (6.000 habitantes).

UOP 12 – Propõe-se para esta unidade uma ocupação mista, de habitação e turismo, com cerca de 55 fogos para habitação e 200 camas turísticas. Prevê-se que a uma população de 154 habitantes corresponda uma população fixa residente de 128 habitantes e uma população flutuante (2ª residência) de 26 habitantes.

Esta proposta, contemplando população residente, flutuante e turística traduz-se numa densidade habitacional de 76 fogos/ha.

UOP 13 – Para esta unidade propõe-se uma ocupação turística de 180 camas e uma ocupação residencial, com cerca de 39 fogos. Prevê-se que a uma população de 109 habitantes corresponda uma população fixa residente de 84 habitantes e uma população flutuante (2ª residência) de 25 habitantes. Também se prevê, para esta unidade uma

área com cerca de 30.000 m² para um parque desportivo, composto por um campo de futebol, uma piscina, outros campos desportivos, nomeadamente campos de ténis e polidesportivo descoberto, integrado num parque urbano, localizado numa zona privilegiada do ponto de vista paisagístico.

UOP 14 – Para esta unidade propõe-se uma área de ocupação residencial - cerca de 30 fogos – e uma área para ocupação turística com 251 camas. Propõe-se ainda uma área para pequenas indústrias, oficinas, e armazéns (multiusos). Esta zona multiusos, que poderá englobar também algum equipamento de apoio e serviços nomeadamente um quartel de bombeiros.

Nesta UOP propõe-se também o alargamento da área do cemitério municipal e que passa a ser servido por uma área de estacionamento automóvel.

O facto destas UOP (11, 12, 13 e 14) serem servidas pela E.N.554 reforça a necessidade de se condicionar os acessos directos ao interior dos lotes, apoiados nesta via principal devendo processar-se através de vias interiores de serviço.

As UOP agora definidas devem ser objecto de Planos de Pormenor ou de Projectos de Loteamento, que abranjam a totalidade das suas áreas.

UOP 15 – Zona urbana consolidada.

5.3 - Valores Patrimoniais a Proteger

De acordo com as últimas indicações da C.M. de Sines, relativamente à classificação do conjunto da Praça Marquês de Pombal como Imóvel de Interesse Público, evidenciam-se, na Planta de Zonamento os edifícios classificados e a sua respectiva zona de protecção conforme ofício do IPPAR n.º 717/96 de 24 de Maio.

É de referir a necessidade de dotar esse espaço público de uma imagem urbana mais cuidada, com recurso a projectos de arranjo paisagístico, que incluam mobiliário urbano, iluminação e sinalética adequadas.

5.4 - Rede de Equipamentos

Para além dos estabelecimentos de uso turístico, o Plano propõe um conjunto de equipamentos colectivos, que juntamente com os já existentes, constituem uma rede que visa responder às necessidades da população e tendo em conta o futuro papel da povoação no domínio turístico e de segunda habitação:

Centro Cívico - um conjunto de equipamentos e serviços que integra nomeadamente, um Infantário, um Posto para a G.N.R., uma Sede para a Junta de Freguesia, um Centro de Dia, um Centro paroquial, um Posto de Turismo, centro paroquial e vários estabelecimentos comerciais que promovam uma nova centralidade urbana;

Um **Parque Desportivo** – de que faz parte o campo de futebol e onde se pode localizar uma Piscina e outros campos desportivos, integrados num Parque Urbano;

Um **Campo da Feira** – situado no termo da Rua Vasco da Gama, junto ao Parque de estacionamento;

Um **Terminal Rodoviário** – que reorganize o esquema de circulação e estacionamento dos transportes públicos que servem a povoação.

5.5 – Sistema Urbano de Circulação e Transportes

Para cumprimento do objectivo estabelecido - a organização da rede viária que garanta a fluidez do tráfego, o estacionamento automóvel regrado e salvaguarde a circulação pedonal, o presente Plano de Urbanização propõe três níveis hierárquicos, ver Planta de Zonamento:

A Rede Viária Principal – constituída pelas vias colectoras que são a estrada marginal que liga a S. Torpes/Sines (C.M.1109) e a estrada de acesso ao IC 4/Cercal (E.N. 554). Propõe-se que o seu perfil transversal inclua 2,25m de passeios para cada lado e 6,5m de faixa de rodagem, com dois sentidos.

A rede principal fica completa com a construção de duas circulares paralelas que se articulam com as vias anteriores.

Pelo facto destas circulares estarem já executadas na sua quase totalidade com um perfil de 5,5m de faixa de rodagem e existirem várias construções marginantes, propõe-se que a primeira circular (circular interior) tenha um único sentido, que conduza o tráfego da E.N. 554 para a estrada marginal e se complete com 2,25 m de passeio, em cada lado.

O mesmo perfil transversal se propõe para a segunda circular (circular exterior), embora com o sentido de tráfego oposto, ou seja, conduzindo o trânsito da estrada marginal para a E.N. 554, pelas mesmas razões objectivas.

É neste esquema viário principal que se efectuará o tráfego de atravessamento, afastando-o do centro da povoação, e onde se articulam as vias distribuidoras e a rede viária secundária.

