ISSN 2184-6456

APU Associação Portuguesa de Urbanistas

CADERNOS DE URBANISMO

TEXTOS DE OPINIÃO

\\ Um Ensaio sobre Sustentabilidade e Mobilidade - *Gonçalo Caiado*

\\ Por uma reflexão sobre a prática do urbanismo e o papel do urbanista! - *Diogo Mateus*

À CONVERSA COM URBANISTAS

\\ O ordenamento do solo rústico [Floresta/REN/RAN]

\\ A nova classificação do solo: revisão ou alteração?

\\ Políticas locais de habitação: desafios e oportunidades

\\ O ordenamento do território perante territórios despovoados

1

1º CONGRESSO

7-8 NOV'19

URBA NISTAS

UNIVERSIDADE DE COIMBRA

AUDITÓRIO DA REITORIA

_ O URBANISMO, A SOCIEDADE E OS TERRITÓRIOS DIGITAIS

_ O URBANISMO, A DEMOGRAFIA E A COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA

_ O URBANISMO E AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

_ O URBANISMO E OS PLANOS

ORGANIZAÇÃO: APU

PARCEIROS: FUNDAÇÃO SERRA HENRIQUES; UNIVERSIDADE DE COIMBRA; CÂMARA MUNICIPAL COIMBRA

APOIOS: ASSOCIAÇÃO NACIONAL MUNICÍPIOS PORTUGUESES; dgTerritório Direção-Geral do Território



EDITORIAL

URBANISMO: TERRITÓRIO MAIS SUSTENTÁVEL E EQUITATIVO

O Urbanismo e o Ordenamento do Território são atividades técnicas especializadas, de interesse público, para contrariar o desordenamento rústico e urbano, a degradação paisagística e ambiental, o desperdício de recursos e desequilíbrios sociais.

Os urbanistas estão comprometidos com a recomendação das melhores práticas destinadas a planear território e cidades mais funcionais, com melhor mobilidade, com redes de equipamentos e infraestruturas pensadas para permitirem equidade no acesso aos recursos e ao espaço público, aproximando as respostas à satisfação das necessidades humanas.

Um planeamento participado por todos, envolvendo com determinação as pessoas, integrando estudos e planos setoriais ajudará a integrar as propostas e a alcançar um mundo melhor para todos.

A Associação Portuguesa de Urbanistas (APU) é a organização profissional representante dos urbanistas em Portugal. Se é urbanista, e ainda não é membro da APU, chegou o momento de se juntar a nós.

Os membros da APU recebem informação regular e são convidados a participar em eventos. Os **Cadernos de Urbanismo** são um instrumento facilitador do intercâmbio profissional e cultural dos urbanistas, e constitui um ponto de encontro de especialistas, colegas, amigos e estudantes de urbanismo.

Estão pensados para constituir um catalisador do urbanismo e do ordenamento do território, com artigos sobre temas atuais, mas também para ser veículo de difusão de programas, planos, estudos, documentação técnica, administrativa, jurídica, social, ambiental e paisagística, sobre as cidades e o território.

Entre os conteúdos em destaque, a secção de Agenda vai divulgar informação sobre congressos e exposições, bem como outras iniciativas importantes para a classe.

Os conteúdos publicados, da autoria de voluntários, vão estar disponíveis no website da APU.

É objetivo da APU que as edições dos **Cadernos de Urbanismo** contribuam para intensificar a interação entre os urbanistas e a sociedade.

Luis Pedro Cerqueira

[Presidente da Associação Portuguesa de Urbanistas]

I CONGRESSO

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE URBANISTAS

A vida ao ritmo acelerado a que a enfrentamos hoje pressiona o tempo de planear, projetar e executar. Impõe tensões em investimentos que procuram alicerçar o desenvolvimento em diversas atividades económicas.

Os urbanistas são chamados a responder à nova realidade das ameaças não militares, como a inevitabilidade das alterações climáticas, que impõe reflexão sobre o planeamento e o ordenamento do território como arma contra um fenómeno mundial que não temos como parar!

Reivindica-se que o ordenamento do território contribua para melhorar as condições de vida da população e intervenha na antevisão e resolução dos problemas urbanos através da gestão eficaz dos espaços e da gestão criteriosa do risco.

É imperativo que as tecnologias da informação e comunicação (TIC) integrem a gestão dos territórios. Quer no âmbito da elaboração e gestão dos planos quer como oferta às comunidades.

No plano transfronteiriço, num momento em que as áreas de fronteira na generalidade da Europa são historicamente as mais populosas e prósperas, entre Portugal e Espanha é desoladora a diferença estrutural relativamente ao resto do Continente.

Entendemos que organizar o território é um caminho para enfrentar os desafios demográficos, para enquadrar as implicações da mudança nos modelos territoriais e reconfigurar as áreas urbanas, a natureza dos serviços e o modo com são prestados, bem como as condições de mobilidade.

É expectável contar com o Urbanismo, com o Urbanista para promover uma interacção qualificada entre Sociedade e Território.

Urbanismo e os Planos

As dinâmicas atuais sucedem-se a uma velocidade galopante, onde investidores, decisores e técnicos sentem-se esmagados pelo Tempo, entre cenários existentes e dinâmicas fascinantes.

A busca de respostas para os indispensáveis e diferentes tempos de transformação do território, sejam de curto, médio ou longo prazo, exigem consistência nas soluções técnicas, perseverança e continuidade nas soluções adotadas. Pugnando o Urbanismo por dotar as diferentes comunidades humanas com um território Qualificado e Sustentável, será oportuno refletir sobre o seu momento e eficácia.

- O Urbanismo, ciência central de harmonização entre interações de atividades e território, apresenta-se atualmente, como componente lateral, ou central na afirmação das respostas às dinâmicas presentes?
- O Urbanismo e os seus Instrumentos respondem atempada e consistentemente aos ensejos, desejos das comunidades e à existência de um território sustentável?
- Para eficácia do planeamento, será relevante ou irrelevante a preponderância de um tipo de execução em detrimento de outra (Sistemática e/ou assistemática)?
- Tal como os PDM`s para os concelhos, não deveriam os PU`s ser de elaboração obrigatória para as suas sedes/cidades?
- A aplicação da perequação compensatória (instrumento de redistribuição dos benefícios e encargos) tem-se revelado incipiente, que fatores serão relevantes para a sua global e generalizada aplicação?
- A legislação, os técnicos, os instrumentos e os recursos, apresentam-se suficientes para as respostas que a sociedade e o território exigem?

Para melhorar a eficácia das políticas e dos instrumentos de Urbanismo/Ordenamento do Território, vale a pena reflectir sobre o caminho a seguir, o que possuímos e o que necessitamos.

O Urbanismo e as Alterações Climáticas

As estratégias de segurança comtemplam hoje ameaças não militares, como as alterações climáticas, impondo reflexão sobre o planeamento urbano e o ordenamento do território como arma para a adaptação dos países a um fenómeno mundial que não temos como parar!

É reconhecida a inevitabilidade das consequências das Alterações Climáticas em termos ecológicos, nas atividades humanas, nas estruturas edificadas e nas infraestruturas, exigindo o bom senso a adoção de medidas de adaptação que tornem o território mais resiliente e sustentável enquanto cenário do desenvolvimento social e económico.

