

metrópoles

REVISTA DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA 2015

**AML É AUTORIDADE
DE TRANSPORTES
DE LISBOA**

DOSSIÊ

REABILITAÇÃO/
REGENERAÇÃO URBANA

DESTAQUE

NOVO REGIME JURÍDICO
DO SERVIÇO PÚBLICO
DE TRANSPORTE
DE PASSAGEIROS

FUNDOS COMUNITÁRIOS

QREN E PORTUGAL 2020

CULTURA

CENTENÁRIO DO ORPHEU

ALCOCHETE . ALMADA .
AMADORA . BARREIRO .
CASCAIS . LISBOA .
LOURES . MAFRA . MOITA .
MONTIJO . ODIVELAS .
OEIRAS . PALMELA .
SEIXAL . SESIMBRA .
SETUBAL . SINTRA .
VILA FRANCA DE XIRA

MUNICÍPIOS QUE CONSTITUEM A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

Alcochete

Largo S. João Baptista
2894-001 ALCOCHETE
Tel. 21 234 86 00 . Fax 21 234 86 90
www.cm-alcochete.pt

Almada

Largo Luis de Camões
2800-158 ALMADA
Tel. 21 272 40 00 . Fax 21 272 45 55
www.m-almada.pt

Amadora

Av. Movimento das Forças Armadas
2700-595 AMADORA
Tel. 21 436 90 00 . Fax 21 492 20 82
www.cm-amadora.pt

Barreiro

Rua Miguel Bombarda
2834-005 BARREIRO
Tel. 21 206 80 00 . Fax 21 206 80 01
www.cm-barreiro.pt

Cascais

Praça 5 de outubro
2754-501 CASCAIS
Tel. 21 482 50 00 . Fax 21 482 50 30
www.cm-cascais.pt

Lisboa

Praça do Município
1149-014 LISBOA
Tel. 21 323 61 00
www.cm-lisboa.pt

Loures

Praça da Liberdade
2674-501 LOURES
Tel. 21 115 01 00 . Fax 21 115 17 09
www.cm-loures.pt

Mafra

Praça do Município
2644-001 MAFRA
Tel. 261 810 100 . Fax 261 810 130
www.cm-mafra.pt

Moita

Praça da República
2864-007 MOITA
Tel. 21 280 67 00 . Fax 21 289 49 28
www.cm-moita.pt

Montijo

Rua Manuel N. Nunes Almeida
2870-352 MONTIJO
Tel. 21 232 76 00 . Fax 21 232 76 08
www.mun-montijo.pt

Odivelas

Rua Guilherme Gomes Fernandes
2675-372 ODIVELAS
Tel. 21 932 00 00 . Fax 21 934 43 93
www.cm-odivelas.pt

Oeiras

Largo Marquês de Pombal
2784-501 OEIRAS
Tel. 21 440 83 00 Fax 21 440 87 12
www.cm-oeiras.pt

Palmela

Largo do Município
2954-001 PALMELA
Tel. 21 233 66 00 . Fax 21 233 66 19
www.cm-palmela.pt

Seixal

Alameda dos Bombeiros Voluntários, n.º 45
2844-001 SEIXAL
Tel.: 212 276 700 . Fax: 212 276 701
www.cm-seixal.pt

Sesimbra

Rua da República, 3
2970-741 SESIMBRA
Tel. 21 228 85 00
www.cm-sesimbra.pt

Setúbal

Praça do Bocage
2901-866 SETÚBAL
Tel. 265 541 500 . Fax 265 541 523
www.mun-setubal.pt

Sintra

Largo Dr. Virgílio Horta
2714-501 SINTRA
Tel. 21 923 85 00 . Fax 21 923 86 57
www.cm-sintra.pt

Vila Franca de Xira

Praça Afonso de Albuquerque, 2
2600-093 V.FRANCA de XIRA
Tel. 263 285 600
www.cm-vfxira.pt

AUTARQUIA METROPOLITANA

Assinalar que, no Programa do XXI Governo Constitucional, se faz, sob o tema “descentralização, base da reforma do estado” (p. 87), uma importante referência à criação das novas autarquias metropolitanas “...o novo modelo territorial coerente assentará em cinco regiões de planeamento e de desenvolvimento territorial, correspondentes às áreas de intervenção das CCDR, **na criação de autarquias metropolitanas**, na promoção da cooperação intermunicipal através das comunidades intermunicipais, na descentralização para os municípios das competências de gestão dos serviços públicos de caráter universal e na afirmação do papel das freguesias como polos da democracia de proximidade e da igualdade no acesso aos serviços públicos.”

Por outro lado no que respeita à ideia de “aprofundar a democracia local” (p.87 e 88), o governo considera que “a transferência de competências para órgãos com maior proximidade deve ser acompanhada de uma maior legitimidade democrática desses órgãos, designa-

damente com base nas seguintes medidas: (...) **A transformação das atuais áreas metropolitanas, reforçando a sua legitimidade democrática, com órgãos diretamente eleitos**, sendo a Assembleia Metropolitana eleita por sufrágio direto dos cidadãos eleitores, o Presidente do órgão executivo o primeiro eleito da lista mais votada e os restantes membros do órgão eleitos pela assembleia metropolitana, sob proposta do presidente”.

Propõe-se, ainda, que “as áreas metropolitanas terão competências próprias bem definidas que lhes permitam contribuir de forma eficaz para a gestão e coordenação de redes de âmbito metropolitano, **designadamente nas áreas dos transportes, das águas e resíduos, da energia**, da promoção económica e turística, bem como na gestão de equipamentos e de programas de incentivo ao desenvolvimento regional dos concelhos que as integram”.

Há que analisar de forma mais pormenorizada aquilo que o XXI Governo se propõe desenvolver.

Entre os municípios e o estado-nação sempre existiram em Portugal entidades político-administrativas com dimensões distintas e variáveis mas, sempre, comandadas a partir do Estado Central, com envolvimento de largos recursos humanos, técnicos e orçamentais, que só começaram a ser drasticamente reduzidos a propósito, não de um exercício de racionalização organizativa, mas da crise dita relacionada com a dívida pública e com o *deficit* orçamental.

Sempre escassa, nas diversas circunstâncias, foi a legitimidade democrática dos titulares da governação regional desconcentrada. Facto que ainda mais avolumou a desproporção das atuações burocráticas controladoras exercidas por estas entidades ditas regionais, em alguns casos castradoras da economia e do desenvolvimento regional e local. Aliás, muitas vezes marcada pela opacidade e obscurantismo.

Por exemplo, no caso do planeamento físico territorial, em sede de exercícios de ordenamento do território e urbanismo, que valor acrescentado foi trazido pela intervenção “controladora” dos organismos estatais, desde a antiga DGPU, passando pela DGOTDU, até às CCDR’s? Foi evitado ou minimizado algum dos grandes problemas que, desde há cerca de cinco décadas afligem e desordenam o espaço territorial em particular nas áreas metropolitanas?

As Áreas Metropolitanas foram criadas através da Lei 44/91, de 2 de agosto, aprovada na Assembleia da República.

Tratava-se, então, do reflexo legislativo da evolução do pensamento e das necessidades objetivas de governação territorial das áreas com grandes concentrações populacionais.

No início da década de noventa Portugal não estava desfasado porque, por exemplo, também nessa altura se criaram as entidades metropolitanas de Bona, Bremen e Colónia. Em outras partes do mundo, haviam sido criados entes político-administrativos que se focavam numa realidade muito particular: a das grandes aglomerações urbanas.

Posteriormente, foi aprovada a Lei 10/2003, de 13 de maio, que veio permitir aos municípios a liberdade inerente ao direito de associação, impossível no quadro do anterior diploma, estabelecendo um novo regime de criação, bem como um diferente referencial de atribuições e competências. Estas novas condições, supostamente destinadas a corrigir o anterior modelo, manifestamente híbrido e timorato, não permitiram, como o tempo acabou por demonstrar, corrigir a ineficácia na promoção de políticas intermunicipais de rasgo e escala regionais.

A legislação de 2003 trouxe consigo a pitoresca novidade de um Portugal recheado de áreas metropolitanas, grandes umas e mais pequenas outras, aqui designadas como comunidades urbanas.

Na Europa existem países com grande número de áreas metropolitanas, como a Alemanha [24], a França [15] e o Reino Unido [14]. Em

outros casos estas formações territoriais são mais escassas: Irlanda [1], Portugal [2] e Áustria, Suécia, e Suíça com três áreas metropolitanas cada.

Entre nós, em abril de 2007, os autarcas foram surpreendidos pelo aparecimento de dois projetos de lei visando um novo regime jurídico para as Áreas Metropolitanas. Não porque tivesse havido desacordo no debate prévio com o governo, em particular quanto à evidente necessidade de alterar o modelo vigente.

A Lei 46/2008, de 27 de agosto, acabou por ver a luz do dia, sendo posteriormente alterada pela Lei 55-A/2010, de 31 de dezembro.

Vinte e três anos depois do aparecimento dos entes metropolitanos pode afirmar-se que o desiderato ambicionado ainda não foi atingido: a administração supramunicipal e articulada de funções vitais para os territórios e populações das áreas metropolitanas como, por exemplo, a gestão e planeamento dos sistema de transportes, o planeamento estratégico territorial, o desenvolvimento regional e o planeamento físico espacial com carácter regulamentar. Isto, entre outras funções que é normal encontrar no elenco das desempenhadas pelos corpos político-administrativos das áreas metropolitanas um pouco pelo mundo fora. A Lei 75/2013, de 12 de setembro, trouxe um novo estatuto para as entidades intermunicipais e veio estabelecer também o regime jurídico das autarquias locais, o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais. Veio, ainda, aprovar o regime jurídico do associativismo autárquico.

Naquilo que às áreas metropolitanas diz respeito, e quanto às atribuições que lhes ficaram cometidas, não há diferenças entre os textos de 2008 e 2013, continuando a verificar-se que os órgãos metropolitanos, além das atribuições em matéria de planeamento, estudo e articulação, participam, sem grande poder, em entidades públicas no domínio dos transportes, águas, energia e tratamento de resíduos sólidos. Ou seja, qualquer tipo de intervenção mais assertiva nestes domínios vitais continuou cerceado, com as nefastas consequências que se reconhecem, muito em particular no domínio dos transportes.

Contudo, mais recentemente, pela lei 52/2015, 9 de junho, foram despejadas competências, nas áreas metropolitanas, como autoridades de transportes, que, sendo uma proposta afirmada desde há anos, foi agora concretizada de forma apressada, frágil e fragmentadora.

Uma outra relevante faceta, a questão do financiamento do funcionamento das Áreas Metropolitanas, não sofreu qualquer evolução positiva desde 2013. Aliás, com verdade e precisão há que registar uma degradação dos meios financeiros colocados à disposição do funcionamento das entidades metropolitanas.

Os novos órgãos executivos trouxeram, sem margem para dúvida, potencial capacidade de intervenção perene e qualificada que, no entanto, é confrontada várias vezes com a falta de meios e com a insuficiente compreensão endógena. Muito em particular nas áreas metropolitanas em que o órgão que integra os eleitos municipais é exclusivamente deliberativo.

Não é possível no atual quadro legal e de insuficiência democrática fazer mais e melhor em favor da AML, das suas populações e territórios.

Por isso é, de facto, indispensável alterar o paradigma confuso e ineficaz em que vivemos, aportando o vital impulso democrático.

Não se conseguirá planear, gerir e coordenar sinergicamente a AML na base de um somatório de visões municipais e da imposição de regras burocráticas ditadas por uma estrutura central desconcentrada recheada de tiques administrativistas. Faltarão sempre a concretização da visão estratégica metropolitana.

Estamos convictos de que será possível crescer e evoluir, contribuindo para uma melhor intervenção ao nível da AML. O que não é contraditório com os interesses e ações dos municípios, nem com a necessária articulação com as políticas públicas nacionais.

A indicação dada no programa de governo de que se prevê criar as autarquias metropolitanas não pode deixar de ser considerada muito positiva.

De facto, se, finalmente, as áreas metropolitanas tiverem competências próprias concretas e bem definidas, que lhes permitam contribuir de forma eficaz para a gestão e coordenação de redes de âmbito metropolitano, designadamente nas *“áreas dos transportes, das águas e resíduos, da energia, da promoção económica e turística, bem como na gestão de equipamentos e de programas de incentivo ao desenvolvimento regional dos concelhos que as integram”*, então poderá começar a verificar-se, na prática, aquilo que será uma governação metropolitana.

Quando o governo se propõe “transformar” as atuais áreas metropolitanas, reforçando a sua legitimidade democrática, dotando-as com órgãos diretamente eleitos, não está a instituir uma região administrativa mas sim a criar uma autarquia metropolitana, o que tem respaldo no art.º 236º da CRP.

Trata-se, portanto, de uma reforma no âmbito da “divisão administrativa” que significa um avanço na legitimação democrática dos órgãos destas entidades, fundamental para o aumento da eficácia de governação descentralizada a este nível.

Uma questão que se irá colocar é a de saber se é possível e adequado dar este passo, num exercício que alguns poderão pensar como

sendo “uma regionalização por etapas”, começando nas áreas com maior densidade populacional e com grandes problemas próprios da capitalidade.

Do ponto de vista de quem está nas entidades metropolitanas é importante e urgente avançar de forma a que, no contexto das próximas eleições autárquicas, haja lugar, também, à votação para as Áreas Metropolitanas.

ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA



METRÓPOLES 2015

FICHA TÉCNICA . **Diretor** Demétrio Alves **Conselho Redatorial** Demétrio Alves, João Pedro Domingues, Filipe Miranda Ferreira **Coordenação Editorial** Sofia Cid **Editora Executiva** Mariana Coelho **Fotografia** Luísa Flores, Rui Minderico, Municípios da AML, Arquivo Municipal de Lisboa, Arquivo Municipal de Torres Vedras, CCDRLVT **Redatores Residentes** António Valdemar (cultura), João Paulo Martins (aromas)
Colaboradora Destaque Ana Goulart **Diretor Criativo** Luís Beato **Redação e Propriedade** Área Metropolitana de Lisboa, Rua Cruz de Santa Apolónia, 23, 25 e 25A, 1100-187 LISBOA • Tel.: 218 428 570 Fax: 218 428 577 E-mail: amigeral@aml.pt **Distribuição Gratuita** ISSN:1645 - 7021 Depósito legal nº195580/03 **Tiragem**: 5000 exemplares. Anual





| | |
|---|----|
| EDITORIAL | 3 |
| ACONTECIMENTOS DO ANO | 8 |
| Destaques de 2015 dos concelhos da AML | |
| DESTAQUE | 18 |
| Autoridade de Transportes de Lisboa | |
| DOSSIÊ | 24 |
| Reabilitação/ Regeneração Urbana | |
| FUNDOS COMUNITÁRIOS | 40 |
| QREN e Portugal 2020 | |
| IMAGENS METROPOLITANAS | 50 |
| Rui Minderico | |
| CULTURA | 54 |
| <i>Orpheu</i> : os cem anos da revista | |
| AROMAS | 58 |
| Literatura vínica | |
| AINDA EM DESTAQUE NA AML | 62 |
| Eleição do Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa | |
| Iniciativa pública contra a fusão dos sistemas multimunicipais de água e saneamento | |
| Entrega de equipamentos de proteção individual para combate de incêndios | |
| Concerto Orquestra Geração | |

ACONTECIMENTOS DO ANO

Área Metropolitana de Lisboa assinou o Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial



Foi em 14 de agosto de 2015 que a Área Metropolitana de Lisboa (AML) assinou o Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial (PDCT). O contrato foi assinado pelo Presidente da Comissão Diretiva do Programa Operacional Regional de Lisboa (POR Lisboa), pela Presidente da Comissão Diretiva do Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência na Utilização dos Recursos (PO SEUR), e pelo Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa.

Na cerimónia, que contou com a presença do então Secretário de Estado do Desenvolvimento Regional, Manuel Castro Almeida, o Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa, Basílio Horta, congratulou-se com a assinatura do PDCT-AML que é o resultado da generosidade dos municípios abrangidos, em que o interesse coletivo prevaleceu, e que contou com a competência da Comissão Executiva Metropolitana. Notou, no entanto, que tendo em conta os inúmeros problemas existentes nesta grande região, a AML merecia seguramente uma verba mais significativa.

O PDCT da AML integra 287 projetos nos 18 municípios, repartidos por diversas áreas (Eficiência Energética, Património Natural e Cultural, Empreendedorismo, Inovação Social, Intervenção e Requalificação de Creches, Prevenção do Absentismo e Promoção do Sucesso Escolar e Projetos em Escolas), beneficiando a AML de um apoio de 89,3

milhões de euros de fundos da União Europeia (51 milhões de euros FEDER e 37 milhões FSE através do POR Lisboa 2020 e 1,3 milhões de euros do Fundo de Coesão através do PO SEUR.)

Ancorados nas Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial, os PDCT contribuem para a prossecução de objetivos temáticos e prioridades de investimento identificados no Acordo de Parceria Portugal 2020, aprovado pela Comissão Europeia.

Assegurado financiamento para projetos de integração e partilha de serviços ou competências dos municípios



Em 11 de setembro de 2015, decorreu a assinatura do contrato de financiamento no âmbito do Despacho n.º 5119-B/2015, de 15 de maio, com vista à concretização do projeto “Sistema de Informação e de Decisão Partilhado da AML; Sistema Metropolitano de Antecipação de Necessidades de Formação; Centro para a Sustentabilidade Metropolitana”, cuja execução decorrerá no prazo de um ano.

Este contrato de financiamento foi assinado na sequência da aprovação da candidatura apresentada pela AML para projetos de integração e partilha de serviços ou competências dos municípios.

A sessão foi presidida pelo então Ministro Adjunto e do Desenvolvimento Regional, Miguel Poiães Maduro, e o contrato de financiamento assinado pela Diretora Geral das Autarquias Locais, Lucília Ferra, pelo Presidente da CCDR-LVT, João Teixeira e pelo Primeiro Secretário Metropolitano da AML, Demétrio Alves.

A AML beneficiará de uma comparticipação financeira da DGAL de mais de 171 mil euros, o que corresponde a 70% do investimento considerado elegível.

ALCOCHETE

. Comemorações dos 500 Anos do Foral marcam 2015



As Comemorações dos 500 Anos da atribuição do Foral a Alcochete marcam decisivamente o ano de 2015 no Município de Alcochete, numa afirmação da identidade e história locais.

D. Manuel I, o Venturoso, atribuiu a Alcochete, terra que o viu nascer, a Carta de Foral no dia 17 de janeiro de 1515, acontecimento que a Câmara Municipal de Alcochete está a festejar até 16 de janeiro de 2016 com uma vasta e diversificada programação.

Espectáculos musicais, exposições, palestras, actividade para crianças, desporto e teatro integram o programa, de que se destaca a Feira Quinhentista, que envolveu toda a comunidade educativa, e o lançamento do vinho tinto e branco “Foral de Alcochete”, produzido pela Sociedade Agrícola de Rio Frio, em parceria com o Município de Alcochete.

O vinho “Foral de Alcochete”, feito a partir de castas que evocam os Descobrimientos, assume-se como uma marca diferenciadora de um produto integrado na natureza e um símbolo de um território com história e tradição, que perdura para a posteridade na forma de um néctar.

As Comemorações dos 500 Anos da atribuição do Foral a Alcochete prosseguem até ao início de 2016 com o envolvimento ativo da população e dos visitantes e a mobilização de diferentes parceiros.

ALMADA

. Viver O Sol da Caparica

Cerca de 140 mil pessoas já saborearam O Sol da Caparica, um festival promovido pela Câmara Municipal de Almada, que se destaca pela aposta na música portuguesa.

Agosto é o mês em que os sons da lusofonia dão à Costa, onde para além dos concertos ao vivo se proporcionam muitas outras experiências.

Os desportos de mar são uma das apostas fortes d’O Sol da Caparica, que antes das 11 horas de música permite aos festivaleiros tirar partido dos 13 km de praias que Almada oferece. Pelo Jardim Urbano da Costa há ainda espaço para o cinema de animação, arte urbana, gastronomia, desportos radicais e muitas outras diversões.

O Sol da Caparica distingue-se ainda por dedicar o último dia aos festivaleiros de palmo e meio e às suas famílias, que aqui podem assistir a concertos de música ao vivo e aproveitar ao máximo todas as brincadeiras montadas neste amplo jardim urbano, com 14 hectares de área.

Em 2016 espera-se a terceira edição deste festival que pretende promover a Costa da Caparica como destino turístico e a música dos artistas de expressão portuguesa.



