

# Haverá 2 300 000 habitantes na região de Lisboa (incluindo Concelhos da margem sul) dentro de apenas dezanove anos

● A interpretação das consequências da construção da ponte sobre o Tejo, principalmente no que se refere à valorização económica e turística da área ocidental da península de Setúbal, é um dos objectivos fundamentais do Plano Director da Região de Lisboa.

O desenvolvimento urbano e demográfico da capital, bem como da respectiva cintura periférica, que se alarga cada vez mais, suscitou toda uma série de problemas, agravados, todos os dias e há anos, com o êxodo das populações do interior, muito em especial dos núcleos rurais em direcção a Lisboa e zonas próximas. Deste modo, houve de encarar, com firmeza, tão complexo fenómeno, procurando-se resolver os seus aspectos porventura mais importantes, entre os quais se salientam a habitação e os transportes colectivos urbanos e suburbanos.

A construção da grande ponte veio acentuar a urgência da concretização das disposições previstas para solucionar a problemática enunciada, muito em especial a aplicação efectiva do Plano Director da Região de Lisboa, que engloba os principais concelhos a norte e sul do Tejo. Com efeito, a entrada ao serviço do processo contínuo das comunicações entre as duas margens do rio, frente a Lisboa, haverá de proporcionar um renovado surto de progresso na chamada Outra

Banda, onde há que defender, persistentemente, valores turísticos. Por outro lado, convinha saber quais os sectores a demarcar para futuros parques fabris e as zonas a estabelecer para novos trabalhos de urbanização.

Embora todas as questões postas se revistam, talvez, de maior actualidade e urgência na península de Setúbal, nomeadamente nos concelhos de Almada, Sesimbra e do Seixal, o mesmo se poderá dizer em relação aos termos situados nas li-

nhas de Sintra e de Cascais, e ainda às povoações localizadas ao longo do caminho de ferro até Vila Franca de Xira. Temos, assim, uma temática de contornos bem relevantes, afigurando-se que a obra se agiganta nas suas proporções quase esmagadoras, à medida que o tempo avança e tardam algumas disposições indispensáveis à contenção das questões propostas. Acentue-se, todavia, que o Plano Director da Região de Lisboa poderá dar resposta conclusiva a muitas das interrogações que andam no ar.

## ● BREVE EVOCACÃO

Precedendo a última fase do processo de aprovação final, que será da competência do Conselho de Ministros, mediante proposta do ministro das Obras Públicas, foi enviado pelo Governo à Câmara Corporativa o Plano Director do Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa. Recordase, a propósito, que a proposta de lei sobre este plano, submetida pelo Governo à apreciação da Assembleia Nacional e convertida, mais tarde, na Lei n.º 2099, de 14 de Agosto de 1959, foi objecto de grande interesse.

A elaboração do Plano Director da Região de Lisboa — designação mais conhecida — começou em 1961, pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, ficando concluída em fins de 1964. O importante trabalho encontra-se já apreciado favoravelmente pela Comissão do Plano Regional e pelo Conselho Superior de Obras Públicas, cujo parecer foi, em princípio, homologado por despacho ministerial de 13 de Março de 1966.

## ● OBJECTIVOS FUNDAMENTAIS

Anotados os principais passos, digamos históricos, deste gigantesco planeamento, vejamos agora quais os seus objectivos fundamentais:

● Na definição do grau de desenvolvimento a dar à região que abrange as áreas dos concelhos de Lisboa, Oeiras, Cascais, Loures, Mafra, Vila Franca de Xira, Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo, Alcochete, Sesimbra, Palmela, Setúbal e parte do concelho de Grândola (península de Tróia) — com fundamento em limita-

As expropriações dos terrenos atravessados pelos diferentes traçados foram avaliadas tendo em atenção a qualidade das terras, respectivas culturas, arvoredo, situação, casas atingidas e tantos outros aspectos susceptíveis de constituírem objecto de valor. Segundo o trabalho de avaliação feito, as expropriações importam nas seguintes verbas:

Traçado Ponte-Moita .....	7 001 732\$80
Ramal de Alhos Vedros .....	243 971\$10
Ramal da Costa da Caparica .....	3 436 259\$90

Deste modo, o total provável do valor das expropriações ascende a 10 681 963\$80. No caso de ser adoptado o traçado Coina-Pinhal Novo (o que se considera improvável) as respectivas expropriações importavam em 1 884 826\$60.