Os Instrumentos de Gestão Territorial requerem uma nova capacidade de gestão do risco que as alterações climáticas anunciam.

Cabe ao urbanista apoiar e desenvolver as melhores estratégias de defesa tendo em conta todas as realidades em presença.

O Urbanismo, a Sociedade e os Territórios digitais

As tecnologias da informação e comunicação (TIC) desempenham na atualidade um papel importante na forma como se utilizam os territórios. Se as TIC suportam há muito o trabalho do urbanista, da análise à tomada de decisão, da gestão à monitorização, cada vez mais se apresentam como parte integrante das preocupações na oferta de condições às comunidades e nos processos de facilitação da vida quotidiana.

Neste âmbito interessa refletir sobre um conjunto de situações que se colocam ao urbanista, nomeadamente:

Quais as melhores formas de contemplar as tecnologias no âmbito do planeamento, sabendo que o avanço tecnológico é mais acelerado que os ciclos do urbanismo?

Como integrar novas tecnologias nos Planos e na gestão dos territórios?

Como tirar partido das tecnologias, quer no âmbito da elaboração e gestão dos planos quer como oferta às comunidades?

Os jargões “cidade inteligente” ou “territórios inteligentes”, o que são? O que representam? Melhoram a vida das comunidades?

Qual o papel do urbanista face à pretensão generalizada de querer tornar os territórios inteligentes, mesmo que de forma avulsa?

Como (re)motivar o uso do espaço público e a sua relação com as novas tecnologias?

Estas são algumas das questões sobre as quais podemos refletir e discutir. Ao urbanista competirá ajudar a capacitar os territórios, tornando-os competitivos e ajustados às necessidades e vontades das comunidades, valorizando os recursos existentes, incluindo os tecnológicos, de forma equilibrada e duradora.

O Urbanismo, a Demografia e a Cooperação Transfronteiriça

As dinâmicas demográficas traduzem a mudança nos contextos sociais, marcados hoje pela mobilidade geográfica, crescente participação das mulheres na vida ativa, melhores níveis de instrução, casamentos tardios e consequente adiamento da decisão de ter filhos, e também pelo envelhecimento da população.

A expressão desta mudança, em Portugal e no Mundo, mostra-se nos domínios social, económico, cultural e territorial, e conquistou espaço nas agendas políticas, tendo em conta as consequências e os desafios previsíveis envolvidos.

A quebra nos índices de natalidade em alguns continentes ou o aumento da esperança média de vida são realidades que também merecem reflexão em matéria de ordenamento do território, tornando-se uma ferramenta para adequar e suavizar o impacte das tendências demográficas.

Reivindica-se que o ordenamento do território contribua, também, para melhorar as condições de vida da população e intervenha na antevisão e resolução dos problemas urbanos através da gestão eficaz dos espaços.

Torna-se imperioso que estas realidades motivem o Estado a afetar recursos destinados a favorecer um futuro em que se desenham territórios menos dependentes, mais competitivos, ligados às rotas mundiais de comunicação e com via larga para a conectividade digital, envolvendo também empresas e centros de investigação como fator de relacionamento com o exterior.

As áreas de fronteira na generalidade da Europa são historicamente as mais populosas e prósperas, ao contrário da zona transfronteiriça entre Portugal e Espanha, a qual apresenta uma diferença estrutural significativa relativamente ao resto do Continente.

No caso português, estes territórios apresentam dinâmicas demográficas regressivas, que se traduzem, simultaneamente, por uma diminuição efetiva da população, por um acentuado aumento do índice de envelhecimento, por uma baixa taxa de fecundidade e por balanços migratórios insuficientes para reverter estes processos de abandono do interior de Portugal.

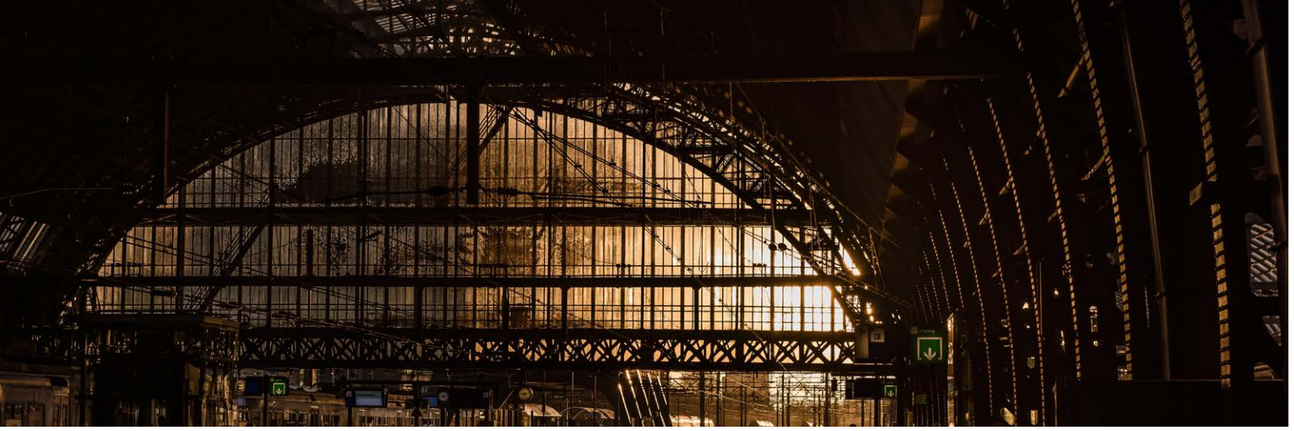
Desde sempre, a preocupação era a de perceber se o crescimento económico permitia o crescimento demográfico, no futuro, e em territórios como o interior de Portugal, a preocupação deve centrar-se em avaliar se a evolução demográfica permite suportar o crescimento económico expectável. O mesmo é dizer que no futuro poderá não existir população em idade ativa que permita responder às ofertas de emprego potencial.

As principais tendências de transformação urbana caracterizam-se por uma crescente concentração da população e atividades económicas em áreas com caraterísticas predominantemente urbanas, com funções na hierarquia urbana mais importantes.

Esta polarização tem conduzido ao crescimento de aglomerados populacionais que se afirmam num contexto mais local, mas que não fazem parte dos principais nós da rede urbana global.

Reconhecendo este problema, Portugal e Espanha assinaram um memorando de entendimento na Cimeira Ibérica de novembro de 2018 onde admitem a necessidade de elaborar uma estratégia comum de desenvolvimento transfronteiriço que conduza à inversão do cenário atual e contribua para revitalizar estes territórios.

Trata-se de mais uma matéria em que os urbanistas terão palavras a dizer e ações a recomendar!



TEXTOS DE

OPINIÃO

Gonçalo Caiado

[Urbanista]

Um Ensaio sobre Sustentabilidade e Mobilidade

A mobilidade é um elemento fundamental da atividade humana, em particular nas zonas urbanas ao desempenhar um papel central na prosperidade e na coesão social. No entanto, é simultaneamente uma fonte de inúmeros problemas ao basear-se sobretudo em soluções individuais e com emissões de carbono.