AMADORA

. 26º Festival Internacional de Banda Desenhada



A chegada do outono adivinhou o regresso de mais um Amadora BD – Festival Internacional de Banda Desenhada, cuja 26.ª edição apresentou como tema central “A Criança na banda desenhada”. A imagem e o tema do Amadora BD foram uma homenagem ao centenário das personagens infantis Quim e Manecas, da autoria de Stuart Carvalhais, cujas aventuras, publicadas n’O Século Cómico, são consideradas a vanguarda europeia da Nona Arte da época.

Organizado pela Câmara Municipal da Amadora, o Amadora BD constitui o mais importante evento na área da Banda Desenhada, a nível nacional. É também uma importante referência a nível internacional, reconhecido como um dos maiores, melhores e mais diversificados eventos de BD, integrando o calendário internacional de eventos. E, este ano, não foi exceção. De 23 de outubro a 8 de novembro, o Fórum Luís de Camões, e outros locais da grande Lisboa onde se desenrolou o festival, receberam cerca de 30 mil visitantes.

“A Amadora, ao organizar este festival, foi pioneira na criação de um evento onde apreciadores, fãs ou estudiosos da banda desenhada comungassem de um objetivo central, poder apreciar pranchas originais dos seus autores preferidos, ter acesso ao trabalho de diferentes gerações de autores e conhecer mais sobre o universo na Nona Arte”, refere Carla Tavares, Presidente da Câmara Municipal da Amadora.

BARREIRO

. Plataforma Multimodal do Barreiro

O anúncio da Plataforma Multimodal do Barreiro (PMB)/Terminal de Contentores, num Concelho com tradições industriais e tecnológicas, numa Região com provas dadas no que à força do trabalho e criatividade diz respeito, será um contributo para posicionar Portugal como porta atlântica da Europa, facilitar o comércio, e aproveitar as potencialidades do comércio internacional. O Barreiro tem dois terminais portuários, várias áreas empresariais, uma delas (Baía do Tejo) de grande dimensão, com um enorme potencial e uma História relevante no campo das novas tecnologias/tecnologias de ponta e da otimização de recursos.

O desenvolvimento portuário, crê-se, abrirá um manancial de novas perspetivas – positivas; sociais, económicas, urbanas e ambientais. Na criação de postos de trabalho, diretos e indiretos, no planeamento urbano e nas dinâmicas ao nível da mobilidade e das acessibilidades intra e inter concelhias. E, ainda, na criação de sinergias com os territórios vizinhos da Siderurgia, no Seixal, e da Margueira, em Almada, entre outros.

São 20 quilómetros de frente de Rio que *ligam o Barreiro ao mundo*. A PMB *reservará o corredor* da Terceira Travessia do Tejo.



CASCAIS

. Conferências do Estoril – Desafios Globais,
Respostas Locais - 2015

É um dos acontecimentos do ano no plano do debate dos grandes temas da atualidade. As Conferências do Estoril, na sua quarta edição em 2015, voltaram a Cascais ao longo de quatro dias durante o passado mês de maio. Entre os convidados estiveram personalidades como Anders Rasmussen, Garry Kasparov, Moisés Naim, Georgios Papandreou, Durão Barroso, Vandana Shiva, Rickard Falkvinge, Francis Fukuyama, Ramos-Horta e D. Manuel Clemente, num total de 60 oradores de 26 nacionalidades diferentes.

O Futuro da Europa, a crise na Grécia, a postura da Rússia na Ucrânia, o terrorismo do Estado Islâmico e os desafios de segurança globais, as novas oportunidades da Economia Azul, o papel da Educação e o papel da juventude na ordem global, foram alguns dos temas centrais numa maratona de 36 horas de debate.

As Conferências do Estoril, que a partir deste ano vão iniciar um processo de alargamento aos países lusófonos, estreiam também um programa académico no âmbito dos estudos internacionais, promovido por um consórcio de universidades – Universidade Nova de Lisboa, Georgetown (EUA), Cape Town (África do Sul) e CCKGSB (China) – que já são parceiras do projeto.

“A nossa história é a de um povo globalizador. À nossa maneira, em Cascais, este é o nosso contributo para a globalização do conhecimento, assente na nossa Língua e no nosso Mar, sem dúvida o maior património do país”, salienta o presidente da Câmara de Cascais, Carlos Carreiras.

LISBOA

. Lisboa, Capital Europeia do Empreendedorismo

Lisboa foi distinguida como Cidade Empreendedora Europeia 2015 (EER2015) pelo Comité das Regiões. A Região Empreendedora Europeia (EER) identifica e recompensa as regiões da UE que revelam uma estratégia política extraordinariamente empreendedora e inovadora, junto das pequenas e médias empresas.

A cidade de Lisboa, a par de Valência e da Irlanda do Norte, foi distinguida com este prémio por apresentar uma estratégia inovadora para fomentar o empreendedorismo e executar políticas europeias como a chamada Lei das Pequenas Empresas e a Estratégia Europa 2020 para o crescimento e o emprego.

Lisboa reforçou o seu estatuto de «startup city» através de um conjunto de iniciativas, tais como: a Startup Lisboa, integrada num projeto de reabilitação urbana da Baixa lisboeta e na rede de incubadora de empresas; o Programa de Empreendedorismo Jovem, que proporciona educação e formação; o Lisboa Empreende, programa de microcrédito e o Lisbon Challenge, que fornece às startups apoio e orientação.

Os Paços do Concelho foram transformados no dia 5 de fevereiro na maior incubadora do país, juntando mais de 70 empresas de áreas tão diversas como robótica, vestuário, *streetfood* ou turismo. A Startup Lisboa celebrou também o seu terceiro aniversário. A inauguração do Centro de Inovação da Mouraria, do terceiro edifício da Startup Lisboa na Rua da Prata e a Semana do Empreendedorismo foram algumas das iniciativas que decorreram também durante o ano de 2015.



LOURES

. Quinta do mocho é galeria de arte

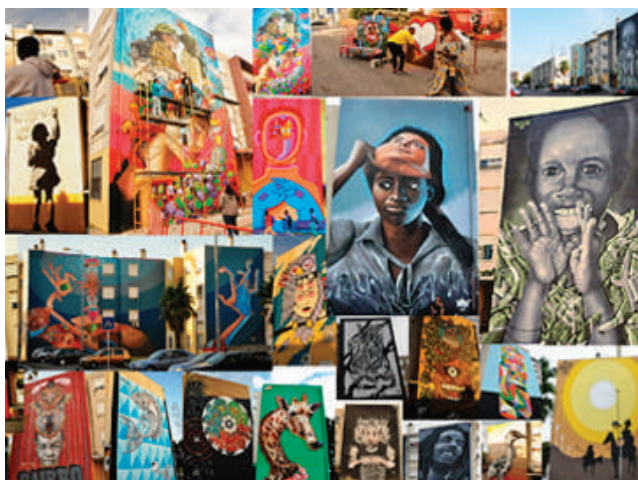
A Galeria de Arte Pública da Quinta do Mocho (GAP) surge sequência do Festival o Bairro i o mundo ali realizado em outubro 2014, com o objetivo de retirar o estigma a um bairro habitualmente esquecido pelos poderes públicos.

Este festival de três dias, organizado em conjunto pela Câmara Municipal de Loures e pela associação Teatro Ibsisco, levou à Quinta do Mocho dezenas de artistas das variadas áreas, da música ao teatro e à dança, passando pela arte urbana.

Terminado o Festival entendeu o município continuar a intervir de forma muito direta no Bairro, com um conjunto de ações que visam promover a autoestima e dotar a população de meios que permitam ultrapassar as diversas carências sentidas.

Neste sentido foi gizado um plano de intervenção que visa melhorar as condições de vida da população da Quinta do Mocho envolvendo diversos parceiros, como a Rodoviária de Lisboa, que introduziu uma carreira a passar no Bairro, a recuperação de edifícios, por parte dos serviços do município e a promoção da GAP da Quinta do Mocho como destino turístico, promovendo a economia local e formando jovens para que tenham condições para efetuar visitas guiadas.

A GAP é hoje uma referência da *street art* recebendo, em residência artística, artistas nacionais e estrangeiros, tendo alguns a sua única obra em Portugal na GAP, como é o caso de MTO, Pol Corona, Zabou, Charkypunk ou Maria Noel, destacando-se entre os portugueses VHLS, Pantónio, Coletivo Rua, Violant, Nark e Mario Belem, entre muitos outros.



MAFRA

. Prémio Internacional de Composição – Órgãos do Palácio Nacional de Mafra



Em 2015, o Secretário de Estado da Cultura e o Município de Mafra promoveram a realização de um concurso que visou distinguir compositores que apresentassem peças destinadas aos seis órgãos da Basílica do Palácio Nacional de Mafra, conjunto único no mundo não só pelo seu número, mas pelo facto destes terem sido construídos ao mesmo tempo e concebidos originalmente para tocar em conjunto.

Na sua 1.ª edição, o júri, constituído por personalidades de reconhecido mérito internacional – Bernard Foccroulle (Bélgica), que presidiu, Roberto Antonello (Itália), Sérgio Azevedo (Portugal) e João Vaz (Portugal) –, premiou Gianni Giacomazzo (Itália), com a partitura intitulada “MUSIIKKI HENKI”, e João Pedro Oliveira (Portugal), com “Ma Mére L’Oye (Ravel)”, respetivamente nas categorias A (obra original) e B (transcrição de obra existente). O referido compositor português foi, ainda, distinguido com uma menção honrosa na categoria A, pela partitura denominada “6 Alleluias”. No dia 24 de outubro teve lugar o concerto de apresentação destas obras.

Para o Concelho de Mafra, este prémio representa não só a oportunidade de criar novo repertório para o conjunto dos órgãos, dando continuidade à dinâmica de concertos que contribui para a formação cultural dos munícipes e para atrair visitantes, mas também de promover o reconhecimento internacional deste património único, inscrevendo-o nos principais circuitos musicais à escala mundial.

MOITA

. Varino Municipal “O Boa Viagem” para usufruto da população e visitantes

A Câmara Municipal da Moita foi pioneira na recuperação deste tipo de embarcações tradicionais, entre 1980 e 1981, sendo posteriormente seguida por outras autarquias. Em 2010 e 2011, “O Boa Viagem” foi de novo submetido a uma grande intervenção, no Estaleiro Naval de Sarilhos Pequenos, que envolveu a própria estrutura da embarcação. Ao longo deste processo de recuperação, foram utilizadas as ancestrais técnicas de carpintaria naval, calafeto, tratamento e pinturas das madeiras.

Numa perspetiva de valorização deste património, “O Boa Viagem” foi entretanto classificado como um bem cultural de interesse municipal, sendo considerado um “ex-libris” do concelho.

Com vista à salvaguarda do património cultural, a Câmara Municipal da Moita desenvolve, entre maio e outubro, vários passeios fluviais no varino “O Boa Viagem” que, além da vertente lúdica, têm como objetivo dar a conhecer o concelho da Moita e os concelhos limítrofes numa perspetiva diferente, divulgando igualmente os barcos típicos do Tejo e as suas características únicas.

Anualmente, a Câmara coloca, assim, o varino “O Boa Viagem” ao serviço da população e de todos os visitantes que queiram conhecer o concelho da Moita e os concelhos limítrofes na perspetiva de rio para terra.

Mais informações em www.cm-moita.pt.



MONTIJO

. Novo aeroporto na Base Aérea do Montijo



A decisão de instalar uma nova estrutura aeroportuária civil na Base Aérea nº 6 do Montijo foi o acontecimento do ano 2015.

Nos últimos 30 anos, ocorreram transformações profundas na paisagem económica e social, quer a norte, quer a sul do Tejo. Mudaram as direções e os fluxos de pessoas e de bens em ambas as margens. Uma nova estrutura aeroportuária tornou-se por isso indispensável a par das exigências de modernização da cidade e das freguesias. Trata-se de uma obra de geração com forte impacto na região, de que o Montijo se deve orgulhar. Num tempo de dificuldades esta será uma obra que irá potenciar o investimento e o emprego local.

Os efeitos que produzirá na rede de comunicações nacional e internacional ultrapassa a cidade, a região e o próprio país. O apoio do município a este projeto implica a satisfação de um conjunto de exigências fundamentais para garantir a melhoria da qualidade de vida da comunidade. O Presidente da Câmara, Nuno Canta, está convicto de que este investimento representa, em suma, uma oportunidade excepcional para o desenvolvimento sustentável e a modernização da Cidade do Montijo.

ODIVELAS

. 35 mil manuais escolares distribuídos gratuitamente em Odivelas



Em Odivelas, o início do Ano Escolar 2015/2016 ficou marcado pela oferta dos manuais escolares a todos os alunos das escolas da rede pública do Concelho. Esta é uma medida implementada pela Autarquia desde 2008 e que abrange, todos os anos, um universo de cerca de 5.200 alunos, de 30 estabelecimentos de ensino.

Também neste ano, o Presidente da Câmara Municipal de Odivelas, Hugo Martins, visitou as escolas, onde entregou alguns dos cerca de 35.000 manuais e outros recursos pedagógicos (onde se encontram incluídos os manuais e fichas de inglês para os alunos do 3.º ano). Para o Presidente da Câmara, “esta é uma medida que em muito ajuda a reduzir as despesas das famílias prevenindo, também, o insucesso escolar e proporcionando a igualdade de oportunidades. Entende este Executivo que a Educação é um instrumento essencial para o crescimento da nossa sociedade, razão pela qual vem esta ação garantir o princípio de uma educação universal e gratuita para todos”.

A oferta dos manuais é uma medida municipal universal a todas as crianças que frequentam o 1º ciclo no Concelho, independentemente da sua situação económica, e ronda um investimento de cerca de 315 mil euros.

OEIRAS

**. Inaugurada última fase do Parque dos Poetas
O único parque de poesia do Mundo está em Oeiras**

Com os 7,7 hectares da última fase, o Parque dos Poetas fica completo nos seus 22 hectares de área, localizados entre os núcleos urbanos de Paço de Arcos e de Oeiras. Mais do que um parque urbano, de grande qualidade paisagística, trata-se de um espaço onde a história da poesia escrita em língua portuguesa é contada, de uma forma única, pelas artes da escultura e dos jardins.

O Parque dos Poetas teve, na sua génese, a intenção de homenagear a poesia portuguesa, representada através dos 60 poetas e/ou sua obra mais representativos, desde a fundação da nacionalidade até ao século XX, incluindo os países e territórios de expressão portuguesa. É ao longo da Alameda dos Poetas que, através da visão dos 40 mais significativos escultores do nosso tempo do espaço lusófono, a poesia em português está indelevelmente representada pelas diversas correntes estéticas da expressão escultórica. Por isso o Parque dos Poetas é o único museu ao ar livre de arte escultórica em Portugal e o maior da Europa.

A construção do parque corresponde a um investimento global de cerca de 40 milhões de euros que, dada a sua dimensão, foi faseada, com a primeira fase concluída em junho de 2003 e a última em julho de 2015.

Fecha-se, assim, o ciclo, com as 27 esculturas dos poetas do Barroco ao Romântico e os de países de expressão portuguesa, que se juntam aos 20 poetas do século XX da primeira fase (dez hectares, inaugurada em junho de 2003), e aos 13 representantes dos trovadores e dos poetas da Renascença da 2.ª fase-B, aberta ao público em fevereiro de 2013 (cinco hectares).



PALMELA

. Castelo de Palmela é “farol da região”



O Município de Palmela inaugurou, no dia 15 de agosto, a nova iluminação cenográfica do Castelo. A intervenção veio valorizar este monumento nacional, referência incontornável da paisagem da Península de Setúbal, transformando-o num verdadeiro “farol” da região.

O projeto - um investimento superior a 320 mil euros, cofinanciado pelo QREN (PORLISBOA, medida de Reabilitação Urbana), em regime de *overbooking* - evidencia o conjunto de elementos arquitetónicos do Castelo, fortalecendo a relação com a vila na paisagem noturna e reforçando a identidade cultural do Município. Foram criados dois “anéis” de luz com diferentes tonalidades de branco: o primeiro, mais suave, que faz a transição entre a iluminação pública da vila e o Castelo, e o segundo, com uma luz mais intensa, que destaca a muralha do século XV e XVI.

O Município, empenhado no cumprimento das metas do Pacto de Autarcas, procurou soluções sustentáveis de iluminação e aplicou um sistema de iluminação programável e geradores de economia em energia, com baixos custos de manutenção, perspetivando-se uma poupança energética entre os 70 e os 80%.

SEIXAL

. SeixalJazz voltou a ser um sucesso em 2015

O festival SeixalJazz, já na sua 16ª edição, decorreu este ano, de 16 a 21 de outubro e pelo palco do Auditório Municipal passaram nomes sonantes do jazz nacional e internacional.

No primeiro dia, contou com um concerto protagonizado pelo trio do holandês Paulus Schäfer. O *gypsy jazz* deste exímio guitarrista, em estreia em Portugal, abriu de forma inédita o SeixalJazz.

No dia seguinte, 17 de outubro, subiu ao palco uma das maiores referências do jazz nacional e, certamente, um dos músicos de jazz portugueses com maior projeção internacional. O contrabaixista Carlos Bica impressionou com o seu projeto mais notável e inconfundível, o Trio Azul.

A segunda semana do SeixalJazz começou a 22 de outubro com o quarteto do saxofonista Jerome Sabbagh, que entusiasmou o público com a sua música original e eclética.

No dia seguinte voltou o jazz nacional e um dos seus melhores intérpretes e criadores: o saxofonista Rodrigo Amado, que trouxe o seu Motion Trio e um convidado especial no piano, Rodrigo Pinheiro.

A fechar, o SeixalJazz contou com outro saxofonista ilustre, o norte-americano Gary Bartz, que se apresentou com Barney McAll, James King e Greg Bandy para um concerto memorável.

Paralelamente, decorreu um concerto comentado do quinteto do trompetista Gonçalo Marques, a 21 de outubro, que marcou o início do projeto pedagógico A Escola Vai ao SeixalJazz.

Pelo Auditório Municipal passaram este ano cerca de 1300 pessoas. A afluência do público tem vindo a aumentar de ano para ano, o que confirma a opinião de muitos que destacam a qualidade e a diversidade dos músicos que passam anualmente pelo SeixalJazz. É uma iniciativa muito relevante no panorama nacional da música e do jazz, que vai continuar a marcar o ritmo do Concelho do Seixal e da Área Metropolitana de Lisboa.



SESIMBRA

. Sesimbra mais próximo dos munícipes

Em janeiro de 2015, a Câmara Municipal de Sesimbra abriu ao público o primeiro Balcão Único de Serviços (BÚS), a funcionar nos Paços do Concelho. Este serviço reuniu um conjunto de atendimentos municipais que se encontravam dispersos pela vila, o que exigia que um munícipe que precisasse de tratar de mais do que um assunto tivesse que fazer várias deslocações.

Os horários de atendimento do BÚS foram alargados, tendo passado a abrir às 8 horas e a fechar às 20 horas, o que permitiu passar a fazer atendimentos fora dos habituais horários de trabalho.

O sucesso deste primeiro balcão levou a autarquia a abrir, em novembro, um novo BÚS, desta vez na freguesia da Quinta do Conde, o maior aglomerado populacional do concelho, e a disponibilizar um Balcão Único de Serviços Móvel, que circula sobretudo na freguesia do Castelo, nos dias úteis, onde serve vários pequenos aglomerados distantes entre si. Este BÚS Móvel é uma viatura adaptada e decorada para o efeito, onde os munícipes podem resolver todos os assuntos tratados nos balcões fixos sem terem que se deslocar para fora da sua área de residência.

Na sequência da entrada em funcionamento destes equipamentos, a autarquia decidiu também alargar os horários dos BÚS fixos aos sábados de manhã, o que permite maior comodidade, sobretudo porque se situam ambos junto aos mercados municipais, zonas de grande circulação neste período.

Os BÚS de Sesimbra concentram um conjunto de serviços municipais nas áreas da educação, obras, serviços urbanos, comércio local, juventude, toponímia, urbanismo, águas e assuntos jurídicos, e representam uma aposta forte da Câmara Municipal na modernização administrativa e numa relação de proximidade com os cidadãos.



SETÚBAL

. Reabertura do Convento de Jesus



O Convento de Jesus, monumento nacional encerrado ao público há mais de duas décadas, foi devolvido a Setúbal após a conclusão da primeira fase de intervenções de reabilitação, que permitiu a reabertura parcial a 20 de junho.

As obras, iniciadas no final de 2012, foram impulsionadas pela Câmara Municipal de Setúbal, que, ao chamar a si a responsabilidade de travar a degradação do imóvel do século XV, assumiu as contrapartidas financeiras que deveriam ser suportadas pelo Estado, proprietário do património, para reabilitar o edifício.

