



1.ª REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE SOUSEL

VOLUME IV

SISTEMA URBANO E LINHAS ESTRUTURANTES

DISCUSSÃO PÚBLICA

Sousel, novembro de 2024



FICHA TÉCNICA

Coordenação geral

Eng.º Manuel Valério (Presidente da Câmara Municipal de Sousel)

Apoio Técnico CM de Sousel

Eng.º António Dâmaso (Vereador da Câmara Municipal de Sousel)

Arq.ª Alexandra Fale (Chefe da Divisão de Urbanismo, Ambiente, Qualidade e Intervenção)

Arq.ª Teresa Patrão (Técnica Superior)

Dr. Nuno Fernandes (Técnico Superior)

Diretor Executivo e coordenador técnico

Ricardo Tomé (Geógrafo Físico, Msc.)

Gestão de projeto

Ana Isabel Rodrigues (Geógrafa)

Colaboradores técnicos

Ana Isabel Marques (Jurista)

Bogdan Jaranovic (Geógrafo)

Fernando Cabrita (Geógrafo)

Isabel Moraes Cardoso (Jurista)

Jaime Valle (Jurista)

João Marcelino (Geógrafo)

Mónica Sagreiro (Geógrafa)

Rui Mataloto (Arqueólogo)

Sofia Delgado (Eng.ª Química)

Tiago Sousa (Geógrafo)

ESTRUTURA DO PLANO

VOLUME I

Do âmbito e contexto ao enquadramento territorial e quadro de referência estratégico do PDM

VOLUME II

Do conhecimento biofísico ao ordenamento do território

VOLUME III

Da população à socioeconomia

VOLUME IV

Sistema urbano e linhas estruturantes

VOLUME V

Do conhecimento do Património à sua valorização

VOLUME VI

Do estado do ordenamento do território à estratégia de desenvolvimento

VOLUME VII

Planeamento, ordenamento e desenvolvimento do território - condicionantes

Volume VIII

Planeamento, ordenamento e desenvolvimento do território - ordenamento

VOLUME IX

Regulamento do PDM de Sousel

VOLUME X

Avaliação Ambiental Estratégica. Relatório dos Fatores Críticos para a Decisão

VOLUME XI

Avaliação Ambiental Estratégica. Relatório Ambiental

VOLUME XII

Avaliação Ambiental Estratégica. Resumo Não Técnico

VOLUME XIII

Elementos complementares

ÍNDICE GERAL DO PLANO

VOLUME I. DO ÂMBITO E CONTEXTO AO ENQUADRAMENTO TERRITORIAL E QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO DO PDM

PARTE I. DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO AO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE SOUSEL

- I.1. Território, Sociedade e o PDM como Instrumento de Planeamento
- I.2. Planeamento e ordenamento do território. Da política nacional ao PDM de Sousel
- I.3. O PDM de Sousel. Da Dinâmica ao Procedimento de Revisão
- I.4. O PDM de Sousel de 2.ª Geração. Ambição e objetivos da revisão
- I.5. Metodologia e estrutura do PDM

PARTE II. DO ENQUADRAMENTO TERRITORIAL AO QUADRO DE REFERÊNCIA

- II.1. Enquadramento Territorial
- II.2. Quadro de referência estratégico

VOLUME II. DO CONHECIMENTO BIOFÍSICO AO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

PARTE III. SISTEMA BIOFÍSICO E AMBIENTAL

- III.1. O conhecimento biofísico e ordenamento do território
- III.2. O clima e o PDM de Sousel
- III.3. Geomorfologia. Do quadro morfoestrutural aos fenómenos perigosos
- III.4. Hidrogeologia
- III.5. Hidrografia e hidrologia
- III.6. Solos. Famílias e tipos
- III.7. Ocupação do solo
- III.8. Valores Naturais
- III.9. Fenómenos perigosos – Uma Análise Integrada

VOLUME III. DA POPULAÇÃO À SOCIOECONOMIA

PARTE IV. AS PESSOAS E A SOCIOECONOMIA

IV.1. População

IV.2. Base Socioeconómica

VOLUME IV. SISTEMA URBANO E LINHAS ESTRUTURANTES

PARTE V. SISTEMA URBANO E LINHAS ESTRUTURANTES

V.1. Estrutura de povoamento e sistema urbano

V.2. Equipamentos

V.3. Infraestruturas

V.4. Acessibilidades e mobilidade territorial

V.5. O ruído

VOLUME V. DO CONHECIMENTO DO PATRIMÓNIO À SUA VALORIZAÇÃO

PARTE VI. DO CONHECIMENTO DO PATRIMÓNIO À SUA VALORIZAÇÃO

VI.1. Conhecer para valorizar o património

VOLUME VI. DO ESTADO DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO À ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

PARTE VII. DO ESTADO DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO A UMA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

VII.1. Ordenamento do território e desenvolvimento e o PDM de Sousel

VII.2. A auscultação dos atores locais. Um contributo fundamental para o planeamento e desenvolvimento

VII.3. A situação existente e o quadro de fundo para a concretização da estratégia para o desenvolvimento

VII.4. A concretização da estratégia rumo ao desenvolvimento sustentável do concelho

VOLUME VII. PLANEAMENTO, ORDENAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO - CONDICIONANTES

PARTE VIII. PLANEAMENTO, ORDENAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO

VIII.1. As condicionantes ao uso do solo

VOLUME VIII. PLANEAMENTO, ORDENAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO TERRITÓRIO - ORDENAMENTO

VIII.2. Proposta de ordenamento

VIII.3. Compatibilidade e conformidade do PDM revisto com os IGT em vigor

VIII.4. Gestão e operacionalização do PDM de Sousel

VOLUME IX. REGULAMENTO DO PDM DE SOUSEL

PARTE IX. REGULAMENTO DO PDM DE SOUSEL

VOLUME X. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA. RELATÓRIO DOS FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO

PARTE X. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

X.1. Relatório dos Fatores Críticos para a Decisão

VOLUME XI. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA. RELATÓRIO AMBIENTAL

X.2. RELATÓRIO AMBIENTAL

VOLUME XII. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA. RESUMO NÃO TÉCNICO

X.3. RESUMO NÃO TÉCNICO

VOLUME XIII. ELEMENTOS COMPLEMENTARES

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA DA RESERVA AGRÍCOLA NACIONAL

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA DA RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL

ÍNDICE DO VOLUME IV

PARTE V. Sistema urbano e linhas estruturantes.....	14
V.1. Estrutura de povoamento e sistema urbano	15
V.1.1. Fundamentos da análise.....	16
V.1.2. Estrutura de povoamento e sistema urbano local	17
sistema urbano no Alto Alentejo.....	17
V.1.2.2 Unidades de povoamento.....	19
V.1.2.3 Evolução e malhas urbanas.....	22
V.1.3. Edificado	29
V.1.4. A reabilitação urbana	39
V.1.4.1 Enquadramento legal.....	39
V.1.4.2 Os instrumentos financeiros para a reabilitação urbana.....	44
V.1.4.3 A reabilitação urbana no concelho de Sousel	47
V.1.5. Hierarquia urbana	62
V.1.6. Aspetos a reter	67
V.1.7. Bibliografia.....	69
Legislação.....	70
V.2. Equipamentos.....	71
V.2.1. Programação de equipamentos coletivos no PDM.....	71
V.2.2. Oferta de equipamentos no concelho de Sousel	73
Equipamentos administrativos.....	81
Equipamentos de comércio.....	82
Equipamentos de culto.....	83
Equipamentos de cultura.....	84
Equipamentos desportivos	85
Equipamentos de educação	87
Equipamentos de recreio e lazer	88

Equipamentos de saúde.....	90
Equipamentos de higiene e salubridade pública.....	91
Equipamentos de segurança pública.....	92
Equipamentos de solidariedade e segurança social	93
V.2.3. Aspetos a reter	94
V.2.4. Bibliografia.....	97
Legislação.....	97
V.3. Infraestruturas.....	99
V.3.1. As infraestruturas no PDM	99
V.3.2. Rede viária	100
Vias estruturantes	110
Vias distribuidoras	110
Vias de acesso.....	111
Projetos previstos.....	111
V.3.3. Rede ferroviária.....	112
V.3.4. Rede de abastecimento de água	113
V.3.4.1 Caracterização e gestão da rede de abastecimento de água	113
V.3.4.2 Panorama do sistema de abastecimento de água em baixa.....	120
V.3.4.3 Cobertura.....	122
V.3.4.4 Qualidade de água para abastecimento	122
V.3.5. Rede de saneamento.....	123
V.3.5.1 Características do sistema de saneamento.....	124
V.3.5.2 Gestão da rede de saneamento	127
V.3.5.3 Qualidade do serviço de saneamento de águas residuais no concelho de Sousel	128
V.3.5.4 Cobertura.....	129
V.3.6. Resíduos urbanos	130
V.3.6.1 Caracterização do sistema.....	131
V.3.6.2 Gestão de resíduos urbanos.....	132

V.3.7.	Rede elétrica.....	139
	Energias renováveis	143
V.3.8.	Rede de telecomunicações	145
V.3.9.	Aspetos a reter	149
V.3.10.	Bibliografia.....	151
	Legislação.....	151
V.4.	Acessibilidades e mobilidade territorial.....	153
V.4.1.	Fundamentos da análise.....	153
V.4.2.	Mobilidade da população	157
V.4.3.	Acessibilidades e redes em Sousel	165
	V.4.3.1 Redes de acessos ao concelho.....	165
	Acessos ao concelho	165
	Acessos urbanos	168
	Estacionamento	172
	Rede de transportes públicos.....	173
	Redes cicláveis e pedonais	177
	V.4.3.2 Mobilidade para todos	182
	Acessibilidade e design for all.....	182
	Acessibilidade para todos no concelho de Sousel	187
V.4.4.	Aspetos a reter	194
V.4.5.	Bibliografia.....	196
	Legislação.....	197
V.5.	O ruído	198
V.5.1.	Fundamentos de análise.....	198
V.5.2.	Os mapas de ruído no concelho.....	201
	Indicador de ruído diurno – entardecer - noturno	203
	Indicador de ruído noturno	205
V.5.3.	As áreas de conflito.....	206
V.5.4.	Aspetos a reter	209

V.5.5. Bibliografia.....	211
--------------------------	-----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura V.1.1 Tipologias de povoamento: esboço	22
Figura V.1.2 Evolução do tecido urbano em Cano e Sousel (1973 – 2018).....	26
Figura V.1.3 Evolução do tecido urbano em Casa Branca e Santo Amaro (1973 – 2018).....	28
Figura V.1.4 Alojamentos clássicos familiares por forma de ocupação no concelho de Sousel (2011-2021)	30
Figura V.1.5 Estado de conservação do edificado de Sousel	35
Figura V.1.6 Estado de conservação do edificado em Cano.....	36
Figura V.1.7 Estado de conservação do edificado em Casa Branca.....	37
Figura V.1.8 Estado de conservação do edificado em Santo Amaro	38
Figura V.1.9 Eixo estratégico “Sustentabilidade & Eficiência”: objetivos	41
Figura V.1.10 Áreas e operações de reabilitação urbana.....	43
Figura V.1.11 Área da ORU de Sousel.....	49
Figura V.1.12 Vertentes de intervenção do PARU de Sousel.....	51
Figura V.1.13 Área da ORU de Cano.....	53
Figura V.1.14 Área da ARU de Casa Branca	57
Figura V.1.15 Área da ARU da Tapada da Portagem (sem escala).....	59
Figura V.1.16 Área da ARU de Santo Amaro (sem escala).....	61
Figura V.1.17 Hierarquia urbana do concelho de Sousel.....	66
Figura V.2.1 Equipamentos existentes no concelho de Sousel, por tipo.....	74
Figura V.2.2 Distribuição dos equipamentos (%) por freguesia	75
Figura V.2.3 Equipamentos em Sousel e Santo Amaro	76
Figura V.2.4 Equipamentos em Cano e Casa Branca.....	79
Figura V.2.5 Hierarquia de equipamentos desportivos	86
Figura V.3.1 Rede Viária do concelho de Sousel.....	105
Figura V.3.2 Hierarquia da rede viária de Sousel.....	109

Figura V.3.3 Antiga linha ferroviária.....	112
Figura V.3.4 Sistema de abastecimento de água e respetivas entidades gestoras.....	115
Figura V.3.5 Rede de abastecimento de água no concelho de Sousel	117
Figura V.3.6 Rede de saneamento do concelho de Sousel.....	125
Figura V.3.7 Equipamentos de deposição de resíduos urbanos no concelho de Sousel.....	134
Figura V.3.8 Rede elétrica desde a produção até ao consumidor	140
Figura V.3.9 Rede elétrica no concelho de Sousel.....	141
Figura V.3.10 Cobertura 3G - Voz, SMS e MMS das redes Meo, Vodafone e Nos em Sousel	145
Figura V.3.11 Cobertura 4G – Dados móveis MMS das redes Meo, Vodafone e Nos em Sousel	147
Figura V.4.1 Percentagem de população que trabalha ou estuda no município, 2011.....	158
Figura V.4.2 EM 504 que apresenta perfil demasiado estreito e frequentemente troços em mau estado de conservação.....	168
Figura V.4.3 Rua na Vila de Cano	171
Figura V.4.4 Estacionamento na área central de Sousel.....	173
Figura V.4.5 Percurso pedestre da Serra de São Miguel	179
Figura V.4.6 Rede de percursos pedestres de Sousel.....	180
Figura V.4.7 Acessibilidade para todos	184
Figura V.4.8 Design for all.....	186
Figura V.4.9 Estrada da circunvalação, de elevado declive, com pavimento acessível para todos	188
Figura V.4.10 Casa Branca, passeios em calçada grosseira, com ressaltos e em mau estado de conservação	189
Figura V.4.11 Cano, via sem passeios em mau estado de conservação.....	189
Figura V.5.1 Mapa de ruído Lden	205
Figura V.5.2 Mapa de ruído Ln	206
Figura V.5.3 Áreas de conflito Lden.....	208
Figura V.5.4 Áreas de conflito Ln	209

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro V.1.1 População residente por concelho na NUT III Alto Alentejo (2021)	18
Quadro V.1.2 Evolução da população nas freguesias do concelho de Sousel (2011-2021)...	20
Quadro V.1.3 Evolução da população por lugar no concelho de Sousel (2001-2011).....	21
Quadro V.1.4 Tipologias de povoamento.....	22
Quadro V.1.5 Evolução do parque edificado no concelho (2001-2021)	29
Quadro V.1.6 Evolução do número de edifícios e alojamentos por freguesia (2011-2021)...	30
Quadro V.1.7 Número de licenciamentos por tipo de obra no concelho de Sousel (2011-2020)	31
Quadro V.1.8 Quadro-resumo do edificado no concelho de Sousel	31
Quadro V.1.9 ARU aprovadas.....	44
Quadro V.1.11 Benefícios fiscais.....	52
Quadro V.1.12 Benefícios fiscais da ARU de Casa Branca.....	57
Quadro V.1.13 População residente por lugar (2011).....	64
Quadro V.1.14 Síntese das variáveis consideradas na determinação da hierarquia do sistema urbano de Sousel	65
Quadro V.2.1 Equipamentos por tipo e por lugar no concelho de Sousel	73
Quadro V.2.2 Equipamentos por tipologia, em Sousel	77
Quadro V.2.3 Equipamentos por tipologia, em Santo Amaro	78
Quadro V.2.4 Equipamentos por tipologia, em Cano	80
Quadro V.2.5 Equipamentos por tipologia, em Casa Branca	80
Quadro V.3.1 Extensão das vias rodoviárias segundo a classificação hierárquica no concelho de Sousel.....	102
Quadro V.3.2 Estado de conservação das vias rodoviárias segundo classificação hierárquica no concelho de Sousel.....	103
Quadro V.3.3 Hierarquia da rede viária municipal de Sousel	108

Quadro V.3.4 Principais elementos das redes de abastecimento em alta e em baixa no concelho de Sousel	118
Quadro V.3.5 Materiais das adutoras e condutas no concelho de Sousel	119
Quadro V.3.6 Panorama do sistema de abastecimento em baixa do concelho de Sousel...	120
Quadro V.3.7 Composição dos sistemas de saneamento do concelho de Sousel.....	126
Quadro V.3.8 Tipo de material por sistema	126
Quadro V.3.9 Classificação de indicadores do serviço em baixa de saneamento e águas residuais de Sousel	128
Quadro V.3.10 Equipamentos de deposição de resíduos no concelho de Sousel.....	133
Quadro V.3.11 Volume de resíduos rececionados por tipologia (2018-2020)	136
Quadro V.3.12 Quadro resumo da avaliação do sistema municipal de recolha de Sousel...	137
Quadro V.3.13 Variação no consumo de energia elétrica no concelho de Sousel.....	142
Quadro V.3.14 Peso de cada tipologia (%) por ano no consumo de eletricidade no concelho de Sousel	143
Quadro V.4.1 Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante por concelho – NUT III Alto Alentejo (2011).....	158
Quadro V.4.2 Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante por freguesia (2011).....	159
Quadro V.4.3 Meios de transporte usados nas deslocações casa-trabalho/escola, 2011..	161
Quadro V.4.4 Meios de transporte usados nas deslocações casa-trabalho/escola por freguesias, 2011.....	164
Quadro V.5.1 Ruído audição – valores e efeitos negativos.....	199
Quadro V.5.2 Valores limite de exposição ao ruído ambiente exterior	203

**PARTE V. SISTEMA URBANO E LINHAS
ESTRUTURANTES**

V.1. ESTRUTURA DE POVOAMENTO E SISTEMA URBANO

V.1.1. FUNDAMENTOS DA ANÁLISE

O DL n.º 80/2015, de 14 de maio¹, documento que aprova a revisão do RJGT, estipula que “os programas e os planos territoriais caracterizam a estrutura do povoamento e estabelecem, no quadro da política de cidades, os objetivos quantitativos e qualitativos que asseguram a coerência e a sustentabilidade do sistema urbano”.

Em conformidade com esta premissa, os instrumentos de gestão territorial definem os objetivos quantitativos e qualitativos que asseguram a coerência dos sistemas urbanos e caracterizam a estrutura do povoamento. É neste contexto que o PDM, de acordo com o artigo 96.º do RJGT, identifica e delimita as áreas urbanas, com a definição do sistema urbano municipal.

A caracterização do sistema urbano municipal, tanto dos aglomerados urbanos² que o compõem como dos fluxos que entre eles se geram são de uma importância fundamental enquanto elemento estruturante do território, na medida em que:

1. reflete a atratividade de um dado espaço, seja ela histórica ou presente;
2. denuncia as dinâmicas demográficas e, de certa forma, o *modus* de vida da população;
3. lança indícios sobre as dinâmicas de mobilidade e acessibilidade existentes;
4. introduz distorções na renda locativa (preço dos terrenos), sobretudo em (sub) sistemas de ocupação concentrada e/ou de passível adensamento;
5. determina diferentes níveis de investimento e intervenção pública;
6. carece de abordagem específicas em termos de ordenamento e ambientais.

¹ Alterado pelos DL 81/2020, de 2 de outubro e 25/2021, de 29 de março.

² Enquanto locais onde são tomadas decisões de soberania, onde predominam os serviços, onde se processa a inovação e onde circulam os maiores fluxos tecnológicos, sociais, culturais, demográficos e inclusivamente ideológicos.

A compreensão do sistema de povoamento e dos fatores que o determinam, bem como a evolução espaço-temporal dos lugares, é determinante para compreender as dinâmicas do crescimento e a própria natureza e funcionalidades do espaço. É assente nestas abordagens que se faz uma aferição dos eventuais **estrangulamentos** ao desenvolvimento e se cria uma **visão prospetiva** da evolução urbana, culminando no planeamento de um ordenamento conducente à **valorização** e **qualificação** do espaço público e privado ao nível estético, funcional e estratégico.

Assim, este capítulo iniciar-se-á com uma abordagem à **estrutura de povoamento** e ao sistema urbano local, seguido de uma análise da **evolução do povoamento** e dos lugares de Sousel. Posteriormente será caracterizado o **edificado** e, *grosso modo*, a habitação do concelho. Seguir-se-á a estratégia de **reabilitação urbana** e finalmente será aferida a **hierarquia urbana** do concelho. Será concluído com uma síntese dos principais aspetos a considerar para o ordenamento do território e desenvolvimento.

V.1.2. ESTRUTURA DE POVOAMENTO E SISTEMA URBANO

LOCAL

V.1.2.1 O SISTEMA URBANO NO ALTO ALENTEJO

De acordo com o mencionado no PROT Alentejo (2010), o desenvolvimento económico e urbano deve ser suportado pelo **desenvolvimento dos centros urbanos e rede urbanas regionais**, de forma a contornar os constrangimentos das baixas densidades e criar **economias de aglomeração** e realidades urbanas com a dimensão económica e institucional necessária à emergência de contextos favoráveis à inovação social e empresarial.

Efetivamente, segundo o PROT Alentejo, estas condições são cruciais para incentivar a atração e a criação de empresas, bem como a dinamização e sustentabilidade das economias locais. O objetivo passa por evoluir para um **sistema urbano policêntrico**, assente num conjunto de **subsistemas urbanos regionais** e em **eixos urbanos de proximidade**, alicerçado em **parcerias de âmbito urbano-rural** e em **cooperações estratégicas interurbanas**.

No sistema urbano da NUT III Alto Alentejo, onde se integra o concelho de Sousel, está presente uma estrutura relativamente hierarquizada comprovada pelas dimensões populacionais e funcionais bem diferenciadas dos quinze municípios que a compõem.

Destacam-se, face ao número de **população residente por local de residência** nos resultados preliminares dos Censos 2021 do INE, o concelho de **Portalegre** (sede distrital) com 22.341 residentes, seguida de perto por **Elvas** com 20.733 residentes e **Ponte de Sor** com 15.249 (*vd.* Quadro V.1.1). Quanto aos restantes concelhos, com exceção de **Campo Maior** e **Nisa**, não ultrapassam os 5.000 habitantes, sendo que entre estes, **Sousel** é o único que ultrapassa a fasquia dos 4.000 residentes, o que lhe confere a sexta posição no *ranking* regional. **Arronches**, o concelho menos populoso, tem apenas 2.789 habitantes.

Quadro V.1.1 População residente por concelho na NUT III Alto Alentejo (2021)

Concelho	Pop. Residente	% Total da NUT
Portalegre	22341	21.3
Elvas	20733	19.8
Ponte de Sor	15249	14.5
Campo Maior	8042	7.7
Nisa	5954	5.7
Sousel	4360	4.2
Avis	3812	3.6
Gavião	3394	3.2
Crato	3225	3.1
Castelo de Vide	3116	3.0

Alter do Chão	3044	2.9
Marvão	3021	2.9
Monforte	2992	2.9
Fronteira	2858	2.7
Arronches	2789	2.7
NUT III Alto Alentejo	104930	100

Fonte: INE - Censos 2021 (Dados provisórios)

Conclui-se assim que **Portalegre** e o eixo **Elvas/Campo Maior** desempenham um papel importante enquanto **Centros Urbanos Regionais**³, assumindo uma função de ancoragem aos quais compete liderar e disseminar processos de inovação regional e de inclusão social (PROT Alentejo, 2010).

Ainda de acordo com o PROT Alentejo, **Sousel** deverá afirmar-se como um **Centro Urbano Complementar**, com um papel fundamental orientado para a sustentação dos territórios de baixa densidade e para a afirmação das relações urbano-rurais. A **Sousel** importa assim garantir um leque de **serviços urbanos básicos** (comércio, saúde, educação e serviços sociais) indispensáveis ao seu papel de suporte à coesão territorial.

V.1.2.2 UNIDADES DE POVOAMENTO

No concelho de Sousel, tal como na maior parte da região do Alentejo, os núcleos de povoamento **concentrado** com um cunho marcadamente rural dão forma à ocupação do território. As quatro sedes de freguesia (Sousel, Cano, Casa Branca e Santo Amaro), com a mesma toponímia das freguesias, são também as principais áreas urbanas do concelho,

³ Segundo o PROT Alentejo, consolidação de um sistema urbano regional policêntrico assenta numa estrutura urbana organizada em torno de uma tipologia de centros urbanos: Centros Urbanos Regionais (CUR); Centros Urbanos Estruturantes (CUE); e Centros Urbanos Complementares (CUC).

apresentando uma dimensão reduzida, mas relativamente equilibrada, não manifestando a existência de uma clara macrocefalia.

A evolução da população na totalidade do concelho tem sido **constantemente negativa** desde 1950, altura em que residiam no concelho 11.702 habitantes, face aos já referidos 4.360 apurados nos censos de 2021.

No que diz respeito à distribuição da população pelas diferentes freguesias, verifica-se que todas sofreram uma variação negativa entre 2011 e 2021 (*vd.* Quadro V.1.2). No entanto, assinala-se que a sede de concelho é a freguesia que menor sangria sofreu, tendo inclusive aumentado o seu peso demográfico no contexto do concelho, o que indicia um relativo aumento da sua centralidade no contexto concelhio. Todas as outras freguesias tiveram perdas percentuais superiores ao total do concelho, refletindo uma fraca dinâmica do sistema urbano do concelho e um diminuto poder de fixação e atração populacional e de investimento.

Quadro V.1.2 Evolução da população nas freguesias do concelho de Sousel (2011-2021)

Freguesias	2011		2021		Variação % (2011-2021)
	Nº	%	Nº	%	
Sousel	1932	38,1	1783	40,9	-7,7
Cano	1266	24,9	1057	24,2	-16,5
Casa Branca	1232	24,3	981	22,5	-20,4
Santo Amaro	644	12,7	539	12,4	-16,3
Total Concelho	5074	100,0	4360	100,0	-14,1

Fonte INE – Censos da população 2011 e 2021 (Dados provisórios)

Para além dos quatro aglomerados urbanos já referidos, o concelho de Sousel conta apenas com mais dois lugares rurais (Almadafe e Vale do Freixo), ambos na freguesia de Casa Branca, distribuindo-se a restante população por habitações isoladas.

Observando a sua evolução populacional entre 2001 e 2011 (os dados de 2021 ainda não se encontram disponíveis) logo salta à vista a esmagadora concentração da população nas quatro aglomerações urbanas (*vd.* Quadro V.1.3). Efetivamente, apesar de terem perdido 11,3% da população, as aglomerações urbanas concentravam 94,3% dos habitantes em 2001 e reforçaram esta tendência em 2011 (95,2%), em detrimento da população residente nos lugares e habitações isoladas.

Os dois lugares - Almadafe e Vale de Freixo - somente com 54 e 28 habitantes respetivamente em 2011, perderam 49% da população face a 2001, reduzindo o seu peso demográfico de 2,8% para 1,6%. A população isolada, apesar de ter decrescido 5,9% no mesmo período, viu o seu peso no total da população rural aumentar significativamente.