De facto, o sector dos transportes é responsável por um número significativo de externalidades (tais como gases de efeito de estufa, congestionamento, poluição atmosférica, ruído e acidentes). Nos centros urbanos, o transporte rodoviário é a principal fonte de poluentes como o monóxido de carbono, o dióxido de enxofre, óxidos de nitrogénio, compostos orgânicos voláteis e partículas suspensas totais. Esta poluição atmosférica é um problema alarmante e os valores limite de qualidade do ar recomendados pela Organização Mundial de Saúde são sistematicamente excedidos nas nossas cidades. De acordo com esta organização, este tipo de poluição é responsável por cerca de 2 milhões de mortes prematuras globalmente, cerca de 3% da mortalidade de doenças cardiopulmonares, 5% da mortalidade por cancro da traqueia, brônquios e pulmões e cerca de 1% da mortalidade de infeções respiratórias agudas em crianças com menos de 5 anos.

A necessidade de uma visão integrada do território e de políticas sectoriais

Os automóveis que circulam nas cidades têm, na sua maioria, um único tripulante e consomem uma quantidade elevada de energia para mover não apenas essa pessoa mas também o veículo que tem, em média, 20 vezes mais peso. Nem mesmo a disseminação generalizada de veículos movidos a energia elétrica produzida a partir de fontes limpas, resolverá muitos destes problemas, nomeadamente os relacionados com o espaço urbano, eficiência energética ou com as emissões de carbono na fase de produção dos veículos.

Assim, é absolutamente urgente uma nova visão para a mobilidade. Essa visão deverá basear-se numa alteração do paradigma de uma cultura "carro-dependente", com forte subsidiação das externalidades provocadas por este modo de transporte, para um novo paradigma de mobilidade sustentável. Nesse novo paradigma de mobilidade sustentável, o custo da utilização de qualquer modo deverá refletir o seu custo total (incluindo as externalidades: ruído, poluição, acidentes e congestionamento que atualmente não são suportadas diretamente pelo utilizador que as provoca mas sim impostas a toda a sociedade).

A maior parte das atividades humanas gera mobilidade. Desde um dia de escola até um evento desportivo, quase tudo implica a necessidade de nos deslocarmos. Deste modo, os padrões espaciais de mobilidade de uma determinada região dependem, antes de mais, dos locais onde são implementadas as diversas funções. Assim, numa perspetiva de otimizar parâmetros ambientais, económicos e sociais, e ainda antes das soluções de transporte propriamente ditas, importa reduzir a necessidade de transporte, sobretudo individual (menos viagens e viagens mais curtas) através de uma política de usos de solo que assegure, não apenas: i) a mistura de usos, como também; ii) a localização de funções de acordo com o seu potencial de geração de viagens e da qualidade dos transportes públicos nas diferentes partes do território. Nesta lógica, o modelo de desenvolvimento territorial de uma região será, inevitavelmente, o instrumento de ordenamento que, numa primeira linha, permitirá atuar a montante da cadeia causa-efeito na gestão da mobilidade.

Essa gestão deverá ainda abandonar uma lógica "carro-cêntrica" em que a atuação dos decisores seja meramente reativa ao aumento da procura (tipicamente através da construção ou ampliação de infraestruturas de circulação ou estacionamento rodoviárias) para um novo paradigma de mobilidade sustentável, baseado na introdução de soluções que influenciem de forma ativa essa procura.

Deste modo, é fundamental reduzir significativamente a repartição modal do automóvel em benefícios dos transportes coletivos e modos suaves. Para tal, é necessária a introdução de medidas que tornem essa transferência efetiva, ou seja, que esses modos mais sustentáveis se apresentem como uma alternativa competitiva com o automóvel, quer em termos de custo, quer em termos de tempo. Tal não implica apenas a melhoria das condições dos transportes coletivos e modos suaves mas também a introdução de restrições que tornem a opção "automóvel" mais morosa e custosa nas cidades. Embora sejam medidas poucos populares aquando da sua implementação, experiências noutros países demonstram que a população rapidamente perceciona os benefícios (nomeadamente em termos de segurança rodoviária, ruído, poluição, qualidade do espaço público, etc.) e acaba por preferir adaptar as suas opções de deslocação e viver numa cidade mais limpa, segura e agradável.

De facto, sendo Portugal um pais com clima temperado e dos mais seguros do mundo, não deixa de ser um contrassenso que a maioria das crianças vá de carro para a escola. Tal realidade não só é prejudicial para o desenvolvimento das crianças (uma vez que é hoje consensual a importância da exploração e vivência do território na aquisição de determinadas capacidades, tais como a autonomia, a capacidade de resolução de problemas e a autoconfiança), como agrava significativamente os problemas já conhecidos.

Por outra parte, o estacionamento é atualmente considerada a dimensão mais importante na gestão da mobilidade urbana que se pretende sustentável. É consensual em toda a comunidade científica e profissional que a disponibilidade de estacionamento é o fator que mais influência o processo de decisão de escolha do modo de transporte. Segundo alguns autores da especialidade, o nível ótimo de dimensionamento do estacionamento numa determinada cidade corresponde à oferta que os seus habitantes estão dispostos a utilizar, caso lhes seja cobrada a totalidade dos custos associados. De facto, o sobredimensionamento da oferta pode conduzir a situações com impactes tão ou mais negativos quanto o sub-dimensionamento[1], perpetuando um ciclo vicioso baseado em padrões de mobilidade com necessidades difíceis de satisfazer em modos que não o individual. Nesse sentido, algumas cidades Europeias têm incluindo nas suas políticas de gestão medidas que visam reduzir a oferta de estacionamento.

Por outra parte, uma mobilidade sustentável implica inevitavelmente atuar noutras políticas sectoriais com forte influência nos padrões de deslocação numa região, tais como: i) a política de habitação e arredamento; ii) a educação e os