O investimento no Convento de Jesus, da ordem dos 3,6 milhões de euros, foi participado por fundos comunitários com uma taxa de 65% através do PORLisboa – Programa Operacional Regional de Lisboa, ao abrigo do QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional, com os restantes encargos assumidos pela Autarquia.

O Município chamou a si a liderança deste processo após receber, por protocolo, a posição de beneficiário da candidatura que pertencia ao IGESPAR, por este instituto da administração central, atualmente integrado na Direção-Geral do Património Cultural, alegar incapacidade orçamental.

SINTRA

. Consolidação das contas - potenciar Sintra como espaço para investir

2015 revelou-se particularmente auspicioso para Sintra, na continuação duma política de consolidação das contas associada ao particular relevo dado ao investimento, ao emprego, e ao crescimento do turismo. O objetivo do atual executivo foi o de potenciar Sintra como espaço para investir, mantendo o tecido empresarial existente e reforçando-o com novos investimentos, gerando empregos qualificados e promovendo a coesão territorial do concelho.

As grandes preocupações passam por ter a receita comprimida, a despesa acompanhada, e abrir uma nova fase de investimento com o dinheiro disponível, mantendo os prazos de pagamento aos fornecedores reduzidos.

Sobre o emprego, de notar que existem hoje menos 2.514 desempregados que em novembro de 2013 (12,25%), o valor mais baixo desde julho de 2011. A Startup Sintra, a funcionar desde janeiro de 2015, é uma das atuais mais-valias, e uma incubadora de base tecnológica, partindo de uma mentoria da Câmara, e tiveram lugar em março de 2015 as candidaturas aos estágios profissionais no âmbito do Programa de Estágios Profissionais na Administração Local (PEPAL) pelo qual Sintra vai receber 17 estagiários (dois reservados a pessoas portadoras de deficiência), por 12 meses.

Sintra é hoje considerado o segundo melhor município para viver de acordo com estudo "City Brand Ranking", de 2015, da consultora Bloom Consulting, subindo três posições relativamente ao ano passado.

Também o turismo tem vindo a subir. Dia 6 de novembro assinalou-se a entrada nos Parques de Sintra do visitante 2 milhões, com um aumento de 15,21% relativamente ao período homólogo de 2014, refletindo não só o sucesso na atração e receção de visitantes, mas também a crescente capacidade para aplicar os fundos necessários à recuperação e manutenção do Património, numa altura em que Sintra celebra 20 anos de elevação a Património da Humanidade.



VILA FRANCA DE XIRA

. Cartoon Xira - A arte do Cartoon em Liberdade e pela Liberdade



Pela 16.ª vez, a arte do Cartoon esteve em destaque em Vila Franca de Xira, numa mostra que, no género, é pioneira no País.

De 14 de março a 10 de maio, no Celeiro da Patriarcal, 100 cartoons fizeram a retrospectiva do ano 2014, ao nível político e social. Uma "viagem" satírica, humorística e crítica com desenhos que foram publicados na imprensa, pela mão de 10 dos mais talentosos autores portugueses: António, Bandeira, Brito, Carrilho, Cid, Cristina, Gargalo, Gonçalves, Maia e Monteiro.

Num ano que iniciou marcado pelo ato terrorista contra o jornal satírico francês Charlie Hebdo, a iniciativa ganhou especial significado. Em homenagem às vítimas, fez-se um mural, com o nome "Liberdade de Expressão", que os visitantes foram convidados a assinar. O mural foi posteriormente enviado à Embaixada francesa, de modo a poder chegar convenientemente ao jornal Charlie Hebdo.

A Cartoon Xira 2015 cumpriu ainda o seu sétimo ano de internacionalização. Nesta edição, o convidado especial foi o conceituado cartoonista polaco Pawel Kuczynski, com a exposição paralela "Reflexos".

A Cartoon Xira é uma iniciativa da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, em parceria com o renomado cartoonista português António, natural desta cidade.

Mobilidade e sistema de transportes na AML

Ana Goulart *Jornalista*



Duas décadas e meia à procura de epílogo

Os artigos 27.º e 28.º da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei 10/90, de 17 de março) estipulavam não só os princípios do ordenamento e exploração dos transportes nas regiões metropolitanas, como a criação de comissões metropolitanas de transportes.

Um quarto de século percorrido, a mobilidade e o sistema de transportes na Área Metropolitana de Lisboa (AML) ainda está em discussão, agora que a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL) foi extinta e algumas das suas competências passaram para a AML.

“Há anos que se vem reclamando pela criação de uma entidade metropolitana coordenadora da problemática dos transportes nos centros urbanos de grande dimensão (áreas metropolitanas), à semelhança, aliás, do que ocorre na generalidade das metrópoles europeias de referência”. Assim se iniciou o artigo “Autoridade Me-

tropolitana de Transportes para melhoria da Vida Urbana”, publicado na primeira edição da revista *Metrópoles*, lançada em abril de 2003. No mesmo artigo, referia-se que *“em Portugal continua a prevalecer um processo de decisão centralizada que gere, praticamente, todo o sistema (concessões de serviços/ planeamento/ programação/ execução de infraestruturas/ fixação de tarifas e regime de exploração da rede viária fundamental). Por outro lado, a multiplicidade de organismos e operadores intervenientes no setor apresenta níveis elevados de descoordenação, o que tem impedido o desejável planeamento integrado urbanismo/ transportes e a necessária articulação intermodal de transportes”.*

Estas eram preocupações da AML treze anos passados sobre a Lei 10/90 e doze sobre a Lei que criou as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (Lei 44/91, de 2 de agosto), cujo artigo 4.º referente às atribuições, inscrevia no ponto 1, alínea b) – *“assegurar a conveniente articulação de serviços de âmbito supramunicipal,*



nomeadamente nos sectores dos transportes coletivos, urbanos e suburbanos e das vias de comunicação de âmbito metropolitano”.

Em 2003, quando finalmente foram definidos o regime de criação, as atribuições e competências e o funcionamento dos órgãos das Áreas Metropolitanas (Lei 10/2003, de 13 de maio), as acessibilidades e transportes permaneceram como atribuições daquelas.

AMTL extingue-se ao fim de seis anos

Cinco anos após a definição das atribuições e competências das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto foi legislado o regime jurídico destas (Lei 46/2008, de 27 de agosto), alargando e especificando as atribuições. Em respeito à mobilidade e sistema de transportes, inscreveu-se na legislação que as Áreas Metropolitanas deveriam *“assegurar a articulação das atuações entre os municípios e os serviços da administração central”* em diversas áreas, entre elas a de *“mobilidade e transportes”*.

Entretanto, desde que foi constituída, a AML considerava *“imperativo”* a criação da Autoridade Metropolitana de Transportes.

Em 2006, as AMT de Lisboa e do Porto foram anunciadas e no Orçamento do Estado para 2007 chegaram a ser inscritas verbas com o propósito de assegurar a sua instalação – 680 mil euros para o funcionamento, mais um milhão de euros sediados no Plano de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC).

Porém, as AMT só vieram a concretizar-se em 2009 (Lei 1/2009, de 5 de janeiro).

Sem que tivessem conseguido cumprir o objetivo para que foram criadas, muito em particular na região metropolitana de Lisboa, as AMT foram extintas em junho deste ano em simultâneo com a aprovação do novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (Lei 52/2015, de 9 de junho), que igualmente transferiu para as Áreas Metropolitanas parte das atribuições e deveres das Autoridades Metropolitanas de Transportes.

Novas autoridades metropolitanas de transportes: da centralização à fragmentação sem financiamento assegurado?

Mais de um quarto da população nacional reside na Área Metropolitana de Lisboa (AML), onde igualmente se concentra 25% do emprego do País, pelo que a mobilidade e os transportes permanecem como preocupação da AML e dos 18 Municípios que a compõem; os movimentos pendulares atravessam os limites de cada Concelho e cruzam as águas do Tejo, obrigando à existência de um sistema de transportes capaz de garantir a qualidade de vida das populações e do ambiente e de contribuir para o desenvolvimento económico, social, cultural e ambiental da AML. Porém, a Lei 52/2015, de 9 de junho, suscita dúvidas e preocupações quanto à concretização destes propósitos.

Logo que foi pública a Lei que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), Municípios, AML, sindicatos e comissões de utentes consideraram que o mesmo iria agravar as já existentes carências de mobilidade com que as populações se debatem e a descoordenação verificada no sistema de transportes.

As reações ocorreram, similares, em outras regiões do país, com particular destaque na AMP.

No dia 18 de junho de 2015, o Conselho Metropolitano aprovou um documento onde se referia que já em 17 de julho de 2014, pela aprovação de uma proposta de iniciativa da Comissão Executiva, “os Municípios que compõem a Área Metropolitana de Lisboa estão total-

mente contra a aprovação deste diploma, nos termos propostos, na medida em que, no caso concreto deste território, afasta a AML e os municípios da definição da política de gestão dos transportes”. Entre outros preceitos considerados gravosos, estava também a forma encontrada pelo Governo para extinguir a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL) e integrá-la na AML não com todas as suas atribuições e competências, no entanto com todos os direitos e obrigações, designadamente da universalidade dos bens e da titularidade dos direitos patrimoniais e contratuais que estavam na esfera jurídica da AMTL.

Por isso, a AML interpôs uma providência cautelar com vista a suspender a aplicação da Lei 52/2015, a qual embora não tenha conseguido evitar a extinção da AMTL, foi aceite e o processo judicial está a decorrer.

Para além das questões relacionadas com o financiamento, um dos aspetos do RJSPTP que mais dúvidas suscita prende-se com a atribuição de competências a diversas entidades, de âmbito municipal, intermunicipal e central. De um modelo centralizado passou-se para uma fragmentação em que a AML não se poderá assumir como autoridade metropolitana de transportes, com forte participação do poder local como sucede em várias áreas metropolitanas europeias, o que poderá conduzir à incapacidade das autoridades locais e intermunicipais e gerar irrationalidade na gestão dos sistemas e sobrecustos.



Acresce que, o diploma legal leva a pressupor a existência de cerca de vinte autoridades de transportes no seio da AML – os Municípios, a AML e, de certa forma, o IMT – dado que aquele prevê que os municípios possam gerir as “linhas municipais”.

Quanto à vertente financeira, e no que se refere ao investimento e cobertura das compensações financeiras, referir que a criação de um Fundo para o Serviço Público de Transportes, previsto no artigo 12.º do RJSPTP, cuja regulamentação deveria ter sido já realizada, e a implementação feita até 30 de junho de 2016, é outra das significativas preocupações.

No imediato é prevista a possibilidade dos municípios criarem taxas relativas ao serviço público de transporte de passageiros, o que dadas as incertezas quanto ao financiamento, poderia, em última instância e face às dificuldades financeiras da generalidade dos municípios, levar a aumentos diferenciados nos títulos de transporte, matéria em que também há muito tempo é reivindicada uniformidade.

Relançar a discussão

O RJSPTP tem estado a ser apreciado pelos órgãos da AML. As dúvidas que suscita – embora seja considerada um progresso em matéria de sistema de transportes públicos a atribuição de competências às áreas metropolitanas – para além das próprias imperfeições e indefinições entretanto detetadas - levam à necessidade de aprofundar a sua discussão.

O financiamento e o modelo de organização e funcionamento da nova autoridade metropolitana de transportes, integrada na AML, são questões que carecem de esclarecimento, aguardando-se com expectativa os próximos desenvolvimentos na Assembleia da República e no Governo.

Num sistema metropolitano de transportes seria fundamental a Carris, Metro, Transtejo, Soflusa e CP manterem-se como empresas da esfera pública, bem como as coroas serem estendidas e o passe social intermodal ser alargado a toda a região metropolitana e a todos os operadores públicos e privados. De igual modo, os órgãos da AML consideram que não faz sentido que a autoridade metropolitana de transportes apenas possa intervir no que ao modo rodoviário diz respeito, defendendo que também o modo ferroviário e o fluvial sejam incluídos na gestão e planeamento metropolitano.

Outra vertente que os órgãos metropolitanos entendem dever ser esclarecida é a do financiamento dos investimentos necessários à melhoria do serviço de transporte público. Esta é uma questão sensível - particularmente sentida pelas populações da região metropolitana - e há projetos unanimemente reconhecidos como necessários e urgentes que aguardam verbas para serem concretizados.

Estes são alguns aspetos que o Fórum sobre o novo regime de transportes e mobilidade na região, cuja realização o Conselho Metropolitano decidiu promover em fevereiro próximo, também poderá ajudar a definir.

Um processo apressado

A extinção das Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT) de Lisboa e Porto, o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), o Despacho 8946-A/2015 a par da criação da AMT-Autoridade de Mobilidade e Transportes (organismo do poder central, em conjunto com o IMT) e da subconcessão e privatização de empresas públicas de transportes constituem vertentes de um processo complexo, não só pelas diferentes entidades e interesses que envolve, como pela exigência técnica e política das soluções que pretende obter.

Porém, o anterior Governo optou por o apressar todo o processo, deixando matérias por regulamentar e remetendo a AML e os municípios seus reféns.

O novo quadro político resultante das eleições legislativas de 4 de outubro de 2015 oferece a oportunidade de corrigir lacunas e omissões, de esclarecer as questões que suscitam dúvidas e que são muitas.

Na pressa de concluir um processo que impunha que fossem devidamente acautelados os legítimos direitos e expectativas das autarquias e das populações, o anterior Governo estipulou períodos transitórios para as matérias legisladas até meados de 2016, que a AML defende que devem ser prolongados até final de 2017, em particular o que respeita ao financiamento da autoridade metropolitana de transportes integrada na AML.

Um número significativo de alvarás do setor do transporte rodoviário de passageiros, detidos por cerca de meia dúzia de operadores privados, expiram em junho de 2016. Sendo obrigatório, por imposição comunitária, abrir concursos até 2019, há que, num período até junho de 2016, validar, analisar e decidir sobre os alvarás que provisoriamente continuarão a vigorar.

Desde a sua constituição e entrada em funcionamento que a AML considera que a mobilidade e o sistema de transportes são condições essenciais para o desenvolvimento harmonioso da região e para a qualidade de vida dos que nela habitam e trabalham. Por isso, a existência de uma autoridade metropolitana de transportes foi desde sempre defendida pela AML, que entendeu ter nela uma palavra decisiva.

O novo cenário político gera a expectativa de que a legislação apressadamente produzida seja revista, num processo inclusivo que salvguarde o interesse público e o direito à mobilidade das populações.





Regeneração/Reabilitação e Acessibilidade/Mobilidade **Conceitos e definições***

* **Demétrio Alves** Primeiro-Secretário Metropolitano



I-Regeneração/Reabilitação

Vêm sendo muito utilizadas palavras-conceito tais como revitalização, regeneração, reabilitação, renovação ou, ainda, requalificação urbana, para diferentes tipos de intervenção sobre os tecidos urbanos das cidades e vilas.

Por vezes utilizam-se indistintamente um ou outro destes termos sem atender à realidade concreta a que nos referimos, o que pode gerar algumas confusões.

Assim, deixam-se estas notas sobre a matéria e, na Tábua 2 uma proposta de conceitos e definições.



TÁBUA 1¹ GLOSSÁRIO DO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

Conferência Europeia dos Ministros responsáveis pelo Ordenamento do Território do Conselho da Europa (CEMAT)

Tradução portuguesa da publicação original²

Edição: DGOTDU Setembro 2011

RENOVAÇÃO URBANA / REGENERAÇÃO URBANA / REVITALIZAÇÃO URBANA / REABILITAÇÃO URBANA

As cidades confrontam-se com o envelhecimento das suas estruturas e áreas construídas, a evolução das suas funções económicas e a alteração das características sociais da população. Para manter um quadro de vida harmonioso, uma economia dinâmica e uma estrutura social equilibrada, é necessário um conjunto de actividade públicas (e, por vezes, público-privadas). Pode distinguir-se entre:

Renovação urbana, que visa substituir bairros urbanos empobrecidos e áreas degradadas por projetos de grande dimensão incluindo habitação, serviços, sistemas de transporte, áreas de recreio, etc. O custo da renovação urbana para as comunidades residentes é, por vezes, elevado, pelo que este tipo de actividade é presentemente menos frequente do que há algumas décadas;

Regeneração e Revitalização urbana, que visam transformar a base socioeconómica obsoleta de certas áreas urbanas, tornando-a mais sustentável através da atração de novas actividade e empresas, da modernização do tecido urbano, da melhoria do ambiente urbano e da diversificação da estrutura social;

Reabilitação urbana, que visa principalmente regenerar e conservar o património edificado ou o ambiente urbano, incluindo os seus ecossistemas. Para além da recuperação de edifícios históricos e de paisagens urbanas, estas actividade incluem ainda a modernização e melhoria de equipamentos e o respeito pelas normas e regras ambientais e de segurança.

1. Na Tábua 1 registam-se os conceitos/designações fixadas no Glossário do Desenvolvimento Territorial, CEMAT, DGOTDU 2011.

2. Spatial development glossary (bilingual edition): European Conference of Ministers responsible for Regional/Spatial Planning (CEMAT) Territory and Landscape Series no. 2 © Council of Europe

TÁBUA 2 PROPOSTA DE GLOSSÁRIO ACERCA DA REGENERAÇÃO E REABILITAÇÃO URBANAS

| INTERVENÇÃO URBANA | GRAU DE INTENSIDADE FÍSICA E MORFOLÓGICA | OBJETIVOS, NATUREZA E ÂMBITO ESPACIAL |
|-----------------------|--|---|
| RENOVAÇÃO | Muito Intenso | Substituição total do edificado preexistente, através de previa demolição voluntária, ou na sequência de sinistros, acidentes ou cataclismos naturais. São intervenções em geral bem localizadas (partes de vilas ou cidades) e de larga escala de atuação. Implicam diferentes dimensões: morfológica; alteração da localização da titularidade patrimonial; funcionalidades económicas e sociais; tipologia das classes sociais dos habitantes e dos visitantes. A necessidade de intervenção pública estatal e municipal é muito forte. Forte impacte socioeconómico e cultural. |
| REABILITAÇÃO | Intenso, na vertente do edificado, embora podendo ser apenas médio quanto às morfologias urbanas globais. | Visa, não a destruição/demolição do preexistente, mas o restauro metodológico e participado, com vista à adequação a novas necessidades sociais, económicas energéticas, estéticas, funcionais, etc. Apresenta, em princípio, uma forte preocupação com o património e com a manutenção das populações nos centros urbanos. Podem ser intervenções mais generalizadas e programadas, e não tanto muito localizadas. Necessita de intervenção pública voluntarista e o envolvimento dos proprietários dos edifícios. |
| REQUALIFICAÇÃO | Intenso nos espaços públicos e nos edificados públicos, designadamente em bairros sociais e ambientes degradados e deprimidos. | Procura melhorar as condições de vida das populações habitantes e visitantes, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e económica. Constituem-se através de intervenções localizadas (bairro, centro histórico, etc.). São intervenções promovidas pela administração pública que impactam positivamente no património privado. |
| REVITALIZAÇÃO | É um processo que assenta num plano estratégico de médio longo prazo. Pouco intenso. | Não é uma soma de projetos aplicados num determinado território. Deve ser programado para assegurar a sustentabilidade no sentido amplo. Não está focado numa localização, embora a sua operacionalização implique ações locais. |
| REGENERAÇÃO | Trata-se de intervenções com pontos comuns da Requalificação e da Revitalização. Intenso, zonado e localizado. | Visam transformar o espaço público e a base socioeconómica de certas áreas urbanas obsoletas, através da requalificação e da melhoria do ambiente urbano; da diversificação da estrutura social. Envolve estabelecimento de parcerias. São fases de um processo de revitalização. |

II- Mobilidade/Acessibilidade

Referimo-nos, por exemplo, à necessidade de haver uma “estratégia de mobilidade e transportes na Região X”. Em outras ocasiões fala-se em “estudo de acessibilidades e transportes na cidade Y”. E, ainda, noutros casos, em “planos de acessibilidades urbanas”.

As palavras-conceito “acessibilidade” e mobilidade” são equivalentes e referem-se à mesma questão ou ação? De facto, não é assim.