Quadro V.1.3 Evolução da população por lugar no concelho de Sousel (2001-2011)

Freguesias	2001		2011		Variação % (2001-2011)
	Nº	%	Nº	%	
Sousel	2047	35,4	1831	35,4	-10,5
Cano	1494	25,8	1257	24,8	-15,9
Casa Branca	1218	21,1	1116	22,0	-8,4
Santo Amaro	690	11,9	628	12,4	-9,0
Almadafe	84	1,5	54	1,1	-35,7
Vale do Freixo	77	1,3	28	0,6	-63,6
População Isolada	170	2,9	160	3,2	-0,4
Total Concelho	5780	100,0	5074	100,0	-12,2

Fonte INE – Censos da população 2001 e 2011

V.1.2.3 EVOLUÇÃO E MALHAS URBANAS

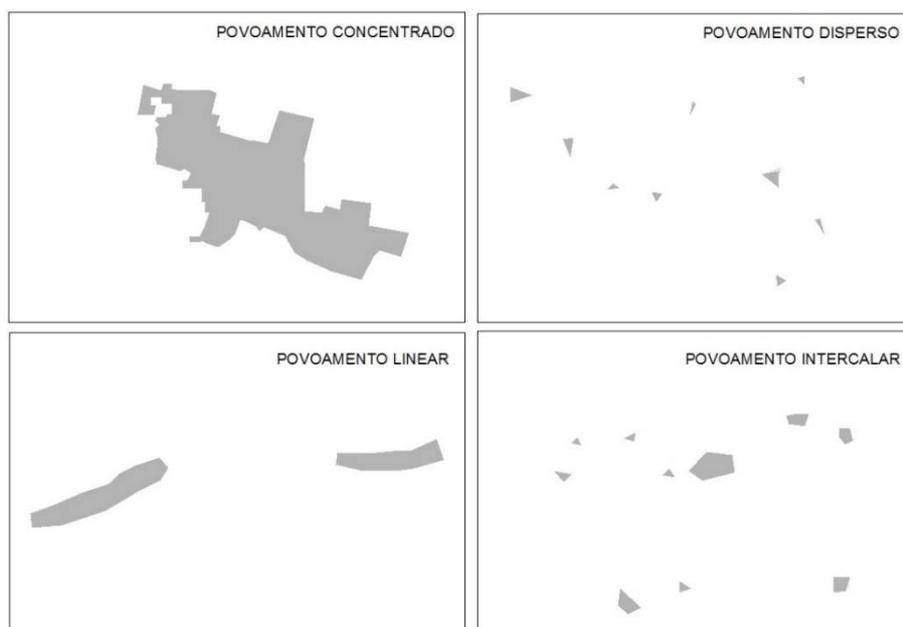
Segundo as particularidades que lhes são inerentes, as unidades de povoamento podem ser divididas em **quatro tipologias** essenciais, nomeadamente, povoamento **concentrado**, **disperso**, **intercalar** e **linear** (vd. Quadro V.1.4 e Figura V.1.1). O concelho de Sousel é caracterizado por um povoamento marcadamente **concentrado**.

Quadro V.1.4 Tipologias de povoamento

Povoamento	Definição
Concentrado	As edificações agrupam-se, constituindo pequenos aglomerados/ povoações de forma compacta e concentrada, relativamente fáceis de diferenciar e delimitar.
Disperso	O edificado em regra aparece isolado ou em pequenos aglomerados, mas com fraco agrupamento, de forma difusa ou desordenada.
Intercalar	É um povoamento de transição, intermédio ou misto, com a interpenetração do concentrado com o disperso e vice-versa.
Linear	É um povoamento que se desenvolve acompanhando a rede viária, formando um contínuo de edificações que definem eixos de aglomerados.

Fonte: TOMÉ *et al.* (2011)

Figura V.1.1 Tipologias de povoamento: esboço



Fonte: RTGeo, 2016

Estas diferentes tipologias expressam-se em aglomerados com características próprias em termos morfológicos, natureza e especificidades da malha e funções, enquanto lugares de troca, de concentração de funções urbanas, de habitantes e de possibilidades (serviços, emprego, informação, *etc.*), de certo modo associadas à hierarquia que cada uma ocupa na rede urbana.

A morfologia destes lugares manifesta-se pelas plantas (ou malhas) que revelam, quase sempre, as vicissitudes ocorridas ao longo da evolução (MEDEIROS, 1996), correspondendo, grosso modo, à relação entre os espaços livres e os espaços construídos, sendo identificadas pelos aspetos da rede viária (SALGUEIRO, 1999).

A planta de uma cidade é, pois, o resumo da sua história (MERLIN, 1988, cit. por BEAUJEU-GARNIER, 1997) na medida em que constitui um testemunho das várias etapas do seu desenvolvimento, o que explica o facto de ser comum a coexistência de vários modelos de plantas numa cidade, formando um "mosaico" que é o resultado de distintas influências e vicissitudes históricas sofridas ao longo dos tempos.

São vários os exemplos de malhas urbanas, os quais podem se descritos de uma forma sucinta da seguinte forma:

Crescimento urbano por aglutinação - forma de expansão que consiste na progressiva ocupação de todo o espaço por colmatagem interna dos espaços vazios (de fora para dentro), com uma dinâmica centrípeta.

Malhas irregulares - associada à génese dos núcleos e à presença árabe, em que a casa surgia como o elemento mais importante do urbanismo, prevalecendo sobre a rua e obrigando-a a acomodar-se por entre os espaços, muitas vezes exíguos, que as casas lhe deixavam (GOITIA, 1996);

Malhas ortogonais - constituídas por arruamentos retilíneos e simétricos entre si (BEAUJEU-GARNEIRI, 1997), normalmente associada a áreas planas ou pouco declivosas e direcionadas para loteamentos com a construção de edifícios em blocos regulares permitindo uma boa economia na divisão de lotes (SALGUEIRO, 1999);

Malhas lineares - caracterizadas pela construção do edificado ao longo de vias/ arruamentos estruturantes onde, regra geral, não são criados muitos arruamentos paralelos.

Neste âmbito, através da análise das plantas dos aglomerados sede de freguesia do concelho de Sousel serão de seguida caracterizadas as dinâmicas de crescimento urbano dos mesmos, tentando perceber quais os aspetos responsáveis pelas mesmas (*vd.* Figura V.1.2 e Figura V.1.3).

SOUSEL

A vila desenvolveu-se a partir da zona mais elevada, onde se localizava o antigo castelo já demolido e cuja antiga cerca imprime um cunho ordenador da sua malha densa e formada de ruas estreitas (CM Sousel, 1996). Os arruamentos do núcleo central apresentam um carácter denso e ordenado que se vai diluindo nas novas áreas de expansão, com um desenho menos denso e mais regular que confere uma cada vez maior **diversidade** morfológica à malha urbana da localidade, seja ao nível dos eixos que a estruturam seja ao nível das altimetrias e tipologias construtivas. Esta dualidade é delimitada, grosso modo, pela EN 245 que atravessa a vila no sentido norte-sul, e que veio criar uma nova centralidade, transformando a Avenida 25 de Abril na espinha dorsal do aglomerado urbano.

A zona de expansão a nascente apresenta uma tipologia assente em arruamentos **lineares** ao longo dos quais se alinham edifícios em banda contínua, culminados por lotes com uma frente regular.

A nordeste da vila, na chamada Tapada da Portagem, têm vindo a ser implantados equipamentos coletivos estruturantes que originam uma nova centralidade complementar. Contudo, têm sido criados de uma forma algo casuística e seguindo as vias já existentes, carecendo de uma estruturação conjunta de modo a qualificar e consolidar o tecido urbano da área.

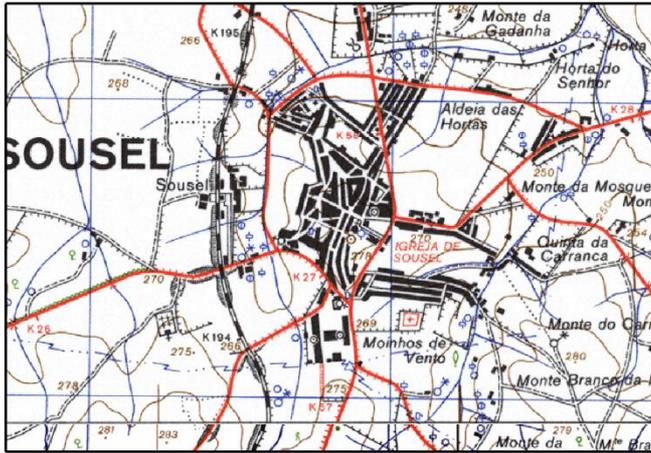
CANO

A vila de Cano situa-se a cerca de oito quilómetros a oeste de Sousel e é o segundo aglomerado mais populoso do concelho.

Ao longo do tempo muitas foram as vicissitudes históricas por que passou, inclusivamente ao nível administrativo (foi sede de concelho entre 1512 e 1836), com reflexos na sua morfologia urbana. Efetivamente, no que diz respeito à malha urbana evidencia-se o **núcleo central setecentista**, onde estavam representados os poderes mais significativos e simbólicos da sociedade de então, que ainda hoje assume o seu papel central no espaço vivido da vila. Ao nível paisagístico, funcional e mesmo social o tecido urbano é fortemente marcado pelo Rossio, onde se concentra a quase totalidade dos equipamentos coletivos da vila.

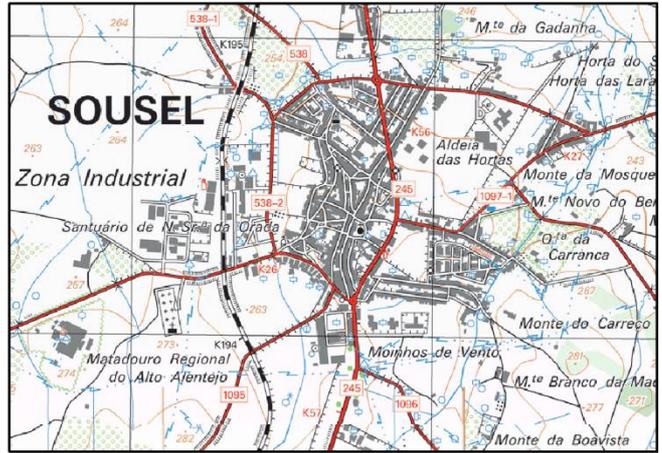
Grande parte do edificado estende-se em banda contínua ao longo de eixos lineares e bem definidos (CM Sousel, 1996).

SOUSEL 1973

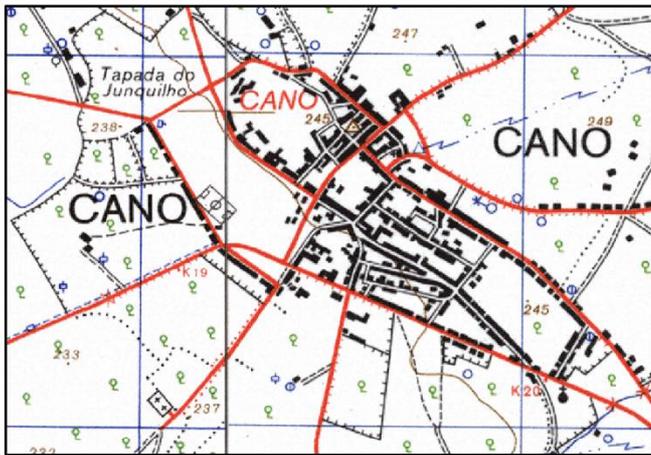


1:25,000

SOUSEL 2005

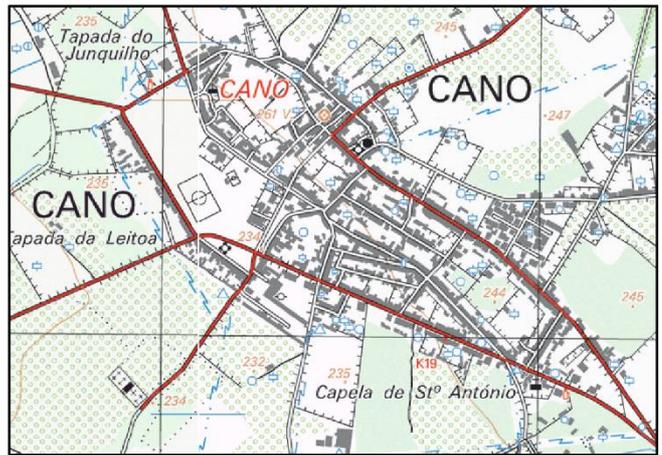


CANO 1973



1:20,000

CANO 2005



Fontes: IGeoE Cartas militares 1973 e 2005; DGT Ortofotomapas 2018

Figura V.1.2 Evoluçã

CASA BRANCA

Casa Branca localiza-se a cerca de doze quilómetros da Vila de Sousel, junto à margem direita da Ribeira do Almadafe, numa extensa planície coberta por olivais. A aldeia é caracterizada por um povoamento **concentrado** e uma matriz essencialmente **ortogonal**. O aglomerado urbano desenvolveu-se essencialmente a partir de um eixo pré-existente, materializando-se a sua expansão num **desenho urbano equilibrado**, com fáceis acessibilidades e elevada fluidez.

Ao nível da morfologia urbana, observam-se essencialmente quarteirões enquadrados na malha ortogonal definidos por um edificado contínuo que separa o espaço exterior público (arruamentos) do espaço interior privado constituído por logradouros.

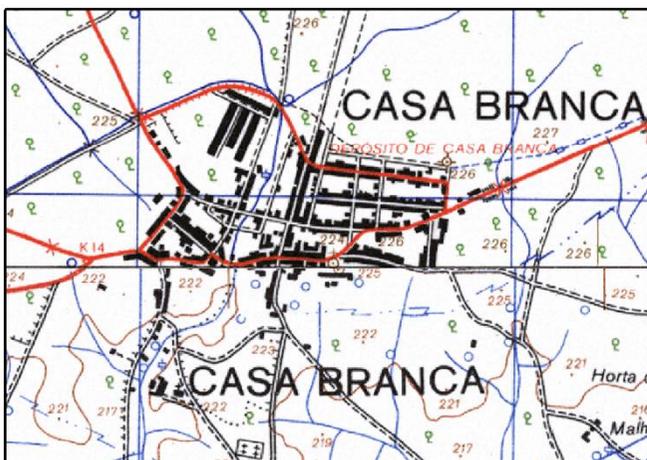
Ao longo da sua expansão têm-se observado algumas variações a esta matriz, que, no entanto, não põem em causa o já referido equilíbrio da malha urbana do aglomerado (CM Sousel, 1996).

SANTO AMARO

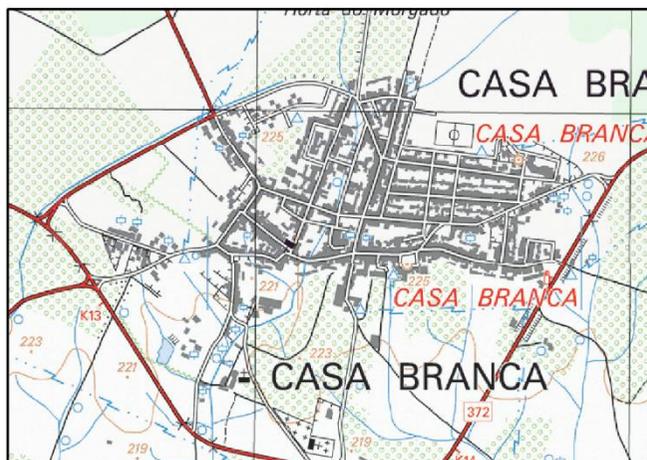
Santo Amaro fica situada no extremo oriental do concelho e a cerca de 8 km da vila de Sousel. Encontra-se implantada num pequeno vale depressionário na margem direita da Ribeira de Lupe. Desenvolveu-se linearmente a partir de uma via que acompanhava a ribeira, tendo o seu crescimento resultado numa **malha concentrada** que se estrutura em volta do espaço público de maior centralidade, o Largo da Igreja. As áreas de expansão são delineadas a partir das vias de comunicação que irradiam da área central.



CASA BRANCA 1973



CASA BRANCA 2005

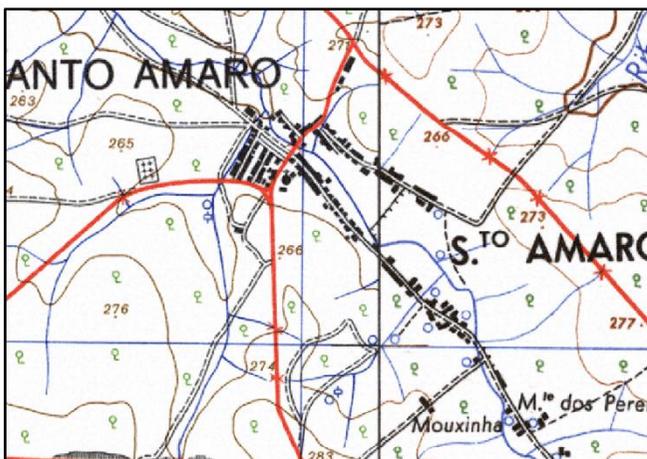


CASA BRANCA 2018

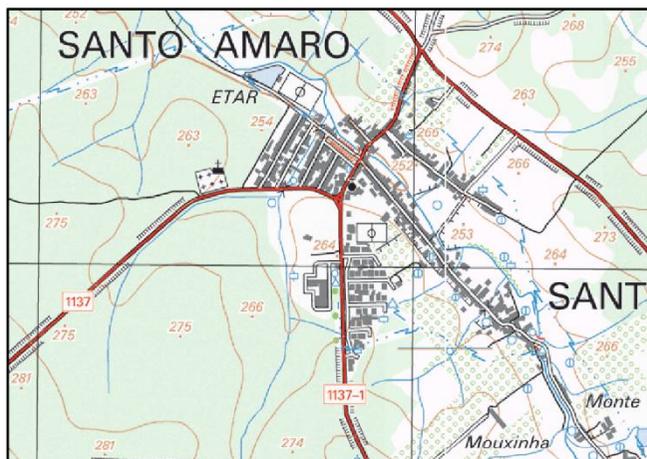


1:20,000

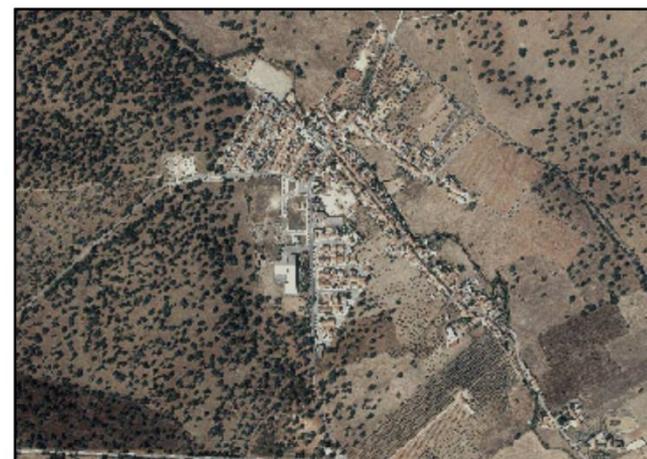
SANTO AMARO 1973



SANTO AMARO 2005



SANTO AMARO 2018



1:20,000

V.1.3. EDIFICADO

A estrutura do edificado no concelho de Sousel reflete a evolução das tendências socioeconómicas do concelho e apresenta as **características típicas da região** em que se insere. Efetivamente, a reduzida dimensão demográfica e o duplo envelhecimento, aliado à pouca vitalidade económica marcam a dinâmica urbanística do concelho.

O Quadro V.1.5 permite-nos efetuar uma análise evolutiva de carácter mais genérico com base nos dados censitários de 2001, 2011 e 2021⁴, que será complementada com os dados anuais de licenciamentos a partir de 2011 para melhor aferir a dinâmica recente.

Quadro V.1.5 Evolução do parque edificado no concelho (2001-2021)

	2001	2011	Variação % (2001-2011)	2021	Variação % (2011-2021)
Edifícios	3394	3509	3,4	3420	-2,5
Alojamentos familiares	3668	3747	2,2	3674	-2,1
Alojamentos coletivos	8	10	25,0	5	-50,0
Total	3676	3757	2,2	3679	-2,1

Fonte: INE Censos da população 2001, 2011 e 2021⁵.

Assim, verifica-se que, se o período entre 2001 e 2011 já revelava uma **fraca dinâmica** de crescimento, o último decénio ainda veio reforçar de uma forma mais drástica essa realidade, ao ponto da variação ter sido **negativa** em todos os indicadores constantes na tabela, com uma perda total de 89 edifícios (-2,5%) e 78 alojamentos (-2,1%).

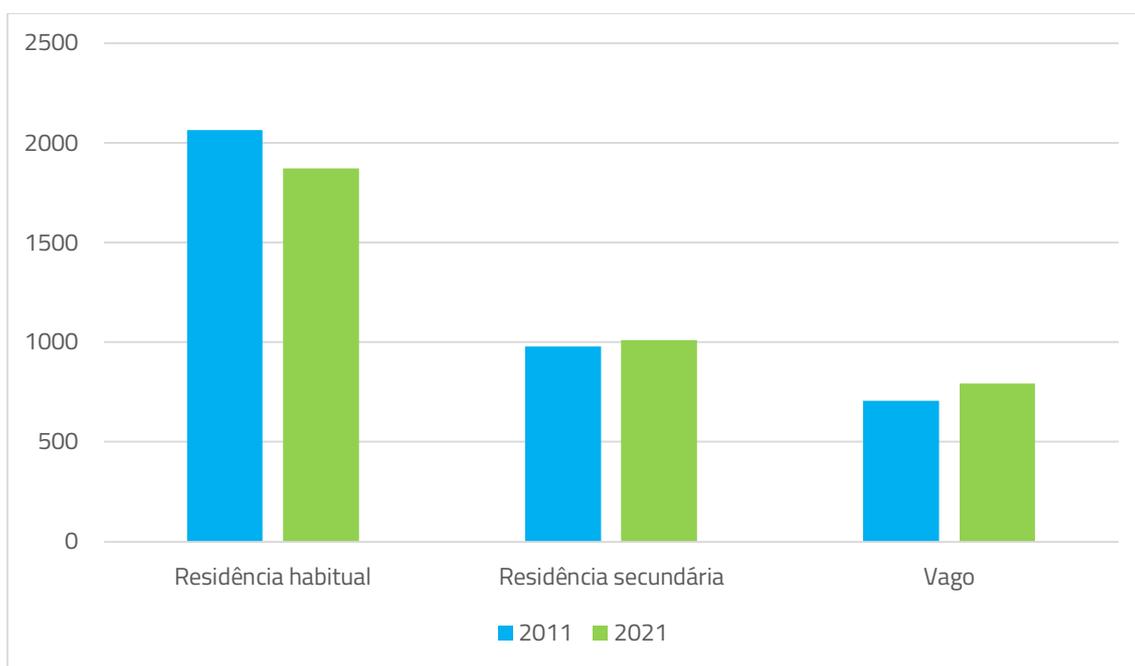
Outro aspeto a considerar é a variação de alojamentos clássicos por forma de ocupação (*vd.* Figura V.1.4) entre 2011 e 2021, que corrobora a tendência já atrás referida. O número de alojamentos destinados a **residência habitual diminui**, em contraste com o número de

⁴ Apenas alguns dados provisórios se encontram disponíveis à data de elaboração deste relatório.

⁵ Os dados de 2021 são provisórios

alojamentos ocupados como **residência secundária** ou simplesmente vagos, que apresentaram um **aumento**. Estes números refletem diretamente a dinâmica demográfica negativa, indiciando não só as dificuldades em atrair população, como em estancar a sua saída.

Figura V.1.4 Alojamentos clássicos familiares por forma de ocupação no concelho de Sousel (2011-2021)



Fonte: INE Censos da população 2011 e 2021

Outro aspeto a ter em consideração é a evolução do número de edifícios e alojamentos nas freguesias do concelho na última década (*vd.* Quadro V.1.6).

Quadro V.1.6 Evolução do número de edifícios e alojamentos por freguesia (2011-2021)

Freguesia	Edifícios	Alojamentos familiares	Alojamentos coletivos
Sousel	-37	-21	-3
Cano	-3	4	-1
Casa Branca	-35	-39	-1
Santo Amaro	-14	-17	0
Total concelho	-89	-73	-5

Fonte: INE Censos da população 2011 e 2021

Da leitura do Quadro V.1.6 conclui-se que neste período as freguesias de **Casa Branca e Santo Amaro** apresentaram um crescimento no número de edifícios muito **superior** a Sousel e Cano, onde foi visível uma vincada **estagnação**.

Um olhar sobre o **número de edifícios licenciados** segundo o tipo de obra por ano a partir de 2011 (*vd.* Quadro V.1.7) confirma ainda mais a fraca dinâmica de construção, identificando uma tendência essencialmente decrescente no número de licenciamentos no período mais recente.

Quadro V.1.7 Número de licenciamentos por tipo de obra no concelho de Sousel (2011-2020)

Tipo de obra	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Construções novas	9	5	12	11	8	6	8	5	7	1
Ampliações, alterações e reconstruções	10	14	5	4	3	8	3	4	8	5
Total	19	19	17	15	11	14	11	9	15	6

Fonte: INE Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios (2011-2020)

Traçado o quadro geral, que não se revela particularmente animador, é necessário fazer uma análise um pouco mais aprofundada das características do edificado concelhio, tendo como base as estatísticas fornecidas pelo INE e informação disponibilizada pela Câmara Municipal de Sousel.

Como ponto de partida foram tidos em linha de conta os dados de alguns indicadores referentes ao parque habitacional fornecidos pelos censos de 2011⁶ (*vd.* Quadro V.1.8).

Quadro V.1.8 Quadro-resumo do edificado no concelho de Sousel

Indicador	Unidade	Âmbito territorial
-----------	---------	--------------------

⁶ Foram utilizados os dados de 2011 tendo em consideração que os resultados dos censos de 2021 para estes indicadores ainda não se encontram disponíveis à data da realização deste relatório.

		NUTIII	Concelho	Freguesia			
		Alto Alentejo ⁷	Sousel	Cano	Casa Branca	Santo Amaro	Sousel
Função: exclusivamente residencial		94,7	96,2	98,4	98,5	93,4	93,8
Função: principalmente residencial	%	4,2	3,0	1,0	1,3	4,8	5,2
Função: principalmente não residencial		1,1	0,8	0,6	0,2	1,8	1,0
Dimensão: 1 alojamento		92,0	94,7	95,5	92,2	96,7	95,6
Dimensão: 2 - 4 alojamentos	%	6,6	5,0	4,5	7,4	3,3	4,0
Dimensão: 5 - 9 alojamentos		0,4	0,3	0,0	0,4	0,0	0,4
Número de pisos: 1 ou 2		94,0	99,5	100,0	100,0	98,7	98,9
Número de pisos: 3 ou mais	%	6,0	0,5	0,0	0,0	1,3	1,1
Estrutura: Betão armado		24,5	38,7	0,8	81,4	0,0	44,3
Estrutura: Paredes em alvenaria, com placa		48,2	34,1	49,6	0,6	68,5	38,5
Estrutura: Paredes em alvenaria, sem placa	%	20,7	26,3	48,9	16,5	31,5	16,3
Estrutura: Paredes de alvenaria de pedra solta ou de adobe		0,6	0,0	0,8	1,5	0,0	0,7
Estrutura: Outros		0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Idade média dos edifícios	Valor	46,4	55,5	65,7	51,4	55,8	51,3
Proporção de edifícios com necessidade de grandes reparações ou muito degradados	%	4,7	7,9	6,1	7,5	7,6	9,7
Proporção de edifícios com acessibilidade através de cadeira de rodas	%	35,1	23,5	14,0	8,6	45,2	35,1

Fonte: INE Censos 2011

A análise dos dados constantes no quadro permite-nos constatar que:

- O concelho apresenta um **grande peso de edifícios com função exclusivamente residencial**, inclusive um pouco acima dos valores da região. Esta realidade é particularmente vincada nas freguesias de Cano e Casa Branca (98,4 % e 98,5 %) respetivamente, apresentando as outras duas freguesias uma maior diversidade funcional no que aos edifícios diz respeito. Os papéis invertem-se ao observarmos os

⁷ À data da publicação dos Censos 2011 o município de Sousel estava integrado na NUT III Alentejo Central, o que já não aconteceu desde 2013, quando passou a pertencer à NUT III Alto Alentejo. Por essa razão considerou-se pertinente enquadrar a análise face ao contexto regional a partir dos dados os dados relativos ao Alto Alentejo.

valores referentes à **função não residencial**, com o primeiro grupo a apresentar percentagens mais baixas comparativamente a Sousel e Santo Amaro. De qualquer forma estes dados indiciam a **fraca implantação** de atividades económicas no concelho.

