



## **QUALIDADE DE VIDA NA MARGEM SUL**

**Há quem afirme que “nos últimos 40 anos não houve visão de conjunto para o desenvolvimento da Margem Sul”.**

Sobre esta falsa questão, entendo que é necessário dizer o seguinte:

- A primeira Associação de Municípios criada a nível distrital foi no Distrito de Setúbal;
- O primeiro Plano Integrado de Desenvolvimento Distrital foi feito pelos municípios do Distrito de Setúbal, através da sua Associação de Municípios, nos anos 80 – onde se considerou pela primeira vez – um sistema regional de transporte ferroviário ligeiro. As opções do Plano Integrado de Desenvolvimento do Distrito de Setúbal (PIDDS), ao nível do ordenamento do território, foram depois vertidas para os Planos Directores Municipais;
- O primeiro Plano Interconcelhio de Ordenamento da Circulação foi elaborado por Almada, Seixal e Sesimbra nos anos 80, e só em 2000 foi integrado no Plano Rodoviário Nacional pelo Governo;
- Nos anos 90 a mesma Associação de Municípios, em articulação com os actores chave da península, elabora o PEDEPES – Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal;
- Todos os concelhos do Distrito têm Plano Director Municipal, e o Município da Moita foi mesmo o primeiro a elaborar tal Plano, a nível nacional a par do Município de Évora.

Estes são apenas alguns exemplos.

### **Pergunta-se: Faltou visão?**

Claro que não. Também não faltou competência técnica porque foram contratados dos melhores especialistas que o país possui.



Muito foi feito e está a ser feito por cada um dos municípios individualmente ou em parceria, e nalguns casos com o Governo de que é exemplo o Metro Sul do Tejo e o POLIS da Costa da Caparica.

### **Então o que faltou?**

**Faltou vontade política dos Governos**, como se comprova pelos vários orçamentos de Estado e respectivos Programas de Investimento e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central.

**Mas faltou sobretudo um Poder Regional**, uma Autarquia Regional com órgãos directamente eleitos pelo Povo, com competências e recursos próprios, nomeadamente nos transportes, no ambiente, no ordenamento do território.

Há quem fale de “*BOOM*” demográfico sem planeamento e desenvolvimento, referindo que vai havendo espaço para novos moradores MAS NÃO para os seus empregos NEM para as FACULDADES que frequentam.

Há também quem defenda que o maior desafio para a Margem Esquerda do Tejo é “*Acompanhar o desenvolvimento da Capital*” !

### **Será que é assim mesmo?**

Qual a realidade do País?

E das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto?

Queremos ou não uma região polinucleada – numa cidade de duas margens? Nós queremos e trabalhamos para isso, desde logo a partir do ordenamento do território e do planeamento estratégico.

**Analisemos então algumas grandes questões – alguns indicadores que falam por si, e que ilustram exactamente o contrário daquelas opiniões:**



## ➤ “BOOM” DEMOGRÁFICO

**Vejamos o que se passou na Área Metropolitana de Lisboa Norte** (oito concelhos, sem Lisboa) **e na Área Metropolitana de Lisboa Sul** (nove Concelhos)

	<b>Entre 1981 e 1991</b>	<b>Entre 1991 e 2001</b>
AM Norte (8 municípios)	Crescimento 11,44 %	Crescimento 13,51 %
AM Sul (9 municípios)	Crescimento 9,56 %	Crescimento 11,57 %
EM ALMADA	Crescimento 2,77 % (-7 % relativamente à AM Sul)	Crescimento 5,96 % (Entre -9% e -8,6% relativamente à AM Norte)

Ou seja, os nove municípios do sul cresceram bastante menos que os do Norte, e **Almada** ainda muito menos.

**Por outro lado, vejamos a densidade média habitante/km<sup>2</sup>**, por exemplo:

- Almada tem praticamente a mesma área que Lisboa, mas Lisboa tem mais 4.300 habitantes/km<sup>2</sup> que Almada;
- Almada tem o triplo da área da Amadora mas tem menos 5.000 habitantes/km<sup>2</sup> que a Amadora;
- Almada é duas vezes e meia superior à área de Oeiras e tem menos 1.200 habitantes/km<sup>2</sup> que Oeiras;

### **Vejamos Almada**

Em Almada, nos últimos 26 anos, regista-se um decréscimo constante de construção para habitação (a partir de 1981) que posiciona actualmente o Concelho a níveis inferiores à década de 50/60.