A **acessibilidade** a um determinado ponto de uma região, cidade ou vila é definida pela oferta concreta de sistemas de transporte de diversos modos, nas suas componentes infraestrutura e serviços que nela operam, a partir de um universo de diferentes origens, e num determinado momento ou período. Com o transporte individual (TI) em carro próprio, ainda se faz muita da acessibilidade das pessoas, que, neste caso, viabilizada a partir da utilização de um conjunto de infraestruturas rodoviárias (vias, túneis, estacionamento, etc.) públicas, mas depende também da capacidade individual de produzir um determinado serviço que abrange vários custos particulares, como a manutenção do veículo, o combustível, a solução de estacionamento no destino final, etc. Além disso, o recurso ao TI, contribui para externalidades negativas como as ambientais, que incidem nos custos coletivos.

Já a **mobilidade** é a forma como se faz/gere a conjugação da acessibilidade proporcionada, tanto na vertente das pessoas como das mercadorias, com a utilização que as pessoas fazem em

função dos seus recursos próprios, gostos e opções. Estão aqui em causa diferentes aspetos, como a condição socioeconómica, a taxa de motorização, o nível de conhecimento e informação, as preferências, os comportamentos, etc.

A gestão da mobilidade estando estreitamente ligada à política pública de acessibilidades, ultrapassa-a, porque também abrange a gestão da procura de transportes por parte das pessoas – individual e coletivamente analisadas – e dos operadores de mercadorias. Passa, por exemplo, pela formação, educação e informação, e, também, pelas políticas de preços/tarifas e fiscais.

A gestão da mobilidade deve assentar em estratégias ou políticas públicas que visem a obtenção de um uso mais eficiente e sustentável dos recursos de transporte já disponíveis em cada momento, bem como da decisão racional de novos investimentos em infraestruturas de reforço ou substituição.

Uma mobilidade dita sustentável deve procurar introduzir o equilíbrio entre modos de transporte, tendo em conta os aspetos socioeconómico e ambiental, representando por isso um processo de regulação ativa entre oferta e a procura de modos de Transporte, procurando:

- Diminuir a necessidade objetiva de utilização do transporte em viatura própria;
- Otimizar a utilização do transporte público e a multimodalidade;
- Incrementar o uso dos modos suaves e mais económicos no sistema de transportes.



Regeneração *Reabilitação urbana*



É consabido que as questões relativas à regeneração/reabilitação urbana, ao combate à exclusão social e à segregação espacial, às mutações demográficas e suas implicações na vivência da cidade, à criatividade e à inovação social, à governação e à participação coletiva nos processos de decisão, à sustentabilidade energética e à necessidade de convergência entre iniciativas *place-based* e *people-based*, ocupam um lugar central nas estratégias de desenvolvimento de muitas cidades¹.

As políticas de regeneração dos espaços públicos e de reabilitação do edificado, desenvolvidas de forma progressivamente integradas, têm vindo a impor-se nos discursos e na prática das entidades públicas e empresariais, enquanto alavancas que tentam ser operativas no sentido da inversão do declínio de áreas críticas das cidades, ao mesmo tempo que dinamizam o importante setor económico da construção. Nesse sentido foram alocados já, no âmbito de políticas públicas correlacionadas, importantes recursos financeiros a esta prioridade nos últimos anos.

Programas como o URBAN, POLIS, PRU, PRAUD, PROQUAL e URBCOM, entre outros, provam a importância atribuída aos espaços públicos, não apenas ao nível nacional, em matéria de requalificação, seja na vertente social, ambiental, cultural ou económica. Portugal já conta com diversas intervenções a este nível. A maioria dos programas incidiu diretamente no objetivo da requalificação do espaço público, sendo que outros olharam de maneira menos direta (veja-se o programa URBCOM); no entanto, o espaço público tem sido um ponto fulcral dos programas.

Não obstante o impacto da crise financeira e orçamental, tornou-se evidente a importância de investimentos públicos que estimulem esta frente de ação com profunda repercussão socioeconómica.

Esta visão, umas vezes estigmatizada como “mais betão” e outras apresentada como “redentora”, foi sendo consolidada ao longo dos últimos anos, embora num ritmo bem menor ao das expectativas.

A realidade portuguesa, e em particular a da área metropolitana de Lisboa (AML), apresenta um conjunto de problemas críticos no plano social-urbano, estruturalmente complexos e tornados endémicos nas últimas décadas, a saber: periferias urbanas fortemente fragmentadas; vastas áreas urbanas deprimidas do ponto de vista socioeconómico e, degradadas do ponto de vista sócio-urbanístico, disseminadas quer na cidade consolidada, quer na metrópole



dispersa; centenas de bairros de génese ilegal; parque habitacional muito degradado, subutilizado, abandonado e devoluto, incluindo nas zonas dos centros históricos, nas áreas de realojamento e, ainda, em algumas frentes de água ex-portuárias e industriais.

Os anos de “crise” intensificaram os fenómenos urbanos de exclusão, principalmente nas redes de proximidade que sustentavam as políticas ativas sócio-urbanísticas, embora estas sempre tivessem sido muito precárias e instáveis. Para mais e a agravar o quadro, a política pública habitacional, designadamente na sua vertente de habitação social, sempre foi em Portugal um eixo frágil aplicado para remediar situações graves.

Já no Relatório Políticas Públicas de Revitalização: reflexão para formulação estratégica e operacional das atuações a concretizar no QREN (2005), se propunha que o conceito de revitalização urbana passasse a ser entendido como uma estratégia/processo, diferente da generalidade dos programas urbanísticos que até aí não tiveram transversalidade e integração nas suas linhas de atuação. Ter-se-á conseguido atingir este desiderato?

Está estabelecido um amplo consenso de que os avanços já alcançados na área da regeneração urbana e, também, da reabilitação de edifícios têm de ser consolidados, articulados e ampliados, mas sempre com forte voluntarismo centrado em políticas públicas conexas.

De facto, os grandes problemas ambientais, sociais e económicos, com que se deparavam as áreas urbanas já no final da década

1. VII Congresso Português de Sociologia, 19 a 22 junho 2012, Universidade do Porto; Temática: Cidades, Campos e Territórios; A IDENTIDADE E A PLASTICIDADE TERRITORIAL E OS PROCESSOS DE REGENERAÇÃO URBANA; NETO, Paul; SERRANO, Maria Manuel

de oitenta do século XX, persistem, tendo-se mesmo agravado e agudizado algumas das suas vertentes.

O desafio que se apresenta hoje à dimensão metropolitana continua a ser precisamente o de construir políticas urbanas coerentes e coesas, tanto do ponto de vista da interoperatividade político-administrativa, como do ponto de vista da sua interoperacionalidade sócio urbana e socioeconómica, interessando uma multiplicidade de atores e agentes. Já se percebeu que, sendo importante ter em conta os sinais e tendências emergentes do mercado, este, por si só, sem regulação, planeamento, coordenação e financiamento apoiado, não resolve os problemas colocados à cidade e na cidade.

Este desafio é tanto maior quanto se desmultiplica num conjunto de estrangulamentos que derivam da falta de visão estratégica e de conjunto. A regeneração urbana, enquanto política de cidades, carece de uma avaliação crítica integrada e transversal de cada uma das suas ações, nomeadamente aquelas cujas dimensões se cruzam com a reabilitação, regeneração, revitalização e renovação/reconversão urbana (ver quadro com conceitos base).

Avaliação que permita validar se a concretização das políticas

definidas são operativamente replicáveis em meios e escalas de similar complexidade socioeconómica e urbana (ARU, AUGI, BIP-ZIP etc.), reportando-se essa avaliação nomeadamente:

- À percepção e estabilização de cenários e linhas diretrizes para as políticas urbanas orientadas para a persecução da coesão territorial, do desenvolvimento económico sustentável e equitativo, e, ainda, da identidade social;
- À real avaliação do estadio de coesão territorial em que nos encontramos na área metropolitana e, em concreto, os níveis que pretendemos alcançar em termos de integração e qualidade de vida no quadro da cidade e do direito à cidade, para mais sabendo-se que estamos na região capital;
- À avaliação do nível real atingido nestes processos relativamente às formas de governação, nomeadamente a participação das populações no debate, discussão e, fundamental, da resolução dos problemas;
- À integração das várias políticas setoriais, elaborando estratégias integradas de desenvolvimento urbano;



- À integração e cooperação democrática da ação dos vários níveis da administração, sendo crucial a definição clara e detalhada das responsabilidades e dos meios que cada um possui efetivamente;
 - Às formas para diminuir o impacto da inconstância do referencial normativo, legislativo, regulamentar e financeiro;
 - À necessidade de uma abordagem estratégica, responsável e de longo prazo, afastando o pontual e dependente dos apoios financeiros que, casuística e oportunisticamente, vão sendo disponibilizados;
 - À necessidade de aprofundar a análise sobre o financiamento para os modelos urbanísticos, em face, por um lado, da falência do modelo das PPP, e, por outro, da dificuldade de acesso ao crédito não especulativo tanto para os particulares como para as entidades públicas;
 - À flexibilização e a simplificação dos processos, garantindo sempre, claro está, o interesse público e a boa gestão dos fundos públicos;
 - Ao desenvolvimento de um sistema de monitorização e avaliação que permita conhecer melhor a eficácia das intervenções e dos sistemas de implementação.
- No relativo à programação do investimento dos PEDU e o seu encaixe com os programas estratégicos de reabilitação urbana PERU das áreas de reabilitação urbana ARU;
 - A questão dos processos de gestão das operações de reabilitação urbana, nomeadamente quanto: aos instrumentos de programação e a capacitação de fundos para investimento nas operações; à intervenção dos fundos imobiliários privados e a sua conjugação com o investimento público.

Dois grandes focos se impõem à política de cidades portuguesa e metropolitana:

Um, relacionado com a engenharia financeira associada aos fundos comunitários Portugal 2020 que são direcionados para a política de cidades.

Há que avaliar metodicamente se, tal como estão concebidos, estes instrumentos financeiros, embora destinados a valorizar o potencial virtuoso da regeneração, estão enquadrados e ajustados às necessidades objetivas.

Um outro aspeto relaciona-se com a mais recente reforma da estrutura legal portuguesa no domínio do ordenamento territorial, urbanismo, edificação e política de solos. No mínimo aquilo que se poderá dizer é que a reforma, precoce em certos aspetos, confusa noutros e muito timorata quanto a focos essenciais, é de desfecho incerto, designadamente no que à regeneração e reabilitação dos campos e cidades dizem respeito.

No quadro da operatividade das políticas de regeneração urbana e da operacionalidade das políticas focais de reabilitação e revitalização urbana relevam-se questões de enquadramento e coerência dos instrumentos urbanísticos de execução:



Dimensão territorial e políticas públicas

De forma crescente, a dimensão territorial tem vindo a assumir visibilidade na formulação de políticas públicas.

Neste âmbito, e dando particular atenção ao macro enquadramento estratégico fornecido pelo contexto europeu, evidenciamos o modo como a coesão territorial se vem tentando afirmar como terceiro pilar de atuação da União, a par da coesão económica e da coesão social. Para este efeito destacamos, a publicação do Livro Verde sobre a Coesão Territorial (2008), a ratificação do Tratado de Lisboa (2009), e finalmente, a adoção da Estratégia Europa 2020, lançada em 2010 para os 10 anos seguintes, assumida como a estratégia da União Europeia para a promoção de um crescimento inteligente, sustentável e

inclusivo, e na qual a Coesão Territorial surge como um dos principais objetivos a atingir.

Em termos de política urbana europeia, a Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis (2007) e a Declaração de Toledo (2010), são dos testemunhos mais significativos da vontade dos Estados-Membro em acordar estratégias e princípios comuns para o desenvolvimento urbano. A reflexão que se tem vindo a promover incide sobre algumas questões importantes a resolver nas cidades mediante políticas de regeneração urbana destinadas a lograr, através de uma abordagem integrada, um grau de sustentabilidade urbana adequado às várias exigências:

A POLÍTICA DE COESÃO DEFINIU 11 OBJETIVOS TEMÁTICOS DE APOIO AO CRESCIMENTO PARA O PERÍODO 2014-2020



1. Reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico e da inovação



6. Preservação e proteção do ambiente e promoção da eficiência dos recursos



2. Melhorar o acesso, a utilização e a qualidade das TIC



7. Promoção do transporte sustentável e melhoria das infraestruturas da rede



3. Aumento da competitividade das PME



8. Promoção do emprego sustentável e de qualidade e apoio à mobilidade laboral



4. Apoio à transição para uma economia assente num baixo nível de emissões de carbono



9. Promoção da inclusão social, combate à pobreza e a qualquer tipo de discriminação



5. Promoção da gestão e prevenção de riscos e adaptação às Alterações Climáticas



10. Investimento na educação, na formação e na aprendizagem ao longo da vida



11. Melhoria da eficiência da administração pública



1. Eficiência energética do parque edificado vetusto, em particular no domínio habitacional, com graves prejuízos para a qualidade de vida das cidades;
2. Coesão social, mediante uma estratégia integrada de reabilitação dos bairros degradados, promotora de uma maior integração social;
3. Sustentabilidade ambiental, através da reabilitação urbana dos bairros críticos e de outras áreas vitais, como os centros históricos e as frentes ribeirinhas, designadamente através da adequação do parque imobiliário existente aos objetivos de eficiência energética, de habitabilidade e acessibilidade.

A regeneração urbana hoje tem de se confrontar com um sistema de transformações importantes na morfologia e natureza das cidades. Num primeiro momento, as políticas de regeneração/reabilitação, foram direcionadas, sobretudo, para os centros históricos e frentes de água, marcados por uma notável degradação e obsolescência de edifícios, infraestruturas, equipamentos e espaços públicos, decorrentes do seu envelhecimento, e do seu desajustamento face aos modos de produção característicos da vida contemporânea ocidentalizada. Hoje, aquelas políticas não podem deixar de equacionar e propor formas de

requalificação urbanística para as periferias, enquanto espaços que urge adequar a novas exigências numa complementaridade com a cidade consolidada, e onde devem ser ensaiadas soluções de intervenção que minimizem a degradação funcional, social e ambiental destas áreas.

Também a conjuntura económica e financeira difícil de crise que tem marcado o panorama nacional, e que tem gerado fenómenos agravados de desigualdade, pobreza e exclusão social, sobretudo em contexto urbano, coloca aos agentes territoriais novos problemas e desafios nos processos de regeneração/requalificação das cidades.

Neste sentido, e apesar das ações perspectivadas para mitigar os problemas urbanos identificados não se esgotarem neste tipo de solução, pelo carácter catalisador, agregador e multiplicador que têm, dever-se-á reconhecer, embora com sentido analítico e crítico, a importância de alguns instrumentos propostos pela Comissão Europeia para o próximo ciclo de financiamento na resolução de problemas urbanos.

Neste contexto, a União Europeia, identificando a importância demográfica, económica, social e cultural das cidades, e reconhecendo que estas serão, a priori, os territórios mais bem preparados para a resolução de problemas através da inovação e para a criatividade individual e coletiva, atribui um papel significativo às cidades, propondo-se promover aquilo a que se designou por crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

Essa importância é transversal em toda a Política de Coesão da União para o período de 2014 a 2020, na medida em que esta pretende a capacitação dos territórios e das cidades para a aplicação de políticas públicas de base territorial adequadas e ajustadas às particularidades dos seus territórios, obrigando à fixação de um montante mínimo para investimentos integrados no desenvolvimento urbano sustentável.

Em Portugal, a concretização dos onze objetivos temáticos definidos para a Política de Coesão faz-se através do Acordo de Parceria Portugal 2020. Este adota os princípios de programação da Estratégia Europa 2020 e consagra a política de desenvolvimento económico, social, ambiental e territorial, definindo as intervenções, os investimentos e as prioridades de investimento pertinentes para a promoção do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

A orientação estratégica nacional, norteadora e agregadora, para o desenvolvimento territorial centrado nas cidades encontra-se na estratégia «Cidades Sustentáveis 2020». Esta pretende responder às “debilidades e necessidades de estruturação urbana do território” e agir “no sentido de fortalecer e consolidar a visão de desenvolvimento territorial partilhada entre os agentes do território”. Neste sentido, alinha os seus objetivos com os grandes objetivos da Estratégia Europa 2020 e com os objetivos temáticos e prioridades de financiamento da Política de Coesão, e apresenta um conjunto de medidas cuja aplicação integrada contribuirá para a transformação das nossas cidades em cidades mais sustentáveis.

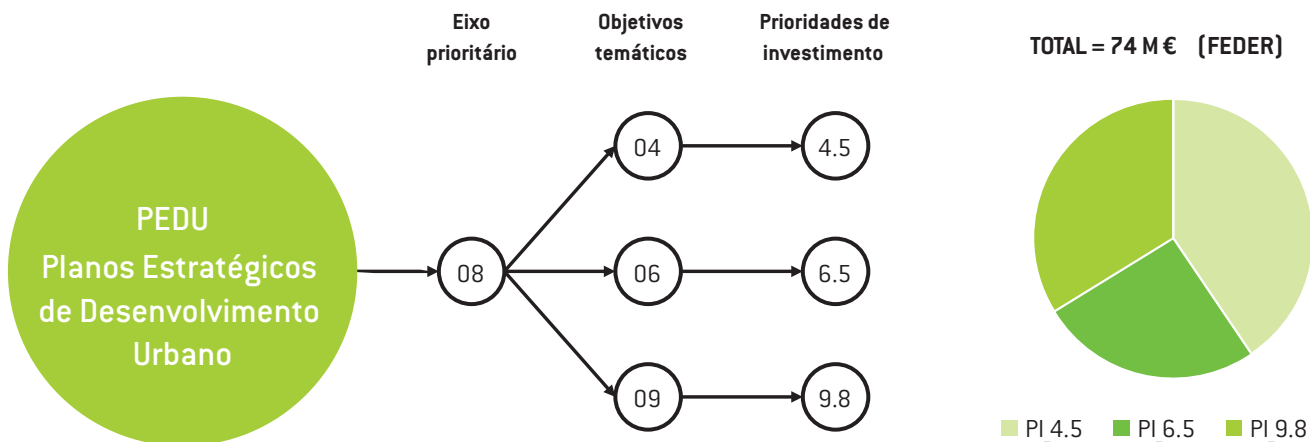
Destacam-se no âmbito das medidas propostas as Ações Integradas de Desenvolvimento Urbano Sustentável. Estas, enquadradas pelos eixos estratégicos dedicado ao desenvolvimento urbano sustentável previsto nos PO regionais do Norte, Centro, Lisboa e Alentejo, traduzir-se-ão numa proposta estratégica integrada cuja submissão cabe aos Municípios enquanto Autoridade Urbana – os Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (PEDU).

Os PEDU são instrumentos de programação que se encontram ao dispor dos municípios, permitindo, por parte destes, a mobilização de financiamento comunitário para três prioridades de investimento relacionadas com os domínios da mobilidade urbana sustentável, da regeneração urbana e da regeneração urbana associada a comunidades desfavorecidas.

Cada PEDU integra e articula os instrumentos de planeamento que suportam cada uma das prioridades de investimento, nomeadamente o plano de mobilidade urbana sustentável (PAMUS), o plano de ação para a regeneração urbana (PARU) e o plano de ação integrado para as comunidades desfavorecidas (PAICD).

O PAMUS é um instrumento de âmbito territorial intermunicipal (definido ao nível da NUT III), ou seja, pela AML no caso concreto, promotor do incentivo à redução das emissões de gases com efeitos de estufa e à diminuição da intensidade energética, enquadrando ações programáticas ancoradas em estratégias de baixo carbono, promoção da mobilidade urbana multimodal, aumento da quota de transporte público e dos modos suaves (pedonal e bicicleta).

POR LISBOA 2020 REVITALIZAÇÃO/ REGENERAÇÃO URBANA



Por sua vez, o PARU pretende contribuir para a melhoria do ambiente urbano e para a regeneração e revitalização das cidades, incidindo nos centros históricos, zonas ribeirinhas ou zonas industriais abandonadas, que se encontrem dentro de uma Área de Reabilitação Urbana, pressupondo intervenções e investimentos integrados em espaço público e edificado, assegurando a salvaguarda do património cultural e o desenvolvimento sustentável do respetivo território.

Por último, o PAICD articula os processos de regeneração urbana com a inclusão social, já que o foco de atuação deste instrumento é sobre territórios deprimidos, maioritariamente habitados por comunidades desfavorecidas, promovendo intervenções físicas (espaço público, equipamentos, parque habitacional) acompanhadas por intervenções de natureza social (exemplos: combate ao aban-

dono escolar, formação profissional de jovens, ocupação de tempos livres, integração de comunidades emigrantes, entre outros). Para efeitos de operacionalização destes instrumentos de dinamização e desenvolvimento urbano na Área Metropolitana de Lisboa, o Eixo 8 do Programa Operacional Regional de Lisboa disponibiliza 74 milhões de euros para as três prioridades de investimento mobilizáveis em PEDU, encontrando-se o PAMUS da AML em desenvolvimento e estando em processo de avaliação pela Autoridade de Gestão os Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano dos 18 municípios da AML.