- Há um **grande predomínio dos edifícios com um alojamento** em todas as escalas territoriais consideradas, sendo, contudo, esta tendência ainda mais vincada no concelho, visto que todas as freguesias apresentam valores superiores à região. Casa Branca é a freguesia com menor peso de edifícios com um só alojamento e aquele que ostenta uma maior proporção de edifícios com 2-4 alojamentos (7,4 %). O concelho tem um **número muitíssimo reduzido de edifícios com mais de 5 alojamentos**, não existindo de todo nas freguesias de Santo Amaro e Cano.
- Em linha com o exposto anteriormente, a **esmagadora maioria do edificado tem 1 ou 2 pisos**, o que é ainda mais evidente nas freguesias de Cano e Casa Branca.
- Esta situação diretamente relacionada com a **idade média dos edifícios**, que ronda os **55,5** anos no concelho, contra os **46,4** de média na NUT III do Alto Alentejo. É sem dúvida um parque habitacional algo envelhecido onde se destaca **Cano**, com 65,7 anos enquanto Sousel apresenta o mais baixo valor, mais concretamente **51,3** (ainda assim bastante superior à média regional).
- Em paralelo, a **proporção de edifícios com necessidade de grandes reparações ou muito degradados** é também, como seria espectável face à antiguidade, **relativamente elevada** e bem superior à média regional. Neste aspeto destaca-se a sede de freguesia, em que quase **10%** dos edifícios necessitam de grandes reparações ou encontram-se num elevado estado de degradação. Cano apresenta o melhor cenário ao nível concelhio no que a este indicador diz respeito, com **6,1%**.
- A **estrutura dos edifícios** é o indicador onde se regista uma maior heterogeneidade, quer quando se compara Sousel com a NUT III do Alto Alentejo, quer quando se comparam as freguesias do concelho.

Comparando o concelho com a NUT III do Alto Alentejo observamos que o **betão armado** domina no primeiro (**38,7%**), face ao predomínio da **alvenaria com placa** na

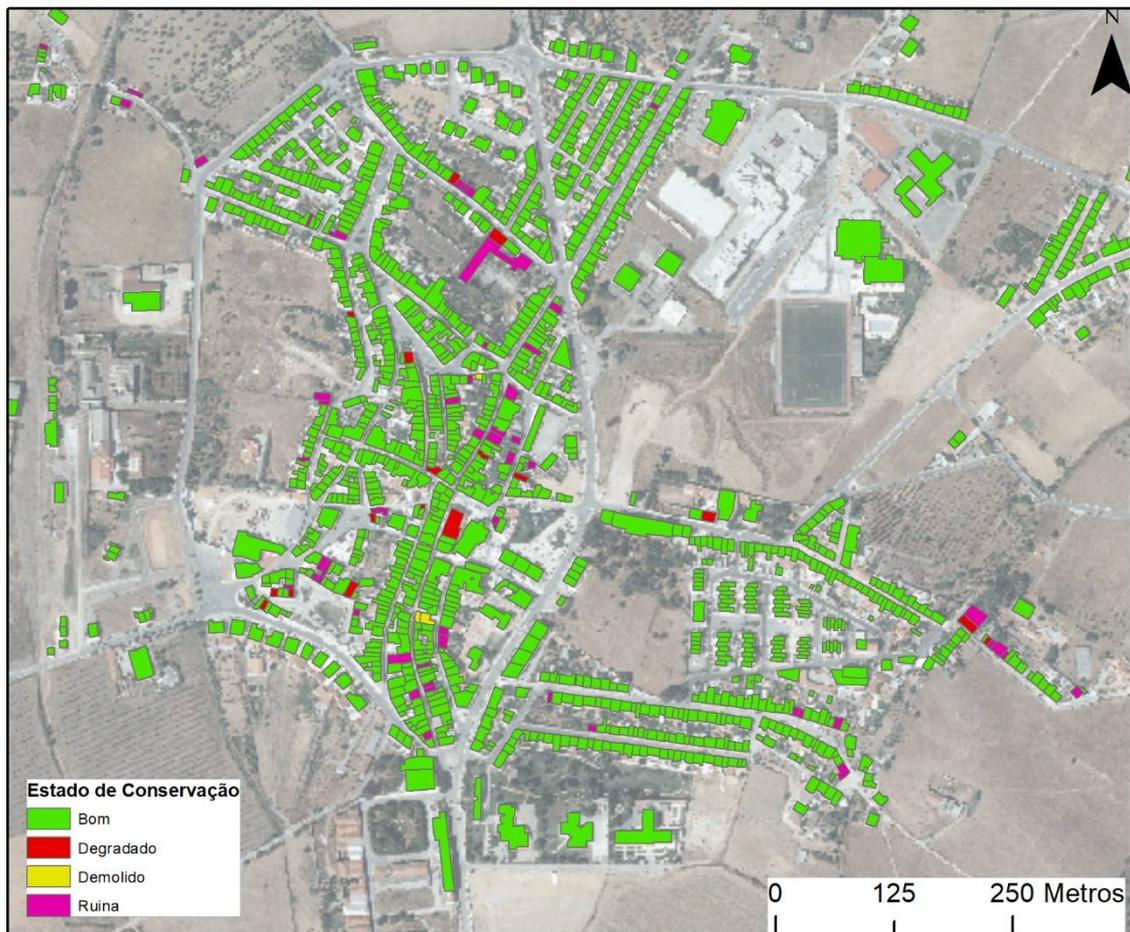
região (**48,2%**). A nível concelhio existe uma grande diversidade, o que demonstra uma certa singularidade de cada freguesia neste aspeto. O **betão armado** é a estrutura dominante em Casa Branca (**81,4%**) e também, embora a uma menor escala, em Sousel (**44,3%**), mas é praticamente inexistente em Cano e Santo Amaro. Já a **alvenaria com placa** está bem presente no concelho (principalmente em Santo Amaro, com quase 70% do edificado), com a exceção de Casa Branca, onde tem um valor completamente residual. Seguidamente ocorrem os edifícios com paredes em **alvenaria, sem placa**, que ostentam a distribuição mais homogênea, sendo mais frequentes em Cano, representando 48,9% do edificado existente, seguindo-se Santo Amaro, com 31,5%, enquanto Casa Branca e Sousel apresentam valores na ordem dos 16%. Os restantes grupos considerados apresentam valores residuais.

- As características acima elencadas constituem um importante contributo para a **percentagem de edifícios acessíveis através de cadeira de rodas**. O concelho na sua totalidade apresenta um valor percentual de acessibilidade bem **inferior à região** (**23,5% e 35,1%** respetivamente), escondendo, contudo, situações diversas no seu interior. Santo Amaro e Sousel apresentam um valor superior e igual, respetivamente, ao verificado na região. Contudo, a situação é bem diferente nas freguesias de **Cano e Casa Branca**, onde a proporção de edifícios com acessibilidade de cadeira de rodas é **extremamente baixa**, seja em comparação com a região, seja relativamente às outras freguesias. Esta realidade é particularmente problemática em Casa Branca. Tendo em conta o envelhecimento da população e a crescente importância das questões relacionadas com a mobilidade e acessibilidade, há um longo caminho a percorrer no sentido de aumentar a acessibilidade do edificado no concelho.

Após esta análise ao nível dos dados censitários, importa perceber o panorama do edificado nas sedes de freguesia, onde se concentra a sua grande parte. Esta análise será efetuada com base nos dados fornecidos pela CM Sousel.

Na sede de freguesia encontra-se um considerável número de edifícios degradados ou em ruínas. Esta realidade incide particularmente na área histórica da Vila, mas podem ser vistos edifícios nestas situações noutras áreas do aglomerado (vd. Figura V.1.5). A reabilitação dos edifícios degradados constitui uma preocupação cada vez maior do município, que tem demonstrado uma crescente dinâmica na procura de soluções integradas que permitam minimizar este problema, nomeadamente através da delimitação de áreas de reabilitação urbana. Neste contexto, Sousel apresenta-se como uma das grandes prioridades.

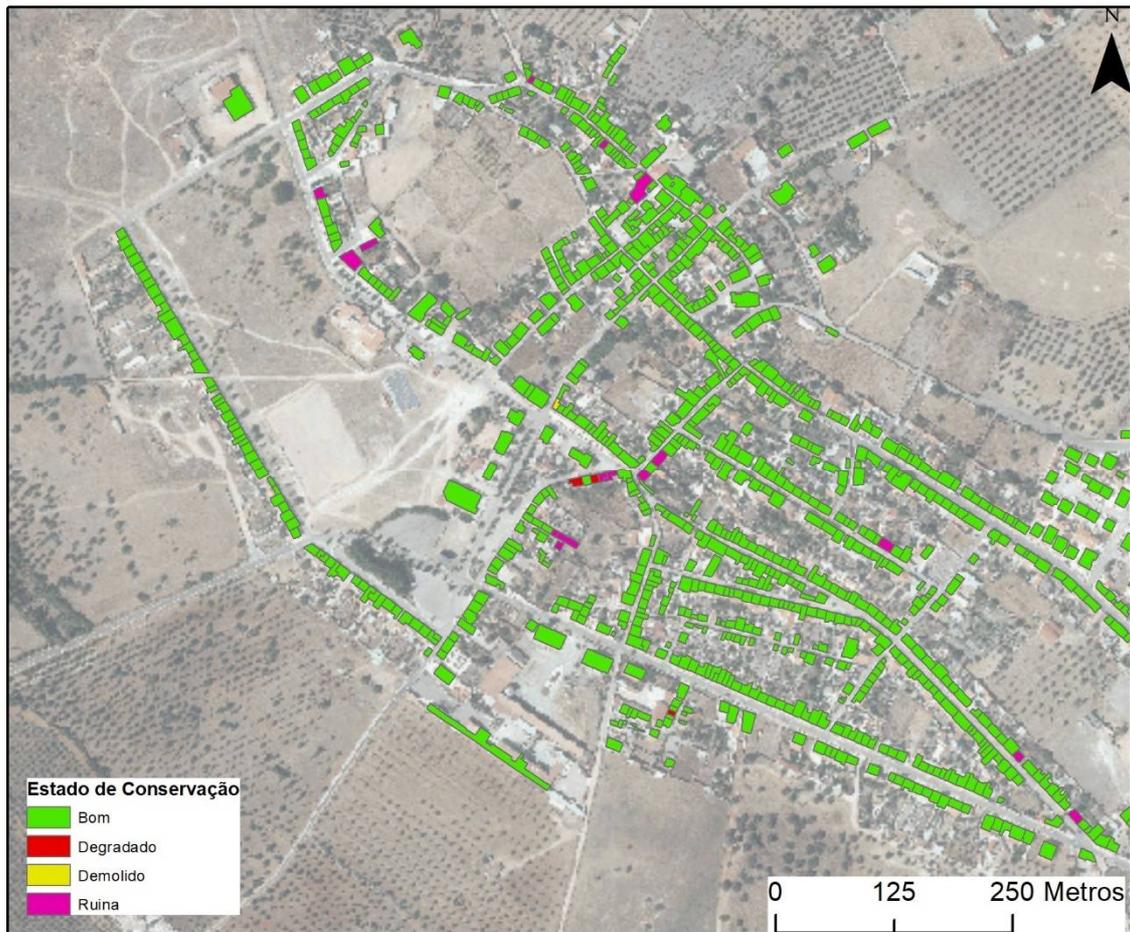
Figura V.1.5 Estado de conservação do edificado de Sousel



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

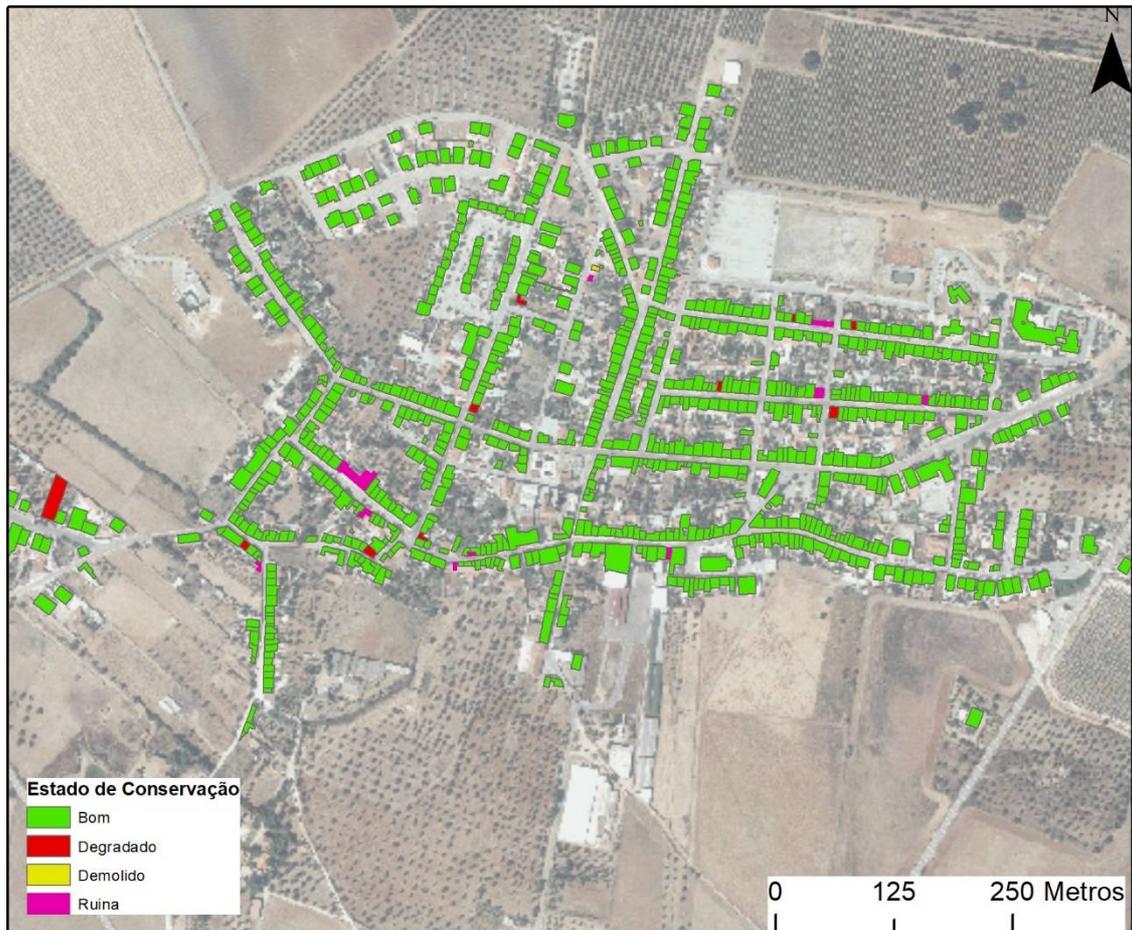
Nas outras sedes de freguesia (vd. Figura V.1.6, Figura V.1.7 e Figura V.1.8) a situação é mais favorável quando comparada com Sousel, mas também se verificam situações que carecem de ações de recuperação e beneficiação do edificado já identificadas pelo município.

Figura V.1.6 Estado de conservação do edificado em Cano



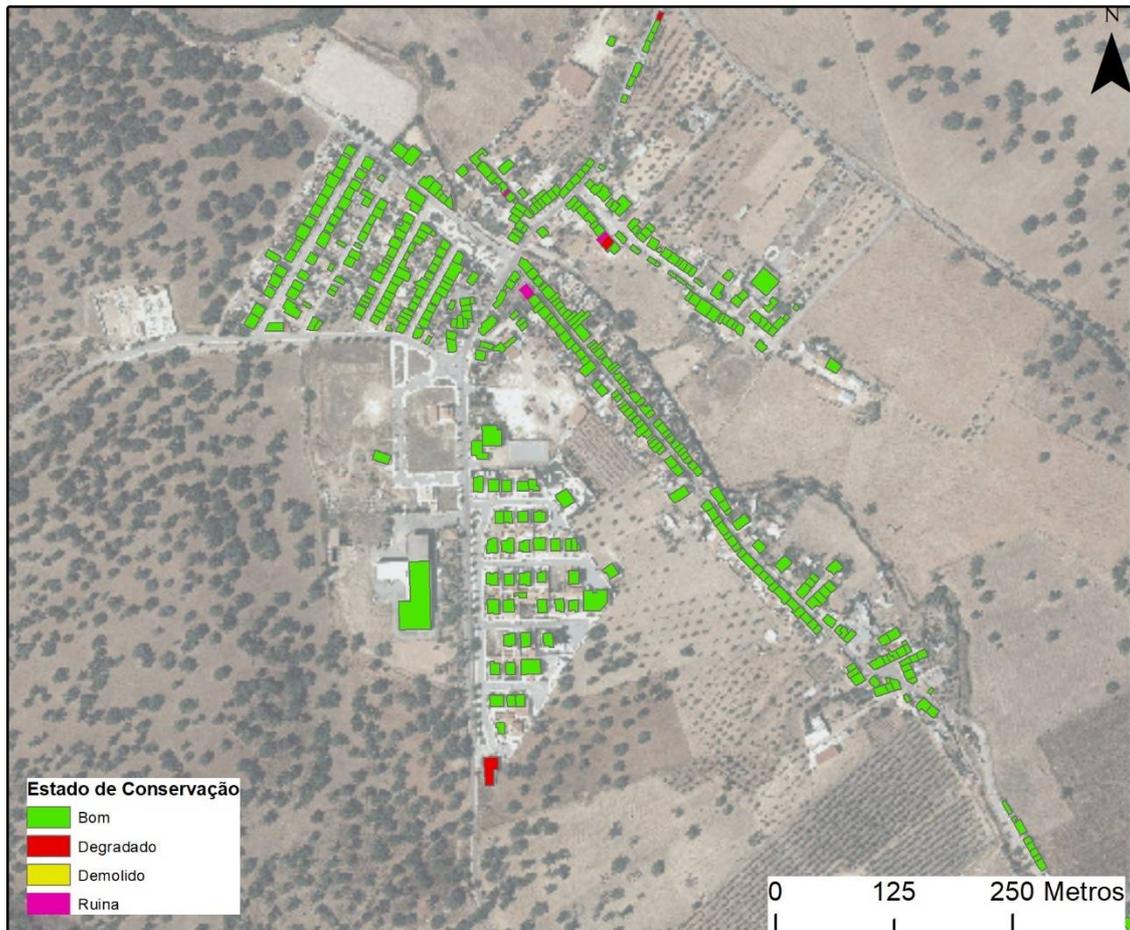
Fonte: Câmara Municipal de Sousel

Figura V.1.7 Estado de conservação do edificado em Casa Branca



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

Figura V.1.8 Estado de conservação do edificado em Santo Amaro



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

Para fazer face ao problema da degradação do património edificado no concelho de Sousel foram definidas pelo município diversas **áreas de reabilitação urbana**, que serão analisadas no capítulo que se segue.

V.1.4. A REABILITAÇÃO URBANA

V.1.4.1 ENQUADRAMENTO LEGAL

Os espaços urbanos, compostos pelo edificado e espaços públicos exteriores, têm vindo a **degradar-se** devido ao envelhecimento decorrente da idade, da sobrecarga de usos ou pelo desajustamento dos desenhos e funcionalidade a novos usos e modos de vida. Desta situação desponta a necessidade de procurar novos caminhos e perspetivas de intervenção e desenvolvimento do território, e é precisamente neste contexto que emergem a **reabilitação e regeneração urbana**.

A **reabilitação urbana** é, conforme o n.º 1 do artigo 61.º da Lei de Bases da Política Pública de Solos, Ordenamento do Território e Urbanismo (LBPSOTU)⁸, “a forma de intervenção territorial integrada que visa a valorização do suporte físico de um território, através da realização de obras de reconstrução, recuperação, beneficiação, renovação e modernização do edificado, das infraestruturas, dos serviços de suporte e dos sistemas naturais, bem como de correção de passivos ambientais ou de valorização paisagística”.

A promoção da reabilitação urbana foi assumida no Programa do XIX Governo Constitucional como um objetivo **estratégico** e um **desígnio nacional**, havendo uma aposta num paradigma de cidades com sistemas coerentes e bairros vividos no que diz respeito à política de ordenamento do território (IHRU). A LBPSOTU define, entre outros, como seus fins (alíneas g) e m) do artigo 2.º):

- **racionalizar, reabilitar e modernizar** os centros urbanos, os aglomerados rurais e a coerência dos sistemas em que se inserem;

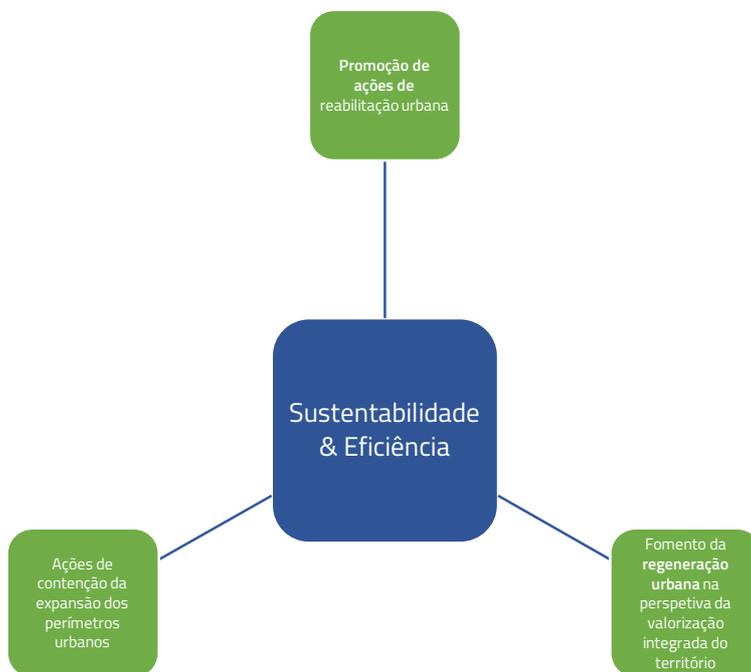
⁸ Lei n.º 31/2014, de 30 de maio.

- regenerar o território, promovendo a **requalificação** de áreas degradadas e a **reconversão** de áreas urbanas de gênese ilegal.

Para o efeito, esta Lei estabelece que os planos intermunicipais e municipais “devem prever mecanismos de incentivo visando prosseguir”, entre outras, a “reabilitação ou regeneração urbanas” (alínea d) do artigo 173.º).

Esta alteração de paradigma é assumida igualmente na Estratégia “**Cidades Sustentáveis 2020**”, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2015, de 11 de agosto, onde se pode ler no preâmbulo que importa “prosseguir um modelo de desenvolvimento territorial mais sustentável, **centrado na reabilitação e regeneração** dos territórios existentes, na **contenção dos perímetros urbanos...**” de modo a contribuir para a transformação das cidades em **cidades mais sustentáveis**. Para isso define a “regeneração e reabilitação urbana” como um dos temas do eixo estratégico 2 “Sustentabilidade & Eficiência” que visa alcançar três objetivos (*vd.* Figura V.1.9):

Figura V.1.9 Eixo estratégico “Sustentabilidade & Eficiência”: objetivos



Fonte: Adaptado da Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”

É neste âmbito que a Lei n.º 32/2012, de 14 de agosto procede à primeira alteração ao DL n.º 307/2009⁹, de 23 de outubro, que estabelece o **Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU)**, e à 54.ª alteração ao **Código Civil**, aprovando medidas destinadas a agilizar a reabilitação urbana, conforme expressas no artigo 1º:

1. flexibilizando e simplificando os procedimentos de criação de áreas de reabilitação urbana;
2. criando um procedimento simplificado de controlo prévio de operações urbanísticas;
3. regulando a reabilitação urbana de edifícios ou frações, ainda que localizados fora de áreas de reabilitação urbana, cuja construção tenha sido concluída há pelo menos 30

⁹ Alterado posteriormente pelo DL 136/2014, de 09 de setembro, pelo DL 88/2017, de 27 de julho e pelo DL 66/2019, de 21 de maio.

anos e em que se justifique uma intervenção de reabilitação destinada a conferir-lhes adequadas características de desempenho e de segurança.

O RJRU regulou a figura de **Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana** e estruturou as intervenções de reabilitação com base em **dois conceitos fundamentais**, nomeadamente:

1. o de **área de reabilitação urbana (ARU)**;
2. o de **operação de reabilitação urbana (ORU)**.

Desta forma, o DL n.º 307/2009 (alínea b) do artigo 2.º) define uma **ARU** como “a área territorialmente delimitada que, em virtude da insuficiência, degradação ou obsolescência dos edifícios, das infraestruturas, dos equipamentos de utilização coletiva e dos espaços urbanos e verdes de utilização coletiva, designadamente no que se refere às suas condições de uso, solidez, segurança, estética ou salubridade, justifique uma intervenção integrada, podendo ser delimitada em instrumento próprio ou corresponder à área de intervenção de um plano de pormenor de reabilitação urbana.”

A **ORU**, por sua vez, é definida como “o conjunto articulado de intervenções visando, de forma integrada, a reabilitação urbana de uma determinada área” (alínea h) do artigo 2.º).

A cada ARU, que se afigura como instrumento privilegiado para enquadrar a política municipal de reabilitação e regeneração urbana, corresponde uma ORU (n.º 4 do artigo 7º). Se a ORU se dirige principalmente à reabilitação do património edificado, é enquadrada por uma **estratégia de reabilitação** e adota a designação de **ORU simples**. Quando a ORU envolve, não só a reabilitação do edificado, mas também a qualificação das infraestruturas, dos equipamentos, dos espaços verdes e urbanos de utilização coletiva, tem associado um programa de investimento público, e é enquadrada por um **programa estratégico de reabilitação**, adotando a designação de **ORU sistemática** (vd. Figura V.1.10).

Figura V.1.10 Áreas e operações de reabilitação urbana



Fonte: Adaptado do RJRU.

As intervenções de reabilitação urbana realizadas numa ARU devem ser enquadradas por **plano de pormenor** que, em função das características do território em que incide, pode ter uma de duas tipologias¹⁰:

1. **Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana (PPRU)** cujo conteúdo e as finalidades são definidos no regime jurídico da reabilitação urbana e concretizadas em particular no

¹⁰ Alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 103.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio (novo RJIGT).

DL n.º 307/2009, de 23 de outubro (cf. artigo 63.º e seguintes), conforme o artigo 105.º do DL n.º 80/2015, de 14 de maio¹¹;

2. **Plano de Pormenor de Salvaguarda (PPS)**, cujo conteúdo e as finalidades são definidos nos termos previstos na lei de bases do património cultural e demais legislação complementar, conforme o artigo 106.º do RJIGT.

Em Portugal, ao abrigo do RJRU, foram aprovadas **1308** ARU, sendo que destas, **143** integram ORU simples e **267** integram ORU sistemáticas (vd. Quadro V.1.9).

Quadro V.1.9 ARU aprovadas

Situação	Enquadramento legislativo		
	L32/2012 ¹²	L 67A/ 2007 ¹³	DL 307/ 2009 ¹⁴
ARU Aprovadas	885	6	0
ARU e ORU Simples Aprovadas	131	0	12
ARU e ORU Sistemática Aprovadas	256	0	11
ARU e ORU em Processo de Aprovação	4	0	1
ARU em Processo de Delimitação	0	0	2

Fonte: Portal da habitação, 2018, consultado em 07-01-2022.

V.1.4.2 OS INSTRUMENTOS FINANCEIROS PARA A REABILITAÇÃO URBANA

A alteração de paradigma ocorrida nos últimos anos, em que a reabilitação e regeneração urbanas ganharam novo impulso enquanto condição para a sustentabilidade do território a nível regulamentar, foi acompanhada por vários **instrumentos e/ou mecanismos financeiros** que pretendem permitir a sua implementação.

¹¹ Que aprovou o novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).

¹² Lei n.º 32/2012, de 14 de agosto que altera e republica o D.L. n.º 307/2009, de 23 de outubro.

¹³ Lei n.º 67-A/2007, de 31 de dezembro, ou do disposto no artigo 71.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais

¹⁴ Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro.

No contexto do Acordo de Parceria Portugal 2020, que associa a revitalização de zonas urbanas ao desenvolvimento urbano sustentável, com caráter prioritário para o ciclo de financiamento europeu 2014 – 2020, foi criado o Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana (IFRRU 2020), que agregava vários fundos distintos (FEEI), nomeadamente:

1. Fundo de Coesão (FC);
2. Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER);
3. Fundo Social Europeu (FSE).

Estes FEEI são canalizados, no caso da regeneração e reabilitação urbanas, para programas operacionais (PO) distintos, quer de âmbito nacional quer de âmbito regional.

Com o término do IFRRU 2020 em 2023, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 180/2023 vem estabelecer o novo quadro de funcionamento do Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas no âmbito do Portugal 2030 (IFRRU 2030). Pretende-se assim definir um novo instrumento financeiro que, em continuidade com o existente, permita reforçar o financiamento dos investimentos em todo o território nacional que visem contribuir para os objetivos identificados na Estratégia Portugal 2030, com especial destaque para o reforço da **habitação a custos acessíveis** e a **reabilitação de edifícios** de habitação, incluindo a respetiva reabilitação energética.