Em Almada existem 30.000 edifícios (dados de 2001):

- 76% dos edifícios têm entre 1 e 2 pisos no máximo;
- 19% têm entre 3 a 5 pisos (sendo de 5 pisos apenas 4%);
- Apenas 5% têm mais de 6 pisos e só uma percentagem ínfima tem 7 ou mais pisos.

### ➤ **ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL**

(alude às condições de vida das populações, sendo composto em partes iguais pelos índices de esperança de vida, nível educacional, conforto e saneamento)

#### - **No conjunto das 28 NUTS III (País)**

Península de Setúbal – ocupa o 3º lugar com a diferença de uma milésima relativamente ao Grande Porto e 4 milésimas relativamente à Grande Lisboa.

A nível Nacional (308 municípios) – o Seixal está em 6º lugar – a 5 milésimas do 1º - , e Almada em 15º lugar, a 4 milésimas do Seixal.

O Concelho de Lisboa está no 25º lugar! É este o desenvolvimento que queremos? Quando se defende que o maior desafio para a “Margem Sul” é acompanhar o desenvolvimento da capital?

### ➤ **RECURSOS TECNOLÓGICOS NOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO – nas 28 NUTS III**

Península de Setúbal – ocupa o 3º lugar, estando a Grande Lisboa (com a cidade de Lisboa/capital do país incluída) em 1º lugar, e o Grande Porto em 2º lugar.



### ➤ ESTABELECIMENTOS DE ENSINO SUPERIOR

Área Metropolitana de Lisboa Norte (sem Lisboa) – 12 Estabelecimentos de Ensino Superior.

Área Metropolitana de Lisboa Sul - 12 Estabelecimentos de Ensino Superior.

**Almada** é o 2º pólo a seguir a Lisboa - 7 Estabelecimentos de Ensino Superior, 58 licenciaturas (Parque de Ciência e Tecnologia associado).

Em Almada, entre 1991 e 2001, aumentou 85% a taxa de atracção, tendo passado de 24,31% em 1991 para 45,01% em 2001.

### ➤ EMPREGABILIDADE

Taxa de Actividade entre 1991/2001 na Área Metropolitana de Lisboa:

Península de Setúbal - cresceu 4,96 %.

Grande Lisboa - ficou depois com 4,68 %.

Lisboa concelho - em 3º lugar com 4,40 %.

**Almada** - apesar do encerramento das grandes unidades industriais, o Concelho de Almada não apenas manteve, como aumentou a sua capacidade de atrair emprego. Além disso a população activa que vive e trabalha no concelho é de 55%

### **E como se apresenta a dependência de emprego relativamente a Lisboa?**

Odivelas - dependência 49%.

Amadora - dependência 46%.

Loures - dependência 42%.

Oeiras - dependência 41%.

**Almada** - dependência 35% (tendo baixado para 32% em 2006)



## ➤ **INDICADORES DE SAÚDE**

Destaco a mortalidade infantil, pelo significado que representa:

Península de Setúbal – possui a taxa média mais baixa 4,4 % do País relativamente a:

Grande Lisboa - com 4,7 %.

Lisboa concelho - com 4,6 %.

País - com 4,9 %.

## ➤ **INFRAESTRUTURAS BÁSICAS**

(água, drenagem, tratamento águas residuais)

A Península de Setúbal situa-se acima dos valores para o Continente, à excepção do Tratamento de Águas Residuais, embora com Drenagem a 92,2 %, enquanto o Continente se fica pelos 74,6 %, a Península de Setúbal encontra-se nos 50,2% no que respeita ao tratamento de águas residuais, enquanto o Continente se situa nos 61%.