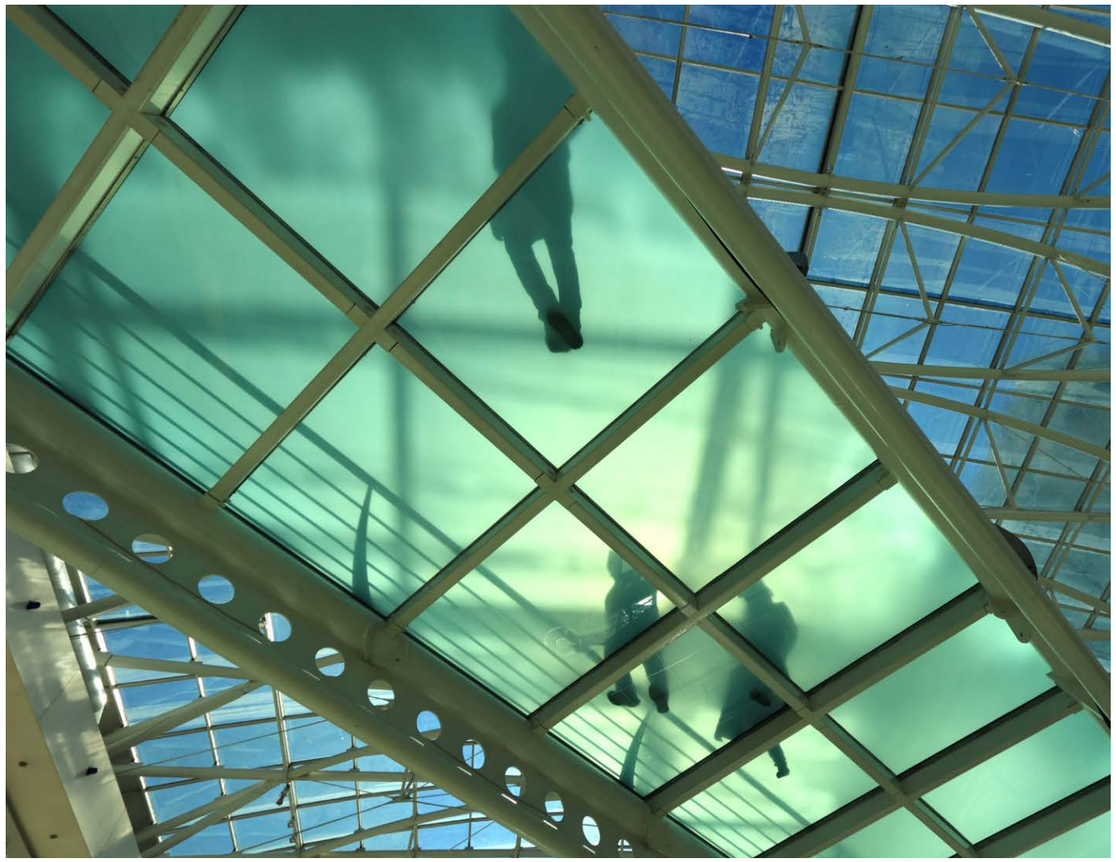




critérios de acesso às escolas públicas, e; iii) a política fiscal e as regras de atribuição de veículos de empresa e combustível.

Os trabalhadores com veículos de empresa apresentam tipicamente critérios de decisão irracionais numa perspetiva coletiva (tal comportamento decorre do facto dos custos associados à aquisição e operação da viatura serem suportados pela empresa e não pelo utilizador). Deste contexto, resulta o efeito perverso destes utilizadores ficarem, quase sem exceção, cativos do transporte individual (independentemente da competitividade e qualidade da alternativa em modos mais sustentáveis para o respetivo par origem-destino). Tal realidade decorre do atual enquadramento fiscal para a aquisição e atribuição de viaturas de serviço por parte de empresas. De facto, admite-se que haja uma percentagem significativa deste tipo de utilizadores (sobretudo em funcionários de quadros superiores de empresas com local de trabalho fixo) em que as viaturas não sejam efetivamente utilizadas em deslocações de serviço mas antes para uso particular em movimentos pendulares ou mesmo em viagens de lazer.

Outra questão fundamental a ter em consideração está relacionada com as regras de acesso às escolas públicas. Até há algumas décadas atrás os alunos que estudavam



numa escola pública eram, no essencial, as crianças que residiam nos bairros envolventes à escola. A possibilidade de matricular um aluno numa escola localizada na área de influência do local de emprego de um dos pais, veio alterar profundamente o padrão de deslocações nas áreas metropolitanas. Atualmente, uma parte significativa dos alunos de uma escola não só não moram na envolvente da mesma, como percorrem uma distância considerável – normalmente de carro – até chegarem ao seu destino. A este respeito refira-se que em alguns países do norte da Europa apenas é possível frequentar a escola pública mais próxima do local de residência, precisamente para evitar esses efeitos perversos nos padrões de deslocações.

Porque é urgente um novo paradigma de mobilidade sustentável?

Os efeitos das alterações climáticas são reais e estão já a sentir-se. De acordo com o mais recente relatório do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas das Nações Unidas[2], as atividades humanas já provocaram um aumento de 1,0 °C no aquecimento global[3] e avisam que a resposta na próxima década será determinante no sentido de reduzir o risco de fenómenos extremos que afetarão milhões de pessoas.

Nesse contexto, o relatório salienta a importância de não ultrapassar o aquecimento global em mais de 1,5°C, designadamente em termos de população exposta a problemas de abastecimento de água, falta de comida, mortes causadas por calor, perda de cidades costeiras, etc..

No entanto, para que tal limiar não seja ultrapassado, os cientistas sublinham a necessidade de implementar nos próximos anos medidas sem precedentes, nomeadamente a transição para sistemas de produção de energia limpa ou a reflorestação, que resultem na redução em 45% até 2030 das emissões de carbono e na sua eliminação até 2050. Este é um desafio sem precedentes na história da Humanidade e que coloca em questão a forma como a sociedade está organizada em termos políticos e económicos.

A mobilidade é apenas uma parte do problema

Ora vejamos, as principais atividades humanas responsáveis, à escala global, pela emissão de gases com efeito de estufa (GEE) são[4]: a produção de energia (26%); agricultura e florestas (24%); indústria (21%), e; transportes (14%).

No entanto, aquilo que parece ser evidente é que os esforços para mitigar os efeitos de cada uma destas fontes nem sempre são consentâneos com a sua proporção. De facto, até a própria terminologia utilizada em algumas estatísticas parece contribuir para alguma desinformação. Estima-se que, por exemplo, a indústria da produção de carne seja responsável pela emissão de 18% de GEE[5], ou seja, a maior parte da fonte designada "agricultura e florestas". Isto significa que a produção de carne é responsável pela produção de mais GEE do que todo o setor dos transportes. Assim, no que respeita ao combate às alterações climáticas, tantas são as áreas onde é necessário intervir, quantas as fontes de emissão de GEE. No entanto, por questões políticas, económicas e culturais, algumas dessas áreas não têm atraído esforços proporcionais, nem tão pouco debate expressivo na sociedade.

A este respeito refira-se que o crescimento económico tem sido o maior objetivo político em todo o mundo. Entre meados do século XX e 2009 a economia mundial cresceu mais de 5 vezes[6] e, a esse ritmo, até 2100 será 80 vezes maior do que em 1950. Num planeta de recursos finitos, tal crescimento parece já ser incomportável, quanto mais se ponderarmos um cenário em que 9 biliões de pessoas alcancem os níveis de riqueza das nações mais desenvolvidas. Uma vez que não é possível um subsistema continuar a crescer indefinidamente dentro de um sistema finito, será que o crescimento económico deverá manter-se como um objetivo legítimo para as nações já desenvolvidas?

O economista Joseph Schumpeter foi o primeiro a sugerir que a novidade nos bens de consumo, através do processo de inovação na economia é, na realidade, o motor do crescimento económico, designando este processo de "creative destruction". Por outro lado, o economista Tim Jackson reconhece que o fluxo circular de produção e consumo tem um papel importante na satisfação de necessidades básicas mas defende limites ao consumo e afirma que o imperativo de continuamente introduzir no mercado novos produtos, estimulando um aumento dos níveis de consumo, pouco tem a ver com o desenvolvimento pleno do ser humano.

A origem do problema: a complexidade da dimensão humana

De acordo com a pirâmide da hierarquia das necessidades proposta pelo psicólogo americano Maslow, existem diferentes categorias de necessidades humanas (fisiológicas, segurança, relacionamento, etc.), sendo que um individuo apenas sente o desejo de passar à próxima categoria se a anterior estiver satisfeita. De forma semelhante, a filosofia oriental propõe também vários níveis de consciência (mecânico, sensorial, emocional, conceptual, social, ideológico e supremo), sendo que alguns autores creem que a maior parte das pessoas desenvolve-se essencialmente nos três primeiros procurando gratificação emocional, amor e beleza e evitando desafios e mudanças. Poucos são os seres humanos que entram no quarto nível (das relações entre seres humanos e outras espécies reconhecendo uma ligação entre ambas) e ainda menos os que seguem para o quinto e sexto (onde a consciência tende a desenvolver-se para a esfera do pensamento filosófico).