Foram ponderadas as modalidades de criação de instrumentos financeiros, no quadro da programação do Portugal 2030, tendo em conta a necessidade de continuar a promover a coesão territorial, maximizando os apoios para as áreas urbanas e o edificado e sobretudo para o Programa Mais Habitação, para a habitação e arrendamento a custos acessíveis, designadamente promovida por privados e cooperativas.

Como instrumento adicional de estímulo às operações de requalificação urbana, está previsto ainda um conjunto de **benefícios fiscais**. Estes podem ser refletidos nos seguintes impostos:

- **Impostos sobre o consumo**, nomeadamente o **IVA** (Imposto sobre o Valor Acrescentado),
- **Impostos sobre o rendimento**, em sede de **IRC** (Imposto sobre o Rendimento de Pessoas Coletivas) e em sede de **IRS** (Imposto de Rendimento sobre pessoas Singulares) e também nos
- **Impostos sobre o património**, no qual se inserem os **impostos municipais**, em concreto o **IMI** (Imposto Municipal sobre Imóveis) e o **IMT** (Imposto Municipal sobre as Transmissões Onerosas de Imóveis).

De salientar que no caso dos **impostos municipais** (IMI e IMT), as possíveis isenções estão dependentes de deliberação da Assembleia Municipal do respetivo município onde se insere o prédio urbano e podem variar de ARU para ARU.

Paralelamente, os novos desafios colocados ao nível sub-regional no horizonte 2030 em áreas como a competitividade da economia, a sustentabilidade ambiental, a promoção de uma sociedade mais inclusiva, a valorização do território e das pessoas ou da eficiência e racionalização dos serviços coletivos intermunicipais, tornam indispensável reforçar, quer a escala de intervenção territorial (para além da lógica estritamente municipal), quer o grau de parceria entre o poder local, o associativismo empresarial e o sistema científico e tecnológico, para poder intervir de forma mais eficaz nos domínios chave do desenvolvimento e da coesão territorial¹⁵.

O princípio da subsidiariedade, como base fundamental no desenho e estruturação dos instrumentos de programação de cariz territorial, permite potenciar o uso da escala territorial

¹⁵ Fonte: <http://www.alentejo.portugal2020.pt/index.php/8-noticias/167-alentejo-2020-concluiu-processo-de-aprovacao-dos-planos-de-acao-de-regeneracao-urbana-paru>

de intervenção como um dos mecanismos de maior racionalidade e eficiência na integração de políticas e, conseqüentemente, de fundos (*idem*).

O programa Alentejo 2030 preconiza a reabilitação e regeneração urbanas, com enfoque nos desafios associados à atração de população para os centros urbanos, à provisão de espaços inclusivos e acessíveis e que potenciem a mobilidade intra e interurbana, incluindo através da apropriação do conceito de NEB, e prosseguindo também objetivos de eficiência energética.

V.1.4.3 A REABILITAÇÃO URBANA NO CONCELHO DE SOUSEL

O concelho de Sousel possui **cinco** Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) aprovadas e publicadas no Portal da Habitação¹⁶, das quais apenas duas se encontram em vigor (Sousel e Cano). As cinco ARU compreendem a **ARU da Tapada da Portagem em Sousel**, **ARU de Sousel**, **ARU de Cano**, **ARU de Casa Branca** e a **ARU de Santo Amaro**. Contudo, destas apenas a ARU de Sousel e de Cano se encontram vigentes, estando as restantes caducadas.

Além destas, a Câmara Municipal de Sousel realizou uma proposta, aprovada em sede de Assembleia Municipal, de delimitação de uma nova ARU, mais concretamente a ARU de São Miguel, que, no entanto, também já se encontra caducada.

Seguidamente será efetuada uma breve análise de cada uma das ARU, tendo em conta as suas especificidades e objetivos.

ARU DE SOUSEL

A Vila de Sousel, sede de Concelho, constitui o principal núcleo urbano concelhio, concentrando as funções urbanas principais. A regeneração urbana do seu centro tradicional

¹⁶ Última consulta do Portal em 10 de janeiro de 2022.

tem constituído, ao longo dos últimos anos, uma preocupação constante da Câmara Municipal, que se reflete nas variadas iniciativas realizadas nesta área, grande parte das quais com recurso a cofinanciamento comunitário, com vista à vivificação e manutenção de condições de habitabilidade.

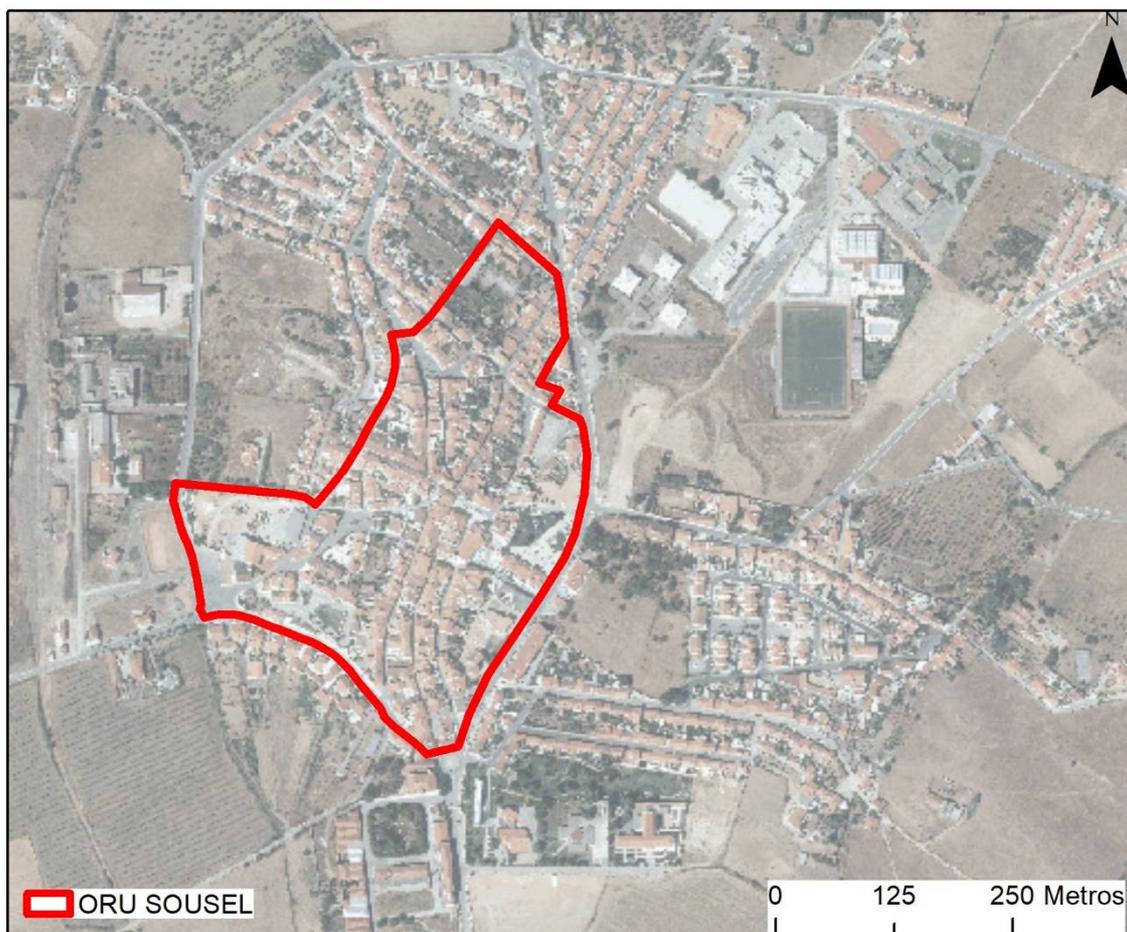
Contudo, a dificuldade dos particulares em financiarem a conservação do parque habitacional e a adequação física dos alojamentos às novas necessidades da habitação, constituem um forte condicionamento à regeneração urbana de Sousel (a par da necessidade de atração de atividades económicas que possam servir de âncora ao desenvolvimento concelhio e à retenção de população ativa).

É neste contexto que a Câmara Municipal procurou, através da delimitação da ARU e correspondente Operação de Reabilitação Urbana, disponibilizar aos seus munícipes um conjunto de incentivos à Reabilitação Urbana, nomeadamente no que concerne aos impostos municipais sobre património, no direito de acesso aos apoios e incentivos fiscais e financeiros à reabilitação urbana, mas também no sentido de os cidadãos poderem aproveitar as oportunidades proporcionadas pelos programas nacionais e comunitários de apoio à reabilitação Urbana (CM Sousel).

A ARU de Sousel foi aprovada pela Assembleia Municipal em sessão de 29 de junho de 2015 e publicada em Diário da República pelo Aviso n.º 8476/2014, n.º 139/2014, Série II, de 2014-07-22 e será executada através de uma **ORU simples** que se propõe a uma intervenção integrada da reabilitação urbana da Vila de Sousel.

Trata-se de uma área de **11,8 ha** (*vd.* Figura V.1.11) e abrange o núcleo Central e mais antigo da Vila, e a zona adjacente, estando incluídos nesta área três imóveis classificados - Igreja Matriz, Pelourinho e Igreja Nossa Senhora da Orada.

Figura V.1.11 Área da ORU de Sousel



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

Foi definida assim uma Estratégia de Reabilitação Urbana (ERU) para a área que assenta nos seguintes princípios (CM Sousel):

- Potenciar a instalação de comércio e serviços
- Melhorar a qualidade urbana e ambiental
- Qualificar o edificado com função residencial
- Recuperar o património edificado
- Fortalecer o valor patrimonial, histórico e cultural
- Fomentar o turismo

No âmbito desta visão estratégica foram definidos os seguintes Objetivos Estratégicos (CM Sousel):

1. Desenvolver estratégias para fomentar a reabilitação do edificado degradado e funcionalmente desadequado com o intuito de melhorar as condições de habitabilidade e de funcionalidade do parque imobiliário;
2. Requalificação urbana patrimonial e ambiental, promovendo o fortalecimento da centralidade funcional do núcleo tradicional da Vila;
3. Criação de condições para a revitalização económica do centro tradicional de Sousel, através da requalificação das atividades existentes e atração de novas atividades, nomeadamente no comércio e serviços;
4. Promover a sustentabilidade de edifícios e espaços urbanos e fomentar a melhoria do desempenho energético em edifícios públicos e privados;
5. Incentivar a modernização dos estabelecimentos comerciais e outros existentes na Vila e atrair novas unidades económicas em ramos de atividade do comércio, serviços e turismo;
6. Incentivar a atividade económica nos setores ligados à reabilitação urbana, nomeadamente a construção civil, contribuindo para a criação e manutenção de postos de trabalho.

A ARU delimitada assumiu-se ainda como referência para o **Plano de Ação de Regeneração Urbana da Sousel (PARUS)**. O PARU de Sousel propõe uma **concentração** territorial do investimento no núcleo histórico e tradicional da Vila de Sousel de modo a maximizar a eficácia de âmbito económico e social, sendo a sua área de intervenção coincidente com a totalidade da ARU de Sousel.

É nesta lógica de atuação que o programa de investimento do PARU de Sousel assenta nas seguintes vertentes de intervenção esquematizadas na Figura V.1.12.

Figura V.1.12 Vertentes de intervenção do PARU de Sousel



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

De referir que Sousel não possui Plano de Urbanização nem qualquer Plano de Pormenor na Área de Intervenção abrangida pela ARU de Sousel, pelo que os Instrumentos de gestão territorial que o enquadraram foram essencialmente o PROT Alentejo e o PDM, sendo, no entanto, consonantes com outros documentos de política regional desenvolvidos no âmbito do Portugal 2020.

Quanto ao **modelo de gestão e execução**, assenta numa componente de investimento público municipal e na mobilização do investimento privado para a concretização das intervenções preconizadas, tendo, portanto, um **carácter misto**.

No que diz respeito aos **benefícios fiscais** propostos pela Câmara Municipal de Sousel para a ARU, estes consistem na **isenção de IMI** por um período de cinco anos, a contar do ano, inclusive, da conclusão das ações de reabilitação do prédio urbano e **isenção do IMT** na primeira transmissão onerosa do prédio (ou fração autónoma) reabilitado, quando destinado exclusivamente a habitação própria e permanente. No entanto, estas isenções estão dependentes da deliberação da assembleia municipal. Estão previstos ainda benefícios em sede de IVA, IRS e IRC (*vd.* Quadro V.1.10).

Quadro V.1.10 Benefícios fiscais

BENEFÍCIOS FISCAIS	
IMI	Isenção de 5 anos após reabilitação
IMT	Isenção na 1.ª transmissão após reabilitação
IVA	Taxa de 6% em empreitadas de reabilitação (materiais e mão-de obra
IRS	Os proprietários de imóveis podem deduzir à coleta, até ao limite de 500€, 30% dos encargos relacionados com reabilitação; Mais-valias tributadas à taxa de 5%, quando sejam decorrentes da alienação de imóveis situados em ARU, objeto de reabilitação; Rendimentos prediais à taxa de 5%, quando do arrendamento de imóveis situados em ARU, objeto de reabilitação.
Fundos de Investimento Imobiliário	Isenção de IRC dos rendimentos obtidos por fundos de investimento; Retenção na fonte à taxa de 10% no IRC/IRS dos rendimentos provenientes das unidades de participação em fundos de investimento

Fonte: Câmara Municipal de Sousel

Por último, refira-se que foram elencados vários projetos a desenvolver no âmbito do PARU de Sousel, nos quais se destacam **três** pela sua importância para a materialização dos objetivos por si definidos. São eles a remodelação do **Mercado Municipal**, a criação de **alojamento turístico** no interior da ARU e a recuperação de um edifício do património municipal para instalação de uma **Loja do Cidadão** em Sousel.

ARU DO CANO

A ARU do Cano foi aprovada em 29-06-2015, juntamente com a ARU de Sousel e com a qual partilha grande parte dos objetivos que estiveram na sua delimitação. Tem uma área de **25,8** ha e localiza-se na área nascente do perímetro urbano, incluindo o Rossio de Cano, onde se concentram grande parte dos equipamentos públicos (*vd.* Figura V.1.13).

Figura V.1.13 Área da ORU de Cano



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

Para a ARU do Cano foi estabelecida uma **Operação de Reabilitação Urbana sistemática (ORU)**, suportada por um **Programa Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU)**. Pretende-se com esta ORU desenvolver processos de reabilitação urbana integrada que racionalizem recursos e evitem intervenções dispersas que possam revelar-se contraditórias (CM Sousel). Visto que os objetivos da ARU passam não só pela reabilitação do edificado público e privado, como também pela qualificação das infraestruturas, dos equipamentos e dos espaços de utilização coletiva, a Câmara Municipal de Sousel optou pela realização de uma Operação de Reabilitação Urbana sistemática.

A área delimitada é caracterizada por uma **grande concentração de edificado degradado e devoluto** e, em termos de espaço público, por **espaços com constrangimentos ao nível da mobilidade pedonal e acessibilidades**, revelando conflitos entre a circulação pedonal e rodoviária (CM Sousel).

O Município de Sousel assenta a sua **visão estratégica** para esta área nos seguintes aspetos:

- Qualificar e fortalecer o valor patrimonial e cultural;
- Reforçar a função residencial;
- Elevar os índices de qualidade urbana e ambiental;
- Potenciar o património cultural e histórico edificado;
- Potenciar a função empresarial;
- Fomentar o turismo e o património.

Enquadrados nesta visão foram definidos **Objetivos Estratégicos** a alcançar, nomeadamente:

1. Desenvolver estratégias para fomentar a reabilitação do edificado degradado e funcionalmente desadequado com o intuito de melhorar as condições de habitabilidade e de funcionalidade do parque imobiliário e dos espaços não edificados;
2. Reabilitar os tecidos urbanos, nomeadamente, com a modernização das infraestruturas e a promoção da melhoria geral da mobilidade através de uma melhor gestão da via pública e demais espaços de circulação;
3. Promover a criação e a melhoria das acessibilidades para cidadãos com mobilidades condicionada no espaço público e no acesso a equipamentos e serviços;
4. Requalificar os espaços verdes, os espaços urbanos e os equipamentos de utilização coletiva;
5. Promover a sustentabilidade de edifícios e espaços urbanos e fomentar a melhoria do desempenho energético em edifícios públicos e privados;

6. Incentivar a atividade económica nos setores ligados à reabilitação urbana, nomeadamente a construção civil, contribuindo para a criação e manutenção de postos de trabalho.

No que concerne às intervenções a realizar, foram definidos **níveis** e **extensões de intervenção** no edificado com base no seu estado de conservação, que variam de um a cinco, sendo o um aquele que necessita de intervenções mais complexas e profundas.

O programa da Operação de Reabilitação Urbana prevê diversas intervenções que se estruturam em **três âmbitos** principais, referidos seguidamente:

Intervenção no edificado em geral – reabilitação dos edifícios em função dos níveis de intervenção estabelecidos para cada um, já atrás referidos.

Reabilitação de imóveis de propriedade pública – no qual se destaca a Casa do povo de Cano, que se encontrava sem nenhum uso funcional e em mau estado de conservação. É intenção reconvertê-lo numa residencial para pessoas com deficiência físicas e mentais.

Reabilitação do espaço exterior público - De entre os espaços públicos identificados na área da ORU o município considera prioritárias as intervenções ao nível do vazio urbano - Rossio e dos espaços adjacentes de enquadramento, tendo em vista a consolidação do tecido, a promoção da **mobilidade** e a melhoria das condições de **acessibilidades** aos equipamentos aí existentes (CM Sousel). No Rossio destaca-se aqui a intenção da criação de um parque urbano com uma aposta na componente de lazer e de um nó de ligação (rotunda) com quatro ramos de acesso como forma de enfatizar a transição de ambientes rodoviários, nomeadamente, do meio rural para a entrada no aglomerado urbano. Nos espaços adjacentes de enquadramento do Rossio pretende-se uma intervenção que interligue os diversos equipamentos ali existentes, dando prioridade ao **peão**.

O **modelo de gestão** e o sistema de **benefícios fiscais** e incentivos é idêntico ao estipulado para a ARU de Sousel, já atrás referido.

Quanto ao programa de investimento público, estima-se que atinja um valor total de 3.238.355,00€ (CM Sousel).

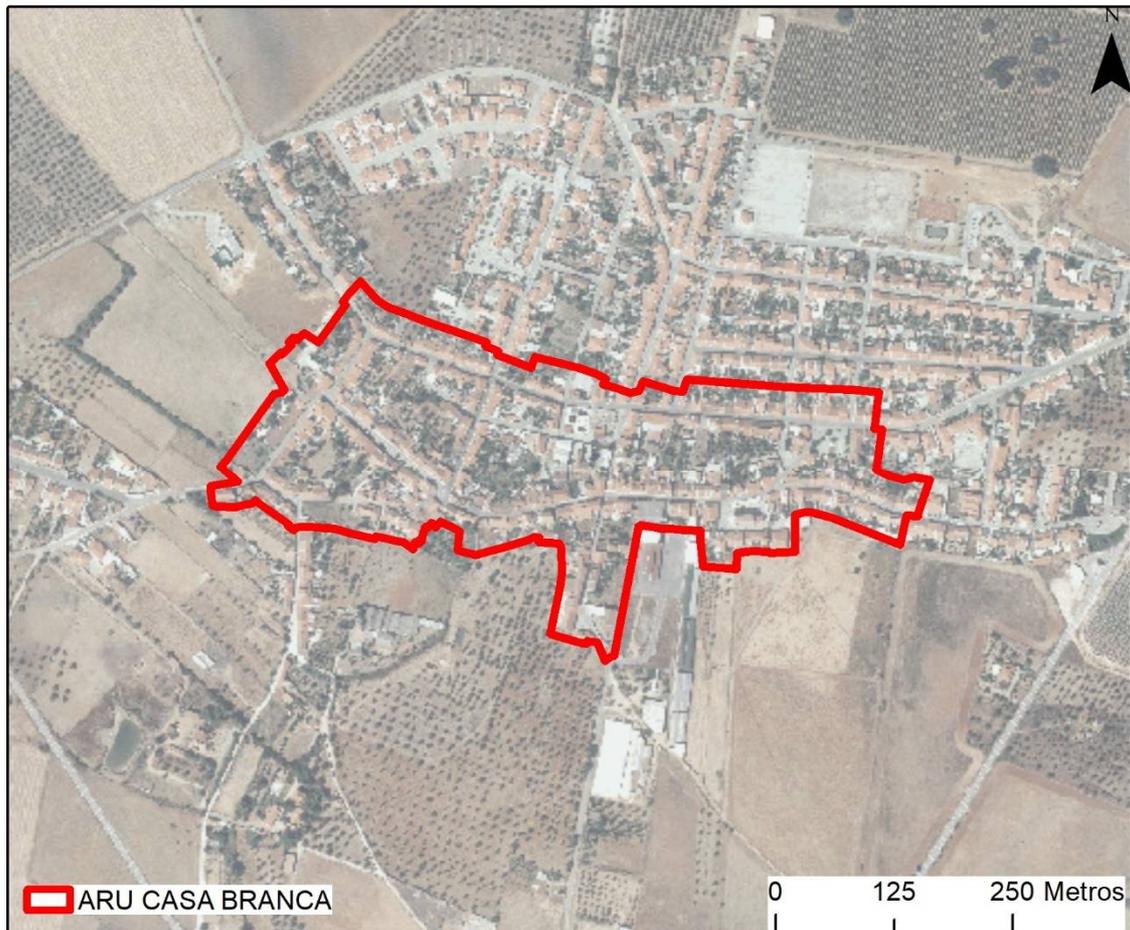
ARU DE CASA BRANCA

A ARU do aglomerado de Casa Branca, aprovada pela Assembleia Municipal em 3 de fevereiro de 2015, já se encontra caducada, na medida em que já decorreu o período previsto no artigo 15.º do RJRU (3 anos) para a aprovação da respetiva ORU, sem que tal tenha ocorrido. Detinha uma área de 13,58 ha, e em termos espaciais ficava acoplada ao principal eixo viário, a Rua Conde Valença e a Rua António Rovisco dos Santos, expandindo-se para sul (*vd.* Figura V.1.14).

A delimitação desta ARU teve como objetivo a reabilitação/requalificação da malha urbana em duas vertentes essenciais:

- **Ao nível do edificado** - tendo em conta o deficiente estado de conservação de muitos edifícios aí localizados.
- **Ao nível dos espaços exteriores públicos** – devido aos muitos constrangimentos no domínio da mobilidade, das acessibilidades e da falta de condições de estada e sociabilização.

Figura V.1.14 Área da ARU de Casa Branca



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

Foram também definidos pelo município os benefícios fiscais aos proprietários e titulares de outros direitos constantes no Quadro V.1.11.

Quadro V.1.11 Benefícios fiscais da ARU de Casa Branca

BENEFÍCIOS FISCAIS	
IMI	Isenção de 5 anos após reabilitação a contar do ano, inclusive, da conclusão das ações de reabilitação
IMT	Isenção na 1ª transmissão onerosa após reabilitação quando destinado exclusivamente a habitação própria e permanente

Fonte: Câmara Municipal de Sousel

ARU DA TAPADA DA PORTAGEM

A ARU da Tapada da Portagem, na vila de Sousel, aprovada pela Assembleia Municipal em 3 de fevereiro de 2015, corresponde a uma área de 18,9 ha, a nascente da EN245 (*vd.* Figura V.1.15). É uma área que foi progressivamente ocupada pela instalação de equipamentos diversos de uma forma desregrada, sem um plano integrado que os ordenasse, repercutindo-se numa insuficiência e desadequação de infraestruturas de suporte, designadamente, viárias, elétricas, de telecomunicações, de drenagem e abastecimento de águas.

Perante esta realidade a ARU teve os seguintes objetivos estratégicos:

- Resolução das carências e limitações ao nível das infraestruturas;
- Promoção da melhoria geral da mobilidade seja através da criação de novas vias públicas ou de uma melhor gestão das vias já existentes e dos demais espaços de circulação;
- Criação de estruturas de estacionamento de apoio aos equipamentos existentes;
- Promoção da igualdade de oportunidades dos cidadãos no acesso às infraestruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas;
- Requalificação dos espaços urbanos e os equipamentos de utilização coletiva;
- Promoção do uso público nos vazios urbanos existentes, designadamente através da introdução de percursos pedonais de atravessamento, de áreas de estada e recreio e lazer;
- Consolidação e remate dos diversos perímetros de equipamentos existentes.
- Promoção da sustentabilidade ambiental, cultural, social e económica dos espaços urbanos.

Figura V.1.15 Área da ARU da Tapada da Portagem (sem escala)



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

Os **benefícios fiscais** de incentivo à sua execução consistiram, tal como na ARU de Casa Branca, na **Isonção do Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI)** por um período de cinco anos e **Isonção do Imposto Municipal sobre Transmissões Onerosas de Imóveis (IMT)** na primeira transmissão onerosa do prédio (ou fração autónoma) reabilitado.

Esta ARU encontra-se caducada, à semelhança da ARU de Casa Branca.

ARU DE SANTO AMARO

A ARU de Santo Amaro, aprovada pela Assembleia Municipal em 3 de fevereiro de 2015 e, portanto, também já caducada, tem uma área delimitada de 5,8 ha (*vd.* Figura V.1.16) e abrange o núcleo central da aldeia, para além de parte da área urbana da Ribeira do Lupe, para a qual estava previsto em PDM como Unidade Operativa de Planeamento e Gestão, a execução de um Plano de Pormenor, até à data não elaborado (CM Sousel).

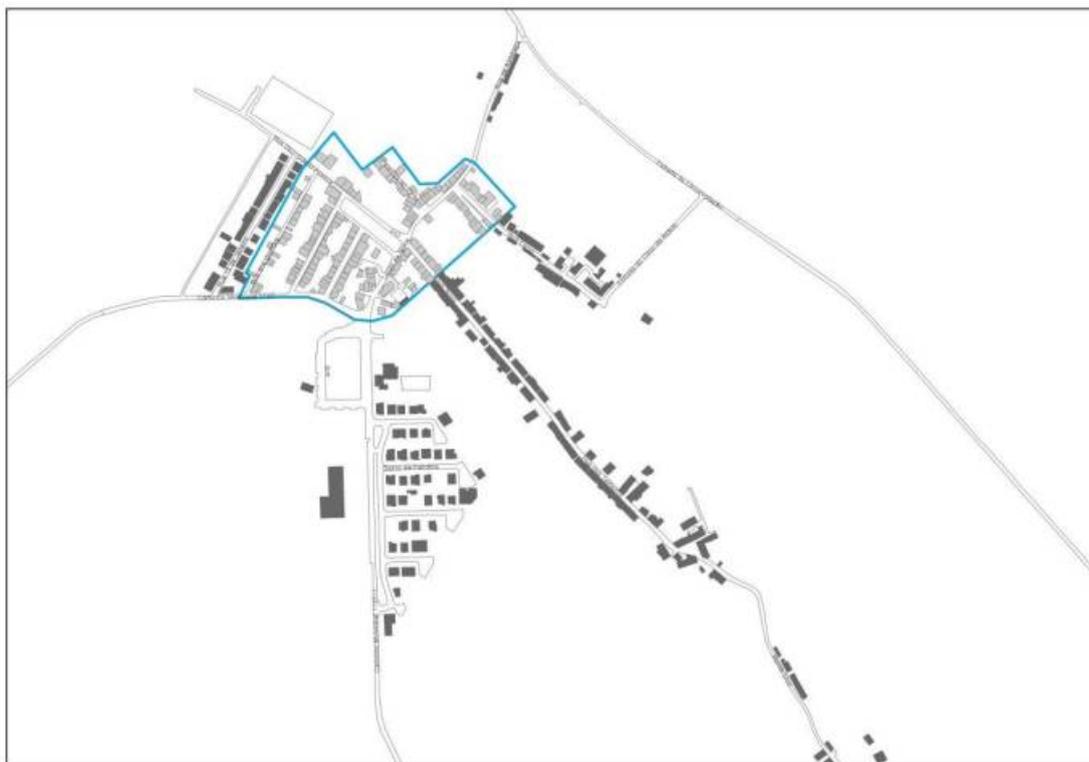
Esta ARU surge num contexto de crescente degradação do edificado do núcleo central do aglomerado, em grande parte devido ao desenvolvimento de loteamentos na periferia do perímetro aliado à falta de incentivos à reabilitação.