Anotar que no atual contexto veio assumir um particular relevo os designados Instrumentos Financeiro, no caso, FEDER que se constituirá como fundo reembolsável, no montante de 30 milhões integrados nos supracitados 74 milhões de euros.

PI 4.5

Promoção de sistemas de mobilidade urbana mais sustentável

Plano de Ação para Mobilidade Urbana Sustentável - PAMUS 30 M€

Ex.: de Tipologias de Intervenção: **Planos de mobilidade**; Investimentos em **modos suaves**; Melhoria da rede de **interfaces**; Estruturação de **corredores urbanos** de elevada procura; Sistemas de informação em **tempo real** para utilizadores de transportes públicos coletivos de passageiros; **Investimentos** em equipamentos de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário; **Ações de redução de GEE**: áreas de circulação seletiva, “zonas 30”; “zonas de emissões reduzidas”.

PI 6.5

Melhoria do ambiente urbano e à regeneração/revitalização das cidades, qualificação do espaço público e do edificado de forma a melhorar o ambiente urbano

Plano de Ação para a Regeneração Urbana-PARU 19 M€

Ex.: de Tipologias de Intervenção: Ações de promoção da **qualidade ambiental e urbanística (Reabilitação do espaço público**, integrada na reabilitação do conjunto edificado envolvente; Reabilitação e reconversão de espaços e **unidades industriais desativadas**; **Reabilitação integral de edifícios**; **Demolição de edifícios**, visando a criação de espaços públicos); Ações de diagnóstico da **qualidade do ar e ruído** (Apoio à aquisição de equipamentos de monitorização da qualidade do ar; Estudos e planos de avaliação da melhoria da qualidade do ar e do ruído).

PI 9.8

Reabilitação e regeneração física, económica e social das comunidades e zonas urbanas desfavorecidas (bairros sociais ou outras áreas urbanas onde residam comunidades desfavorecidas)

Plano de Ação Integrados para as Comunidades Desfavorecidas-PAICD 25 M€

Ex.: de Tipologias de Intervenção: Qualificação e modernização do espaço e ambiente urbano; Recuperação, expansão e valorização de sistemas e estruturas ecológicas urbanas e infraestruturas verdes; Equipamentos de apoio ao desenvolvimento económicos; Reabilitação, adaptação e refuncionalização de equipamentos públicos (desenvolvimento social e promoção da inclusão e da inovação social; Ações de reabilitação de edifícios de habitação social; Ações de reabilitação de edifícios de **habitação privada através de instrumentos financeiros**.

A reabilitação de edifícios habitacionais no contexto nacional e europeu*

* **Demétrio Alves** Primeiro-Secretário Metropolitano

A atividade económica relacionada com a reabilitação de edifícios habitacionais e outros, se considerada a nível europeu e segundo dados da Euroconstruct (milhares de milhões de euros), tem uma repartição que se representa no Gráfico 1. A atividade da reabilitação de edifícios habitacionais tem vindo a aumentar de importância face à construção nova de raiz. A engenharia civil sofreu, por sua vez, uma forte redução nos últimos cinco anos, o que significa menos “obra pública”: vias de comunicação, obras de arte, centrais hidroelétricas, etc. Embora todos os subsectores da atividade Construção tenham visto os seus níveis descerem, é na construção de edifícios novos para

habitação que o afundamento é mais nítido como se constata no Gráfico 2 (de notar que os valores referentes a 2012 e 2013 são estimativas previsionais que, como sempre acontece nos estudos da Euroconstruct, são otimistas).

No Gráfico 4 (não se incluíram os países com grande volume de produção no setor da reabilitação como são a Alemanha, Itália, França, Reino Unido, por uma questão de escala e leitura do gráfico), poderemos constatar que, a preços constantes de 2011, o esforço de reabilitação de edifícios habitacionais em Portugal manteve-se quase constante de 2000 a 2011, o que não é coerente com os diversos e

GRÁFICO 1 OUTPUT DA CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS NOVOS E RENOVAÇÃO/REABILITAÇÃO NA EUROPA (EUROCONSTRUCT), PREÇOS DE 2010

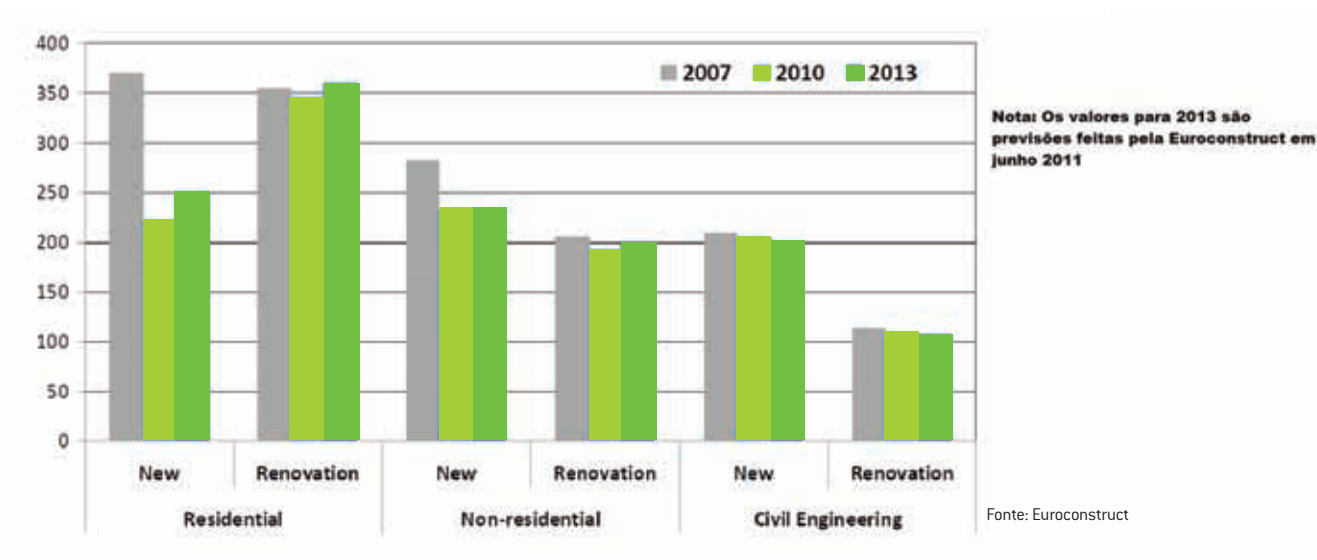


GRÁFICO 2 OUTPUT DO SETOR DA CONSTRUÇÃO (TOTAL); (ÍNDICE 100 EM 1995)

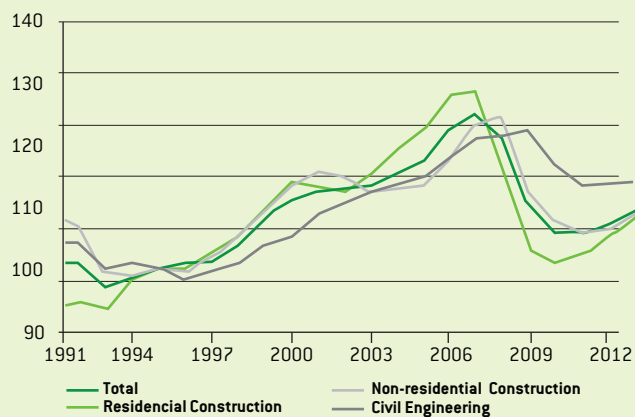
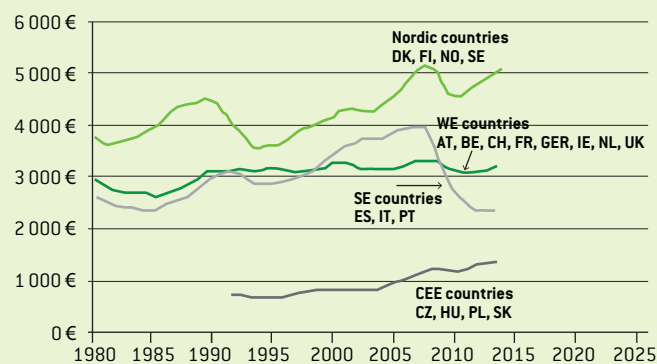


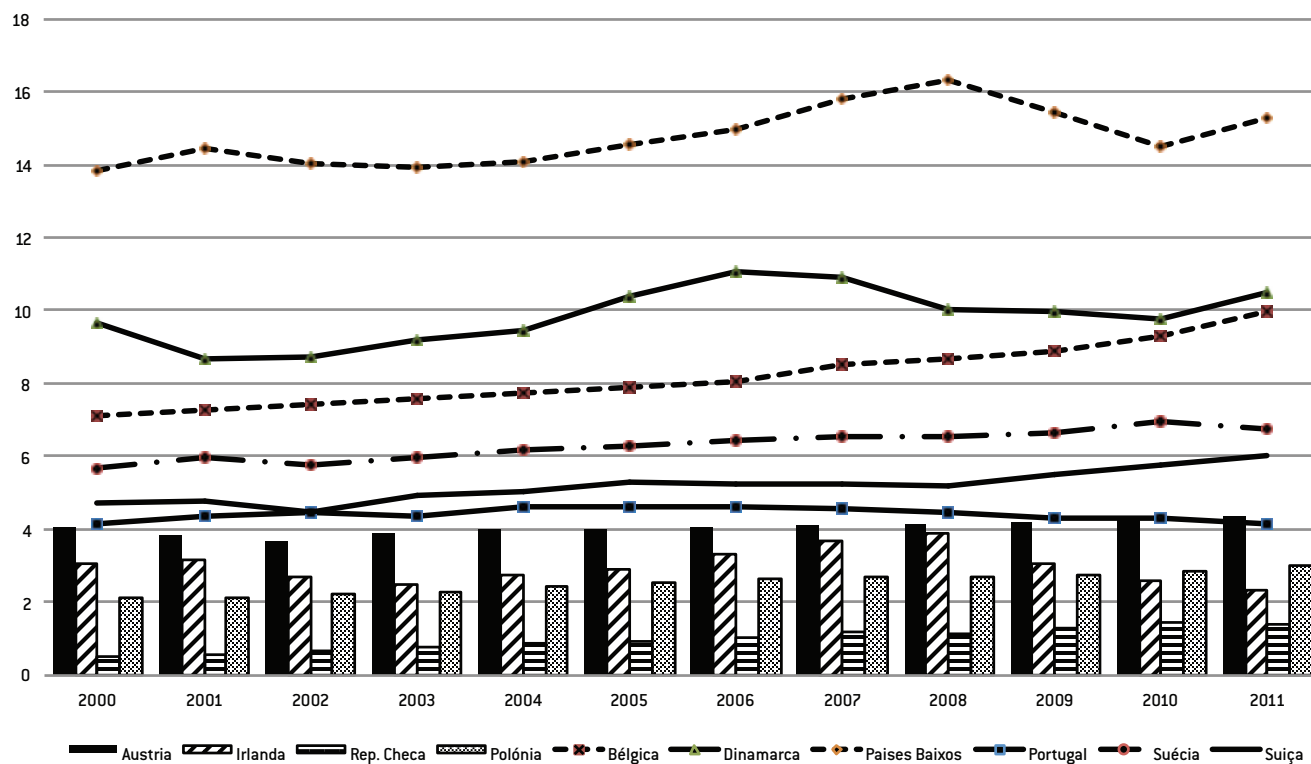
GRÁFICO 3 VALORES DO OUTPUT DA CONSTRUÇÃO (TOTAL) EM EUROS PER CAPITA; OS VALORES PARA 2012 E ANOS SEGUINTE SÃO ESTIMATIVAS E PREVISÕES



FORNTE: Euroconstruct

GRÁFICO 4 REABILITAÇÃO/RENOVAÇÃO DE EDIFÍCIOS HABITACIONAIS (GRUPO DE PAÍSES COM MENOR VOLUME DE PRODUÇÃO)

109 EUROS (PREÇOS 2011) Fonte: Elaborado com dados recolhidos no Euroconstruct



repetidos discursos produzidos por entidades públicas e privadas. Apesar disso, Portugal investe mais, em termos absolutos, do que em países como a Áustria, a Irlanda, a República Checa e a Polónia.

Em termos da produção da Construção total, existem na Europa quatro subconjuntos de países, quando comparamos as produções *per capita*, a preços constantes de 2010, os nórdicos, os do sul mediterrânico, os do centro ocidental e os do centro oriental (Gráfico 3).

A nível europeu a Engenharia civil tem sofrido uma forte redução nos últimos cinco anos, o que significa menos vias de comunicação, menos obras de arte, menos centrais hidroelétricas, ou seja, um menor volume de obras públicas (ver Gráfico 1), o que não poderá deixar de estar relacionado com as políticas orçamentais restritivas adoptadas no espaço da UE desde 2009.

É, contudo, de chamar a atenção para um outro facto relevante: a reabilitação de edifícios, designadamente habitacionais, tem crescido apenas de forma relativa e porque a produção total tem decrescido (ver Gráfico 4).

Em outros países, onde a reabilitação de edifícios tem um peso maior desde há muitos anos (Suécia, Itália, França, UK, Alemanha, etc.) também se verifica uma situação homóloga, ou seja, a reabilitação/renovação ganha em importância relativa e não porque suba muito em valores absolutos (ver Gráfico 5).

Podemos constatar a existência de três aspetos centrais:

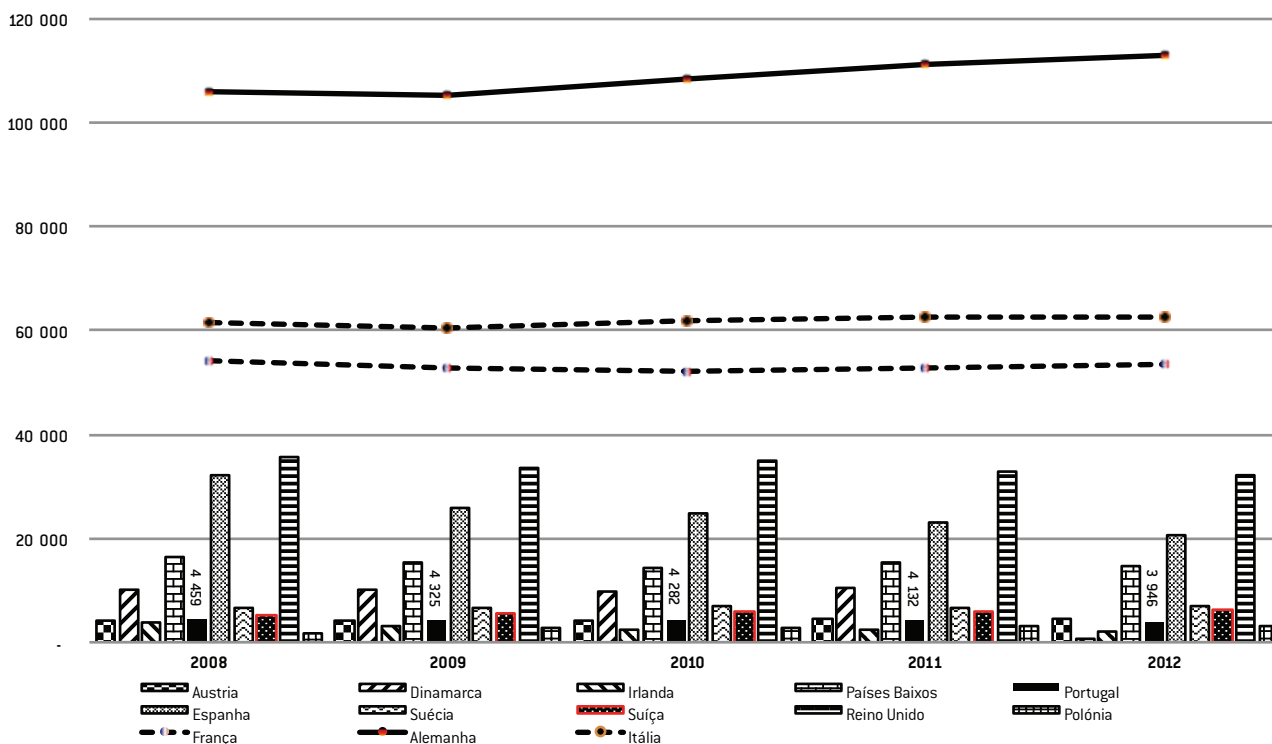
- As fortes quedas da produção da construção total e da construção de edifícios novos em Espanha, Irlanda e Portugal.
- A manutenção das baixas taxas de reabilitação/regeneração de edifícios.
- As estimativas otimistas da Euroconstruct (habitual).

A quota-parte da reabilitação de edifícios é insuficiente e não tem aumentado significativamente, não apenas em Portugal, mas em quase todos os países europeus.

Contudo, poderá considerar-se que a margem de progressão possível seja algo maior em países como Portugal nos quais o peso percentual da reabilitação/renovação é inferior a outros como a

GRÁFICO 5 VALOR DA PRODUÇÃO NA REABILITAÇÃO DE EDIFÍCIOS HABITACIONAIS (MILHÕES EUROS (PREÇOS DE 2011))

Fonte: Elaborado com dados recolhidos no Euroconstruct, julho 2012



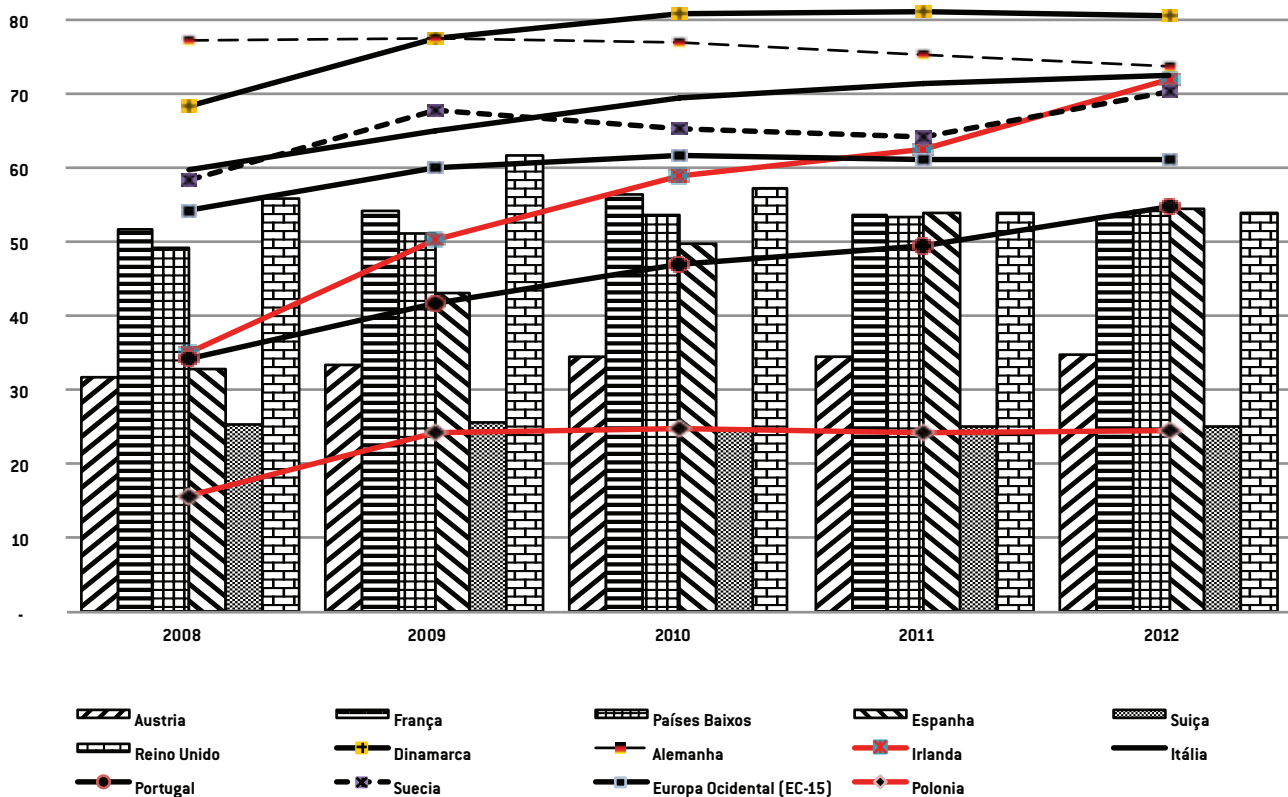
Alemanha, a Dinamarca, a Itália e a Suécia, como se pode ver no Gráfico 6. Contudo, em Portugal, essa percentagem já chegou a mais de 50% em 2012, e não parece ser credível que suba muito acima dos 60%, salvo, claro está, se a construção de edifícios novos se reduza mais ainda. Esta evidência não está em sintonia com os diversos discurso acerca do grande potencial de crescimento que a reabilitação teria em Portugal.