ções criteriosas quanto à distribuição da população e das actividades económicas, designadamente industriais, decorrente de uma estruturação geral aconselhável para toda a metrópole.

● No desenvolvimento da utilização do espaço da própria região, visando, muito em especial, a disciplina que importa assegurar para correcção equilibrada dos efeitos urbanísticos da expansão desordenada dos subúrbios da capital.

● Na interpretação das consequências da construção da ponte sobre o Tejo, principalmente no que se refere à valorização económica e turística da área ocidental da península de Setúbal.

● No enquadramento dos planos locais de urbanização, existentes e futuros, num sistema de conjunto coordenado e orgânico quanto a comunicações, habitação, serviços e zonamento geral.

## ● PLANEAMENTO GERAL

O plano contém desenvolvidos estudos de inquéritos e análises regionais. De entre eles, destacam-se os que se referem aos factores físicos do território e seus condicionamentos, aos factores urbanísticos característicos, à evolução e às estruturas económico-sociais da população, aos problemas da circulação, produção e trabalho, equipamento geral em serviços públicos e de interesse público, condicionamentos dos planos locais, e às perspectivas de uma evolução previsível.

Consiste, na sua base, no delineamento de uma nova estrutura urbanística para a região de Lisboa, concebida de forma flexível, com vista

evolução demográfica da região de Lisboa em valores absolutos e em percentagens relativamente ao Continente, e à evolução populacional previsível para as diversas regiões do País, levando a estabelecer, como prazo condicionante da ordem de grandeza do planeamento, o ano de 1985 — e para essa data uma população provável de 2300 mil habitantes.

O plano prevê que a política de orientação demográfica à escala da Metrópole, que se preconiza por intermédio da criação de pólos nacionais de progresso económico e urbano, segundo uma programação adequada quanto à localização de indústrias a favorecer, seja secundada, dentro da região de Lisboa, pelo impulso a dar ao crescimento dos centros de actividade mais afastados da capital, mormente nas áreas a sul do Tejo. Encara o problema da distribuição do excedente demográfico, dentro do prazo ante-

As obras de arte correntes nos novos traçados ferroviários previstos na península de Setúbal são constituídas por aquedutos dos tipos usados na Junta Autónoma de Estradas. O mais importante é o que se situa ao quilómetro 8,465 da linha do sul, na estação da Moita, abobadado e com quatro metros de vão, que é necessário prolongar para dar passagem à nova linha de resguardo do traçado Ponte-Moita.

As importâncias relativas a estas obras, incluindo um pequeno muro de suporte a construir no traçado Ponte-Moita e outro no ramal da Costa da Caparica, são as seguintes:

Ponte-Moita .....	2 560 686\$60
Ramal de Alhos Vedros .....	7 885\$40
Ramal da Costa da Caparica .....	318 339\$70

Ascende, portanto, a 2 886 911\$70 o total das verbas a despendar com as obras de arte.

a ulteriores ajustamentos que circunstâncias imprevisíveis determinem como vantajosas, e a sua adaptação ao futuro plano de valorização integral de todo o Continente, nos sectores económico, social e cultural.

Trata-se, com efeito, de um plano de conteúdo programático quanto à sua finalidade de coordenar racionalmente — mas sem qualquer propósito de rigidez que, aliás, a própria natureza da matéria urbanística não pode comportar neste escalão da respectiva técnica — todas as actividades públicas e particulares quanto à forma de utilização da área considerada, de modo a colocar essas actividades fora do âmbito de orientações que se ignorem entre si e que podem, por isso, muitas vezes, como é frequente acontecer, dispersar-se e até contra-

riormente referido, por grandes sectores de povoamento, cujas condições naturais e tendências de progresso se estudam com vista à sua correcção e reestruturação, conforme critérios judiciosos de uma descentralização regional orgânica que evite dispersões antieconómicas em infra-estruturas de comunicações e serviços, e favoreça uma vida local dinâmica e a melhoria das estruturas sociais existentes.