Assim, foram definidos os seguintes objetivos nesta ARU:

- Desenvolver estratégias para fomentar a reabilitação do edificado degradado e funcionalmente desadequado com o intuito de melhorar as condições de habitabilidade e de funcionalidade do parque imobiliário e dos espaços não edificados;
- Reabilitar os tecidos urbanos nomeadamente com modernização das infraestruturas e a promoção da melhoria geral da mobilidade através de uma melhor gestão da via pública e demais espaços de circulação;
- Promover a criação e a melhoria das acessibilidades para cidadãos com mobilidades condicionada no espaço público e de acesso a equipamentos e serviços;
- Requalificar os espaços verdes, os espaços urbanos e os equipamentos de utilização coletiva;
- Promover a sustentabilidade de edifícios e espaços urbanos e fomentar a melhoria do desempenho energético em edifícios públicos e privados;
- Incentivar a atividade económica nos setores ligados à reabilitação urbana, nomeadamente a construção civil, contribuindo para a criação e manutenção de postos de trabalho

Quanto aos benefícios fiscais, foram mais uma vez iguais aos já referidos para as ARU de Casa Branca e Tapada da Portagem.

Figura V.1.16 Área da ARU de Santo Amaro (sem escala)



Fonte: Câmara Municipal de Sousel

ARU DE SÃO MIGUEL

A ARU de São Miguel, aprovada pela Deliberação da Assembleia Municipal de Sousel, em 28 de abril de 2018, abrange uma área de 2,37 ha localizada a sudoeste da vila de Sousel, no interior de uma grande mancha de olival. Incide sobre um núcleo edificado composto apenas por três edifícios com características e funcionalidades bastante distintas:

- Capela de Nossa Sra. Do Carmo
- Praça de Touros Pedro Louceiro
- Pousada de São Miguel

Com a delimitação desta ARU o município de Sousel pretendeu prosseguir os seguintes objetivos estratégicos:

- Impulsionar a revitalização económica do núcleo edificado da Serra de São Miguel, através da atração de novas atividades turísticas e culturais num contexto de uma oferta turística a par das novas tendências de mercado.
- Valorizar o património edificado e desenvolver estratégias para fomentar a reabilitação do edificado degradado.
- Melhorar as condições de uso, solidez, segurança, estética ou salubridade do núcleo edificado.
- Promover a sustentabilidade dos edifícios e fomentar a melhoria do desempenho energético.
- Promover a criação e melhoria das acessibilidades para cidadãos com mobilidade condicionada.
- Incentivar a atividade económica nos setores ligados à reabilitação urbana, nomeadamente a construção civil, criando postos de trabalho.

Considerando que já decorreram mais de três após a aprovação desta ARU pela competente Assembleia Municipal, e não foi aprovada a respetiva ORU, conclui-se que a mesma já se encontra caducada, nos termos do previsto no artigo 15.º do RJRU.

V.1.5. HIERARQUIA URBANA

A hierarquização do sistema urbano constitui uma análise importante para a caracterização do concelho de Sousel. Esta importância advém não só pela convergência de dados e respetiva análise espacial (para cada lugar) mas também pela leitura relativa que daí se

obtem, permitindo avaliar as necessidades (objetivas e relativas) da população residente. Desta forma, além da componente demográfica, é considerado um conjunto vasto de outras variáveis, essencialmente de caráter económico, formativo e funcional.

Deste modo, a **metodologia** utilizada assentou em **três fases** distintas:

1. **identificação dos aglomerados urbanos** – foram considerados todos os perímetros urbanos com lugares em que a população residente total é superior a 100 pessoas, em 2011¹⁷ (vd. Quadro V.1.12).
2. **recolha da informação por perímetro urbano** segundo cinco componentes fundamentais:
 - a. administrativa – assente na importância administrativa do lugar;
 - b. demográfica – constituída por uma variável simples e por outra composta, respetivamente pela população residente em 2011 e pela taxa de crescimento populacional entre 2001 e 2011;
 - c. económica – aferida pela taxa de atividade, pela percentagem de população empregada no setor terciário e pela percentagem de população que trabalha noutro concelho;
 - d. formativa – dada pela percentagem de população residente com curso superior completo;
 - e. funcional – constituída pelos dados relativos à mobilidade (acesso aos diferentes níveis da hierarquia da rede viária) e à dotação de equipamentos, nomeadamente aqueles que servem as necessidades sociais, de saúde, desportivas, do turismo, da justiça e segurança, da educação, culturais e recreativas, incluindo os estabelecimentos comerciais e outros serviços.
3. **Pontuação das variáveis e hierarquização dos lugares** – a cada variável considerada em cada uma das componentes foi conferida uma ordem¹⁸. Foram mais bem pontuados os

¹⁷ No concelho de Sousel corresponde apenas aos aglomerados urbanos sede de freguesia, ou seja, Sousel, Cano, Casa Branca e Santo Amaro.

¹⁸ A ordem de nível inferior corresponde a uma posição mais favorável em cada variável, sendo os valores distribuídos pelos restantes aglomerados de forma sequencial e por ordem crescente.

aglomerados servidos pelos níveis hierárquicos superiores da rede viária¹⁹, com melhor taxa de crescimento populacional, com menor percentagem de população residente que trabalha fora do concelho, com maior taxa de atividade e, dentro desta, com maior percentagem de população a trabalhar no setor terciário, bem como o maior número de pessoas com o ensino superior completo e maior número de equipamentos. A soma da pontuação atribuída resultou, assim, numa ordenação hierárquica. Os resultados foram agrupados em três classes e níveis, nomeadamente:

Classe	Nível
<= 20	I
20-30	II
> 30	III

Ao nível dos lugares censitários²⁰, 3 apresentam uma população superior a 1.000 habitantes (Sousel, Cano e Casa Branca), um tem mais de 100 habitantes e menos de 1000 (Santo Amaro) e dois possuem menos de 100 habitantes (Almadafe e Vale do Freixo). Para além destes lugares constam 160 habitantes residentes fora dos lugares, portanto “residuais²¹” (vd. Quadro V.1.12).

Quadro V.1.12 População residente por lugar (2011)

Lugar	População Residente 2011	% do total do concelho
Sousel	1.831	36.1
Cano	1.257	24.8
Casa Branca	1.116	22.0
Santo Amaro	628	12.4
Almadafe	54	4.1
Vale do Freixo	28	1.1
Residual	160	3.2
Total	5.074	100.0

Fonte: Censos 2011, INE

¹⁹ IC/AE - 1, ER - 2, EN - 3, EM - 4, CM - 5, Caminho - 6, Arruamento - 7.

²⁰ Fonte: Censos 2011, INE.

²¹ Residentes fora dos lugares censitários.

A ponderação final das variáveis consideradas está patente no Quadro V.1.13. e coloca o perímetro urbano de **Sousel no topo da hierarquia**, como seria de esperar. Este facto é justificado essencialmente pelo seu peso ao nível funcional resultante do seu estatuto de sede de concelho, maior acesso aos equipamentos públicos e, embora de uma forma menos vinculada, pelo seu peso demográfico relativamente aos outros aglomerados.

Num **segundo nível da hierarquia** do sistema urbano aparecem os restantes aglomerados urbanos do concelho, **Cano, Casa Branca e Santo Amaro**, todos eles sedes de freguesia, com subtotais bastante próximos, o que revela uma certa compensação entre os diferentes fatores analisados (vd. Quadro V.1.13). Por exemplo, enquanto Santo Amaro apresenta um quantitativo populacional bastante inferior a Cano e Casa Branca, em compensação apresenta uma taxa de atividade superior em termos percentuais, bem como uma maior percentagem de população residente com curso superior completo. Estes são fatores que, de alguma forma, criam um tipo de compensação e que permitem que Cano, Casa Branca e Santo Amaro estejam incluídos na mesma classificação hierárquica final.

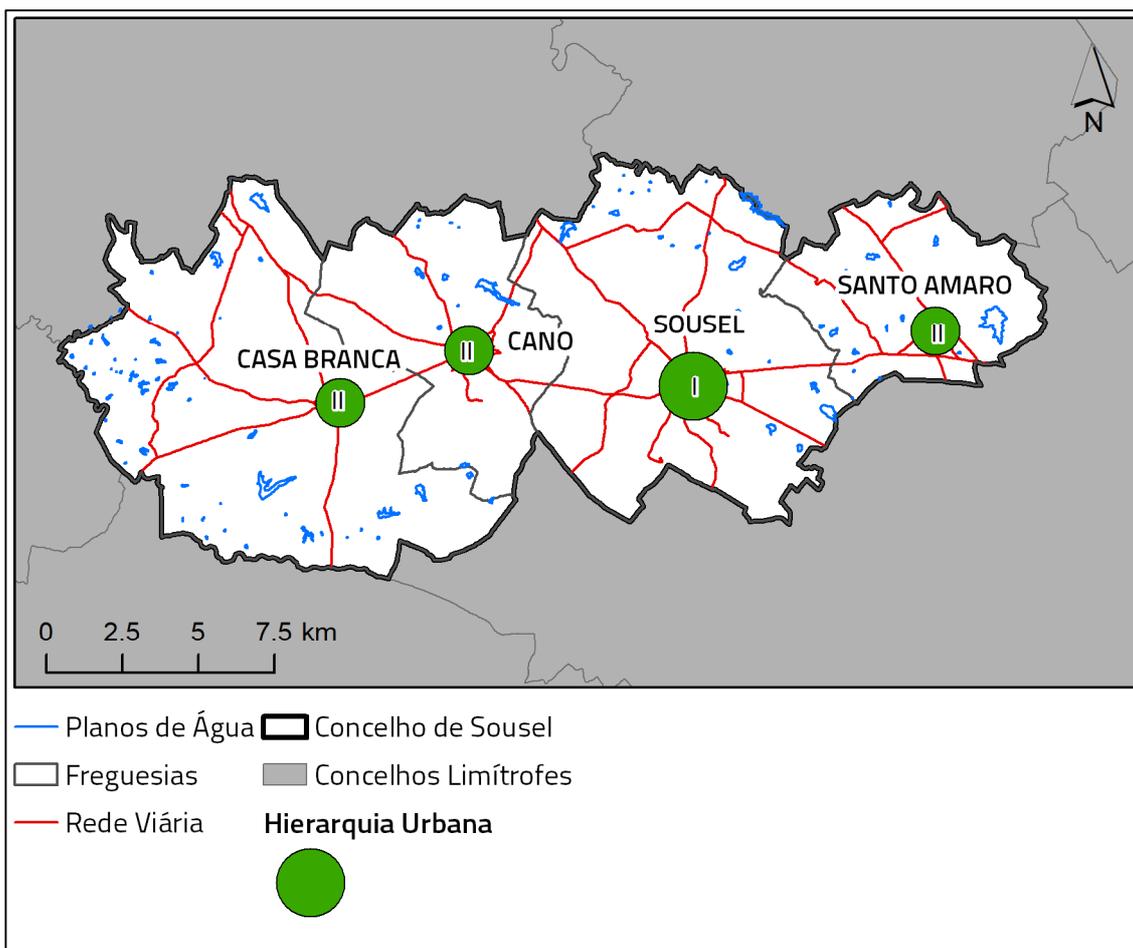
Quadro V.1.13 Síntese das variáveis consideradas na determinação da hierarquia do sistema urbano de Sousel

Variável	Lugar			
	Sousel	Cano	Casa Branca	Santo Amaro
Componente demográfica				
População residente (2011)	1831	1257	1116	628
Ordem	1	2	3	4
Taxa de crescimento populacional	-10,6	-15,9	-8,4	-9,0
Ordem	3	4	1	2
Pop. Res. que trabalha fora do concelho (%)	20,1	24,8	23,9	31,9
Ordem	1	3	2	4
Componente económica				
Taxa de atividade %	41,0	40,0	41,6	44,7
Ordem	3	4	2	1
Pop. Residente empregada no setor III (%)	32,2	24,6	12,4	18,6

	Ordem	1	2	5	4
Componente formativa					
Pop. Res. com curso superior completo (%)		5,2	2,9	3,5	3,7
	Ordem	1	4	3	2
Componente funcional					
Equipamentos (total)		42	24	23	16
	Ordem	1	2	3	4
Acessibilidade		1	2	2	4
	Ordem	1	2	2	3
Ordem administrativa		1	2	2	2
Subtotal (ordem)		13	25	23	26
Nível hierárquico		I	II	II	II

Fonte: INE: BGRI, (2001, 2011),

Figura V.1.17 Hierarquia urbana do concelho de Sousel



Fonte: Fonte: Limites administrativos: DGT (CAOP, 2020); Cartografia de base: CM Sousel; RTGeo, 2022

V.1.6. ASPETOS A RETER

Com um sistema de povoamento do tipo **concentrado** e um cunho essencialmente rural, o concelho de Sousel é marcado por uma estrutura urbana relativamente **equilibrada**, marcada pelas quatro sedes de freguesia e não manifestando a existência de uma clara macrocefalia.

Atualmente o tipo de povoamento dominante decorre essencialmente da concentração da população nos quatro aglomerados urbanos existentes, que correspondem às sedes de freguesia. As vilas que caracterizam o concelho de Sousel e que consistem nas sedes de freguesia são pequenas povoações, fáceis de diferenciar e delimitar. Paralelamente, existe uma **expressão mínima de povoamento disperso**.

A evolução da população na totalidade do concelho tem sido **constantemente negativa** desde 1950, altura em que residiam no concelho 11.702 habitantes, face aos 4.360 apurados nos censos de 2021, tendo esta tendência se verificado igualmente em todas as freguesias.

As áreas urbanas, sobretudo as mais centrais, como é o caso das sedes de freguesia, acusam fenómenos de **perda e envelhecimento demográfico, deterioração do edificado** e do espaço público, **declínio do comércio local**, o que reflete uma fraca dinâmica do sistema urbano do concelho e um diminuto poder de fixação e **atração populacional** e de **investimento**.

A estrutura do edificado no concelho de Sousel apresenta as **características típicas da região** em que se insere e espelha a evolução socioeconómica do território. Efetivamente, a reduzida dimensão demográfica e o duplo envelhecimento, aliado à pouca vitalidade económica marcam a **reduzida dinâmica** urbanística do concelho.

Em traços gerais, o edificado do concelho encontra-se **envelhecido**. É quase **exclusivamente residencial, construído estruturalmente para possuir 1 alojamento**, e regra geral, com **1 piso**,

havendo uma diversidade de materiais estruturais dominantes entre as diversas freguesias, embora **os edifícios com paredes de alvenaria com placa sejam os mais representativos** no concelho (48,2%). Refira-se ainda que o número de **edifícios acessíveis através de cadeira de rodas** é modesto.

Os **edifícios muito degradados com necessidades de grandes reparações** no concelho correspondem a uma percentagem relativamente elevada (7,9%), bastante superior à média regional (4,7%). Esta situação leva a um aumento do **risco de incêndios urbanos** e de **colapso de edifícios**, nomeadamente nos centros históricos, sendo o **risco para a população residente elevado**, nomeadamente nos núcleos antigos dos lugares.

Perante esta realidade, a reabilitação e a regeneração urbanas, ancoradas em ARU, constituem instrumentos de dinamização e qualificação ambiental para dar resposta a esta situação. Foram projetadas ARU para todas as sedes de freguesia, mas apenas as de Sousel e Cano se encontram vigentes.

É na sede de concelho que se concentra um conjunto de bens e serviços que não existem nos outros lugares, nomeadamente ao nível de equipamentos, serviços e infraestruturas. O reforço quantitativo e qualitativo destes bens e serviços (essencialmente ao nível do comércio, saúde, educação e serviços sociais) é fundamental para a afirmação da vila de Sousel enquanto **Centro Urbano Complementar**, com um papel a nível regional orientado para a sustentação dos territórios de baixa densidade e para a afirmação das relações urbano-rurais.

V.1.7. BIBLIOGRAFIA

BEAUJEU-GARNIER, J. (1997) – Geografia urbana; 2.^a ed.; Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 525 p.

Câmara Municipal de Sousel (2020) – Projeto de delimitação da Área de Reabilitação Urbana do aglomerado de Casa Branca.

Câmara Municipal de Sousel (2018) – Operação de Reabilitação Urbana de Cano (Programa Estratégico de Reabilitação Urbana).

Câmara Municipal de Sousel (2018) – Projeto de delimitação da Área de Reabilitação Urbana de Sousel.

Câmara Municipal de Sousel (2018) – Proposta de delimitação da Área de Reabilitação Urbana de São Miguel, Sousel.

Câmara Municipal de Sousel (2016) – Plano de Ação de Regeneração Urbana de Sousel.

Gabinete Oliveira das Neves (2018) – Relatório fundamentado para início dos procedimentos de revisão do PDM de Sousel.

INE – Censos 2001, 2011 e 2021.

INE - Inquérito aos Projetos de Obras de Edificação e de Demolição de Edifícios (2011-2020).

IRHU (2013) - Manual de Apoio. Processos de delimitação e de aprovação de Áreas de Reabilitação Urbana e de Operações de Reabilitação Urbana.

LNEC, IHRU, ICI, ANACOM, APA (2014) - RERU. Regime Excecional para a Reabilitação Urbana; Guia Prático 2014.

MEDEIROS, C. (1996) – Geografia de Portugal – Ambiente Natural e Ocupação Humana; Uma Introdução; 4.ª Edição, Imprensa Universitária n.º 58, Lisboa.

SALGUEIRO, T.B. (1999) – A cidade em Portugal. Uma geografia urbana; 3.ª ed; Edições Afrontamento, Lisboa.

LEGISLAÇÃO

Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, alterado pelos DL 81/2020, de 2 de outubro e 25/2021, de 29 de março – aprova o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT)

Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, alterada pela Lei n.º 74/2017, de 16 de agosto – Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo;

Lei n.º 32/2012, de 14 de agosto – Procede à primeira alteração do DL n.º 307/2009, de 23 de outubro;

Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro – Estabeleceu o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana;

Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2015, de 11 de agosto – Aprova a estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”;

Resolução do Conselho de Ministros n.º 180/2023 - estabelece o quadro de funcionamento do Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas no âmbito do Portugal 2030 (IFRRU 2030);

Decreto-Lei n.º 266 -B/2012, de 31 de dezembro.

V.2. EQUIPAMENTOS

V.2.1. PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS COLETIVOS NO PDM

Segundo GASPAR, SIMÕES e MARIN (2006), os equipamentos coletivos são consequência e causa do processo de desenvolvimento económico e social. Porém, assumem-se como detendo um papel determinante na organização do território a diferentes escalas, bem como na imagem e projeção exterior dos lugares, habilitando-os de maior ou menor competitividade.

Perante esta perspetiva, a tarefa de planear e conceber uma rede de equipamentos que satisfaça a procura por parte dos diferentes segmentos da população, impõe um prévio conhecimento e análise das características dos já existentes, "obrigando", por essa razão, à **inventariação e qualificação** da totalidade dos equipamentos do território em análise.

Os equipamentos coletivos, de forma geral, podem ser definidos como sendo as edificações onde se localizam atividades destinadas à prestação de serviços de **interesse público**, imprescindíveis à qualidade de vida das populações (DGOTDU, 2002).

Os planos territoriais **identificam** os **equipamentos coletivos** e visam estabelecer os critérios subjacentes a opções da sua **localização**, nomeadamente as **redes de equipamentos de nível**

fundamental que promovam a qualidade de vida, apoiem a atividade económica e assegurem a otimização do acesso à cultura, à educação, à justiça, à saúde, à segurança social, ao desporto e ao lazer territoriais (artigo 10.º, n.º 1 do artigo 21.º e 75.º do RJIGT²²). Igualmente “devem prever a afetação de espaços a fins religiosos” (artigo 28º da Lei n.º 16/2001 de 22 de junho), e definem uma estratégia coerente de **instalação**, de **conservação** e de **desenvolvimento** dos equipamentos, considerando as necessidades sociais e culturais da população e as perspetivas de evolução económicas e sociais (n.º 2 do artigo 21.º do RJIGT).

Este subcapítulo referente aos equipamentos de utilização coletiva assume particular relevância, pois os artigos 2.º e 33.º do **Regime Jurídico das Autarquias Locais (RJAL)**²³ estabelecem que as câmaras municipais procedem à aquisição e locação de bens e serviços (alínea dd) do artigo 33.º), e criam, constroem e gerem instalações e equipamentos integrados no património do município ou colocados, por lei, sob administração municipal²⁴ bem como a promoção e salvaguarda dos interesses próprios das respetivas populações, designadamente nos domínios de **equipamento rural e urbano, educação, ensino e formação profissional, cultura, tempos livres e desporto, saúde, a ação social, a proteção civil**, a promoção do desenvolvimento, o ordenamento do território e urbanismo, a polícia municipal e a cooperação externa e a proteção da comunidade.

Este é precisamente o objetivo deste capítulo no qual se pretende, em concreto, identificar e caracterizar a rede de equipamentos de utilização coletiva existente no município de Sousel

²² Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na redação atual.

²³ Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, alterada pelas Retificações 46-C/2013, de 01 de novembro e n.º 50-A/2013, de 11 de novembro, e pelas Leis n.º 25/2015, de 30 de março, 69/2015, de 16 de julho, 7-A/2016, de 30 de março, 42/2016, de 28 de dezembro e n.º 50/2018, de 16 de agosto - Estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico.

²⁴ Também define, no artigo 16.º, as competências materiais das juntas de freguesia, de entre as quais, discutir e preparar com instituições públicas, particulares e cooperativas que desenvolvam a sua atividade na circunscrição territorial da freguesia protocolos de colaboração, designadamente quando os respetivos equipamentos sejam propriedade da freguesia e se salvaguarde a sua utilização pela comunidade local (alínea m)) e gerir e manter parques infantis públicos e equipamentos desportivos de âmbito local (alínea bb)). No n.º 2 do mesmo artigo, determina que compete também à junta de freguesia proceder à construção de equipamentos (abrigo de passageiros, balneários, lavadouros e sanitários públicos parques infantis públicos e equipamentos desportivos de âmbito local, chafarizes e fontanários públicos, cemitérios propriedade da freguesia).

e, em consequência, aferir as necessidades existentes (novos equipamentos ou reforço dos já existentes), por forma a consolidar a **estratégia de desenvolvimento** e a **política de ordenamento** a seguir.

V.2.2. OFERTA DE EQUIPAMENTOS NO CONCELHO DE SOUSEL

Um equipamento coletivo poderá ser observado como um elemento físico consumidor de espaço, porém a sua relevância habilita-o a ser um ponto de referência do tecido urbano. Numa lógica de sistematização, optou-se por se proceder a uma análise dos equipamentos de utilização coletiva assumidos como edificações e áreas de solo afetadas à satisfação das necessidades coletivas dos cidadãos, em domínios como a **administração, culto, comércio, saúde, educação, solidariedade segurança social, cultura, desporto, segurança pública**.

Esta rede assume um papel bastante relevante na fixação de população e conseqüente incremento da dinâmica do concelho. Efetivamente, o **acesso aos equipamentos públicos**, considerado como indicador de qualidade de vida da população, contribui para a escolha do local de residência. Por exemplo, o acesso aos equipamentos sociais de apoio à infância (creches e jardins de infância) poderá ser um fator decisivo para a escolha do local de residência de um agregado familiar.

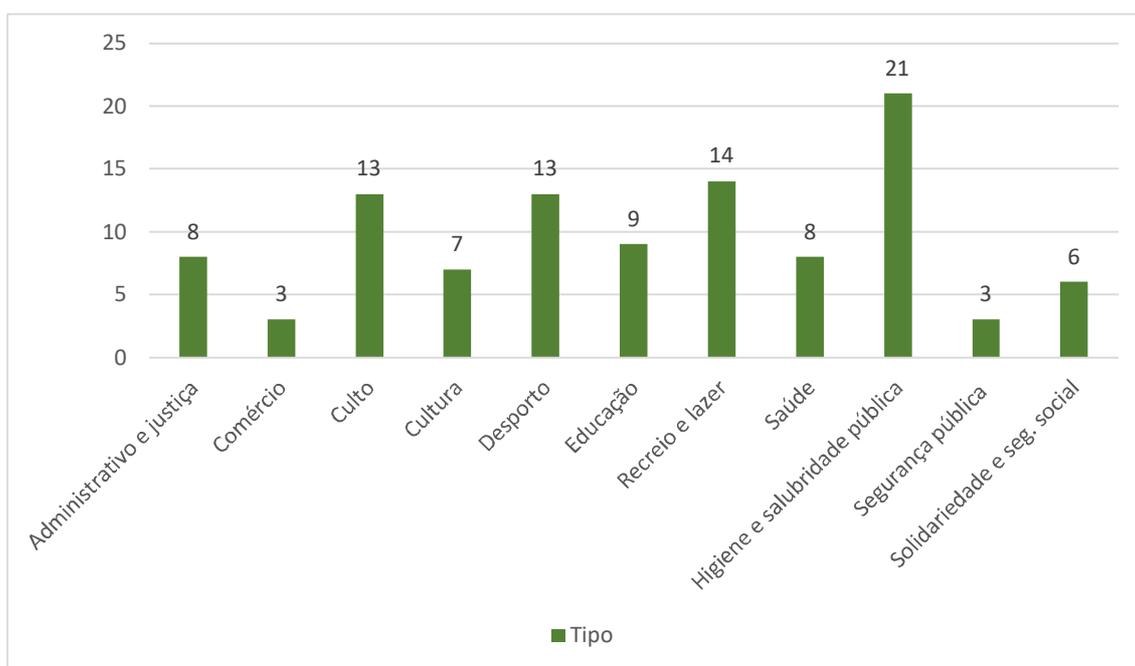
Numa análise preliminar aos equipamentos coletivos existentes no concelho de Sousel, verifica-se que a oferta se expressa num total de **105 equipamentos** nas 11 tipologias. Verifica-se igualmente que dominam os equipamentos de **higiene e salubridade pública** (21), seguidos dos de **recreio e lazer** (14), **culto** (13), **desporto** (13), estando no fim da lista os equipamentos de **segurança pública** e **comércio** (apenas 3), (vd. Quadro V.2.1 e Figura V.2.1).