É corrente afirmar-se que, em Portugal, se estaria muito distante das taxas de penetração da reabilitação verificada “nos outros países europeus”. Ora, em 2012, isso já só era verídico se a comparação fosse com a Alemanha, a Dinamarca, a Irlanda e a Itália. Note-se que estas taxas de reabilitação tiveram um significativo incremento nos últimos anos apenas em termos relativos e porque a construção de alojamentos novos decresceu muito.



GRÁFICO 6 % DE REABILITAÇÃO NA CONSTRUÇÃO TOTAL DE HABITAÇÃO

Fonte: Elaborado com dados recolhidos no Euroconstruct, julho 2012





APROVAÇÃO DE NOVAS
CANDIDATURAS
EM *OVERBOOKING*

**MODERNIZAÇÃO
DO PARQUE ESCOLAR DA ÁREA
METROPOLITANA DE LISBOA
DO 1.º CICLO DO ENSINO
BÁSICO E PRÉ-ESCOLAR**



No âmbito do Contrato de Delegação de Competências sem Subvenção Global com a Autoridade de Gestão do POR Lisboa, a Área Metropolitana de Lisboa, com competências na gestão e acompanhamento das tipologias de projeto de Requalificação da Rede Escolar do 1.º Ciclo do Ensino Básico e da Educação Pré-Escolar e o Sistema de Apoio à Modernização administrativa (SAMA), fez o acompanhamento de quarenta e nove operações com aprovação condicionada (*overbooking*).

Na tipologia Requalificação da Rede Escolar de 1º Ciclo do Ensino Básico e da Educação Pré-Escolar do Parque Escolar da Área Metropolitana de Lisboa, foram aprovadas pelo PORLisboa 29 operações de projetos infraestruturais de raiz e de remodelação/ampliação de equipamentos escolares, que concorrem para a promoção do desenvolvimento da Região de Lisboa e para a coesão nacional, com um investimento elegível de 23.592.269,47€, com uma taxa de participação FEDER de 65%.

Na tipologia Sistema de Apoio à Modernização Administrativa (SAMA), foram aprovadas 20 operações de projetos de modernização administrativa dos serviços municipais, com um investimento elegível de 4.668.137,92€, com uma taxa de comparticipação FEDER de 40%.

Estas operações foram aprovadas de forma condicionada em *overbooking*, contribuindo para a constituição de uma reserva de des-

pesa válida e elegível, cujo financiamento não está assegurado, mas que pode originar um cofinanciamento efetivo, após se apurar em sede de encerramento do programa operacional e pagamento do saldo por parte da Comissão Europeia.

Nas operações da tipologia de projeto requalificação da rede escolar pretendeu-se dar continuidade ao melhoramento e alargamento da Rede Escolar do 1.º Ciclo do Ensino Básico e da Educação Pré-Escolar, com vista a satisfazer as necessidades da população e a atenuar as carências deste tipo de infraestruturas diagnosticadas nas cartas educativas dos concelhos do território da AML, em virtude do aumento do crescimento demográfico que se tem vindo a acentuar ao longo da última década nas áreas metropolitanas do país.

As obras de remodelação e construção dos novos edifícios visam a modernização do parque, promovendo a utilização de edifícios escolares dotados de elevada qualidade arquitetónica e funcional que possibilitem um eficaz reordenamento da rede educativa e contribuam para a melhoria da qualidade das aprendizagens dos alunos, e tendo como objetivos centrais:

- Construção/ampliação/requalificação de escolas básicas que integrem, preferencialmente, o 1.º Ciclo e a Educação Pré-Escolar, na perspetiva da criação de Centros Escolares;



- Arranjos exteriores dentro do perímetro dos estabelecimentos do 1.º ciclo do ensino básico e da educação pré-escolar a construir/ampliar/requalificar;
- Mobiliário escolar, material didático e equipamento informático destinado a apetrechar as novas salas de aula e outros equipamentos necessários ao funcionamento de espaços específicos resultantes da construção ou ampliação de estabelecimentos do 1.º ciclo do ensino básico e da educação pré-escolar;
- Eliminação dos regimes de funcionamento duplos;
- Progressiva suspensão do funcionamento das Escolas do 1.º Ciclo do Ensino Básico de reduzidas dimensões, designadamente as escolas com menos de 20 alunos;
- Eliminação de edifícios de construção precária, nomeadamente pavilhões pré-fabricados.

As operações aprovadas no âmbito da modernização administrativa visam criar condições estruturantes, orientadas para a redução dos denominados “custos públicos de contexto” quer no relacionamento com os cidadãos (Municípios), quer com as empresas, na Administração Pública Local.



As Operações aprovadas preconizam objetivos de eficiência e eficácia, designadamente:

- A qualificação do atendimento dos serviços da Administração Pública Local, conjugando uma lógica de proximidade com critérios de racionalização de estruturas;
- A racionalização dos modelos de organização e gestão da Administração Pública e a simplificação, reengenharia e desmaterialização de processos;
- O desenvolvimento de uma Administração Pública em rede, com recurso ao uso intensivo das tecnologias da infraestrutura de suporte ao processo de modernização administrativa;
- A promoção de iniciativas integradas de modernização, assegurando a articulação entre três principais dimensões de intervenção (pessoas, organização e tecnologia), promovendo uma geração da massa crítica e das competências transversais necessárias à continuidade e sustentabilidade deste tipo de processos, para além do horizonte definido para o respetivo financiamento.

Ao abrigo do contrato assinado entre a Autoridade de Gestão do PORLisboa/QREN e a AML, foram definidos, nos termos do Decreto-lei nº 312/2007, de 17 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 74/2008, de 22 de abril, as competências da Área Metropolitana de Lisboa como organismo intermédio do PORLisboa, designadamente:

- a. Assegurar que são cumpridas as condições necessárias de cobertura orçamental das operações;
- b. Assegurar a organização dos processos de candidatura de operações ao financiamento pelo POR Lisboa;
- c. Garantir o cumprimento dos normativos aplicáveis, designadamente nos domínios da concorrência, da contratação pública, dos auxílios estatais, do ambiente e da igualdade de oportunidades;
- d. Assegurar a conformidade dos contratos de financiamento das operações apoiadas com decisão de financiamento e respeito pelos normativos aplicáveis;
- e. Verificar que foram fornecidos os produtos e os serviços financiados;
- f. Verificar a elegibilidade das despesas, identificando e justificando a natureza e o montante das despesas elegíveis e não elegíveis previstas nas candidaturas;
- g. Assegurar que as despesas declaradas pelos beneficiários para as operações foram efetuadas no cumprimento das regras comunitárias e nacionais, podendo promover a realização de verificação de operações por amostragem, de acordo com as regras comunitárias e nacionais de execução;
- h. Assegurar que os beneficiários e outros organismos abrangidos pela execução das operações mantêm um sistema contabilístico separado ou um código contabilístico adequado para todas as transações relacionadas com a operação sem prejuízo das normas contabilísticas nacionais;
- i. Assegurar a recolha de dados físicos, financeiros e estatísticos sobre a execução para a elaboração dos indicadores de acompanhamento e para os estudos de avaliação estratégica e operacional.

OPERACIONALIZAÇÃO DA POLÍTICA DE COESÃO

O PACTO PARA O DESENVOLVIMENTO E COESÃO TERRITORIAL DA AML

Especialmente nas últimas décadas, o debate sobre as políticas de base territorial intensificou-se visivelmente. Particularmente a nível europeu, a dimensão territorial nas políticas públicas tem ganho peso específico, e após sucessivos avanços consolidou a sua relevância no âmbito das políticas comunitárias com a inclusão da coesão territorial no Tratado de Lisboa como terceiro pilar de atuação da União – a par da coesão económica e social.

Nesta lógica, e como instrumento de política para responder ao desafio da coesão, com um orçamento aproximado de 352 mil milhões de euros (mais de 1/3 do Orçamento Comunitário), a Política de Coesão da União Europeia valoriza as abordagens territoriais (disposição comum proposta pela Comissão para os Fundos Europeus Estruturais e de Investimento [FEEI]), designadamente os Investimentos Territoriais Integrados (ITI).

A operacionalização da Política de Coesão faz-se, em Portugal, através do Acordo de Parceria Portugal 2020 e concretiza-se através dos vários Programas Operacionais aprovados.

De acordo com a Comissão, os ITI permitem “recorrer a fundos de vários eixos prioritários de um ou mais Programas Operacionais de modo a assegurar a implementação de uma estratégia integrada para

um território específico”. Em Portugal, e de acordo com o constante no Acordo de Parceria Portugal 2020, os “investimentos territoriais integrados serão concretizados através de Pactos para o Desenvolvimento e Coesão Territorial”, ancorados nas estratégias integradas de desenvolvimento territorial reconhecidas ao nível das comunidades intermunicipais e das áreas metropolitanas.

Em de março de 2015 é publicado o Convite para a apresentação de candidaturas para os Pactos para o Desenvolvimento e Coesão Territorial¹ (depois modificado em 21 de abril de 2015) onde consta serem os Pactos para o Desenvolvimento e Coesão Territorial (PDCT) a abranger “as intervenções das entidades municipais e intermunicipais essenciais à implementação da estratégia reconhecida”.

Para a concretização do PDCT na Área Metropolitana de Lisboa, o Programa Operacional Regional (POR) Lisboa propôs oito prioridades de investimento. Às oito prioridades de investimento do POR Lisboa acrescia a possibilidade de programar a mobilização de outras três prioridades de investimento, desta feita, do Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos (PO SEUR).

1. Aviso EIDT-99-2015-02



Em agosto de 2015 a Autoridade de Gestão do POR Lisboa, a Autoridade de Gestão do PO SEUR e a Área Metropolitana de Lisboa celebraram o contrato de gestão do Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial (PDCT-AML) com uma dotação global de fundo no valor de 89,3 milhões de euros. A Autoridade de Gestão do POR Lisboa 2020 assegura um apoio de 51 milhões de euros de Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e de 37 milhões de euros Fundo Social Europeu (FSE), que totalizam um montante de 88 milhões de euros e a Autoridade de Gestão do PO SEUR assegura um apoio de 1,3 milhões de euros do Fundo de Coesão (FC), para comparticiparem projetos enquadrados nas seguintes Prioridades de Investimentos (PI):

- PI 4.3 – Apoio à eficiência energética nas infraestruturas públicas, à gestão inteligente da energia e à utilização das energias renováveis nas infraestruturas públicas, nomeadamente nos edifícios públicos.
- PI 5.1 - Apoio ao investimento para a adaptação às alterações climáticas, incluindo abordagens baseadas nos ecossistemas.
- PI 5.2 – Promoção de investimentos para abordar riscos específicos, assegurar a capacidade de resistência às catástrofes e desenvolver sistemas de gestão de catástrofes (medidas identificadas nos respetivos planos de emergência e de proteção civil).
- PI 6.3 – Conservação, proteção, promoção e desenvolvimento do património natural e cultural.
- PI 8.3 – Emprego por conta própria, empreendedorismo e criação de empresas, incluindo micro, pequenas e médias empresas inovadoras.
- PI 9.1 – Inclusão ativa, incluindo com vista à promoção da igualdade de oportunidades e da participação ativa e a melhoria da empregabilidade.
- PI 9.4 – Melhoria do acesso a serviços sustentáveis, de grande qualidade e a preços comportáveis, incluindo cuidados de saúde e serviços sociais de interesse geral.
- PI 9.7 – Investimento na saúde e nas infraestruturas sociais que contribuam para o desenvolvimento nacional, regional e local, para a redução das desigualdades de saúde, para a promoção da inclusão social através de melhor acesso aos serviços sociais, culturais e de recreio, assim como para a

transição dos serviços institucionais para os serviços de base comunitária.

- PI 10.1 – Redução e prevenção do abandono escolar precoce e promoção da igualdade de acesso a um ensino infantil, primário e secundário de boa qualidade, incluindo percursos de aprendizagem formais, não formais e informais para a reintegração no ensino e na formação.
- PI 10.5 – Investimentos na educação, na formação e na formação profissional para a aquisição de competências e a aprendizagem ao longo da vida através do desenvolvimento das infraestruturas educativas e formativas.

O PDCT-AML prevê a dinamização de mais de duas centenas e meia de projetos, organiza-se em três Eixos estruturantes que se pretende

que se reforcem mutuamente na prossecução de um desígnio geral unificador: contribuir para um processo favorável de desenvolvimento e coesão territorial na Área Metropolitana de Lisboa.

Estes Eixos são, designadamente, os seguintes:

Eixo 1 - Valorização Territorial e Resiliência Comunitária

Este Eixo alicerça-se no reconhecimento de que, perante valiosos e diversificados ativos patrimoniais, culturais e naturais existentes na AML, se considera pertinente a implementação de projetos que potenciem a qualificação, salvaguarda e valorização dos recursos territoriais distintivos de forma a assegurar a manutenção da capacidade atrativa regional. Este eixo, inspirando-se nas Prioridades Estratégicas da Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial da AML (EIDT-AML), norteia as ações que, no quadro das Prioridades de Investimento 4.3, 5.1, 5.2 e 6.3, se dedicam à valorização territorial e à promoção da eficiência energética, concorrendo para a sustentabilidade ambiental da AML, facilitando a transição para uma economia de baixo carbono. Concretizam-se ainda neste eixo os projetos que facilitam a capacidade de adaptação às alterações climáticas e que promovem uma maior capacidade de resiliência das comunidades face a riscos naturais e tecnológicos.

Neste eixo, e a título de exemplo, destacam-se projetos de valorização do património cultural tais como:

- Centro Interpretativo da Villa Romana de Freiria (Cascais)
- Intervenção de conservação e restauro do Túmulo de D. Dinis (Odivelas)
- Reabilitação do Edifício 4 de Outubro (Loures)
- Reabilitação do Santuário de Nossa Senhora do Cabo Espichel (Sesimbra)

Este Eixo inclui ainda, projetos de valorização do património natural, tais como:

- Projeto PRARRÁBIDA - Programa de Ação “Conservação, Valorização e Promoção do Património Histórico, Cultural e Natural da Arrábida” (Setúbal, Palmela e Sesimbra)
- ValorRio - Valorização e Proteção do Património Natural e Paisagístico de Linhas de Água (Loures, Mafra e Odivelas)

Eixo 2 - Reforço da Coesão e Inclusão Social

O aumento do emprego e o combate ao desemprego, nomeadamente de longa duração e dos jovens, bem como a luta pela inclusão e o combate das desigualdades e discriminações constituem objetivos



comuns a toda a União Europeia que são assumidos no Portugal 2020 com a devida prioridade. É com o intuito de responder a estas e outras prioridades sociais que o Eixo 2 - Reforço da Coesão e Inclusão Social, inspirando-se nas Prioridades Estratégicas 2, 4, 5 e 6 da EIDT-AML, norteia as ações que, no quadro das Prioridades de Investimento 8.3, 9.1, 9.4 e 9.7, propõem iniciativas de ação de capacitação social dos indivíduos e territórios. Estas concorrerão para a criação de uma dinâmica social positiva, onde se propõe destacar as iniciativas de promoção da ação empreendedora, ações que contribuam para a redução da pobreza e para o combate à exclusão social.

Projetos de apoio à dinamização do empreendedorismo e do empreendedorismo social:

- ES+ Oeiras - Empreendedorismo Social Oeiras (Oeiras)
- Fábrica do Empreendedor de Agualva-Cacém (Sintra)
- Programa de formação para empreendedores / Makers Urbanos (Lisboa)
- Projeto Rede de Mentores (Almada)

Projetos de promoção da coesão e inclusão social:

- Percursos em Rede na Inclusão Ativa (Setúbal, Palmela e Sesimbra)
- Projeto Cuidar Próximo (Mafra)

- Programa “Mexe com a Idade” (Barreiro)
- Projeto STAPA- Sistema Telefónico de Atendimento Permanente da Amadora

Eixo 3 - Promoção do Sucesso Educativo

Apesar da melhoria registada nos últimos anos, os níveis de insucesso escolar são significativos na Região de Lisboa, superiorizando-se ao valor médio nacional. Por outro lado, apesar do esforço significativo na ampliação e qualificação da oferta de equipamentos e serviços persistem situações de vulnerabilidade e carências decorrentes da vetustez do parque escolar, apresentando necessidades de reabilitação das suas infraestruturas. Neste contexto, o PDCT-AML, com o intuito de contribuir para o aumento do capital social da Área Metropolitana de Lisboa, e incorporando os objetivos da EIDT-AML decorrentes da estruturação da capacidade de resposta ágil e flexível para a inclusão ativa, eficaz e perene, assume o Eixo 3 - Promoção do Sucesso Educativo como mecanismo para a sua prossecução.

- CRIA – Centro de Recursos para a Infância e Adolescência (Montijo)
- Programa Lisboa Escola Inclusiva (Lisboa)
- Orquestra geração El Sistema



ÁREAS METROPOLITANAS E OS FUNDOS COMUNITÁRIOS

Uma área metropolitana é parte de um território nacional centrada numa, ou mais, grandes cidades, com influência na organização espacial regional de um país ou mesmo de um conjunto de países integrados num espaço económico e político comum.

São, portanto, espaços geográficos com forte carácter urbano e elevadas densidades populacionais, que abrangem territórios política e administrativamente autónomos, onde se verifica haver uma grande intensidade diária de deslocações pendulares de pessoas entre as áreas de residência e os locais de trabalho, de consumo e de estudo.

Como fator dominante da delimitação, formal ou informal, de uma área metropolitana, estarão as questões económicas relacionadas com o fator trabalho. Uma área metropolitana é, no fundo, uma bacia de emprego.

Podem, a partir desta circunstância fundacional, construir-se as diversas e criativas narrativas geográficas, sociais, culturais e políticas, podendo até, chegar-se a definir uma área metropolitana como ente político-administrativo. Mas, tanto uma como outras têm sempre um fundamento voluntarista que, se não se cuidar na vertente política, social e económica de forma democrática (visão abrangente), podem cair numa deriva idealista e especulativa.

Em diversas partes do mundo, designadamente naquelas onde se verificam fenómenos de urbanização mais intensos, as áreas

metropolitanas existem apenas num plano estatístico ou como unidade de estudos, monitorizações e investigação académica. Em diversos casos existem, contudo, entidades político-administrativas que se encarregam do planeamento e da gestão integrada dos sistemas de transportes coletivos, públicos ou privados, porque estes constituem um sistema fundamental para as deslocações pendulares. Pode acrescentar-se que, em diversas realidades, os entes metropolitanos também se focam no ordenamento e gestão territorial, nos sistemas energéticos e, ainda, na proteção civil e segurança pública.

Trata-se de uma realidade que teve origem nos EUA nos anos cinquenta do século XX, onde ainda hoje são unidades estatísticas que correspondem a vastas aglomerações urbanas, mas que não possuem, em geral, governação própria.

De facto, não faria muito sentido na realidade norte-americana haver uma autoridade político-administrativa que dirigisse as áreas metropolitanas de Nova Iorque ou de Los Angeles, respetivamente com 23,4 e 18,2 milhões de habitantes. Nem sequer a *micropolitan area* de Eureka, Califórnia, com os seus 135 mil habitantes tem uma “autoridade metropolitana”.

O conceito foi introduzido em França em 1966 através da criação das OREAM – Organisation d'étude d'aire métropolitaine, organismos públicos desconcentrados com a finalidade principal de elaborar

planos regionais de ordenamento do território que serviriam de enquadramento aos instrumentos de ordenamento mais detalhados. Na União Europeia, o seu organismo estatístico, o Eurostat, criou o conceito LUZ – Larger Urban Zone, tendo havido um acordo entre os diversos países aquando do Urban Audit em 2004 (profundamente revisto em 2006) quanto a diversos conceitos e definições correlativas. Analisando o mapa das LUZ e das áreas metropolitanas europeias coincidentes com as respetivas capitais, uma primeira constatação avulta: a enorme diversidade dimensional nos planos, físico, económico e populacional.

De facto, entre as áreas urbanas de Paris, Londres ou Madrid com 10,9 milhões de habitantes, 9,6 milhões e 6,1 milhões respetivamente (não confundir com as respetivas áreas metropolitanas, que são maiores, ou com a “cidade” que é menor¹) e as que existem em Portugal, vai uma enorme diferença dimensional.