As Vias Distribuidoras – as vias radiais que ligam as vias principais ao centro da povoação, nas extremidades das quais se localizam os parques de estacionamento:

- as duas vias paralelas à Praça Marquês de Pombal, que seguem a ortogonalidade dos arruamentos mais antigos e que se prolongam, depois, para o espaço rural, bordejando o parque de campismo do Monte Branco;
- uma via paralela às anteriores, de penetração, no prolongamento da E.N.554 até aos parques de estacionamento que antecedem a Praça Marquês de Pombal.
- Estas vias já se encontram todas executadas e provêm dos loteamentos dos Artigos 30 e 47, faltando apenas efectuar um pequeno troço curvo, que ligue o mercado, as traseiras do centro cívico e o terminal rodoviário, à primeira rotunda de ligação à rede principal, concluindo assim a “primeira circular”.

Propõe-se que tenham um perfil mínimo de 5,5m de faixa de rodagem com 2,25m de passeio para cada lado e que, sempre que não for possível garantir esta faixa de rodagem, se transformem em vias de sentido único, por já não possibilitarem o cruzamento de duas viaturas.

A Rede Viária Secundária – constituída pelas restantes vias de acesso local. A execução desta rede secundária ficará concluída com a construção dos acesso às novas áreas urbanizáveis e com uma outra ligação: a da estrada do cemitério com o impasse do Loteamento da Raposeira, permitindo desta forma um mais rápido e descentralizado acesso desta área residencial às vias colectoras principais. Propõe-se que tenham um perfil mínimo de 5,5 m de faixa de rodagem com inclusão de passeios de 2,25 m de cada lado e que, sempre que não for possível garantir esta faixa de rodagem, se transformem em vias de sentido único com 3,5 m de faixa mínima, com conseqüente alargamento dos passeios.

Vias de ciclistas – Na planta de Zonamento assinalaram-se alguns percursos para trânsito de ciclistas e cujas vias deverão ter sinalização adequada.

O Estacionamento – É importante, para o cumprimento do desvio do tráfego da zona central, incluindo a Praça Marquês de Pombal, que as vias distribuidoras, principais eixos de penetração, conduzam o tráfego para os parques de estacionamento que, para esse efeito, se localizam à entrada deste núcleo central e se assinalam na Planta de Zonamento.

Assim, propõe-se o reforço dos espaços de estacionamento:

- **um parque sobre a Praia Grande, no entroncamento do C.M. 1109 (Marginal) com a Primeira Circular, com uma capacidade para 116 automóveis;**
- **outro, na continuação dessa mesma via de penetração junto ao parque urbano, com 78 lugares;**
- **dois parques nas extremidades da rua Vasco da Gama, um junto à Praça Marquês de Pombal, com 171 lugares e outro, na extremidade oposta, junto ao Campo da Feira com capacidade de estacionar 100 automóveis.**

A Planta de Zonamento faz ainda referência a um arranjo proposto para a zona circundante do Cemitério que incluía também espaço de estacionamento automóvel.

- Transportes Públicos – **Relativamente a esta matéria, retoma-se a proposta da C.M. de Sines, de localização de uma nova Estação Rodoviária a implantar entre o Parque de Campismo e o Centro Cívico e servida pela rede viária principal. Esta medida procura descongestionar o espaço situado à entrada de Porto Covo, que para além de ser utilizado para parqueamento automóvel, tem servido para manobras dos autocarros de passageiros, o que provoca alguma perturbação na circulação automóvel e um certo desconforto aos utentes. Esta medida vem também libertar os principais locais de estar da**

povoação da emissão de gases e ruídos inerentes ao tráfego de veículos pesados, numa clara intenção de qualificar o ambiente urbano.

5.6 – Espaço Integrado na Estrutura Ecológica Urbana

Com o progressivo aumento das áreas construídas, o meio ambiente urbano tende a ser cada vez mais agressivo para os cidadãos. Esta agressividade, cujas consequências se traduzem num aumento das ocorrências de doenças motivadas por stress, ambientes poluídos, vida agitada, e na procura cada vez mais frequente de destinos naturais para férias ou fim-de-semana, é assumida quer pela **desumanização** progressiva **da paisagem urbana**, com a transformação da escala das edificações e das vias e percursos, com a redução de bacias visuais por força da construção em altura e alta densidade, com os cenários confusos e com demasiada informação conformados por grandes extensões edificadas segundo diversos padrões arquitectónicos, quer pela degradação dos factores de **conforto bioclimático**, como seja o aumento das amplitudes térmicas em face do maior índice de refacção e absorção solar dos materiais de construção, a falta de arejamento nos períodos quentes e a aceleração dos ventos frios de Inverno devido à orientação e extensão da malha construída e, as inundações provocadas por deficiências de drenagem e excesso de áreas contínuas impermeabilizadas.

Torna-se urgente que o desenvolvimento das áreas habitacionais se oriente cada vez mais segundo um modelo referencial de excelência urbana e ambiental. O sistema de espaços verdes deverá ser entendido como elemento estratégico na função de reequilíbrio e sustentabilidade ambiental e no enriquecimento e diversificação das relações sociais que um aglomerado urbano pressupõe.