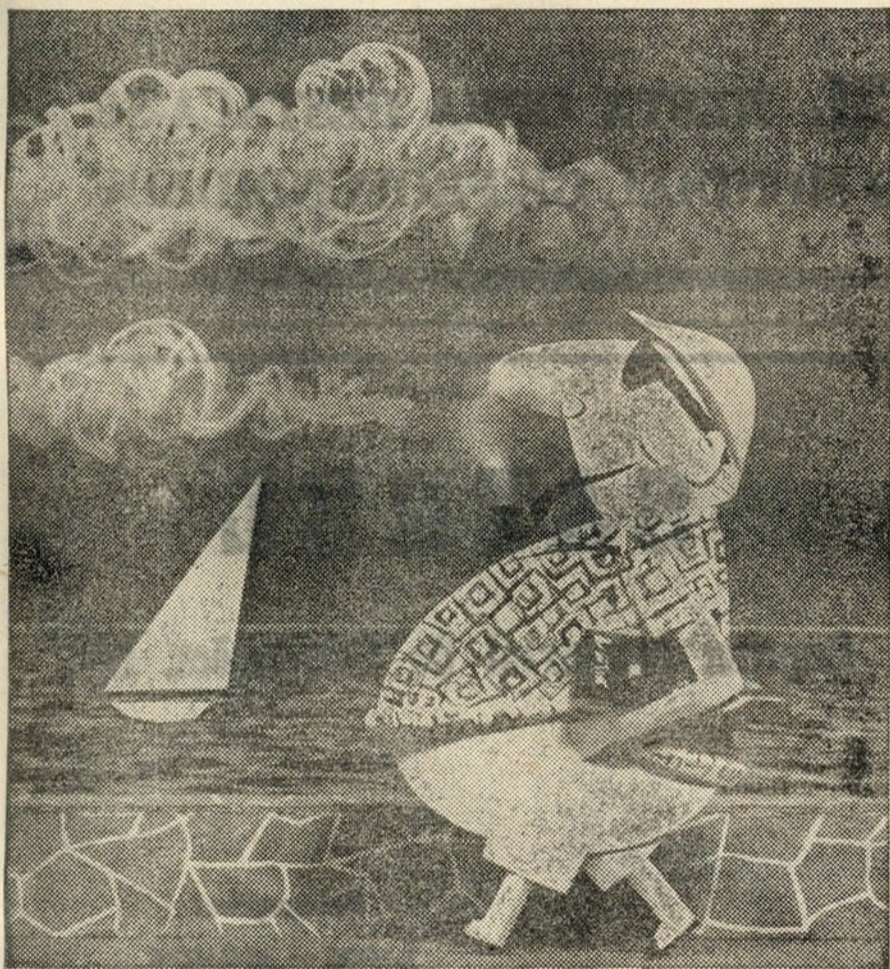
## ● PROGRAMA HABITACIONAL

Os princípios que enformam a concepção proposta para a nova estrutura podem resumir-se, em linhas gerais, na polinucleação de Lisboa e dos seus aglomerados periféricos, no aproveitamento racional dos territórios em torno dos estuários do Tejo e do Sado, no fomento dos núcleos que possam ter vida própria, tanto quanto possível independente da capital (muito em especial a sul do Tejo), e no desenvolvimento moderado dos aglomerados existentes ao longo das três linhas tentaculares da capital (linhas de Cascais, Sintra e Vila Franca de Xira).

Avaliada a importância da população activa nos próximos decénios, fez-se um esquema de distribuição de actividades primária, secundária e terciária pelos grandes sectores regionais considerados e pelos núcleos que os constituem, permitindo localizar as novas zonas industriais da região de Lisboa e formular o programa das necessidades quantitativas de habitações.

Apreciadas as potencialidades turísticas da orla marítima, desde a Ericeira a Tróia, de Sintra, da Arrábida e da península de Setúbal, caracterizam-se os tipos

(Continua na 25.ª página)



## descanse... descansado!

Como habitualmente, a nossa casa forte, com todos os dispositivos de segurança, está à sua disposição para guarda dos seus valores e arrecadação de volumes. Instalações melhoradas e ampliadas.

FÉRIAS SÃO FÉRIAS

Vá tranquilo! Nós olhamos pelo que é seu.

**CRÉDITO PREDIAL PORTUGUÊS**  
UM CASO ESPECIAL NA BANCA PORTUGUESA