Quadro V.2.1 Equipamentos por tipo e por lugar no concelho de Sousel

Tipo	Lugar					Total
	Sousel	Cano	Casa Branca	Santo Amaro	São Miguel ²⁵	
Administrativo e justiça	5	1	1	1	0	8
Comércio	2	0	1	0	0	3
Culto	5	4	2	1	1	13
Cultura	4	1	1	1	0	7
Desporto	6	2	3	2	0	13
Educação	2	3	3	1	0	9
Recreio e lazer	3	3	4	3	1	14
Saúde	2	2	2	2	0	8
Higiene e salubridade pública	7	6	4	4	0	21
Segurança pública	2	0	1	0	0	3
Solidariedade e seg. social	2	2	1	1	0	6
Total	40	24	23	16	2	105

Fonte: CM Sousel, 2022; RTGeo, 2022

Figura V.2.1 Equipamentos existentes no concelho de Sousel, por tipo

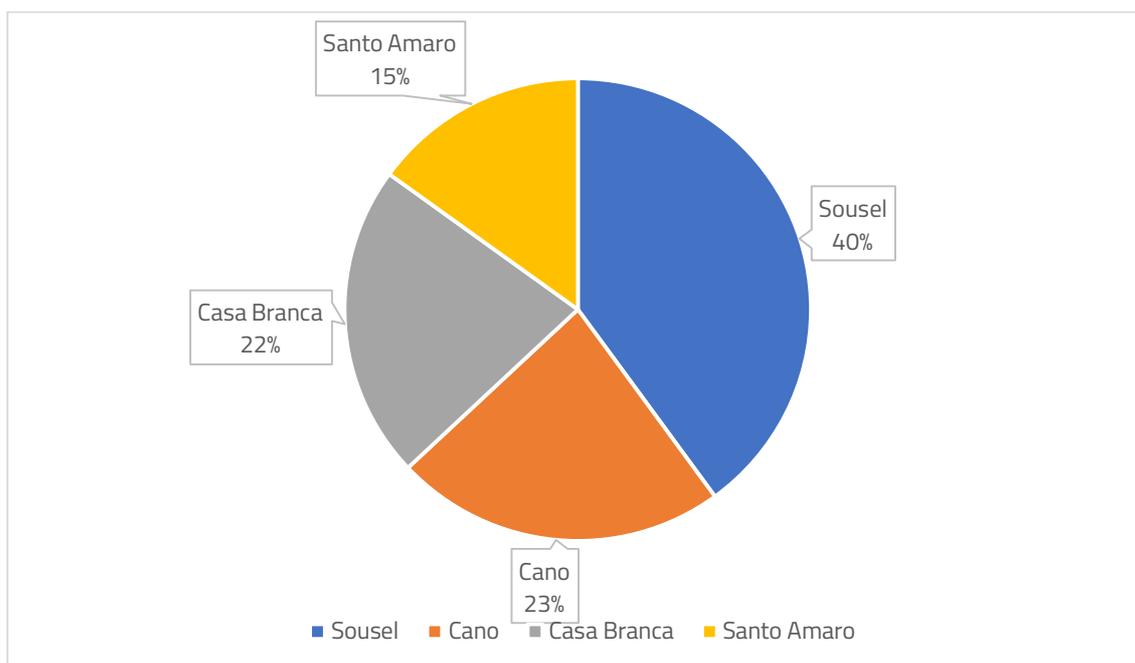


Fonte: CM Sousel, 2022; RTGeo, 2022

²⁵ Freguesia de Sousel

Geograficamente, a **maioria** dos equipamentos localiza-se na vila e freguesia de **Sousel** (40%). Seguem-se as restantes sedes de freguesia, nomeadamente Cano (23%), Casa Branca (22%) e Santo Amaro (15%), (vd. Figura V.2.2, Figura V.2.3 e Figura V.2.4).

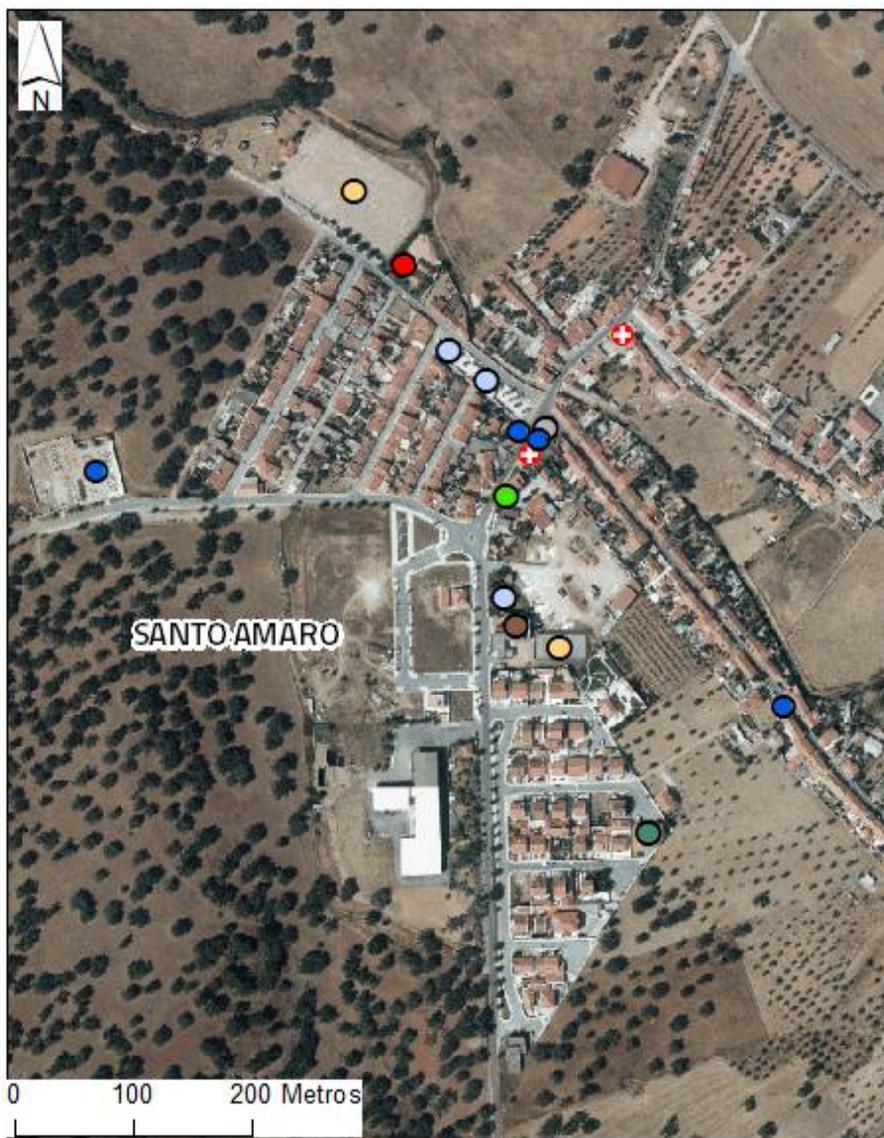
Figura V.2.2 Distribuição dos equipamentos (%) por freguesia



Fonte: CM Sousel, 2022; RTGeo, 2022

A designação dos equipamentos enquadrados nas tipologias consideradas (administrativo, comércio, culto, cultura, desporto, educação, recreio e lazer, saúde, Higiene e salubridade pública, segurança pública e solidariedade e segurança social) por lugar, será abordado seguidamente.

De notar que **no mesmo equipamento podem ser prestados serviços diversos**, podendo estes ser exclusivamente de uma tipologia ou de várias. Neste contexto, e por uma questão de leitura, o número de equipamentos georreferenciado não corresponde ao número de serviços listados em cada lugar e é representado com a simbologia referente à tipologia dominante.



- | | | |
|------------------|-------------------|------------------------------------|
| ○ Administrativo | ● Desporto | ● Higiene e salubridade pública |
| ○ Comércio | ● Educação | ● Segurança pública |
| ● Culto | ● Recreio e lazer | ● Solidariedade e segurança social |
| ● Cultura | ⊕ Saúde | |

Figura V.2.3 Equipamentos em Soussel e Santo Amaro

Quadro V.2.2 Equipamentos por tipologia, em Sousel

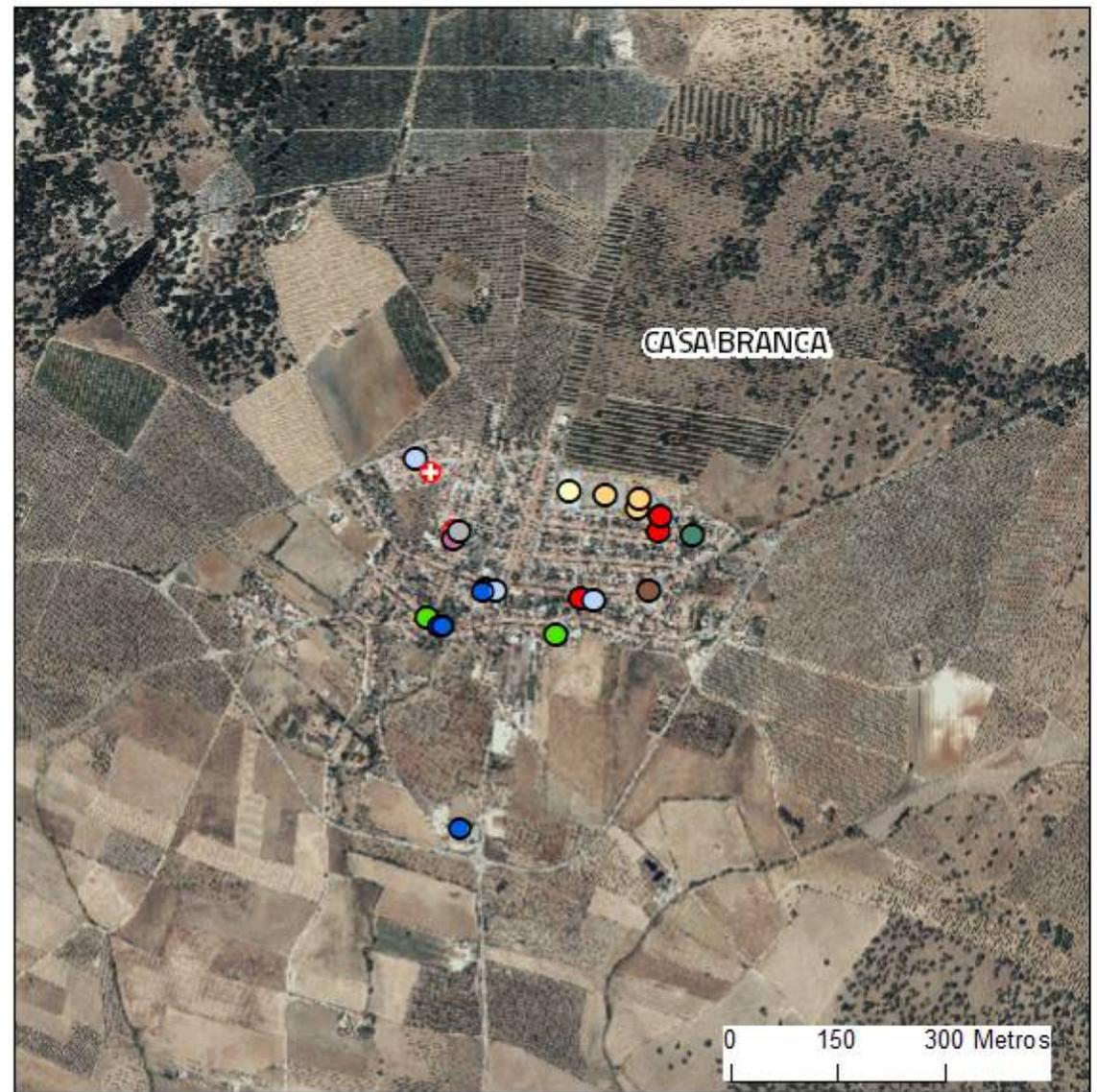
Tipologia	Designação
Administrativo	Câmara Municipal de Sousel Conservatória do Registo Predial, Comercial e Notarial de Sousel Repartição de Finanças Junta de Freguesia de Sousel Segurança Social de Sousel
Comércio	Mercado Municipal Parque de Feiras de Sousel
Culto	Igreja Nossa Senhora da Orada Igreja Matriz de Sousel Igreja do Convento de Santo António Capela de São Sebastião Capela de Nossa Senhora do Carmo Igreja da Misericórdia
Cultura	Posto de Turismo de Sousel Biblioteca Dr. António Garção Museu dos Cristos Auditório Municipal
Desporto	Piscinas Municipais Cobertas Pavilhão Gimnodesportivo de Sousel Campo de Futebol Sintético Pavilhão Multiusos de Sousel Piscinas Municipais Descobertas Polidesportivo dos B. V. de Sousel
Educação	Creche/ Jardim de Infância de Sousel (privado) Centro Escolar de Sousel
Recreio e lazer	Jardim Municipal de Sousel Jardins do Centro Cultural Praça de Touros "Pedro Louceiro" Parque Infantil de Sousel
Saúde	Farmácia Andrade Centro de Saúde de Sousel
Higiene e salubridade pública	Fonte do Curro do Touro Cemitério de Sousel Fonte Concelho Fonte Av. 25 de Abril Instalações Sanitárias Públicas Tanques Públicos Tanques Públicos
Segurança pública	Posto Territorial da GNR de Sousel Bombeiros Voluntários de Sousel
Solidariedade e segurança social	Residência Sénior Lar de 3ª Idade de Sousel

Fonte: RTGeo, 2022; CM Sousel, 2021

Quadro V.2.3 Equipamentos por tipologia, em Santo Amaro

Tipologia	Designação
Administrativo	Junta de Freguesia de Santo Amaro
Culto	Igreja Paroquial de Santo Amaro
Cultura	Casa do Povo de Santo Amaro
Desporto	Polidesportivo de Santo Amaro Campo de Futebol Pelado
Educação	Jardim de Infância / 1º Ciclo de Santo Amaro
Recreio e lazer	Praça de Santo Amaro Parque Infantil de Santo Amaro Parque Infantil
Saúde	Posto de Medicamentos Costa Coelho Extensão de Saúde de Santo Amaro
Higiene e salubridade pública	Fonte Rua Larga Fonte Praça Instalações Sanitárias Públicas Cemitério de Santo Amaro
Solidariedade e segurança social	Mini-lar de Santo Amaro

Fonte: RTGeo, 2022; CM Sousel, 2021



- | | | |
|------------------|-------------------|------------------------------------|
| ○ Administrativo | ○ Desporto | ● Higiene e salubridade pública |
| ○ Comércio | ● Educação | ○ Segurança pública |
| ● Culto | ○ Recreio e lazer | ● Solidariedade e segurança social |
| ● Cultura | ⊕ Saúde | |

Figura V.2.4 Equipamentos em Cano e Casa Branca

Quadro V.2.4 Equipamentos por tipologia, em Cano

Tipologia	Designação
Administrativo	Junta de Freguesia de Cano
Culto	Igreja Matriz de Cano Igreja da Misericórdia Capela de Santo António Capela de São Sebastião
Cultura	Casa do Povo de Cano
Desporto	Campo de Futebol Pelado Polidesportivo de Cano
Educação	Jardim de Infância de Cano 1º Ciclo de Cano Creche de Cano (privado)
Recreio e lazer	Largo do Rossio Largo Alexandre Herculano Parque Infantil de Cano
Saúde	Farmácia Mendes Dordio Extensão de Saúde de Cano
Higiene e salubridade pública	Fonte Conde Valenças Fonte das Bicas Tanques Públicos Instalações Sanitárias Públicas Fonte Rossio Cemitério de Cano
Solidariedade e segurança social	Lar de 3ª Idade de Cano Centro de Atividades Ocupacionais de Cano

Fonte: RTGeo, 2022; CM Sousel, 2021

Quadro V.2.5 Equipamentos por tipologia, em Casa Branca

Tipologia	Designação
Administrativo	Junta de Freguesia de Casa Branca
Comércio	Parque de Feiras de Casa Branca
Culto	Igreja Matriz de Casa Branca Igreja de São Miguel Arcanjo
Cultura	Casa do Povo de Casa Branca
Desporto	Mini Campo de Casa Branca Campo de Futebol Pelado Polidesportivo de Casa Branca
Educação	1º Ciclo de Casa Branca Creche de Casa Branca (privado) Jardim de Infância de Casa Branca
Recreio e lazer	Parque Infantil de Casa Branca Tapada do Poço Largo Largo João Andrade Bastos Ribeiro Largo Mâncio Canelas
Saúde	Posto Farmacêutico Móvel de Casa Branca Extensão de saúde de Casa Branca

Higiene e salubridade pública	Fonte Rua Miguel Bombarda Tanques Públicos Instalações Sanitárias Públicas Cemitério de Casa Branca
Segurança pública	Posto Territorial da GNR de Casa Branca
Solidariedade e segurança social	Centro Social Adriano Rovisco dos Santos

Fonte: RTGeo, 2022; CM Sousel, 2021

Apesar da existência de uma **relativa concentração** de equipamentos na vila da Sousel, o que à partida indica uma certa assimetria intraconcelhia, a **proximidade** física entre os equipamentos leva a uma maior facilidade de acesso (nomeadamente através da diminuição das deslocações e/ou deslocações mais curtas entre os diferentes equipamentos e serviços) e na afirmação da vila como **centro urbano complementar** no contexto da rede urbana regional.

Seguidamente, e de forma a aferir eventuais carências, será apresentada a análise setorial por tipologia dos equipamentos de utilização coletiva presentes no Município de Sousel.

EQUIPAMENTOS ADMINISTRATIVOS

No sentido da **descentralização** dos serviços administrativos e atendendo à sua característica funcional de **proximidade**, enquanto elo de ligação entre a população e a administração local e/ou central, estes assumem um papel inequívoco enquanto elemento estruturante na ocupação do território, contribuindo, de certa forma, para o dinamismo económico e da vivência da área onde se localizam. Com efeito, foram sendo criadas estruturas de proximidade ao cidadão com funções no domínio da organização administrativa, educativa, desportiva, entre outros, que garantem a satisfação de necessidades formais.

No concelho de Sousel, excetuando a sede de concelho (onde se verifica maior número deste tipo de equipamentos), só nas sedes de freguesia é possível aceder aos equipamentos administrativos, nomeadamente as Juntas de Freguesia.

A vila de Sousel apresenta a Câmara Municipal, a Conservatória do Registo Predial, Comercial e Notarial, a Repartição de Finanças, a Junta de Freguesia e a Segurança Social. Trata-se, portanto, de **equipamentos de proximidade** e, como tal, de **baixa projeção**. Apesar de se observar um **bom acesso aos serviços públicos de proximidade locais**, verifica-se uma dependência relativamente a outros centros urbanos para aceder a equipamentos de maior projeção, como por exemplo o tribunal em Portalegre ou o estabelecimento prisional em Elvas.

Neste contexto, **não se verifica a necessidade de construção de novos equipamentos administrativos a curto-médio prazo**. Contudo, poderão ser efetuadas intervenções pontuais nos equipamentos existentes, quer ao nível da manutenção, quer ao nível da melhoria da acessibilidade para todos, para além do incremento da sua eficiência energética.

EQUIPAMENTOS DE COMÉRCIO

Neste âmbito considera-se os equipamentos de comércio como tendo função de suprir as necessidades de **consumo** da população e abastecer todo um circuito comercial, nomeadamente mercados e feiras, essencialmente da responsabilidade da autarquia. São por isso considerados pontos **centrais** e de **maior afluência**, o que levanta questões de ordem da programática, isto é, requerem um olhar atento e crítico relativamente à matéria de **acessos**, **segurança** e **qualidade** do espaço.

Nesta tipologia apenas duas freguesias, Sousel e Casa Branca, dispõem de equipamentos, nomeadamente o Mercado Municipal em Sousel e os parques de feiras de Sousel e de Casa Branca. De referir que os parques de feiras, embora elencados enquanto equipamentos de comércio, pela natureza dos eventos que aí se podem desenvolver adquirem um carácter de **multivalência**, podendo assumir as tipologias de cultura e de recreio e lazer.

Estes espaços, pela importância que detêm no aspeto económico e enquanto espaços de sociabilização, devem ser alvo de uma particular atenção no que concerne à sua manutenção e qualificação estrutural e física, mas também no que diz respeito à sua **dinamização**, tornando-os espaços mais atrativos e valorizados do ponto de vista social, cultural e económico.

EQUIPAMENTOS DE CULTO

Constituem **equipamentos de culto** com presença no território municipal os espaços para o exercício de culto, ritos e ensino da religião. Neste sentido, o artigo 28.º da Lei n.º 16/2001, de 22 de junho²⁶, refere que “as igrejas e demais comunidades religiosas inscritas têm o direito de serem ouvidas quanto às decisões relativas à afetação de espaço a fins religiosos em instrumentos de planeamento territorial daquelas áreas em que tenham presença social organizada”, referindo, ainda que “os planos municipais de ordenamento do território e demais instrumentos de planeamento territorial devem prever a afetação de espaços a fins religiosos”.

Assim, os habitantes e visitantes do município têm ao seu dispor treze equipamentos onde **atualmente se praticam cultos religiosos**, especialmente presentes nas quatro freguesias.

Umbilicalmente ligados à história do concelho de Sousel, alguns destes equipamentos correspondem a **imóveis com maior ou menor valor patrimonial**, aspeto que reforça a necessidade de atender, entre outros, ao seu estado de conservação, bem como à sua dinamização, utilização e promoção.

²⁶ Lei da Liberdade religiosa, alterada pelas leis n.º 91/2009, de 31/08, n.º 3-B/2010, de 28/04, n.º 55-A/2010, de 31/12 e Lei n.º 66-B/2012, de 31/12.

Dispersos por todo o concelho, os equipamentos de culto possuem uma **boa cobertura** do território. Contudo, a **projeção é média-baixa**, uma vez que estes equipamentos possuem uma área de influência essencialmente municipal e de freguesia.

A freguesia de **Sousel** é a que regista o maior número deste tipo de equipamentos, sendo que quatro se encontram na localidade de Sousel e um na Serra de São Miguel (a capela de Nossa Senhora do Carmo), secundada pela freguesia do Cano, com quatro equipamentos.

Em relação aos **equipamentos de culto**, a médio prazo não se vislumbra a necessidade de mais equipamentos no concelho de Sousel, embora seja necessário proceder a intervenções, nomeadamente a **obras de conservação e restauro** em alguns dos equipamentos existentes.

EQUIPAMENTOS DE CULTURA

O termo **cultura** é usado numa variedade de contextos para significar diferentes coisas e com rigor variável (REBELO *et. al.*, 2007).

Com o intuito de facilitar a interpretação deste conceito, a União Europeia (UE) estabeleceu um conceito **abrangente e funcional** de cultura onde inclui os setores não industriais, que produzem bens e serviços não reprodutíveis com o objetivo de serem consumidos de forma aberta (concerto, feira de arte, atuação), abarcando os campos das artes visuais (pintura, artesanato, escultura, fotografia), as artes performativas ou de representação ao vivo (ópera, orquestra, teatro, dança, circo) e o património (museus, locais patrimoniais e arqueológicos, bibliotecas e arquivos), (REBELO, *et. al.*, 2007).

Neste âmbito verifica-se, no concelho de Sousel, a presença de equipamentos culturais em todos as freguesias, embora apenas Sousel apresente mais que um equipamento, limitando-se as outras freguesias às respetivas Casas do Povo. Assim, é possível concluir que, em termos geográficos, há uma **boa cobertura** destes equipamentos no concelho.

Dos quatro equipamentos existentes em Sousel há que destacar o Museu dos Cristos, com a sua coleção de cerca de 1800 peças de imagens de Cristos. De notar que à exceção deste espaço museológico, que apresenta uma **projeção alta**, os restantes equipamentos culturais existentes no concelho possuem uma projeção essencialmente **baixa**, apesar das Casas do Povo apresentarem múltiplas valências, enquadrando-se igualmente na tipologia recreio e lazer.

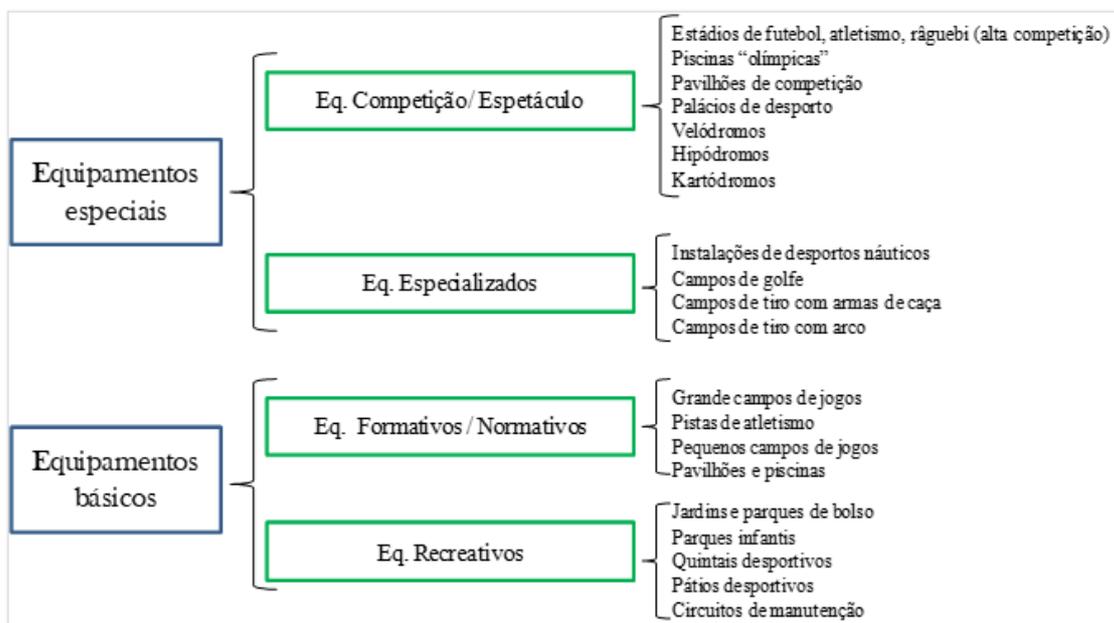
No futuro, e de forma a reforçar a sua projeção, será importante criar **sinergias com os territórios vizinhos** para criar uma oferta turística em que estes equipamentos, nomeadamente o museu e o auditório, estejam inseridos nas redes e roteiros da região. Para além disso será necessário proceder a intervenções de **manutenção e beneficiação** de equipamentos existentes a médio/longo prazo.

EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS

Segundo a ONU, o **desporto** pode ser entendido como todas as formas de atividade física que contribuem para a melhoria da condição física, bem-estar mental e interações sociais, incluindo o jogo, a recreação, o desporto organizado, ocasional ou competitivo e os desportos e jogos tradicionais.

É contemplando esta premissa que os equipamentos coletivos de desporto integram, de forma inequívoca, o planeamento territorial., estruturados nos quatro níveis de equipamentos (vd. Figura V.2.5): **Competição/Espetáculo**, **Especializados**, **Formativos/Normativos** e **Recreativos**.

Figura V.2.5 Hierarquia de equipamentos desportivos



Fonte: Adaptado de DGOTDU, 2002

No concelho de Sousel, a oferta consiste em **13** equipamentos desportivos, essencialmente campos de futebol, pavilhões desportivos, e as piscinas municipais (cobertas e descobertas), integrados na hierarquia de equipamentos básicos.

Podemos concluir que a cobertura é boa, mas a **projeção é essencialmente baixa**, com exceção das piscinas municipais, que já apresentam um grau de atratividade supraconcelhio.

Alguns dos equipamentos apresentam um estado de conservação deficiente ou encontram-se subaproveitados devido à falta de programação/dinamização, pelo que se afigura como urgente proceder a ações de manutenção e modernização dos mesmos e criar estratégias de dinamização para incentivar a prática desportiva da população local e atrair visitantes.

EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO

A educação, enquanto direito constitucional (artigo 73º - CRP), é formalizada na **rede escolar nacional**, composta por estabelecimentos que são regulamentados a nível central e por estabelecimentos sob alçada do poder local.

Os equipamentos de ensino assumem assim uma importância estruturante do território, operando direta ou indiretamente como polos de atração de população e de qualificação do capital humano, promovendo a competitividade territorial.

É neste contexto que o PDM, enquanto instrumento de desenvolvimento territorial, tem a responsabilidade de integrar a **programação** deste tipo de equipamentos em articulação com outros instrumentos hierarquicamente superiores, a fim de planificar de forma equilibrada e sustentada a rede educativa municipal.

No concelho de Sousel existem **nove** equipamentos de educação distribuídos pelas quatro freguesias, nomeadamente **cinco** creche/jardim de infância, **três** escolas básicas de 1º ciclo (uma delas com a valência de jardim de infância) e **uma** escola básica de 2º e 3º ciclos. A escola EB 2,3 Padre Joaquim Maria Fernandes possui, para além do 2º e 3º ciclo do ensino básico, o grau de ensino profissional (secundário) e escola de música, bem como o pré-escolar e primeiro ciclo.

Todas as freguesias possuem pelo menos um equipamento de educação, nomeadamente oferta pública pré-escolar e de primeiro ciclo. Paralelamente, verifica-se a **concentração na sede de concelho dos equipamentos de projeção média**, decorrente da concentração de população em idade escolar, nomeadamente no segundo e terceiro ciclo.

Destaque ainda para a Universidade Sénior de Sousel, projeto da Rede Social promovido pela Câmara Municipal de Sousel, dinamizada exclusivamente por formadores voluntários e destinada a pessoas com mais de 50 anos.

No geral, e considerando os equipamentos existentes, a sua **cobertura é boa. No entanto a projeção é baixa**, dando resposta apenas à população do concelho.