O processo de planeamento implica, por isso, uma reavaliação do sistema ambiental do aglomerado urbano, num quadro de sustentabilidade dos ecossistemas, e a preposição de uma rede de áreas fundamentais para assegurar o equilíbrio ambiental e paisagístico do aglomerado urbano, o conforto bioclimático e psicológico dos cidadãos, e satisfazer as suas necessidades de recreio e lazer de ar livre.

A Estrutura Ecológica Urbana é constituída pelo conjunto de áreas, valores e sistemas fundamentais para a protecção e valorização ambiental dos espaços urbanos e, tem por objectivos principais qualificar e dignificar a paisagem urbana, promover o equilíbrio e sustentabilidade ambiental através da intensificação dos processos biofísicos, e criar uma rede de recreio e lazer de ar livre para a população.

Apresentam-se, a seguir, as classe de espaço que constituem a Estrutura Ecológica Urbana, proposta para Porto Côvo, bem como os conceitos gerais que a orientam.

A Estrutura Ecológica Urbana é constituída pelas seguintes classes de espaço:

- Espaços verdes existentes;
- Espaços verdes de recreio e lazer propostos;
- Espaços verdes de enquadramento e protecção propostos;
- Principais eixos arborizados propostos;
- Praças, largos e terreiros a qualificar.

5.6.1 - Espaços Verdes Existentes

São as áreas constituídas pelos espaços verdes de recreio e lazer ou de enquadramento, existentes, e que devem ser mantidos e valorizados.

5.6.2 - Espaços Verdes de Recreio e Lazer Propostos

São as áreas propostas, no âmbito deste plano, para implementação de espaços verdes de média a grande dimensão, vocacionados para actividades de recreio e lazer da população.

Os critérios de selecção para estes espaços, incidiram principalmente sobre o seu uso actual, o valor natural que possuem e a sua posição na malha urbana.

Esta classe de espaço, como já foi referido, destina-se a zonas vocacionadas para a prática de actividades de recreio e lazer de ar livre, podendo comportar estruturas de apoio ao desporto, tais como campos de jogos, polidesportivos descobertos e circuitos de manutenção, zonas de actividades recreativas, tais como pistas de patinagem, BTT, BMX, skate, zonas de jogo e recreio juvenil e infantil, bares e esplanadas, etc.

Deverão, no entanto, ser essencialmente plantadas, com um mínimo de áreas impermeabilizadas, e com um índice de edificabilidade muito baixo e destinado apenas a estruturas de apoio à utilização, à manutenção e animação destes espaços.

5.6.3 - Espaços Verdes de Enquadramento e Protecção Propostos

São as áreas destinadas principalmente a promover o enquadramento de infra-estruturas e de áreas urbanas, a proteger os solos da erosão e a proteger e enquadrar as linhas de água, devendo ainda, permitir actividades de recreio e lazer informal, ao ar livre, bem como suportar percursos pedonais e de ciclistas.

Serão áreas essencialmente verdes, naturalizadas, com um grau de artificialização pequeno, de forma a não apresentarem custos de manutenção demasiado pesados, podendo no entanto englobar algum equipamento de apoio ao recreio e lazer.

Ao longo das linhas de água deverá ser implementada a reconstituição das galerias ripícolas. Junto às arribas e falésia deverá proteger-se o solo dos fenómenos de erosão e implementarem-se sebes arbóreas de protecção aos ventos marítimos.

5.6.4 - Principais Eixos Arborizados Propostos

Foram identificados os principais percursos, pedonais e viários, que deverão ser devidamente enquadrados, de forma a constituírem corredores verdes de ligação das

diferentes áreas da estrutura ecológica e aos principais equipamentos e zonas de serviços, sendo fundamentais para o estabelecimento do *continuum naturale*.

Estes corredores verdes, deverão ser densamente arborizados, ter zonas verdes de enquadramento, e comportar circuitos pedonais e de ciclistas, resguardados da circulação automóvel. Sempre que possível a arborização deverá ser feita de ambos os lados das vias.

5.6.5 - Praças, Largos e Terreiros a Qualificar

São as zonas identificadas na Planta de Zonamento que deverão ser objecto de projectos de valorização e qualificação urbana e paisagística, visando dotar esses espaços de uma imagem urbana mais cuidada e de acordo com as funções a que se destinam.

Além dos espaços atrás descritos existem outros que, pelo seu uso principal, não se inserem na Estrutura Ecológica, mas que pelo enquadramento e tratamento paisagístico que deverão ter, contribuem também para a melhoria da imagem e ambiente urbano.

É o caso dos parques de estacionamento que deverão ser em pavimentos permeáveis, quer seja em *tout-venant*, saibro, grelhas de enrelvamento ou aglomerados britados recobertos por resinas do tipo PPC, e que, obrigatoriamente deverão ser densamente arborizados.

Também o Campo da Feira deverá ser objecto de um cuidado enquadramento paisagístico prevendo, nomeadamente a sua arborização.