Não há, nem poderia haver, um padrão político-administrativo adotável a tão grande diversidade, até porque na génese do conceito de área metropolitana não há um racional científico claro e inquestionável.

Adotar esta ou aquela forma de governação político-administrativa numa área metropolitana dependerá muito do contexto nacional específico, embora duas condicionantes devam estar na base da decisão: em primeiro lugar que isso tenha interesse objetivo, de curto, médio e longo prazo, para as populações residentes e, em segundo lugar, que a governação seja assegurada através de referenciais democráticos, com representatividade direta dos responsáveis metropolitanos.

No que aos fundos comunitários diz respeito, instrumentos de financiamento essenciais para o desenvolvimento próximo futuro, não faria sentido que, também eles, não sejam geridos em consonância com princípios da administração regional democrática. Vislumbra-se, agora, num horizonte temporal não muito longínquo (dois anos), que, nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, passe a haver uma governação democrática.

Na área metropolitana de Lisboa, onde os fundos europeus se tornaram muito escassos desde há cerca de uma década porque, no seu todo, é considerada “rica”, há que começar desde já a trabalhar no sentido de resolver o problema da necessária convergência e coesão entre as duas distintas partes territoriais tendo também como referencial o princípio da solidariedade territorial.

1 Urban areas are contiguous built-up areas where houses are typically not more than 200 m apart (discounting rivers, parks, roads, industrial fields, etc.). A metropolitan area is an urban area plus the satellite cities around the urban area and the agricultural land in between.

Rui Minderico

Nasce em Lisboa em 1969.

Curso de fotografia em 1988 no AR.CO (Centro de Arte e Comunicação Visual).

Início de atividade 1995.

Estando sediado em Setúbal, trabalha como fotógrafo *freelance* com empresas e instituições nacionais e estrangeiras e colabora com a Agência Lusa, Record, Correio da Manhã, Global imagens, entre muitos outros órgãos de comunicação social.



Fim de tarde em Alcochete



Bairro da Anunciada em Setúbal



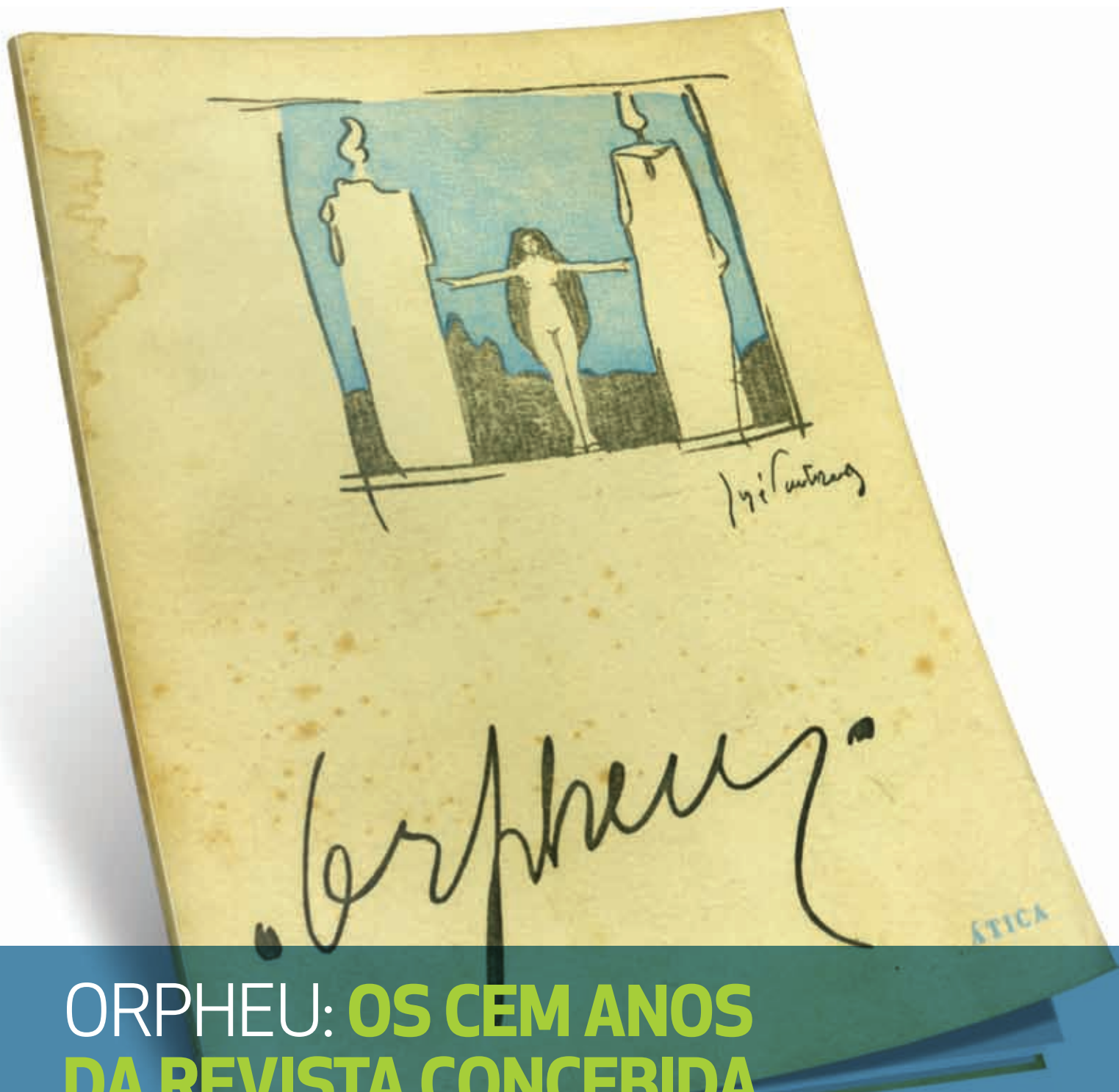
Fim de tarde em Palmela



Gaivotas na doca de pesca de Setúbal



Dia gelado no rio Sado



ORPHEU: OS CEM ANOS DA REVISTA CONCEBIDA NOS CAFÉS DE LISBOA

António Valdemar

Jornalista e investigador, sócio da Academia das Ciências

Centenário da publicação da revista ORPHEU que, através de um grupo de jovens, em cafés e restaurantes de Lisboa, abriu novos caminhos na literatura portuguesa. Levou a limites desconhecidos a invenção da escrita e da palavra.

A 25 de março de 1915, precisamente, há 100 anos, ocorreu um acontecimento decisivo na poesia de língua portuguesa. Concluiu-se na Tipografia do Comercio, na Rua da Oliveira, ao Carmo, e para ser posto à venda, em Lisboa, no dia seguinte, o *Orpheu* 1. Também na mesma tipografia, foi composto e impresso, em junho de 1915, o *Orpheu* 2.

Os dois números do *Orpheu* transferiram de Coimbra para Lisboa a génese e a expansão de um movimento de criação poética, integrado num projeto cultural luso-brasileiro. Mas, simultaneamente, inscreveu em alguns dos cafés e restaurantes de Lisboa o ponto de encontro de intelectuais e artistas que procuraram estabelecer o diálogo com as vanguardas europeias. Situavam-se em três áreas vitais e históricas de Lisboa - no Rossio, (os *Irmãos Unidos*, a *Brasileira do Rossio* e o *Martinho*), em pleno centro cívico; no Chiado (a *Brasileira*), no coração do centro cultural, a ópera, os teatros, os clubes e as grandes livrarias; e no Terreiro do Paço (o *Martinho da Arcada*) que, após a reconstrução pombalina, passou a concentrar, em torno da nova praça, a quase totalidade dos ministérios.

Botequins, cafés, tabernas, restaurantes e hotéis, desde o século XVIII, já pertenciam à história e fizeram história. Frequentaram o *Nicola Bocage*, José Agostinho de Macedo e outros poetas árcades; Herculano, Garrett, José Estevão, iam ao *Marrare* do Chiado; Rodrigo Paganino escreveu, no *Martinho da Arcada*, o seu único livro *Os Contos do Tio Joaquim*; os pintores do naturalismo reuniram-se no *Leão de Duro* que Columbano registou num retrato coletivo. Os principais cafés e restaurantes de Lisboa, da segunda metade do século XIX, perduram nos romances, contos e textos de intervenção de Eça de Queiroz, nas *Farpas* de Ramalho, nos *Gatos* de Fialho, nas crónicas de Júlio Cesar Machado e nas *Memórias* de Bulhão Pato.

Os primórdios da Maçonaria em Portugal, no reinado de D. João V, decorreram num restaurante nos Remolares, entre o Corpo Santo e o Cais do Sodré, outro local repleto de hotéis (o Hotel Central celebrado nos *Maias* de Eça e o *Bragança*, no *Ano da Morte de Ricardo Reis*, de Saramago), de restaurantes, de bares e de cafés. Recorde-se Camilo Pessanha, quando vinha de Macau a Lisboa; Reinaldo Ferreira, o Repórter X; e, mais próximo de nós, José Cardoso Pies, no *British Bar*; e, no desaparecido *Café Royal*, esquina da rua do Alecrim com o Cais do Sodré o núcleo duro dos surrealistas com Mário Cesariny. O



Louvor e Simplificação de Alvaro de Campos de Cesariny incorporou a estátua do Duque da Terceira que assinala a chegada a Lisboa do exército liberal, em 24 de julho de 1833, data tão memorável, como várias outras, já esquecida no tempo de Gervásio Lobato, nessa extraordinária farsa que é a *Lisboa em Camisa*.

O *Orpheu*, os seus poetas e artistas plásticos prolongaram essa tradição e inserem-se numa circunstância que George Steiner considera indissociável da «*Ideia da Europa*». As características de identificação europeia, no entender de Steiner, têm como vínculos: «o café, a paisagem a uma escala humana que possibilita a sua travessia; as ruas e praças com nomes de estadistas, cientistas, artistas e escritores do passado; (em Dublin, até nos terminais rodoviários se indica o caminho para as casas dos poetas); a nossa descendência dupla de Atenas e de Jerusalém; e, por fim, a apreensão de um capítulo derradeiro, daquele famoso ocaso hegeliano que ensombra a ideia e a substância da Europa, mesmo nas suas horas mais luminosas.



Café A Brasileira do Chiado

(Arquivo Municipal de Lisboa, Joshua Benoiel - 1873-1932, PT/AMLSB/JBN/000436)

«A Europa – observa Steiner – é feita de cafés. Estes vão do café preferido de Pessoa, em Lisboa, (julgo que Steiner reduzia a série de cafés de Pessoa, ao *Martinho da Arcada*, o mais próximo dos escritórios onde exercia funções profissionais de tradutor e correspondente comercial), aos cafés de Copenhaga, nos itinerários de Kierkegaard». Não faltam os cafés de Genebra, onde Lenine redigiu ensaios políticos e jogou ao xadrez com Trotsky; e pensando em Joyce e no *Ulisses*, estabelece as diferenças entre o *pub inglês* e o *bar irlandês* para insistir na sua tese: «Desenhe-se o mapa dos cafés da Europa e obter-se-á um dos marcadores essenciais da ideia da Europa».

O lançamento do *Orpheu* surgiu num momento de grande agitação política e social. Os últimos dias janeiro de 1915 acentuaram o fantasma da 1ª Grande Guerra Mundial (1914/1918), os primeiros mortos em África, (antes da tragédia da Flandres), a divisão de opiniões acerca da participação no conflito: os que sustentavam a fidelidade à Grã-Bretanha e as exigências da secular aliança luso-britânica; os que se pronunciavam a favor da neutralidade; e a erupção de sentimentos germanófilos.

O *Movimento das Espadas*, em 20 de janeiro de 1915, foi o rastilho das muitas contestações. Manuel de Arriaga, chamou o general Pimenta de Castro para formar um governo que seria a primeira ditadura na República. Parlamento encerrado, adiamento de eleições, saneamento de altos quadros da função pública. Censura nos órgãos de comunicação social.



Pessoa no primeiro retrato feito por Almada

Entretanto, registou-se a 14 de maio, a mais sangrenta das revoluções da 1ª República, 24 horas de fogo cerrado, mais de 100 mortos e mais de 1000 feridos em estado grave só em Lisboa. Houve a queda do Governo presidido por Pimenta de Castro, a renúncia de Arriaga; o regresso de Teófilo Braga à chefia do Estado, até se efetuarem eleições, para repor a Constituição de 1911 e consolidar os fundamentos do regime.

Várias tendências literárias e estéticas avultam no *Orpheu* 1 e 2: a colaboração de Fernando Pessoa, (e Álvaro de Campos), Mário de Sá-Carneiro, Almada Negreiros, Alfredo Guisado, Luís de Montalvor, José Pacheco, Raul Leal, Armando Cortes Rodrigues, (Violante de Cysneiros), Santa Rita-Pintor e, ainda, de dois poetas brasileiros Ronald de Carvalho e Eduardo Guimarães. Foi editor do número I o jovem Antonio Ferro.

A correspondência de Pessoa, de Mário de Sá-Carneiro e as memórias dispersas de Alfredo Guisado publicadas dos anos 40 aos anos 60 no jornal *República*, a cuja direção pertencia, referem, com frequência, os cafés do *Orpheu*: no Rossio, os *Irmãos Unidos*, a *Brasileira do Rossio* e o *Martinho*, ao lado do Teatro Nacional; no Chiado, a *Brasileira*; e no Terreiro do Paço, o *Martinho da Arcada*. Um dos poetas do grupo e da geração do *Orpheu*, Alfredo Guisado, era filho de um galego, proprietário do restaurante *Irmãos Unidos*, no Rossio citado logo na abertura de um dos romances de Camilo. Essa ligação contribuiu para que o grupo ali se reunisse com assiduidade.

Entre muitos episódios, associados aos *Irmãos Unidos*, Pessoa solicitou a Alfredo Guisado – conforme este pormenorizou em



VINHOS DE LER, VINHOS DE BEBER (I) - LISBOA

A região estremenha, cujos vinhos integram actualmente a DOC Lisboa, têm muita história para contar e a fama já vem de longe. Num relato rápido, aqui nos detemos em alguns livros que sobre a região nos trazem boas informações. Umas com sabor e outras até com cheiro...

João Paulo Martins
Jornalista

[fotografia do Arquivo Municipal de Torres Vedras]

A literatura que trata de temas vînicos é de estilo muito diverso. Há desde romances até livros de investigação, há enciclopédias, há folhetos de propaganda, há roteiros turísticos. No fundo do que se trata é de trazer o vinho para o lado do registo escrito, onde ficam as memórias e a marca do tempo. De outrora mas também o atual. As zonas em volta de Lisboa não são das mais bafejadas pela curiosidade dos escritores. Se compararmos o que se escreveu por aqui sobre as zonas do termo de Lisboa com a produção livresca sobre o Douro e o Vinho do Porto ficamos muito mal na fotografia. De facto, o Douro tem tudo para ser tema de escrita: desde a história antiga já relacionada com o vinho, até à forte presença inglesa na região, tudo serviu para interessar não só portugueses mas também ingleses pela temática duriense. Os livros não param de vir a público, as teses académicas são frequentes, o rio e as suas gentes interessam a antropólogos, ar-

queólogos, sociólogos, historiadores, geógrafos e até artistas plásticos. Património da Unesco? Mas é claro, o Douro é a nossa zona mais rica e com mais estórias para contar. Os polos universitários do Porto e de Vila Real têm gerado um renovado interesse pela região e, no caso de Vila Real, tem formado muitos dos técnicos que trabalham em enologia e viticultura no Douro. Por cá temos o Instituto Superior de Agronomia que forma técnicos mas não historiadores e, por isso, são em menor número os trabalhos académicos sobre estas regiões. Ainda assim há livros que valem a pena, de que adiante falarei. Neste primeiro artigo vou referir-me apenas à região de Lisboa e, nos próximos dois, irei abordar as zonas do Tejo (Ribatejo) e Setúbal. E porque o vinho e a comida são indissociáveis, incluirei, nos casos em que tenha acesso a eles, livros que referem a ligação dos vinhos com a culinária.

De Lisboa a Leiria, campos e gentes

A região estremeña é enorme e pode mesmo questionar-se se faz sentido falar de vinhos de Alenquer como tendo algum ponto de contacto com outros, de Ourém ou das Cortes (Leiria). Não vamos aqui abordar as questões técnico/políticas que levaram a que a demarcação fosse feita assim, vamos aceitar o *status quo* institucional. Ora, apesar desta dimensão, Lisboa (como hoje a região é denominada), engloba as regiões mais minúsculas do país, como Colares e Carcavelos, logo seguida da pequena região de Bucelas. Curiosamente, como são regiões que foram demarcadas no início do séc. XX (1908), carregam consigo uma fama e uma história que a dimensão não justifica. Existem, ainda assim, curiosos folhetos de promoção regional editados pela Junta Nacional do Vinho, nos anos 30 do séc. XX, e de onde foi retirada – do folheto de Colares - a incrível imagem que aqui publicamos (ainda mais inacreditável é a legenda da imagem...). Carcavelos é assunto antigo, remontado a fama ao séc. XVIII, também por via da figura do Marquês de Pombal, Conde de Oeiras, com casa na região e produção de vinho generoso que o próprio “exportava” para a região do Douro onde seria lotado com os vinhos do Douro, já que estes vinhos de Lisboa, “Oeiras, Carcavelos e Lavradio”, como aparece escrito nos documentos da época, eram tidos como melhores do que os brancos do Douro.

De Bucelas já Eça de Queiroz falava (e bebia) e a zona saloia era habitual destino dos passeios lisboetas ao fim de semana, para comprar legumes e tudo o que as hortas da região produziam. Famoso desde o séc. XIX, o branco de Bucelas, com base na casta Arinto mas depois “temperado” com Rabo de Ovelha e Esgana Cão, era tido como acompanhante privilegiado para ostras e outras iguarias marinhas. Na região estremeña várias figuras se destacaram ao longo do séc. XIX e XX, uns como investigadores e agrónomos, outros como comerciantes de “grossos cabedais”, termo que à época assinalava gente de grandes posses. Neste grupo de notáveis, destaca-se o Visconde de Chancelheiros, um dos mais empenhados lutadores contra a praga da filoxera, que vivia na Quinta do Rocio (ainda hoje existente e produtora de vinho), Jaime Batalha Reis, agrónomo, batalhador e organizador, a quem se ficou a dever a organização de Congressos que contribuíram para fazer o ponto da situação do estado da agricultura das vinhas, em finais do séc. XIX. Mas também temos de referir Camillo Alves, armazenista, negociante de vinho a granel e impulsionador dos arintos da região de Bucelas. Outros nomes ficaram também para a história, como Abel Pereira da Fonseca, também ele armazenista de grande dimensão (de que o enorme entreposto no Poço do Bispo é uma boa prova), e cujos descendentes estão hoje ao comando dos destinos da Companhia Agrícola do Sanguinhal, com sede no Bombarral.



Provador Colares: imagem de propaganda da região de Colares (anos 30).



(fotografias do Arquivo Municipal de Torres Vedras)

Eça não deixava nunca de lado o Colares, o tinto que à época e para os paladares mais apurados que o autor *d'Os Maias* reunia no Tavares Rico, se assemelhava a um bom Bordéus. A região nunca foi extensa e hoje vive momentos de quase angústia, face à pequena área de vinha que ali ainda existe. Tal como em Carcavelos com a Câmara Municipal, também em Colares a ação de uma empresa (Fundação Oriente) terá sido determinante para que o vinho não desaparecesse. E a longa história que carrega, merece isso.



Toda a história de uma pequena região à beira-mar

A região analisada a fundo por quem a conhece bem

A culinária ao serviço de um único vinho. De salivar...