Assim, o problema não está simplesmente na forma como decidimos deslocarmo-nos ou alimentarmo-nos mas antes numa conceção profundamente errada de prosperidade e felicidade na sociedade de consumo. A prosperidade transcende os aspetos materiais e reside na qualidade das nossas vidas, num trabalho que nos satisfaça, na nossa saúde e nos relacionamentos saudáveis com familiares, amigos, colegas, vizinhos e todos os seres humanos ou mesmo de outras espécies, bem como na relação com o ambiente que nos suporta. O desafio de conseguir criar as condições para que isso aconteça dentro dos limites ecológicos de um planeta com recursos finitos é, sem dúvida, a tarefa mais urgente dos nossos tempos.

Há várias décadas que os problemas relacionados com a mobilidade, em particular a urbana, são bem conhecidos, assim como o são também as soluções necessárias à sua resolução. Nesse contexto, será caso para questionar porque é que algumas cidades em algumas sociedades conseguiram alcançar repartições modais muito mais favoráveis aos modos sustentáveis e outras não.

Não há dúvida de que os objetos facilitam a nossa participação na vida em comunidade. No entanto, a posse e utilização do automóvel ainda estão profundamente associadas a um forte papel na comparação social com origem na ansiedade de um melhor posicionamento na sociedade. O investigador de consumo Russ Belk explicou os processos fisiológicos de ligação a objetos utilizados como linguagem de comunicarmos, não apenas o estatuto, mas também a identidade e afiliação social. A mudança para um novo paradigma de mobilidade sustentável muito tem a ver com aspetos sociais e culturais que importa identificar e educar. Se a posse e utilização de um automóvel continuar a ser subtilmente comunicada às crianças como um dos fatores de sucesso e realização pessoal (através de, por exemplo, aluguer de réplicas de carros potentes em centros comerciais), dificilmente conseguiremos alterar a cultura carro-cêntrica profundamente enraizada na nossa sociedade. Persistir nos mesmos maus hábitos, é perpetuar os mesmos problemas. Como disse Albert Einstein: loucura é insistir no mesmo comportamento e esperar resultados diferentes.

[1] Destacando-se i) o aumento das taxas de motorização; ii) a alteração da repartição modal a favor do transporte individual; iii) o aumento do défice gerado pelos transportes colectivos ou mesmo; iv) a degradação da qualidade dos mesmos.

[2] "Global Warming of 1.5°C", aprovado por 195 países em outubro de 2018.

[3] Com um intervalo provável entre 0.8°C e 1.2°C relativamente às temperaturas da época pré-industrial.

[4] Fonte: IPCC (2014).

[5] Fonte: United Nations Food and Agricultural Organization (2008).

[6] Fonte: Tim Jackson "Prosperity Without Growth" (2009).



TEXTOS DE

OPINIÃO

Diogo Mateus

[Engº do Território]

Por uma reflexão sobre a prática do urbanismo e o papel do urbanista!

O desempenho da profissão de urbanista é um tema complexo tal como o será na generalidade das áreas profissionais que, pelo desenvolvimento da especialização/especificação tecnológica ou do conhecimento, emergem a cada momento. Neste particular, do urbanismo, há uma complexidade subjacente à multiplicidade de áreas do saber que, mais ou menos, diretamente, com maior ou menor impacto, importam para a boa prossecução do urbanismo, seja na planificação, seja na gestão do território. A isto acrescem as complexas relações com as comunidades, os seus desejos e interesses, que se devem compatibilizar com o bem comum, mais abrangente, mas afinal o objetivo primordial do urbanismo.

A transdisciplinaridade da prática, inegavelmente necessária para a prossecução dos objetivos, não se poderá sobrepor à necessidade do estabelecimento de fronteiras entre o que será (ou deverá ser) próprio do urbanista e aquilo que, pela especialização de cada um dos técnicos, deverá ser próprio a outros profissionais, sem negar o seu importante papel na prática do urbanismo.

E porque razão isto é importante?! Porque, pensamos, a especificidade e complexidade do urbanismo não pode estar refém de vontades, modas ou algumas especialidades, por muito racional e bem-intencionadas que sejam. Ao não se assumir o urbanismo, havendo refúgio na trans ou multidisciplinaridade, corre-se o risco de priorizar, a cada visão, um certo e determinado conjunto de fatores que podem, ou não, ser os mais adequados ou necessários. Por outro lado, a ausência de responsabilização técnica, por ausência de urbanistas (ou a sua efetiva integração), obriga a que a legislação tenha de indicar processos e procedimentos, o como fazer e o que fazer, numa total desconexão como o que é próprio de cada território (quase que assumindo que tudo é igual e o procedimento deve ser o mesmo), deixando a profissão de urbanista, quase, como uma simples realização de tarefas pré-estabelecidas, códigos legais a cumprir, com os resultados que temos visto. Se o é ridículo pensar noutras profissões, imagine-se o médico a cumprir não o que aprendeu, mas o que a Lei diz, não há razão para pensar que no urbanismo pode ser diferente. O território merece mais!

É por isto, ou também por isto, que se torna necessário compreender que o papel de cada um dos que trabalham no urbanismo, de cada uma das áreas necessárias ao trabalho e urbanismo, deve ser definido, evidenciando o que cada um estará apto a realizar, no sentido de pugnar por uma prática profissional responsável de acordo com as suas competências e no sentido de melhorar o uso do território pelas comunidades no respeito pelos recursos e pela necessidade de desenvolvimento.

O que não nos parece lógico é que se pretenda pensar no urbanismo, na prática do urbanismo, esquecendo os urbanistas, ou remetendo para uma qualquer especialidade decorrente de outra qualquer área. O território que temos evidencia o resultado de muitas vezes, se fazer urbanismo sem urbanistas! As 'guerras' pelo domínio dos atos próprios não nos parecem lógicas. Cada um, em cada momento, tem um papel fundamental a desempenhar no território e no urbanismo em particular. Mas se o urbanismo não é, porque não pode ser, algo específico a essas profissões, sendo, no entanto, o seu papel no urbanismo essencial, no âmbito das suas competências, porque razão, senão a do domínio, o assunto não está resolvido? O território, e nele as comunidades que o desenvolvem, necessitam de mais empenho de todos para que se compreenda o papel de cada um no urbanismo e, essencialmente, que não se faça urbanismo sem urbanistas, que possa haver responsabilização.

Dito isto, parece ser urgente refletir na necessidade de (pelo menos):

- Refletir sobre o que é próprio do urbanismo e o que, sendo urbanismo, depende de outros profissionais (transdisciplinaridade), para que os atos próprios do urbanista não se confundam com os que são de outros profissionais;
- Dialogar inter-profissionalmente, de forma aberta, sincera e baseada nas competências de cada uma das formações, com ordens e associações profissionais que representam os técnicos que, na transdisciplinaridade, são essenciais para o urbanismo, mas não esquecendo os urbanistas, a necessidade de formação e de responsabilização;
- Dialogar com os decisores e agentes, com as comunidades, para que exijam profissionais aptos para o urbanismo, capazes de auxiliar no desenvolvimento dos territórios;
- Responsabilizar a prática do urbanismo, incluindo a classificação/definição daquilo que será próprio a cada um dos técnicos, decorrente das suas competências, mas também assumindo que há responsabilidade dos atores (decisores, agentes e comunidades) que devem ser equacionadas;
- Refletir /debater sobre a formação em urbanismo, quer de urbanistas quer de outros profissionais que trabalhem na área promovendo um futuro melhor. Uma reflexão sobre quais as competências a adquirir pelo urbanista, pois vários caminhos são possíveis.