Relativamente a outros estabelecimentos de ensino, nomeadamente secundário, universitário e politécnico, verifica-se a dependência de Sousel em relação ao concelho de Portalegre e, no caso do ensino secundário, Estremoz. Os alunos que optam pelo ensino secundário regular têm de se deslocar até à Escola Secundária Rainha Santa Isabel em Estremoz, disponibilizando o município um transporte de autocarro para tal fim.

Por fim, refira-se que não existe nenhuma creche em Santo Amaro, carência a qual deverá ser equacionada.

EQUIPAMENTOS DE RECREIO E LAZER

No que diz respeito aos espaços/equipamentos de recreio e lazer, estes são importantes para o bem-estar da população, que os procura para o descanso e a realização de atividades lúdicas, assumindo assim um papel importante enquanto espaços propícios de encontro e socialização, tendo uma função de reforço da identidade e coesão social. Nestes incluem-se parques de campismo, jardins públicos, parques de merendas, praças / largos e parques municipais. São espaços / equipamentos que comportam, além de um **cariz social**, um **cariz ambiental**, como, por exemplo, os parques de merendas ou os jardins públicos, os quais podem formar uma rede de corredores verdes urbanos que contribuem para o reforço de uma Estrutura Ecológica em meio urbano.

No concelho de Sousel, localizam-se vários equipamentos de recreio e lazer dispersos por todas as freguesias, apresentando a sua distribuição um carácter bastante homogéneo (vd. Figura V.2.3 e Figura V.2.4), pelo que a **cobertura é boa**, embora a sua **projeção seja baixa**.

Na freguesia de Sousel encontram-se dois jardins, o jardim municipal e o jardim do centro cultural, um parque infantil e uma praça de touros localizada fora do aglomerado urbano, mais concretamente na serra de São Miguel. Refira-se que esta última é uma das praças de touros mais antigas de Portugal (ou mesmo a mais antiga). A freguesia do Cano possui dois largos (Largo do Rossio e Largo Alexandre Herculano) e um parque infantil, enquanto Santo Amaro ostenta dois parques infantis e uma praça. Por fim, Casa Branca apresenta quatro equipamentos desta tipologia, mais concretamente dois largos (Largo João Andrade Bastos Ribeiro e Largo Mâncio Canelas), a Tapada do Poço Largo e um parque infantil.

No que diz respeito a este tipo de equipamentos verifica-se uma necessidade de **requalificar** os espaços já existentes, bem como **expandir** e **diversificar** a oferta. A criação de um parque de autocaravanas e/ou parque de campismo com piscinas e áreas de diversão, restauração é um projeto que pode assumir um efeito âncora e ter um impacto considerável na atratividade do concelho e no seu desenvolvimento económico. Para além disso, afigura-se como importante a criação e dinamização de **percursos pedestres**, de preferência integrados numa rede concelhia ou em redes regionais e de parques de merendas nas várias freguesias, possibilitando uma maior fruição do espaço por parte da população e a valorização da dimensão paisagística e ambiental do concelho. A requalificação do **Rossio de Cano**, que constitui um grande vazio urbano com condições para a implantação de um parque verde urbano será outra ação importante a realizar. Outro projeto já existente que importa executar é o parque dos poetas, na envolvente do campo de futebol em Casa Branca, com equipamentos infantis/geriátricos.

EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

De acordo com a Lei n.º 159/99, de 14 de setembro²⁷, que estabeleceu o primeiro quadro de transferência de atribuições e competências para as autarquias locais, bem como de delimitação da intervenção da administração central e local, estipula-se, no artigo 22.º, entre outras alíneas, que compete aos órgãos municipais:

- a) participar no planeamento da rede de equipamentos de saúde concelhios;
- e) participar nos órgãos consultivos de acompanhamento e avaliação do SNS;
- h) cooperar no sentido da compatibilização da saúde pública com o planeamento estratégico de desenvolvimento concelho.

No mesmo âmbito, a Lei de Bases da Saúde (Lei n.º 48/90, de 24 de agosto²⁸) revela o direito à proteção da saúde, realizada através do sistema de saúde, que abrange os serviços próprios do Estado, bem como entidades privadas com as quais se estabelecem parcerias para a prestação de cuidados.

A tipologia de equipamentos de saúde integra o conjunto de meios físicos e respetivos recursos humanos que servem de apoio à prestação de cuidados de saúde e que suportam um determinado nível de hierarquização de serviços.

A rede de **Cuidados de Saúde Primários**, a única que serve o concelho de Sousel, é assegurada pelos Centros de Saúde, unidades de saúde que prestam cuidados de prevenção primária (promoção e educação para a saúde), secundária (diagnóstico, tratamento e referência para os cuidados secundários) e terciária (reabilitação), de uma forma geral, em regime de ambulatório.

²⁷ Com a sua redação mais recente disposta na Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, art. 23º e art. 33º.

²⁸ Com a sua redação mais recente disposta na Lei n.º 27/2002, de 08 de novembro.

Assim, observa-se que o município é servido por **8** equipamentos desta tipologia, nomeadamente, um Centro de Saúde, localizado na vila de Sousel (mais concretamente na Tapada da portagem), e respetivas extensões, localizadas nas restantes sedes de freguesia. Para além disso, existe uma farmácia em Sousel e em Cano, e um posto de medicamentos em Santo Amaro e Casa Branca.

Uma vez que todos os aglomerados urbanos possuem um equipamento de saúde, verifica-se uma **boa cobertura geográfica**. Contudo, a **projeção é baixa – média**, sendo necessário realçar a dependência de Portalegre (Hospital Dr. José Maria Grande) e Elvas (Hospital Santa Luzia) para aceder aos serviços de saúde mais especializados e aos cuidados continuados integrados.

Neste contexto, **não se verifica a necessidade de reforçar a rede de equipamentos de saúde com mais equipamentos**, mas sim o **incremento dos serviços prestados nos equipamentos existentes**, principalmente através da afetação de mais meios humanos, nomeadamente médicos, enfermeiros e pessoal auxiliar, bem como na criação de uma unidade de **cuidados continuados**. Será também necessário melhorar a oferta de **transportes** gratuitos de forma a garantir o acesso a consultas especializadas que ocorram fora do concelho.

Para além disso, o processo de **envelhecimento** que se verifica no concelho deverá confrontar o concelho com uma **maior pressão** e necessidade de resposta ao nível dos cuidados de saúde a prestar.

EQUIPAMENTOS DE HIGIENE E SALUBRIDADE PÚBLICA

Em conjugação com os equipamentos de saúde, esta tipologia enfrenta a missão de enriquecer a rede de equipamentos no domínio da higiene e salubridade pública. Assim, entende-se como equipamentos de higiene e salubridade pública os cemitérios, lavadouros, canis/gatis e sanitários públicos.

Esta tipologia assume-se como a que mais equipamentos apresenta no concelho, mais concretamente 21, distribuídos por todas as freguesias. Os cemitérios revestem-se aqui de uma maior importância, sendo que todas as sedes de freguesia possuem um. Para além disso existem também fontes, tanques públicos e instalações sanitárias públicas em todas as freguesias.

Deste modo conclui-se que relativamente aos equipamentos de higiene e salubridade pública, não se antevê a necessidade de construir novos equipamentos no concelho. Contudo, afiguram-se como necessárias, a curto prazo e a médio/longo prazo, obras de **beneficiação** dos sanitários públicos e intervenções de **manutenção** e **beneficiação** dos restantes equipamentos.

EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

A segurança é um aspeto fundamental para a qualidade de vida da população residente num determinado território, assim como dos seus visitantes. No Município de Sousel existem apenas **três** equipamentos desta tipologia, nomeadamente, os Bombeiros Voluntários de Sousel, o Posto Territorial da GNR de Sousel e o Posto Territorial da GNR de Casa Branca.

Apesar da sua fraca dispersão, estes equipamentos garantem a cobertura total do concelho, pelo que a sua **cobertura pode ser considerada suficiente**, embora com uma projeção **baixa**, verificando-se uma certa **dependência** de Portalegre em termos de equipamentos de projeção alta (a Autoridade Nacional de Proteção Civil e a Unidade de Saúde Pública localizam-se em Portalegre). Numa perspetiva de médio prazo, os equipamentos existentes devem também ser sujeitos, sempre que necessário, a intervenções ao nível da **manutenção**, **melhoramentos** e **eficiência energética**.

EQUIPAMENTOS DE SOLIDARIEDADE E SEGURANÇA SOCIAL

Na sociedade contemporânea, em que cada vez há menos tempo livre para dedicar à população não ativa (crianças e idosos), os estabelecimentos de apoio social, seja de ocupação de tempos livres, cuidados continuados de saúde ou até mesmo de apoio no fornecimento das refeições são cada vez mais importantes para assegurar o normal funcionamento da população ativa, principalmente através de equipamentos de apoio à infância, e de equipamentos de apoio à terceira idade. Ademais, este tipo de equipamentos assume ainda o papel de colmatar eventuais situações de pobreza, disfunção, marginalização e/ou exclusão social.

Num concelho com um elevado índice de **envelhecimento** da população estes equipamentos são providos de uma **acrescida relevância**.

No concelho de Sousel, existem **seis** equipamentos, estando presente pelo menos um em cada uma das freguesias. Os equipamentos aferidos nesta tipologia são na sua quase totalidade lares de idosos, existindo ainda um centro de atividades ocupacionais no Cano (vocado para dar resposta às necessidades de pessoas com deficiência).

As freguesias de Sousel e do Cano são aquelas onde se verifica o maior número de equipamentos desta tipologia (2), contando as freguesias de Casa Branca e Santo Amaro com um lar de idosos cada uma.

Ressalve-se que as creches apresentam dupla valência, nas tipologias de educação e segurança social, tendo sido, no entanto, contabilizados na primeira.

V.2.3. ASPETOS A RETER

Os equipamentos coletivos são consequência e causa do processo de desenvolvimento económico e social. Porém, estes devem ser implementados na lógica de **elementos ordenadores** do planeamento e do desenho urbano e não apenas na lógica económica (menor custo) e do melhor acesso automóvel.

A sua instalação, conservação e desenvolvimento, deve ser **programada**, seguindo uma metodologia coerente e integrada, entre os Planos de Ordenamento de diferentes níveis hierárquicos e setoriais, por forma a cumprir o objetivo máximo de promover a qualidade de vida das populações, considerando as suas **necessidades sociais e culturais** e as perspetivas de evolução económico-social.

A oferta de equipamentos coletivos no concelho de Sousel expressa-se num total de **105** elementos correspondentes a **11** tipologias.

No que diz respeito às tipologias, verifica-se que dominam os equipamentos de **higiene e salubridade pública** (21), seguidos dos de **recreio e lazer** (14), **culto** (13), **desporto** (13), estando no fim da lista os equipamentos de **segurança pública e comércio**, com apenas três elementos.

Geograficamente, a **maioria** dos equipamentos localiza-se na vila e freguesia de **Sousel** (40 %). Seguem-se as restantes sedes de freguesia, nomeadamente Cano (23%), Casa Branca (22%) e Santo Amaro (15%).

De uma forma geral, pode-se afirmar que no concelho de Sousel a oferta de equipamentos e serviços **abrange todas as tipologias**, com exceções em algumas freguesias. A título de

exemplo, nas Freguesias de Cano e Santo Amaro não existem equipamentos nas tipologias de comércio e segurança pública.

Em termos de balanço por tipologia, destacam-se os seguintes aspetos:

Equipamentos administrativos - não se verifica a necessidade de construção de novos equipamentos administrativos a curto-médio prazo, podendo, contudo, serem feitas **intervenções pontuais** nos equipamentos existentes, quer ao nível da manutenção, quer ao nível da melhoria da acessibilidade para todos, para além do incremento da sua eficiência energética.

Equipamentos de comércio - devem ser alvo de uma particular atenção no que concerne à sua **manutenção e qualificação estrutural e física**, mas também no que diz respeito à sua **dinamização**.

Equipamentos de culto – a médio prazo não se vislumbra a necessidade de mais equipamentos de culto no concelho de Sousel, embora seja necessário proceder a intervenções, nomeadamente a **obras de conservação e restauro** em alguns dos equipamentos existentes.

Equipamentos de cultura – futuramente será importante criar **sinergias com os territórios vizinhos** para criar uma oferta turística em que estes equipamentos, nomeadamente o museu e o auditório, estejam inseridos nas redes e roteiros da região. Para além disso será necessário proceder a intervenções de **manutenção e beneficiação** de equipamentos existentes a médio/longo prazo.

Equipamentos desportivos - é urgente proceder a ações de **manutenção e modernização** de alguns dos equipamentos existentes e criar estratégias de **dinamização** para incrementar o seu **aproveitamento e utilização** de forma a incentivar a prática desportiva da população local e atrair visitantes.

Equipamentos de educação – ao nível do ensino secundário, universitário e politécnico, verifica-se a dependência de Sousel em relação ao concelho de Portalegre e, no caso do ensino secundário, Estremoz. Não existe nenhuma creche em Santo Amaro, carência que deverá ser equacionada.

Equipamentos de recreio e lazer – no que diz respeito a este tipo de equipamentos verifica-se uma necessidade de **requalificar** os espaços já existentes, bem como **expandir** e **diversificar** a oferta.

Equipamentos de saúde - neste contexto, **não se verifica a necessidade de reforçar a rede de equipamentos de saúde com mais equipamentos**, mas sim o **incremento dos serviços prestados nos já existentes**, principalmente através da afetação de mais meios humanos, nomeadamente médicos, enfermeiros e pessoal auxiliar, bem como na criação de uma unidade de **cuidados continuados**.

Equipamentos de higiene e salubridade pública - não se antevê a necessidade de construir novos equipamentos desta tipologia, mas são necessárias obras de **beneficiação** dos sanitários públicos e intervenções de **manutenção** e **beneficiação** de alguns dos restantes equipamentos.

Equipamentos de segurança pública - apesar da sua fraca dispersão, estes equipamentos garantem a cobertura total do concelho, pelo que a sua **cobertura pode ser considerada suficiente**, embora com uma projeção **baixa**.

Equipamentos de solidariedade e segurança social – verifica-se a existência de elementos desta tipologia em todas as freguesias, pelo que a rede de equipamentos de solidariedade e segurança social existente apresenta, no geral, **uma boa cobertura**.

V.2.4. BIBLIOGRAFIA

Câmara Municipal de Sousel (2019) – Plano de Desenvolvimento Social de Sousel.

Câmara Municipal de Sousel (2018) – Diagnóstico Social do concelho de Sousel.

Câmara Municipal de Sousel (2006) – Carta educativa.

Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (2002.) – Normas para a Programação e Caracterização de Equipamentos Coletivos; Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa.

Gaspar, J.; Simões, J.; Marin, A. (2006) – As redes de equipamentos coletivos, *in* Geografia de Portugal. Planeamento e Ordenamento do Território, 4, coord. G. A. Medeiros, Círculo de Leitores, Lisboa.

Rebello, João; Correia, Leonida; Cristóvão, Artur (2007) - Redes culturais e desenvolvimento local: a experiência da comum; *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, N°15, p.21-40.

United Nations (2003) – *Sport as a tool for development and peace: Towards Achieving the United Nations Millennium Development Goals*; Report from the UN inter-agency task force on sport for development and peace; 30 p.

LEGISLAÇÃO

Decreto-Lei n.º 80/2015 de 15 de maio, alterado pelos DL 81/2020, de 2 de outubro e 25/2021, de 29 de março - Aprova a revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial;

Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro – Estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico.

Decreto-Lei n.º 16/2001 de 22 de junho, na redação atual, conferida pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro – Lei da liberdade religiosa;

Decreto-Lei n.º 159/99 de 14 de setembro - Na sua redação mais recente disposta na Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, art.º 23º e art.º 33º.

Lei n.º 48/90, de 24 de agosto na sua redação mais recente disposta na Lei n.º 27/2002, de 08 de novembro- Estabelece a Lei da Bases da Saúde;

Constituição da República Portuguesa.

V.3. INFRAESTRUTURAS

V.3.1. AS INFRAESTRUTURAS NO PDM

As **infraestruturas**, enquanto **elementos físicos** que estruturam o território através da sua ocupação e interação, desempenham um papel nuclear na criação de potencial **atractivo** e **competitivo** do mesmo, que se traduzirá num desenvolvimento socioeconómico. No âmbito da revisão do PDM, consideram-se infraestruturas os elementos que, numa escala municipal ou intermunicipal, garantam a satisfação das necessidades dos cidadãos e, através de políticas locais, apresentem um carácter dinamizador em termos temporais.

O Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio²⁹ (RJIGT), artigo 21º, n.º 1, na redação atual, menciona que “as redes de infraestruturas e equipamentos de nível fundamental que promovem a qualidade de vida, apoiam a atividade económica e asseguram a otimização do acesso à cultura, à educação e à formação, à justiça, à saúde, à segurança social, ao desporto e ao lazer são identificadas nos instrumentos de gestão territorial”.

Pertence ao PDM, conforme o disposto na alínea a) do número 1, do artigo 96º do RJIGT, a definição de um modelo de organização municipal do território que estabelece designadamente, “a rede urbana, viária, de transportes (...) os sistemas de telecomunicações, de abastecimento de energia, de captação, de tratamento e abastecimento de água, de drenagem e tratamento de efluentes e de recolha, depósito e tratamento de resíduos”.

Deste modo, torna-se essencial que as autarquias locais procedem a uma **identificação dos problemas** ao nível das infraestruturas que constituam obstáculos ao desenvolvimento do

²⁹ Alterado pelos DL n.º 81/2020, de 02/10 e DL n.º 25/2021, de 29/03.

concelho, definindo **prioridades** consentâneas com vista à sua resolução numa perspetiva de **otimização** do uso de recursos disponíveis.

Com o intuito de responder ao quadro atrás descrito, será feita uma análise à rede viária, de abastecimento de água, de saneamento, elétrica e de telecomunicações, bem como ao sistema de gestão de resíduos urbanos, de forma a procurar:

- identificar e analisar a distribuição das infraestruturas existentes e os elementos que as constituem;
- avaliar o seu desempenho, nomeadamente através da identificação dos estrangulamentos e potencialidades que apresentam (intrínsecos ou externos);
- elaborar um diagnóstico prévio da situação e, simultaneamente lançar propostas a equacionar em sede de ordenamento.

V.3.2. REDE VIÁRIA

A rede viária existente constitui um fator primordial no incremento da **mobilidade** de um território e, conseqüentemente, no seu desenvolvimento socioeconómico e prosperidade.

Nesta perspetiva, dinamizar a rede viária potenciando a **acessibilidade** entre localidades e explorando intercâmbios com os espaços contíguos deverá ser um dos faróis de desenvolvimento de um concelho. Uma rede viária dinâmica deve corresponder às necessidades atuais, apresentar uma boa perspetiva de futuro, constituindo-se como um dos principais vetores de desenvolvimento, e conjugar a mobilidade de pessoas e bens, com a racionalidade dos recursos e a modernização e fluidez. Assim, é importante realizar um **diagnóstico da classificação e hierarquização** das rodovias existentes no concelho de Sousel.

A **Rede Rodoviária Nacional (RRN)**, aprovada pelo **Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000)**³⁰, é constituída pela **rede fundamental** (Itinerários principais – IP) e pela **rede nacional complementar** (Itinerários Complementares – IC e Estradas Nacionais – EN). O PRN integra uma outra categoria de estradas, as “**Estradas Regionais**”, as quais, de acordo com o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN, de acordo com a Lista V anexa ao Decreto-Lei.

O PRN2000 estabelece também a **Rede Nacional de Autoestradas**, constituída por estradas com características de autoestrada (anteriores IC ou IP) e que se sobrepõe à Rede Fundamental e à Rede Complementar.

Para além das estradas da RRN e Estradas Regionais, há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, “**Estradas Nacionais Desclassificadas (END)**”, as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP e a Câmara Municipal.

Por fim, este diploma declara ainda que as estradas não incluídas no PRN (**estradas, caminhos e arruamentos**) integram as **Redes Municipais**, sendo regulamentadas por diploma próprio, e tuteladas pelas autarquias. Poderão também ser integradas nesta rede as **estradas nacionais e regionais desclassificadas sob gestão municipal**.

A caracterização da rede viária do concelho de Sousel, nas suas relações e ligações a diversas escalas (concelho, região e país) permite compreender a sua extensão, dispersão, densidade, estado de conservação, localidades servidas e hierarquia.

³⁰ Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de outubro, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de agosto.

Excluindo os arruamentos, a rede viária que serve o concelho apresenta uma **densidade por superfície de 526 m/ km²** e uma **densidade por habitante de 33 m**. É composta por uma Estrada Nacional (sob jurisdição da IP), uma Estrada Nacionais Desclassificada (sob jurisdição da IP), Estradas Municipais (EM), Caminhos Municipais (CM) e Arruamentos (estas últimas três classes sob tutela da Câmara Municipal).

As estradas não pertencentes à rede municipal são as seguintes:

Rede Nacional Complementar - Estrada Nacional sob jurisdição da IP:

EN 245 - entre o Limite Norte do município com o município de Fronteira e o limite Sul municipal com o município de Estremoz. De referir que o troço compreendido entre os Km 54,885 e Km 57,367 se encontra sob gestão da CM de Sousel, correspondente ao atravessamento do núcleo urbano da vila com o mesmo nome.

Estrada Nacional Desclassificada (EN) sob a jurisdição IP:

EN 372 - desenvolve-se na freguesia de Casa Branca, entre o limite poente do município, com o município de Avis e o Km 5,520, a partir do qual está municipalizada. Desenvolve-se igualmente na freguesia de Santo Amaro, entre o Km 35,886 e o limite nascente municipal com o município de Estremoz (Distrito de Évora).

Em suma, a rede viária existente no concelho de Sousel totaliza, aproximadamente, **147 km** de extensão (vd. Quadro V.3.1).

Quadro V.3.1 Extensão das vias rodoviárias segundo a classificação hierárquica no concelho de Sousel

Via	Km	%
Estrada Nacional (EN 245) sob jurisdição da IP	9,8	6,7
Estrada Nacional desclassificada (END372) sob jurisdição da IP	0,8	0,5
Rede Nacional	10,6	7,2
Estrada Municipal	62,2	42,3

Caminho Municipal	74,2	50,5
Rede Municipal	137,2	92,8
Total	147,0	100,0

Fonte: RTGeo, 2022

A rede é **maioritariamente municipal** (92,8%), composta pelas Estradas e Caminhos Municipais, sendo que apenas cerca de 7,2% compreende rede nacional (vd. Quadro V.3.1). No concelho de Sousel não existe qualquer troço classificado como Estrada Regional, Itinerário Complementar ou Autoestrada.

Neste contexto, a ligação entre as localidades do concelho de Vidigueira faz-se maioritariamente através da **Estrada Municipal EM 372** (que faz a ligação entre as quatro sedes de freguesias do concelho) e com os concelhos vizinhos através desta e da **Estrada Nacional EN 245**, bem como de outras Estradas e Caminhos Municipais (vd. Quadro V.3.2 e Figura V.3.1). Refira-se que a EM 372 corresponde a um troço da EN 372 que foi desclassificada nos anos 90 e passou a ficar sob gestão municipal, restando dois pequenos troços nos limites poente e nascente do concelho que ainda se encontram sob jurisdição da IP. A respeito destes últimos, dever-se-á considerar a oportunidade da passagem dos lanços da rede desclassificada para a jurisdição municipal através de acordos de mutação dominial a celebrar entre a IP, S.A. e o Município.

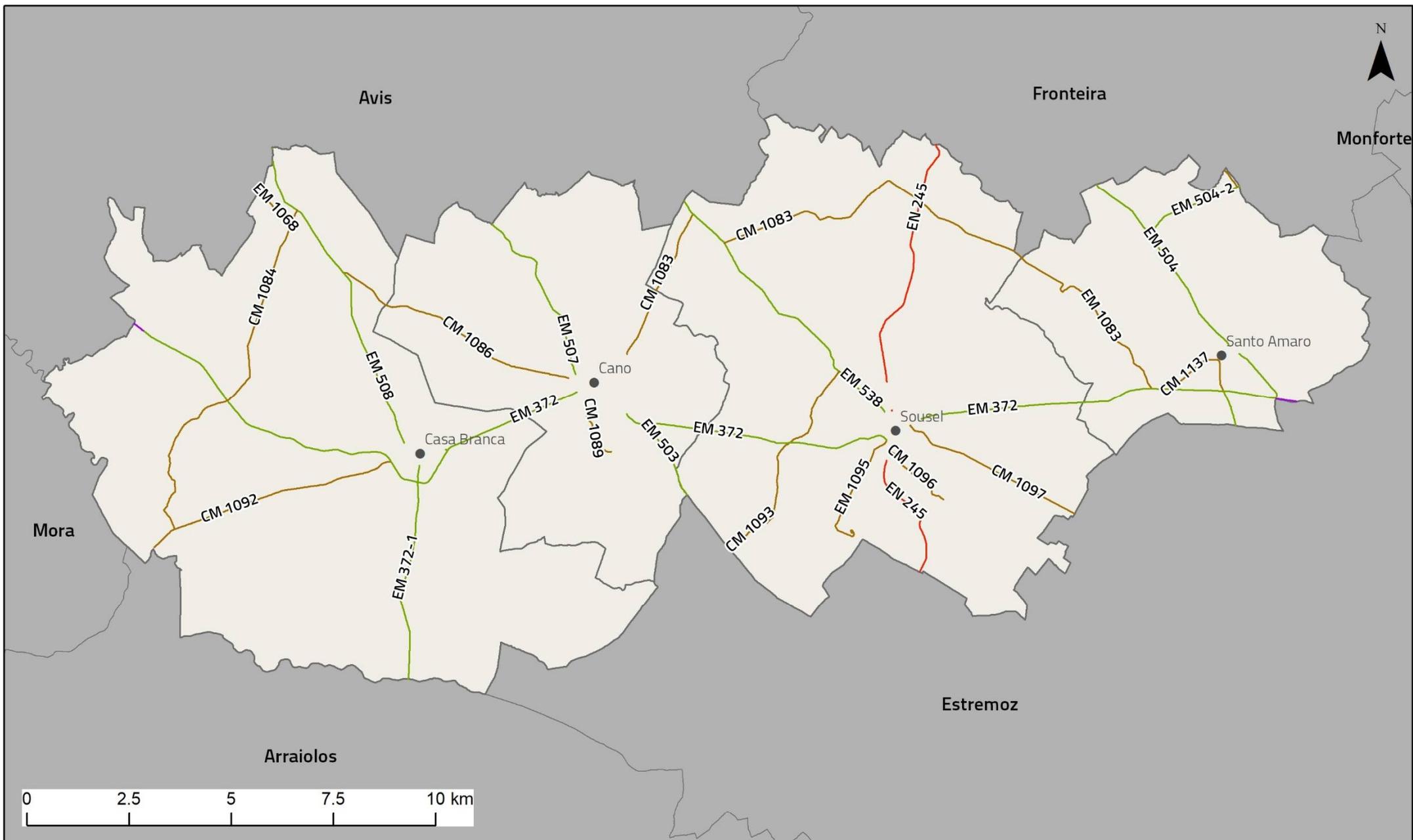
Os Arruamentos estão localizados essencialmente nas áreas urbanas e, portanto, apresentam maior concentração espacial quando comparados com as restantes classes de vias. Totalizando cerca de 55 km, estão distribuídos por acessos, avenidas, becos, largos, praças, pracetas, ruas, travessas e outros.

Quadro V.3.2 Estado de conservação das vias rodoviárias segundo classificação hierárquica no concelho de Sousel

Via	Estado
-----	--------

EN 245	Apresenta um traçado algo sinuoso e troços em condições de conservação inadequadas. Tendo em conta que é uma via que permite a ligação do concelho à capital de distrito (Portalegre) e à A6 (a norte) e a Estremoz (a sul), urge investir na sua requalificação.
EM/CM	Muitas destas vias apresentam troços a necessitar de intervenção. Ao nível da sinalização horizontal verifica-se a ausência ou desgaste de linhas de demarcação das vias, sendo necessário proceder à sua marcação e pintura. Ao nível das superfícies, é necessário efetuar o reforço do pavimento em betão em troços mais degradados.