**Almada** já atingiu os **100** % em todas as infra-estruturas de água, drenagem e tratamento.

## ➤ **TRANSPORTES E MOBILIDADE**

**O grande e grave problema do nosso tempo.**

### **Taxa de Motorização**

Embora com uma taxa de motorização inferior à Área Metropolitana de Lisboa, **Almada** acompanha o ritmo negativo de crescimento, facto que também acontece relativamente à transferência do transporte colectivo para o transporte individual.

Na Área Metropolitana de Lisboa, em 2002 – a taxa de motorização era de 471 veículos por mil habitantes.



Em **Almada** em 2006 - embora ainda menor do que a taxa registada em 2002 na Área Metropolitana, passados quatro anos situava-se já nos 465 veículos por mil habitantes.

Em **Almada**, 75% dos agregados familiares possuem veículo motorizado, sendo que metade dos agregados possuem dois ou mais automóveis.

	<b>Distribuição Modal 1991/2001</b>		
	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>%</b>
<b>AML</b>			
Transporte Público	21%	16%	(-5%)
Transporte Individual Motorizado	26%	46%	(+20%)
<b>Almada</b>			
Transporte Público	51%	39%	(-12%)
Transporte Individual Motorizado	23%	42%	(+19%)

Relativamente a **Almada** verifica-se ainda:

- Os 32% da população activa (dados de 2006) que trabalha em Lisboa, percorre por viagem em média 26,5 km e demora, também em média, 47 minutos no seu percurso, o tempo médio aumentou 30% - de 2001 (36 minutos) para 2006 (47 minutos).
- Os 55% da população activa (2006) que trabalham no concelho de Almada, percorrem por viagem em média 6,8 km, e demoram, ainda em média, 19 minutos (incluindo tempos de paragem). Este tempo médio manteve-se sem alteração entre 2001 e 2006.

## ➤ **ENERGIA E EMISSÕES DE CO2**

Em Portugal, todos sabemos que os transportes são o maior consumidor do total de energia total consumida, representando mais de 40% do total.

Em **Almada** a situação é idêntica.

O Inventário Municipal das Emissões de Gases com Efeito de Estufa apresenta os seguintes resultados:



- Os Transportes representam 45% de consumo do total da energia consumida (responsável por 43% de Emissão de Gases com Efeito de Estufa).
- O Comércio e Serviços representam 17% do consumo total de energia.
- O Consumo Residencial representa 17% do consumo total de energia.
- A Indústria representa 15% do consumo total de energia.

Os estudos realizados dizem-nos que o consumo por passageiro em autocarro, é 6 vezes inferior ao automóvel, para já não falar do comboio e dos barcos.

Contudo, nos últimos 10 anos (até 2002), enquanto o aumento dos combustíveis foi inferior à inflação, o preço dos passes em transporte colectivo quase duplicou.

### **AQUI CHEGADOS ALGUMAS IDEIAS FINAIS E PREOCUPAÇÕES**

**1º** É urgente acabar com o estigma sobre a Margem Sul. A vida e as estatísticas falam por si.

È urgente que se instale no País uma cultura de estudo e rigor.

A Península de Setúbal está na linha da frente no Plano Nacional, ao nível do Planeamento Estratégico, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Sustentável e Solidário.

Mas tem problemas, e tem que ir mais longe, tal como o nosso País no seu conjunto. Para bem de todos nós.

**2º** Encontram-se em curso algumas parcerias Público/Público, Administração Central/Administração Local, e também Público/Privado. Outras devem concretizar-se, desde logo entre Administração Central e Local. Há projectos estratégicos em desenvolvimento que o justificam e recomendam.





**3º** É da máxima urgência a instituição do Poder Regional, dotado de órgãos eleitos por sufrágio directo, com competências e recursos próprios, nomeadamente ao nível dos transportes, do ambiente e do planeamento estratégico.

Até lá, é urgente criar e pôr em funcionamento a Autoridade Metropolitana de Transportes, sendo também fundamental que o próximo Quadro de Referência Estratégica Nacional e Fundo de Coesão, a par dos Orçamentos de Estado, contribuam para a concretização da Visão Estratégica construída pelos actores regionais para a Península de Setúbal, consubstanciada no Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal (PEDEPES).

É urgente outro olhar e outra atitude para com a Península de Setúbal.

Se assim for, **é o País que ganha!**