O território só terá a ganhar com a clarificação do profissional em urbanismo, urbanista ou outro que, na sua especialidade se dedica às questões do território. A formação, e a clarificação sobre as competências que devem adquirir, são estruturantes para que seja possível exigir a responsabilização pela prática do urbanismo.











À CONVERSA COM URBANISTAS

As “Conversas com Urbanistas” são uma oportunidade para os membros da APU (e não só) refletirem, partilharem difernetes sensibilidades e interesses sobre temas do “Ordenamento do Território e Urbanismo”.

Importa suscitar reflexões construtivas, apontando ou não direções, verbalizando dúvidas e observando práticas, interessa aprender com o passado, compreender o presente e oferecer ao futuro, uma prática qualificada do urbanismo.

O “Urbanismo” como disciplina de efeitos diretos na qualidade de vida dos Cidadãos interessa que seja difundido, permitindo o incremento do seu saber, também de forma pedagógica.

O ORDENAMENTO DO SOLO RÚSTICO [FLORESTA/REN/RAN]

Alexandre Basto (organização)

Alberto Manuel Miranda (orador)





O debate ocorreu nas instalações da CIM Cávado, em sala gentilmente disponibilizada para o efeito, com uma duração próxima das duas horas, tendo contado com onze participantes.

As intervenções, ainda que diversificadas em termos de temáticas específicas e de formas de abordagem, acabaram por gravitar em torno das seguintes linhas de força:

Desejavelmente, o ordenamento do solo rústico a consignar nos PDM deve assentar cada vez mais na identificação e definição de estratégias de intervenção municipal (conteúdos programáticos) nos domínios da salvaguarda e da exploração sustentável das caraterísticas e potencialidades das diferentes facetas constitutivas do solo rústico, em desfavor de uma (quase) exclusiva preocupação na componente da disciplina dos usos do solo, nomeadamente os de índole edificatória (sem obviamente a abandonar)

Há sinais positivos de que este recentramento da perspetiva dos PDM sobre o solo rústico está a merecer um crescente acolhimento por parte dos atores no território (nomeadamente os autarcas), para o que concorrem certamente vários fatores:

A multiplicação de casos de sucesso, com significativa disseminação no território, de iniciativas e empreendimentos que exploram os usos “rústicos” do solo;

A perda da atratividade dos investimentos de natureza “urbanística”, decorrente do longo período de crise que temos atravessado, mas também da crescente consciência dos fatores de ordem estrutural que para ela também concorrem (as fracas dinâmicas demográficas, por exemplo);

Uma progressiva consciencialização, nos territórios que no passado experimentaram dinâmicas urbanísticas e edificatórias mais débeis, de que a oportunidade de centrar o seu “desenvolvimento” na promoção dessas dinâmicas está cada vez mais arredada e de que, em alternativa, haverá que explorar as potencialidades do que diferencia cada um desses territórios dos demais

No que respeita à necessidade, que obviamente se mantém, de uma forte contenção da edificação no solo rústico, devem ser plenamente exploradas as potencialidades da utilização das figuras (categorias de espaço do solo rústico) de “aglomerados rurais” e “áreas de edificação dispersa” no que diz respeito à diferenciação das possibilidades e intensidades de edificação para as várias áreas integrantes do solo rústico, uma vez que a admissão de edificabilidade com alguma latitude para aquelas duas categorias de espaço:

Torna exequível uma efetiva imposição do caráter excecional/subordinado que a edificação deve assumir no restante solo rústico (o de ocupação “extensiva” do território), o que por sua vez possibilita

Um contributo significativo para a contenção dos preços desse solo (pela eliminação das expectativas de valorização por via da possibilidade edificatória),

Uma minimização da conflitualidade entre usos pretendidos e a RAN, a REN, a Rede Natura, as áreas florestais, etc.,

Uma melhor articulação do regime de uso do solo com o estatuto “livre” de muitas atividades rurais e com as limitações de competências legais dos municípios no âmbito da definição das políticas agrícolas, pecuárias e florestais, e

Um incentivo à assunção da gestão ambiental e da paisagem como domínios privilegiados da intervenção dos municípios na gestão do espaço rural.

A NOVA CLASSIFICAÇÃO DO SOLO: REVISÃO OU ALTERAÇÃO?

Fernando Pau-Preto (organização)
[Urbanista da Câmara Municipal do Porto]

José António Lameiras (orador)





A direção da Associação Portuguesa de Urbanistas (APU) encontra-se a promover sessões públicas de debate, denominadas "à conversa com urbanistas", tendo a primeira sessão decorrido no passado 23/01/2019, no Porto (Auditório da Biblioteca Publica Municipal do Porto), sob o tema "Instrumentos de Gestão territorial – A nova classificação do solo: revisão ou alteração?". O orador convidado foi o Eng.º José António Lameiras (JAL) e a moderação ficou a cargo do Dr. Fernando Pau-Preto (FPP), ambos membros dos corpos sociais da APU.

JAL introduziu o tema, tendo salientado a novidade do novo RJIGT no tocante ao conceito do solo urbano e a consequente eliminação da categoria operativa de solo urbanizável, explanando as principais razões que motivaram a nova classificação:

- Mais-valias fundiárias e imobiliárias decorrentes de mero ato de planeamento apropriadas na sua totalidade pelos proprietários dos terrenos, sem qualquer investimento por parte destes, acentuando as tendências especulativas no valor do solo;
- Expansão desordenada das áreas urbanas e estímulo das tendências dispersivas das construções para usos urbanos;
- Dificuldade no controlo do mercado de solo urbano;
- Existência de terrenos vazios em áreas urbanizadas, não permitindo o devido retorno dos investimentos públicos realizados;
- Inércia na implementação da execução sistemática com recurso a unidades de execução.

Esta nova classificação teve, assim, como objetivos:

- Contenção da expansão urbana e consolidação/ densificação dos territórios urbanos;
- Incremento da regeneração (reabilitação) urbana;
- Controlo do processo de formação do valor do solo e da apropriação dos diferenciais de valor:
- Reduzir o diferencial de valor entre o urbano e o rural;
- Controlo do valor da expropriação como fator influente nos valores de mercado;
- Reduzir o valor do solo no custo da habitação;
- Acréscimo da capacidade de aquisição de terrenos para fins sociais;
- Assegurar a sustentabilidade territorial, designadamente protegendo o solo como recurso natural escasso e não renovável.

A questão que se tem colocado é se a nova classificação do solo impõe a revisão do PDM ou uma mera alteração será suficiente para "adaptar" o plano existente á nova classificação e às exigências do novo RJIGT?

Ora, a tarefa da delimitação do solo urbano não se limita a determinar quais os solos que estão parcial ou totalmente urbanizados ou edificados, considerando o conceito do solo urbano e os critérios do DR da classificação e qualificação, em função da situação de facto existente e da utilização de "buffer's" à edificação e arruamentos infraestruturados, como é usual proceder.