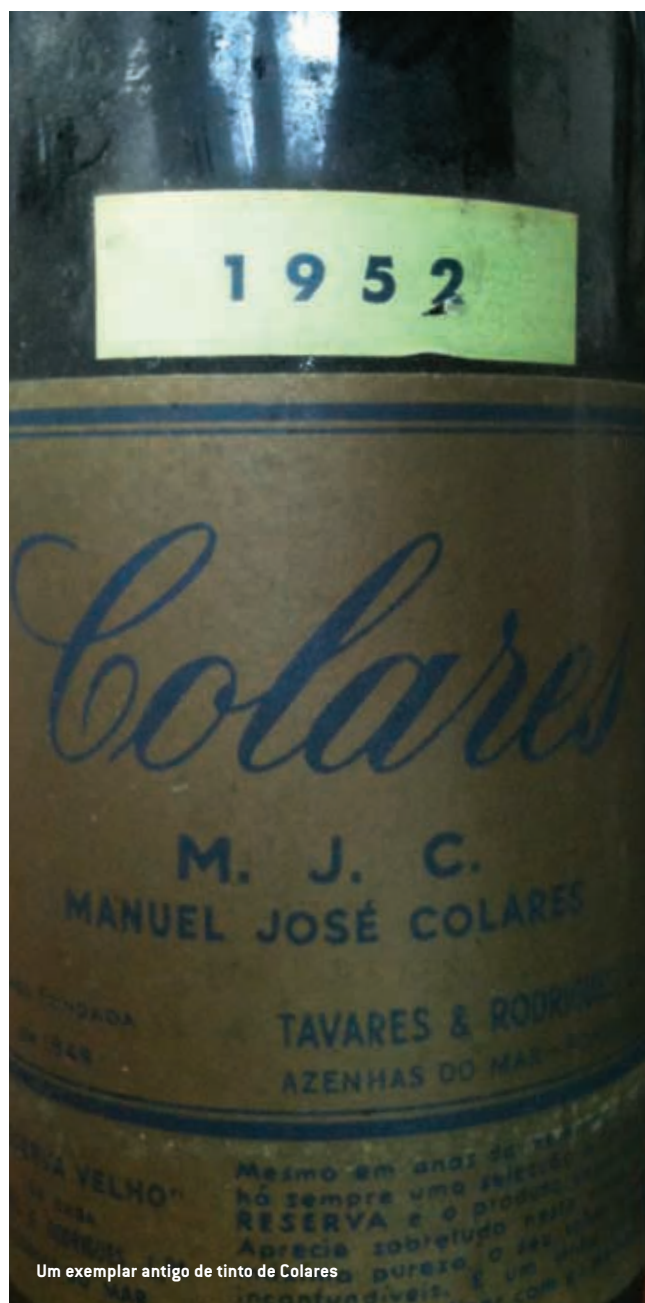
Os livros, do vinho à cozinha

A região foi objecto de estudo minucioso levado a cabo por Carvalho Ghira que foi presidente da CVR de Lisboa, já depois de também ter sido presidente o Instituto da Vinha e do Vinho. A obra, datada de 2004 e inserida na coleção da Enciclopédia dos Vinhos de Portugal do editor Chaves Ferreira, é muito abrangente, estudando solos, clima, castas, viticultura e, naturalmente, história da região, estilos de vinho e produtores. Em boa verdade, caso este livro tivesse sido escrito 20 anos antes, poucos pontos teria de contacto (além da resenha histórica, claro). É que, se houve região em Portugal que teve uma profunda revolução da paisagem e do estilo dos vinhos, foi, sem qualquer dúvida, a antiga Estremadura, atual Denominação de Origem Lisboa. Por exemplo, em vez de Ghira falar de Syrah teria de falar de Camarate, em vez de Touriga Nacional falar de Tinta Miúda e nos brancos, deixaria Chardonnay, Sauvignon Blanc, Viognier, Alvarinho e Verdelho de lado e teria de se contentar com Vital, Tália, Arinto, Seara Nova ou Rabo de Ovelha. O que por aqui aconteceu foi uma renovação profunda, apoiada por fundos estruturais que nos chegaram a seguir à entrada de Portugal na CEE. Com esse dinheiro foi possível renovar vinhas e adegas e mudar o perfil dos vinhos: de vinhos granel para alimentar tasca de Lisboa a região passou

a produzir uma pequena percentagem do que outrora produzia mas agora tendo como horizonte os vinhos de maior qualidade, consumidores mais apostados na qualidade e mercados mais exigentes. O vinho e as vinhas do passado dificilmente conseguiriam cumprir estes objetivos e a mudança foi inevitável. Mas não nos esqueçamos: a região de Lisboa continua a ser sobretudo produtora de vinho a granel, não certificado e que é vendido em tetrapack, exportado para Angola ou para quem quiser comprar.

Atualmente uma das castas mais procuradas na região será, porventura, o Syrah. Inicialmente plantado na Quinta do Monte d'Oiro, numa altura em que os Estatutos da região não o reconheciam como casta de mérito, acabou por se vir a impor em virtude da sua versatilidade. Com ela, e pela mão do mesmo produtor, chegou à região o Viognier, casta branca que em França, e na região de origem (Condrieu) chegou a estar perto da extinção. Aqui estamos também a falar de uma casta que pode, em algumas circunstâncias, originar vinhos muito complexos e com imensas possibilidades gastronómicas. Foi isso que José Bento dos Santos, produtor da quinta do Monte d'Oiro procurou (com sucesso) demonstrar no seu livro Subtilezas Gastronómicas, editado em 2005 pela Assírio & Alvim. Trata-se de um livro de receitas feito a pensar num vinho, o Quinta do

Monte d'Oiro Viognier 2003 Vindima de 7 de outubro. Essa vindima, mais tardia do que o habitual, originou um vinho mais oxidado, mais difícil de provar mas com enormes potencialidades gastronómicas, o que o autor procurou demonstrar ao longo do livro. São receitas exequíveis mesmo para os que não dispõem de muito equipamento e o vinho é de qualidade notável e extremamente versátil. Sendo um branco da região, dá uma nova dimensão e mostra as poten-



Um exemplar antigo de tinto de Colares

cialidades desta zona, bafejada pelo clima atlântico e clima ameno. Mais recente foi a edição de um livro dedicado à região de Carcavelos, da autoria de Estrela Carvalho, Sara Canas e Mário Eurico Lisboa, *O Vinho de Carcavelos – perspetiva histórica e actual produção da Quinta do Marquês de Pombal em Oeiras*, editado em 2010 pela Câmara Municipal de Oeiras. Aqui se conta a história do vinho e da maneira de o fazer, tirando partido de uma casta que, existindo noutras regiões, foi aqui que ganhou fama e melhor se expressou: a Galego Dourado, pouco produtiva mas originando vinhos de bom potencial alcoólico, aptos por isso à aguardentação. A segunda casta branca mais conhecida da região será a Boal Ratinho, que resultou do cruzamento da Malvasia Fina com a casta Síria (Roupeiro). Outras são reconhecidas, embora de menor valia e por isso autorizadas em menor percentagem, como o Arinto, Rabo de Ovelha, Seara Nova e as tintas Castelão, Amostrinha e Trincadeira.

Pela informação do autor, a primeira referência conhecida à existência de vinhas na região remonta a 1370. Já as referências à qualidade do vinho e às exportações do mesmo são evidentes no séc. XVII e o século seguinte é o da sua consagração como vinho de alta qualidade, já disponível então nos mercados ingleses e americano. O vinho segue o método de produção dos outros generosos mas tradicionalmente usava-se o “arrobe”, ou seja, mosto que depois de fervido servia de concentrado para dar doçura ao vinho e, ainda no séc. XIX, a utilização de um vinho abafado para adoçar o vinho que tinha fermentado até ao fim. Atualmente a produção segue o método de interrupção da fermentação pela adição de aguardente, ou seja, o mesmo método que se usa para produzir o Vinho do Porto. A maior área de vinha da região está agora inserida na quinta do Marquês, com 12,5 ha e a Câmara Municipal de Oeiras é a entidade promotora desta renovação da vinha da quinta.

Hoje rodeada de prédios, pode temer-se pela sobrevivência deste generoso de fama antiga. No entanto, exemplos não faltam de grandes áreas de vinha inseridas em meios urbanos, como acontece com alguns dos châteaux mais famosos da região a sul de Bordéus, caso de Haut-Brion e La Mission Haut-Brion. E aí, não estamos a falar de uma quintinha, estamos a falar de muitas dezenas de hectares em cada um destes produtores. Em vez de ser fator preocupante, a existência de uma vinha em meio urbano, deve ser visto como fator distintivo e de orgulho municipal.

São poucos os vinhos de Carcavelos no mercado mas sugiro que se prove, até para saber o que era o Carcavelos de antigamente, o Quinta da Bela Vista, ainda disponível e, (justificadamente) caro. Para o “novo” Carcavelos, o da quinta do Marquês é um bom exemplar.

BASÍLIO HORTA ELEITO PRESIDENTE DO CONSELHO METROPOLITANO DE LISBOA

Basílio Horta, Presidente da Câmara Municipal de Sintra, foi eleito Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa em 21 de maio de 2015. Com 9 votos a favor e 9 votos contra, na votação nominal; e na votação ponderada os votos favoráveis representando 1.613.729 eleitores da Área Metropolitana de Lisboa, ou seja, 67,13%, votos contra representando 790.087 eleitores, ou seja 32,87%, e votos brancos representando 10 eleitores (nos termos do art.º 105º da Lei

n.º 75/2013, de 12 de setembro), sucede a António Costa, que renunciou ao mandato de Presidente da Câmara Municipal de Lisboa para se candidatar às legislativas de 2015, determinando o mesmo efeito no mandato que detinha no órgão deliberativo da AML, e consequentemente no cargo que desempenhava de Presidente do Conselho Metropolitano.

Após a eleição, Basílio Horta agradeceu a todos o voto de confiança e referiu que o Conselho Metropolitano de Lisboa terá apenas “uma voz, que é a voz que será decidida por todos nós”.

No respeito integral por cada uma das Câmaras Municipais que compõem o órgão, defendeu que o Conselho Metropolitano de Lisboa tem de ter consciência da sua força social e política, pois representa uma grande parte da população portuguesa, e nessa perspectiva tem de ser ouvido com o peso que tem.

Foi nesse desiderato que aceitou o repto que lhe foi lançado, para dar a conhecer as ideias políticas do Conselho Metropolitano de Lisboa sobre o Estado e a sociedade, e exigir os meios necessários para conseguir ganho de causa nas matérias que se considerem essenciais para as populações da AML e para o País. Para percorrer esse caminho, referiu que conta com a Comissão Executiva.

A atualidade das suas palavras mantém-se no momento em que a área metropolitana recebeu do Estado Central competências de Autoridade de Transportes, tendo em mãos o importante desafio da gestão dos sistemas de transportes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na área geográfica da AML.



MUNICÍPIOS DA AML UNIDOS EM INICIATIVA PÚBLICA CONTRA A FUSÃO DOS SISTEMAS MULTIMUNICIPAIS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E DE SANEAMENTO

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) promoveu no passado dia 30 de junho, no Jardim das Amoreiras, uma iniciativa pública de repúdio do Decreto-Lei 94/2015, de 29 de maio, que determina a fusão dos sistemas multimunicipais existentes na região, criando o Sistema Multimunicipal de abastecimento de água e de saneamento de Lisboa e Vale do Tejo e constituindo a Empresa Águas de Lisboa e Vale do Tejo, SA.

Na iniciativa juntou-se ao Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa, Basílio Horta, para além dos municípios da AML, o Presidente de Câmara Municipal de Évora, Carlos Pinto de Sá, entre outros autar-

cas da região e do País, em nome do interesse público, da defesa e salvaguarda de direitos protegidos constitucionalmente, nomeadamente, os princípios da subsidiariedade, da autonomia das autarquias locais e da descentralização democrática da administração pública. A AML vem defendendo que este processo de reestruturação do setor da água é inaceitável, pois é altamente lesivo dos municípios da área metropolitana de Lisboa; é atentatório do património das câmaras municipais; compromete os objetivos ambientais na região; para além de ser um desrespeito institucional inaceitável para com os municípios.



ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA ENTREGOU EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL PARA COMBATE DE INCÊNDIOS EM ESPAÇOS NATURAIS

Decorreu em 02 de junho de 2015, a cerimónia de entrega simbólica de equipamentos de proteção individual para combate de incêndios em espaços naturais.

A aquisição dos equipamentos foi possível na sequência da aprovação de uma candidatura no âmbito do Programa Operacional Valorização do Território/ Quadro de Referência Estratégico Nacional (POVT/QREN), integrada no Eixo Prioritário II - Sistemas Ambientais e de Prevenção, Gestão e Monitorização de Riscos, com um investimento total aprovado de 992.795€ e um financiamento comunitário de 843.876€, ou seja, 85%, assegurado pelo Fundo de Coesão. O Ministério da Administração Interna promoveu a celebração de um Protocolo entre a Área Metropolitana de Lisboa (AML), a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC) e a Liga dos Bombeiros Portugueses, tendo ficado assegurado pela ANPC 7,5% da contrapartida nacional, cabendo os restantes 7,5% aos municípios integrantes da AML.

A cerimónia, para além dos representantes das corporações e de outros convidados, contou a participação do então Secretário de Estado

da Administração Interna, João Pinho de Almeida; do Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa (AML), Basílio Horta; do Primeiro-Secretário Metropolitano (AML), Demétrio Alves; do Diretor Nacional de Bombeiro, em representação da Autoridade Nacional de Proteção Civil, Pedro Lopes; da responsável da área operacional relativa à prevenção e gestão de riscos da Autoridade de Gestão do POVT, Isabel Martins; e do Presidente do Conselho Executivo da Liga de Bombeiros Portugueses, Jaime Marta Soares.

A abertura da cerimónia ficou a cargo de Demétrio Alves, que referiu que os equipamentos operacionais de proteção civil adquiridos (calça e dólmen; botas; cógula; luvas; e capacete) pretendem melhorar o combate a incêndios em espaços naturais destinados a 65 corporações de bombeiros (48 da Grande Lisboa e 17 da Península de Setúbal). O investimento permitiu equipar um total de cerca de 2323 ativos da região (1.692 ativos de Lisboa e 631 de Setúbal), o que representa 50% do total dos ativos das 65 corporações.

Jaime Marta Soares, assinalou que o processo que culminou na en-



treza dos equipamentos foi difícil e demorado, não obstante o empenho dos dirigentes da AML. Assim, e na perspectiva de se poder melhorar o trabalho futuro, sugeriu ao Secretário de Estado a introdução de alterações legislativas no sentido de evitar os atrasos provocados pela burocracia administrativa.

Basílio Horta manifestou publicamente o grande respeito que tem pelos bombeiros, tendo destacado a sua importância na sociedade civil e tendo defendido que a AML deve ter na sua agenda a proteção civil. A finalizar a cerimónia, usou da palavra João Pinho de Almeida, que reconheceu que o trabalho foi difícil, mas todos os envolvidos trabalharam para que a entrega dos equipamentos de proteção individual pudesse ocorrer o mais breve possível, a quem desempenha uma missão tão nobre como os bombeiros em Portugal.

O procedimento aquisitivo foi desenvolvido pela Central de Compras Eletrónicas da AML, o que possibilitou alcançar vantagens ao nível da economia de custos e desburocratização dos procedimentos administrativos.



CONCERTO DE FIM DE ANO DA ORQUESTRA GERAÇÃO

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) voltou a associar-se em 2015 ao Concerto de Final de Ano Letivo da Orquestra Geração que se realizou em 05 de julho, na Aula Magna da Reitoria da Universidade de Lisboa. Este concerto, que se realizou pelo nono ano consecutivo, é o culminar do trabalho desenvolvido, não só ao longo do ano letivo no âmbito deste projeto de intervenção pela música, como também da atividade intensiva praticada durante o estágio de Verão.

Em 2015 estiveram mais de 300 crianças em palco, das orquestras infantis e de iniciação da Orquestra Geração, a tocarem sob a direção dos conceituados maestros.

Para além dos familiares dos músicos, a plateia contou com eleitos dos municípios promotores do projeto, entre outras personalidades, que puderam assistir ao final apoteótico da orquestra, sob direção do maestro Jesus Olivetti, da Venezuela.

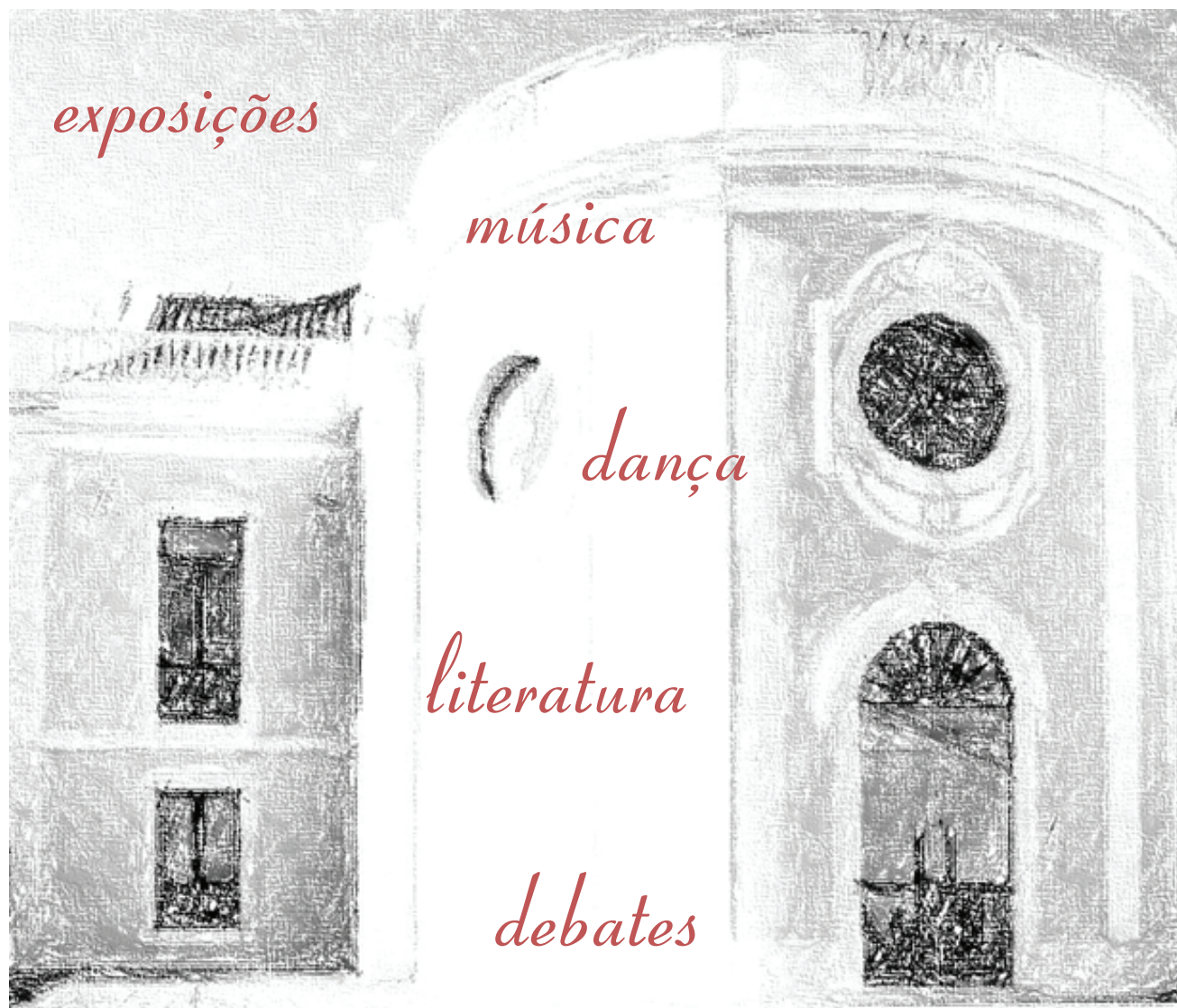


Promovido pela Área Metropolitana de Lisboa e pelos Municípios de Amadora, Lisboa, Loures, Oeiras, Sesimbra, Sintra e Vila Franca de Xira (no âmbito de candidaturas apresentadas ao POR Lisboa - QREN), conta com o apoio institucional financeiro do Ministério da Educação e Ciência, Escola de Musica do Conservatório Nacional e Associação da Orquestras Sinfónicas Juvenis Sistema de Portugal, e tem como mecenas principais a Fundação Calouste Gulbenkian, a Associação D. Pedro V, BNP Paribas, TAP Portugal, Share Foundation e a Rodoviária de Lisboa.

O projeto das Orquestras Sinfónicas Juvenis, inspirado no modelo venezuelano, foca a sua ação na integração social através da música, destinando-se prioritariamente a crianças e adolescentes do 1.º e 2.º ciclo do Ensino Básico em situação de maior vulnerabilidade educativa e social.

Quartas do Mascarenhas

A diversificar a oferta cultural da Área Metropolitana de Lisboa



ÁREA METROPOLITANA
DE LISBOA



mais informações em www.aml.pt

Área Metropolitana de Lisboa

Alcochete

Almada

Amadora

Barreiro

Cascais

Lisboa

Loures

Mafra

Moita

Montijo

Odivelas

Oeiras

Palmela

Seixal

Sesimbra

Setúbal

Sintra

Vila Franca de Xira