A situação existente é importante porque é sobre ela que se irá trabalhar, mas a atividade de planeamento é a de projetar no futuro o modelo que foi concebido em acordo com uma série de objetivos e estratégia. Contenção dos perímetros, regeneração urbana, desenvolvimento económico e social, localização de atividades económicas, qualificação ambiental e minimização de riscos, sustentabilidade económica e financeira das propostas, mercado imobiliário e medidas de intervenção no mercado de solos, perequação a diferentes escalas, compensação dos serviços de ecossistemas são temas presentes na classificação do solo e muito particularmente na delimitação de perímetros urbanos.

Na classificação do solo urbano, não é, assim, suficiente delimitar o que está total ou parcialmente urbanizado ou proceder simplesmente à exclusão do solo qualificado como urbanizável. Aliás, a expansão do solo urbano é, face ao conceito de solo urbano, possível, desde que programada e garantida a sua execução no horizonte do plano. A nova classificação do solo urbano exige que se abarque a totalidade do território municipal e se tomem opções face à estratégia estabelecida e ao modelo de organização territorial pretendido. E isto exige a revisão do plano.

Mas, por outro lado, há ainda outros conteúdos que não podem ser esquecidos e que, neste processo de ajustamento ou de conformidade com a legislação, devem ser considerados: dinâmica do processo; reabilitação urbana; reclassificação do solo; reserva de solo; identificação e parametrização de mais-valias; compensação dos serviços de ecossistemas; cedência média intramunicipal; programa de execução e plano de financiamento e demonstração da sua sustentabilidade económico-financeira; criação de incentivos; articulação com plano de atividades e orçamento municipal; indicadores.

E há ainda temas emergentes que, só por si, implicam uma revisão dos planos: alterações climáticas; eficiência energética; mobilidade, entre outros.

- Do debate que se seguiu, muito participado, destacam-se as seguintes conclusões e questões levantadas:
- Necessidade de analisar a totalidade do território de cada concelho para verificar o que é realmente urbano.
- Como classificar os vazios urbanos de grandes dimensões?
- Se o município tem REOT e efetua a monitorização regularmente, então deixa de fazer sentido ter de se efetuar novamente os estudos de caraterização e diagnóstico nos processos de revisão.
- O conceito de aptidão do solo tem de ser ajustado. Em solo rústico, natural ou florestal, tem exigências do ponto de vista regulamentar. O desenvolvimento local encontra-se determinado pela qualificação. Os novos PDM não têm de se debruçar sobre todos os temas, mas devem ter em consideração temas emergentes como a estrutura ecológica, o roteiro de neutralidade carbónica, a convenção europeia da paisagem e os planos de ação para a economia circular.
- É necessário publicar a portaria sobre a viabilidade financeira das propostas. Como se faz?
- A planta de execução é tão importante como a planta de qualificação do solo.
- A classificação do solo é entendida como classificação ex-novo e afeta todas as condicionantes e está muito mais próximo de um processo de revisão do que um processo de alteração por adaptação. Algumas autarquias, por terem PDMs recentemente revistos, pretendiam efetuar a nova classificação do solo através de alteração por adaptação, mas não vai ser possível.
- Os prazos para a incorporação da nova classificação são conhecidos desde 2015 e também se aplicam a PUs e PPs, que deverão também ser alterados.
- A agricultura está a mudar! Necessidade de dirigir os PDMs para os agricultores. A desflorestação continua. Como resolver este problema?

Foi ainda decidido que encontros como o presente serão repetidos, tendo-se solicitado aos presentes a indicação de temas preferenciais a considerar em futuros encontros. Os temas sugeridos foram os seguintes:

- Áreas de espaços naturais (agricultura, flores, etc.) - Definição de estratégias de investimento;
- Reclassificação do solo VS estratégia territorial municipal (como se faz de acordo com a legislação);
- Divulgação de boas práticas: Solo rústico, URBACT, Plano Paisagem de Paredes de Coura;
- Dados e cartografia digital nos PMOTs;
- POC-CE – Esclarecimentos;
- Avaliação imobiliária / Índices para os PMOTs.

POLÍTICAS LOCAIS DE HABITAÇÃO: DESAFIOS E OPORTUNIDADES.

João Lourenço Marques (Organização)
[Professor Auxiliar da Universidade de Aveiro]

(oradores - ver programa abaixo)





Realizou no dia 20 de março de 2019, entre as 14h00 e as 19h00, na sala de atos académicos, da Universidade de Aveiro, a sessão à Conversas com Urbanistas, organizado conjuntamente o Grupo de Investigação de Sistemas de Apoio à Decisão, da GOVCOPP.

O tema tratado foi a habitação, centrado nos desafios que decorrem da necessidade de implementar uma nova geração de políticas de habitação, nomeadamente, discutir metodologias e meios destinados a reunir informação que melhor qualifique o desenho e a implementação de Estratégias Locais de Habitação (ELH). Tendo em conta a natureza do desafio em causa, este seminário estruturou-se em quatro sessões temáticas:

- 1ª. Apresentação das iniciativas decorrentes da nova geração de políticas de habitação, que esteve ao cuidada da Sra Secretária de Estado da Habitação - Ana Pinho;
- 2ª. Discussão da adequação e as necessidades de informação (e ferramentas de apoio à decisão) no desenho e implementação de políticas de habitação à escala local;
- 3ª. Apresentação dos desafios e oportunidades que decorrem da construção de uma ELH;
- 4ª. Partilha de desafios associados à operacionalização da ELH nas autarquias e a sua integração nos instrumentos de planeamento municipal.

O evento contou com a participação de perto de 140 pessoas, mais de metade provenientes de autarquias. No total das 4 sessões, contámos com 8 oradores, 4 moderadores, para além da presença do Exmos reitor e o vice-reitor da Universidade de Aveiro, bem como da Sra Secretária de Estado da habitação.

O programa detalhado:



II SEMINÁRIO DO GRUPO DE INVESTIGAÇÃO EM SISTEMAS DE APOIO À DECISÃO – GOVCOPP/UA
À CONVERSA COM URBANISTAS - Associação Portuguesa de Urbanistas

13:30 **REGISTO**

14:00 **ABERTURA**
Paulo Jorge Ferreira (Reitor da Universidade de Aveiro)
Anabela Botelho (UA/GOVCOPP)
João Lourenço Marques (UA/GOVCOPP/APU)
Ana Pinho (Secretária de Estado da Habitação)

14:20 **Sessão I – NOVA GERAÇÃO DE POLÍTICAS DE HABITAÇÃO**
Moderador: João Lourenço Marques (UA/GOVCOPP/APU)
Prioridades, estratégicas, atores e instrumentos.
Ana Pinho (Secretária de Estado da Habitação)

15:00 **Sessão II -INFORMAÇÃO E SISTEMAS DE APOIO À DECISÃO PARA O PLANEAMENTO DA HABITAÇÃO**
Dados, informação e modelação
Moderador: Carlos Gonçalves (UA/GOVCOPP)
Luís Gonçalves (Vogal do Conselho Diretivo do IHRU)
Francisco Vala (Coordenador das Estatísticas Territoriais do INE)
Paulo Batista (UA/GOVCOPP)
DEBATE

16:30 Pausa para café

17:00 **Sessão III - ESTRATÉGIA LOCAL DE HABITAÇÃO**
Desafios e oportunidades
Moderador: José Carlos Mota (UA/GOVCOPP)
Ana Campos Cruz (Diretora da Delegação do centro e norte do IHRU)
DEBATE

17:30 **Sessão IV - DIMENSÕES DO DESAFIO PARA AS AUTARQUIAS**
Construir e implementar
Moderador: Paulo Silva (UA/GOVCOPP)
Tiago Maia (Administrador executivo na MatosinhosHabit)
Maria da Piedade Meneses (Vereadora da CM de Torre de Moncorvo
António Topa Gomes (Vereador CM de Santa Maria da Feira)
DEBATE

18:30 **SESSÃO DE ENCERRAMENTO**
Eduardo Anselmo Castro (Vice-Reitor da Universidade de Aveiro)
Mara Madaleno (UA/GOVCOPP)

O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO PERANTE TERRITÓRIOS DESPOVOADOS.

Ana Virtudes (Organização)
[Professora Auxiliar da Universidade da Beira Interior]

Eduardo Anselmo Castro (orador)
[Vice-Reitor da Universidade de Aveiro]



Decorreu no dia 9 de abril na Faculdade de Engenharia da Universidade da Beira Interior na cidade da Covilhã, a sessão das conferências organizadas pela Associação Portuguesa de Urbanistas "À Conversa com Urbanistas", intitulada "O Ordenamento do Território perante Territórios Despovoados". Teve como orador o Professor Doutor Eduardo Anselmo Castro, Vice-Reitor da Universidade de Aveiro e docente no Departamento de Ciências Sociais, Políticas e do Território.

Contou com a presença de docentes do Departamento de Engenharia Civil e Arquitetura da UBI e de alunos do Mestrado Integrado em Arquitetura e do Mestrado Integrado em Engenharia Civil.

Eduardo Anselmo Castro alertou para o facto de as previsões demográficas serem indissociáveis da evolução económica, ou seja, o estudo da evolução económica implica o conhecimento da evolução demográfica. Em Portugal a população ativa irá diminuir cerca de 0,7% ao ano, para um aumento da produtividade aparente do trabalho de 1,5% ao ano.

Frequentemente, a insustentabilidade da Segurança Social é associada a causas demográficas. Contudo, se o PIB crescer a um ritmo anual de 0,7% (o PIB/capita cresce mais) haverá mais riqueza para distribuir. Ora, a questão central é decidir se esta riqueza será distribuída pelos mais novos, pelos mais velhos ou por todos por igual. Trata-se, portanto, de um problema de distribuição e não de incapacidade para gerar riqueza.

As perspetivas demográficas num cenário otimista, significam e recuperação ainda que lenta de indicadores como a fecundidade, baseada na evolução gradual, desde os valores atuais até 2 filhos por mulher em 2060 ou de saldos migratórios positivos para o país.

Em concelhos do Interior, os polos do ensino superior, universitário e politécnico, são os pivôs da fixação da população. Contudo, esta capacidade verifica-se essencialmente nos aglomerados urbanos que acolhem estas instituições, tais como Covilhã, Évora, Castelo Branco, Guarda ou Bragança. Esta fixação populacional confina-se aos espaços das cidades dos estudantes e não se repercute para o espaço rural envolvente, considerando por exemplo a escala concelhia que se revela incapaz de fixar estes jovens.

Em municípios do Interior como Penamacor, Vila Velha de Ródão, Idanha-a-Nova, Pampilhosa da Serra, Meda, Oleiros, Figueira de Castelo Rodrigo, Alvaiázere, Gavião ou Pedrogão Grande, as previsões demográficas para 2040 indicam uma perda de 45 a 60 % da população.

Em síntese, estes territórios requerem o reforço da centralidade e da ligação entre centros urbanos e áreas de influência em termos de mobilidade e de politicas urbanas, a existência de redes de serviços públicos e funções básicas em todos os centros e de funções superiores em alguns deles, infraestruturas de apoio às atividades económicas, políticas integradas que assegurem a qualidade de vida no acesso a serviços, o crescimento integrado de oferta e procura de emprego, a valorização de recursos endógenos.

À CONVERSA COM URBANISTAS 2019

Sintra 15 de maio de 2019





O debate integrado no ciclo de conversas com urbanistas 2019, teve por tema "Os Planos de Pormenor e Unidades de Execução" decorreu no Palácio da Pena, em Sintra, em sala gentilmente cedida pela Parques de Sintra Monte da Lua, com uma duração de cerca de duas horas, tendo contado com onze participantes.

Teve como orador a Urbanista Ana Queiroz do Vale que lançou o tema à discussão abordando:

- A falta de cultura de planeamento, onde apenas se gere o território através do PDM, que servem hoje ao que deviam servir os planos de urbanização;
- As escalas dos planos municipais, as ferramentas informáticas e a ausência de estratégia territorial;
- Os planos de nível inferior ao PDM apenas são elaborados quando é necessário alterar o PDM, e não como execução deste;
- A "indicação" de elaborar planos de urbanização para as sedes de concelho e áreas urbanas com mais de 25.000 habitantes (artº 98 do RJIGT) deveria ser uma "obrigação" legal;
- A falta de cultura de execução do plano, com gestão do território apenas com base no PDM, levando a uma ocupação casuística da iniciativa dos privados;
- A ausência de aplicação de mecanismos de perequação, muitas vezes por desconhecimento do poder político dos seus benefícios, em especial o financiamento da obra e infraestrutura pública.

Destes temas surgiu o debate sobre a necessidade de um Plano de Pormenor ou Plano de Urbanização que cumpra o PDM ter que seguir toda a tramitação exigida pelo Regime jurídico atual, uma vez que se assume as regras já aprovadas pelas entidades e cumprir os objetivos estratégicos do PDM ter que ser sujeito à repetição de todo o processo de pareceres de entidades externas ao município. Caso os PU e PP deixassem de ser sujeitos ao ciclo de conferência de serviços e seus pareceres o tempo de elaboração seria encurtado significativamente o que lhe daria capacidade competitiva, adaptativa às solicitações da cidade, devendo seguir apenas o procedimento de discussão pública, deliberação da Assembleia Municipal, publicação e registo.

Em síntese considera-se fundamental a flexibilidade dos PMOT e a rapidez da sua alteração/aprovação, sendo de promover esforços no sentido de alterar o procedimento de apreciação e aprovação de PU e PP em área abrangida por PDM eficaz e que não alterem os seus objetivos e estratégia.

APOIO EDITORIAL

FUNDAÇÃO
SERRA HENRIQUES

APU Associação Portuguesa de Urbanistas

Instituto Superior Técnico
Departamento de Engenharia Civil, piso 3, sala 5.33

Av. Rovisco Pais 1049-001 Lisboa
Tel: +351 218 418 028
E-mail: apurbanistas@gmail.com
Facebook: https://www.facebook.com/apurbanistas/
Instagram: https://www.instagram.com/apurbanistas/
Twitter: https://twitter.com/apurbanistas

FICHA TÉCNICA:

Título: Cadernos do urbanismo

Subtítulo: Revista da Associação Portuguesa de Urbanistas

Editor: FUNDAÇÃO SERRA HENRIQUES

Diretor(es)/Coordenador(es): Luís Pedro Cerqueira/Celso Ricardo Braz/
Paula Pacheco/João Lourenço Marques/Diogo Mateus

ISSN: 2184-6456