Fonte: RTGeo, 2021



Classificação

- Caminho Municipal
- Estrada Nacional sob jurisdição da IP
- Estrada Municipal
- EN Desclassificada sob jurisdição da IP

Limites administrativos

- Toponímia
- Freguesias
- Concelho de Souzel
- Concelhos Limítrofes

Figura V.3.1 Rede Viária do concelho de Souzel

Fontes: Limites administrativos: DGT (CAOP, 2022);
 Rede viária: Câmara Municipal de Souzel, 2023

As vias têm como objetivo ligar entre si as peças do território, adquirindo vários significados e funções de acordo com as suas características geométricas, atividade marginal, movimento de pessoas e sinalética.

Uma das funções é a de “**circulação**” que, de acordo com Seco *et al.* (2008), está associada ao período intermédio das viagens motorizadas, que decorre desde as proximidades do ponto de partida até às proximidades do ponto de chegada, onde o nível de serviço oferecido depende da garantia de condições fluidas, rápidas e seguras de deslocação, providenciadas por eixos viários com capacidade suficiente.

Os mesmos autores referem também a função de “**acesso**” aos espaços urbanos adjacentes ou aos espaços de estacionamento na via por parte de veículos motorizados, que ocorre quer no início, quer no final das viagens, e onde a qualidade de serviço oferecida se mede, nomeadamente, pelas condições oferecidas para uma circulação segura em marcha reduzida e para a execução das manobras de acesso aos espaços adjacentes ou aos lugares de estacionamento.

Por fim, surgem ainda as funções ligadas às **deslocações não motorizadas** e as funções de **vivência urbana**, ganhando aqui particular importância as ruas, largos e praças, como locais de comunicação e de comércio e como palco de acontecimentos sociais, culturais e políticos.

Desta forma, é fundamental a definição de uma **hierarquia das vias**, que permita a identificação de trajetos e percursos. Posto isto, é apresentada uma hierarquia estruturada em **três níveis**:

- **Vias Estruturantes** - representam a classe mais exclusivamente virada para o serviço das deslocações de média e longa dimensão de ligação entre as zonas urbanas que representam os mais importantes polos de geração e atração de tráfego, estando a função de acesso reduzida a uma expressão mínima (Seco *et al.*, 2008), isto é,

estabelecem a ligação entre as sedes de concelho e entre as freguesias deste concelho. É permitida a circulação de automóveis pesados, ligeiros de mercadorias, mistos, ligeiros e motociclos;

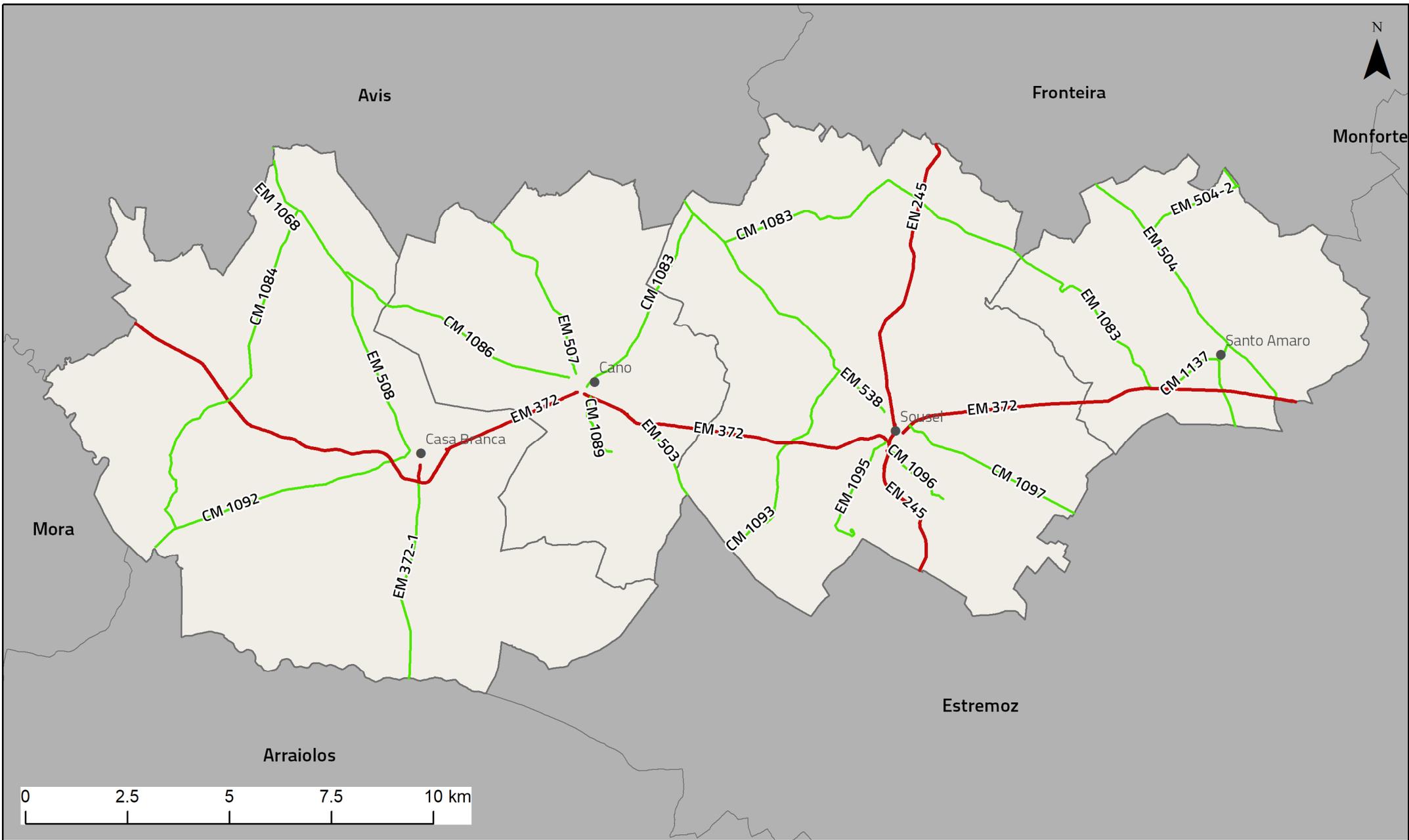
- **Vias Distribuidoras** - Constituem as principais entradas e saídas dos aglomerados urbanos na sua ligação com os aglomerados envolventes, assumindo um papel estruturante à escala do concelho. Tratam-se, portanto, de vias com troços de carácter claramente urbano, que estabelecem a ligação entre a estrutura viária principal e as vias locais e têm por si só uma componente significativa na ligação entre os diferentes aglomerados, garantindo o acesso direto às propriedades confinantes. Destinam-se essencialmente à circulação de automóveis ligeiros de mercadorias, mistos, ligeiros e motociclos, sendo, no entanto, permitida a circulação de veículos pesados;
- **Vias de Acesso** - incluem todos os caminhos não classificados bem como os arruamentos cujas funções principais são a mobilidade e a acessibilidade. Nos arruamentos, evidencia-se ainda a função de vivência social, associada ao convívio que as suas características permitem e proporcionam, enquanto lugar de passagem e de encontro de pessoas. Destinam-se essencialmente à circulação de automóveis ligeiros de mercadorias, mistos, ligeiros, motociclos e veículos agrícolas.

Esta estruturação da rede viária em três níveis traduz a hierarquia das vias proposta para este concelho e que se apresenta no Quadro V.3.3 e na Figura V.3.2, onde é feita igualmente uma associação à hierarquia decorrente do PRN 2000. De referir que a análise ao nível do município tem implícita diferenças de escala que justificam uma proposta de hierarquia distinta da estabelecida no PRN 2000.

Quadro V.3.3 Hierarquia da rede viária municipal de Sousel

PDM Sousel
Vias Estruturantes
EN 245; EM 372; END 372 desclassificada sob jurisdição da IP
Vias Distribuidoras
EM 372-1; EM538; EM503; EM 504; EM 504-2; EM 507; EM 508; CM 1096; CM 1083; CM 1137-1; CM 1068; CM 1095; CM 1093; CM 1089; CM 1086; CM 1090; CM 1092; CM 1097-1; CM 1168-1; CM 1173; CM 1096-1; CM 1084; CM 1097
Vias de Acesso Local
Arruamentos

Fonte: RTGeo, 2022



Rede Viária

- Distribuidora
- Estruturante

• Toponímia

- Freguesias
- Concelho de Sousel
- Concelhos Limítrofes

Figura V.3.2 Hierarquia da rede viária de Sousel

Fontes: Limites administrativos: DGT (CAOP, 2020); Rede viária: Câmara Municipal de Sousel, 2021; RTGeo, 2022

VIAS ESTRUTURANTES

O concelho de Sousel é **atravessado por duas vias** que assumem um papel estruturante para este território (*vd.* Figura V.3.2):

- a) **EN 245**, estrada que liga Alter do Chão a Estremoz a partir do Itinerário complementar IC 13 e que atravessa o concelho no sentido norte-sul com passagem pela vila de Sousel. É a única que integra a **rede rodoviária nacional (RRN)**, concretamente a **rede nacional complementar**, sob jurisdição da IP, SA. Permite a ligação com Estremoz, com o Itinerário Principal IP 2 (que faz a ligação entre o norte e o sul de Portugal pelo Interior do País) e a autoestrada A6 (Autoestrada do Alentejo Central que assegura a principal ligação entre Lisboa e Espanha) a sul e com Fronteira, Alter do Chão e o IC 13 a norte.
- b) **EM 372**, estrada nacional desclassificada nos anos 90 que corta o concelho no sentido oeste-este, assegurando a ligação entre as quatro sedes de freguesia, bem como uma ligação ao IP2 a este do concelho.
- c) Dois pequenos troços da **EN 372 desclassificada, ainda sob jurisdição da IP**, nos limites do concelho de Avis e Estremoz.

VIAS DISTRIBUIDORAS

Foram definidas como vias distribuidoras as Estradas Municipais (EM) 372-1, 538; 503, 504, 504-2, 507 e EM 508, tal como os Caminhos Municipais.

Como complemento às vias estruturantes, as vias de distribuição assumem-se, em Sousel, como importantes vias recetoras do tráfego local, garantindo as ligações entre os aglomerados envolventes e a rede de vias distribuidoras principais.

As EM 507 e 508, ambas com orientação sul- noroeste, confluem para a EN 243, permitindo a ligação de Casa Branca (EN 508) e Cano (EN 507) com Fronteira e Avis. A EM 538 também

faz a ligação entre Sousel e a EN 243, apresentando uma orientação sul- noroeste. Por fim, no que diz respeito às estradas municipais, temos a EM 504 que liga Santo Amaro a Fronteira (a norte) e ao concelho de Estremoz (a sul).

Nas vias de distribuição integram-se ainda alguns Caminhos Municipais (vd. Quadro V.3.3), que efetuam ligações entre o concelho de Sousel e os concelhos vizinhos e a rede de vias distribuidoras principais.

VIAS DE ACESSO

As vias classificadas como arruamentos e alguns caminhos integram o nível hierárquico mais baixo, correspondendo a cerca de 27% da totalidade da rede e concentram-se sobretudo nos núcleos urbanos e áreas envolventes das sedes de freguesia.

PROJETOS PREVISTOS

De acordo com o definido nos instrumentos de planeamento e programação de investimento das infraestruturas sob jurisdição da IP, S.A., estão previstas as seguintes intervenções com incidência no território do concelho de Sousel:

- EN245 - ALTER DO CHÃO (KM 28+233) E SOUSEL (KM 54+885), Obra de Grandes Reparações;
- EN(D)372. CRUZ. ER370 (KM 0+000) E LIMITE CONCELHO AVIS/SOUSEL (KM 5+520), Obra de Grandes Reparações.

No que diz respeito à rede municipal, encontra-se projetada a construção de uma **nova ponte sobre a Ribeira de Alcórrego**, que implica a implementação de novos acessos rodoviários que constituem uma variante à EM 508. Este projeto foi alvo de financiamento ao abrigo da candidatura "CHEIAS E INUNDAÇÕES" (Decreto-Lei n.º 384/87, de 24 de dezembro; Resolução do Conselho de Ministros n.º 12-B/2023, de 6 de fevereiro], tendo a obra uma estimativa de

custo de 475.187,30€ (acessos do Concelho de Sousel e 50% do valor da Ponte) e prevendo-se que esteja concluída em 2025.

V.3.3. REDE FERROVIÁRIA

No que diz respeito à **rede ferroviária**, o concelho é atravessado pela Linha de Évora, mais concretamente pelo troço que liga Estremoz a Portalegre, com passagem pela vila de Sousel, onde existe uma estação. Contudo, esta linha já não se encontra em exploração, pelo que a estação se encontra inativa, verificando-se até que em algumas partes da linha ferroviária foram retiradas as linhas ferroviárias (*vd.* Figura V.3.3). Não estão previstos investimentos ao nível ferroviário com impacto direto no concelho, pelo que foi projetada a utilização de troços da antiga linha ferroviária para a criação de um caminho de modos suaves.

Figura V.3.3 Antiga linha ferroviária



Fonte: RTGeo, 2021

V.3.4. REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

As atividades de abastecimento público de água às populações constituem serviços públicos de caráter estrutural, essenciais ao bem-estar geral, à saúde pública e à segurança coletiva das populações, às atividades económicas e à proteção do ambiente (ERSAR, 2018).

Pretende-se, no presente subcapítulo, caracterizar a rede de abastecimento de água do concelho de Sousel. Para a prossecução deste objetivo, foi efetuada uma revisão da informação disponibilizada pela Câmara Municipal de Sousel, de publicações da especialidade, bem como do website da Águas do Vale do Tejo, dos relatórios anuais de caracterização do setor de águas e resíduos da ERSAR e de dados estatísticos do INE.

Assim, este subcapítulo estrutura-se de forma a, num primeiro momento, apresentar as principais **características** e forma de **gestão** da rede de abastecimento, seguidamente a analisar a **cobertura** do serviço no concelho de Sousel e, por fim efetuar uma caracterização da **qualidade da água** para abastecimento.

V.3.4.1 CARACTERIZAÇÃO E GESTÃO DA REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

O abastecimento de água no concelho de Sousel integra duas redes complementares: o **sistema multimunicipal**, responsável pela distribuição de água em alta, que engloba todas as etapas que lhe são inerentes, e o **sistema municipal**, onde se enquadra a distribuição em baixa.

O **sistema multimunicipal** de abastecimento de água encontra-se sob exploração e gestão da empresa AdVT - Águas do Vale do Tejo, S.A., que tem como missão operar num quadro de **eficiência** e **sustentabilidade** ambiental, económica, social e cultural, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e para o desenvolvimento socioeconómico das regiões servidas pelo sistema³¹. A responsabilidade desta entidade inicia-se com a captação de água, seja em origens superficiais ou subterrâneas, e posterior tratamento. A água tratada é encaminhada através de condutas de abastecimento até aos reservatórios, a partir dos quais se efetua a ligação à rede em “baixa” (vd. Figura V.3.4).

Na **rede em baixa**, a água é distribuída por condutas municipais desde os reservatórios até ao consumidor final. Esta fase é, atualmente, da responsabilidade do município de Sousel, mas a partir de julho de 2022 passará a estar sob gestão da empresa intermunicipal Águas do Alto Alentejo, E.I.M., S.A.³² que, além de garantir a distribuição da água pela população, será responsável por gerir toda a infraestrutura inerente a esta fase de distribuição (vd. Figura V.3.4).

Neste contexto, a origem principal para o abastecimento público ao concelho de Sousel é a Albufeira da **barragem de Póvoa e Meadas** (concelho de Castelo de Vide), sendo o tratamento desta água garantido pela ETA da Póvoa. A ETA da Póvoa foi construída em 2009 e remodelada em 2014 com a introdução de três novas etapas de tratamento³³, estando dimensionada para tratar um caudal máximo de 742 m³/hora, servindo cerca de 54000 habitantes.

Conjuntamente com a água proveniente da Albufeira da barragem de Póvoa e Meadas, existem no concelho **cinco captações de água**, sendo três localizadas em Romeiras, uma em

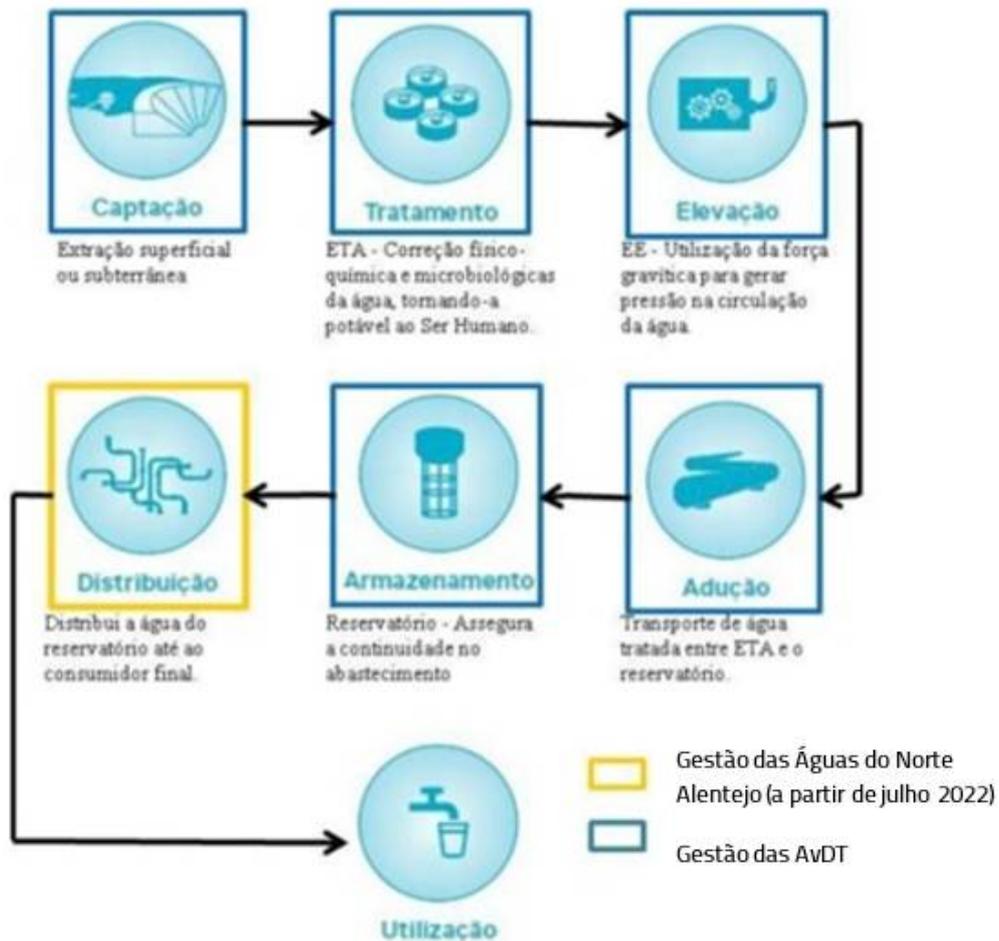
³¹ Fonte: advt.pt

³² Empresa agregada da Águas do Vale do Tejo S.A.

³³ A pré-oxidação, a remineralização e a filtração em carvão ativado granular.

Almadafe e um furo em Vale Maceira (freguesia de Santo Amaro), que complementam o sistema. Podemos assim referir que existem quatro subsistemas no abastecimento de água do concelho, nomeadamente: Póvoa, Romeiras, Almadafe e Vale Maceiras (este maioritariamente no concelho de Fronteira).

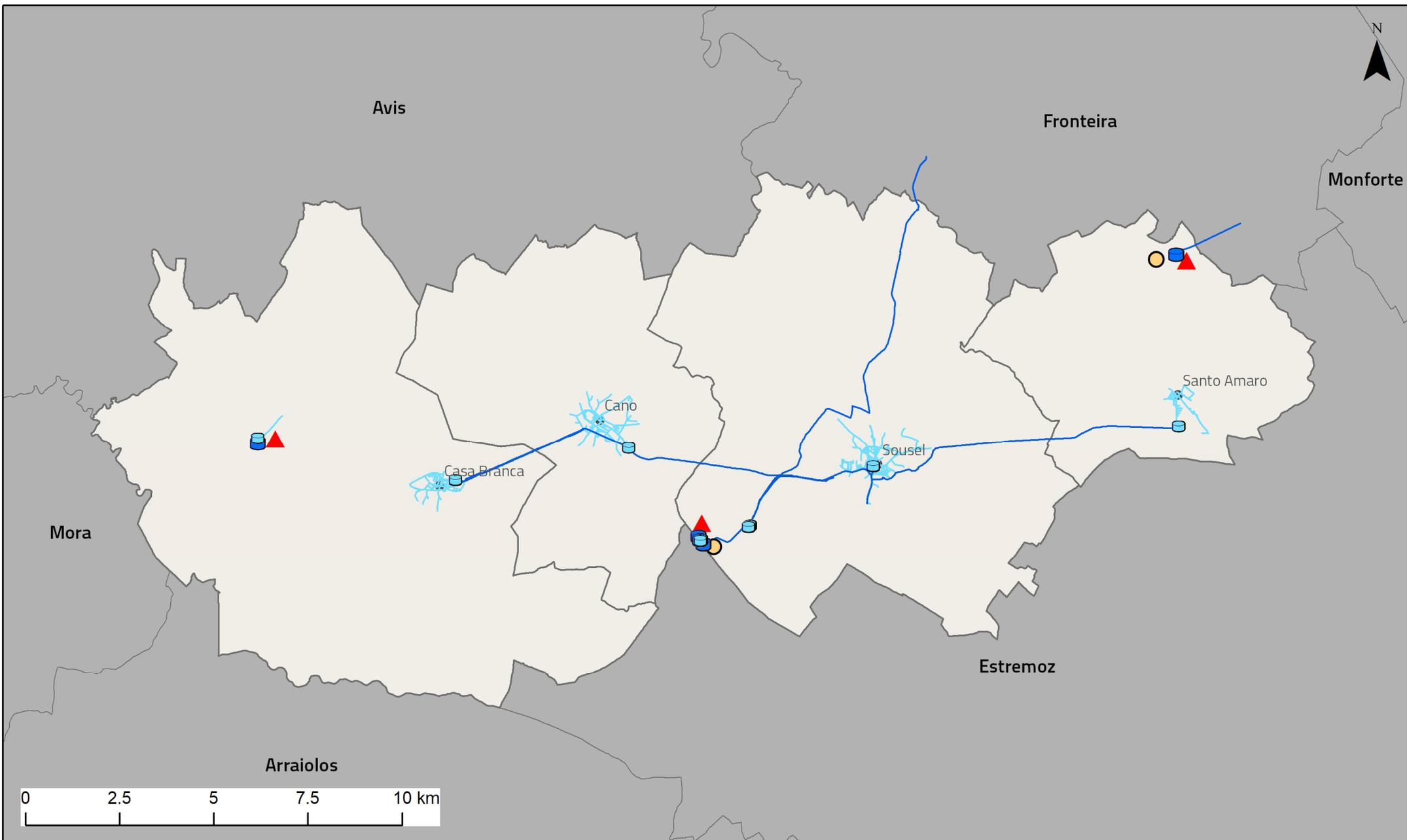
Figura V.3.4 Sistema de abastecimento de água e respetivas entidades gestoras



Fonte: Adaptado de ERSAR, 2013.

Numa visão geral, a rede de abastecimento em alta no concelho de Sousel é composta por cinco captações de água, seis reservatórios de água, três estações elevatórias (existindo mais duas fora de serviço) e cerca de 45,5 km de condutas adutoras.

Já no que diz respeito à distribuição em baixa, o transporte da água é feito desde os reservatórios até aos ramais prediais através de 75,7 km de condutas de distribuição, aproximadamente (*vd.* Figura V.3.5).



- | | | |
|--|--|--|
|  Reservatório |  Troço Adutor |  Toponímia |
|  Captação |  Distribuição |  Freguesias |
|  Estação de Tratamento Águas |  Concelho de Sousel |  Concelhos Limítrofes |
|  Estação Elevatória | | |

Figura V.3.5 Rede de abastecimento de água no concelho de Sousel

Fontes: Limites administrativos: DGT (CAOP, 2020); Câmara Municipal de Sousel, 2021; Águas de Vale do Tejo, 2021: RTGeo, 2022

Na freguesia de **Cano** situa-se um reservatório de água a partir do qual se estendem cerca de 22,4 Km de condutas de distribuição em “baixa”.

Na freguesia de **Casa Branca** existem dois reservatórios, localizados na sede de freguesia e em **Almadafe** (que tanto serve a rede em “alta” como a rede em “baixa”), sendo que neste último está também em funcionamento um Estação Elevatória e uma estação de tratamento de águas (que faz cloração, desnitrificação e descalcificação e está a cargo das Águas do Vale do Tejo, S.A.. A rede de condutas de distribuição em baixa perfaz um total de 16 Km em toda a freguesia, sendo que 14,5 km abastecem Casa Branca e os restantes 1,5 Km Almadafe. Quanto às condutas adutoras em “alta”, estendem-se por um total de cerca de 2,3 km.

No que concerne à freguesia menos populosa, **Santo Amaro**, é servida por um reservatório e uma rede de condutas de distribuição com a extensão aproximada de 7,3 Km. Para além disso existe um furo de captação, designado por furo do Alvarinho, integrado no subsistema Vale Maceiras (aldeia no concelho de Fronteira) com uma Estação de Tratamento de Água e uma Estação Elevatória.

Por fim, no que diz respeito à sede de concelho, existem dois reservatórios de água da rede em “baixa”, embora um deles esteja desativado. A rede de condutas de distribuição possui uma extensão total de cerca de 75 Km, com algumas a terem dupla função de adução e distribuição. Em Romeiras, no limite sul do concelho, há três captações de água integradas no subsistema de Romeiras, junto às quais existe uma Estação Elevatória e uma Estação de Tratamento de Águas.

Quadro V.3.4 Principais elementos das redes de abastecimento em alta e em baixa no concelho de Sousel

Abastecimento		Freguesia	n.º/km
Rede em Alta	Captação (n.º)	Casa Branca	1
		Santo Amaro	1
		Sousel	3
	Reservatório (n.º)	Cano	0
		Casa Branca	1

		Santo Amaro	0
		Sousel	5
	Estação Elevatória (n.º)	Casa Branca	1
		Santo Amaro	1
	Conduta Adutora (Km)	Sousel	1
		Cano	4,7
		Casa Branca	2,3
		Santo Amaro	4,1
Rede em Baixa	Reservatório (n.º)	Sousel	34,4
		Cano	1
		Casa Branca	2
		Santo Amaro	1
	Conduta Distribuição (km)	Sousel	1
		Cano	22,4
		Casa Branca	16
		Santo Amaro	7,3
Sousel	30		

Fonte: CMS, 2022; RTGeo, 2022.

Quanto aos **materiais que as compõem**, nas condutas de abastecimento em "baixa" domina quase exclusivamente o PVC (97,3%), apresentando os outros materiais existentes, nomeadamente o Polietileno (PEAD), fibrocimento (FC), ferro fundido dútil (FFd) e ferro galvanizado (FG), valores extremamente residuais (*vd.* Quadro V.3.5).

Quadro V.3.5 Materiais das adutoras e condutas no concelho de Sousel

Material	Extensão (metros)	%
PVC	73408	97,3
PEAD	1193	1,6
FC	790	1,1
FFd	17	0,02
FG	16	0,02

Fonte: CMS, 2022; RTGeo, 2022

Estes valores indiciam que as **condutas** do sistema - considerando o material utilizado - são, na sua maioria, relativamente **recentes**, acrescendo que estes materiais minimizam a predisposição para perdas de água localizadas.

V.3.4.2 PANORAMA DO SISTEMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA EM BAIXA

A ERSAR publica anualmente o Relatório Anual dos Serviços de Águas e Resíduos em Portugal - RASARP, que pretende analisar os sistemas de distribuição de águas, as redes de saneamento e de recolha e tratamento de RSU, tanto em alta como em baixa. Os dados mais recentes respeitam ao relatório relativo ao ano de 2020.

No que toca ao abastecimento de água em Sousel, o relatório RASARP 2020 avalia um conjunto global de indicadores referentes ao ano de 2019. A classificação obtida pelo concelho de Sousel, classificado como área predominantemente rural (resumida no Quadro V.3.6), mostra que é importante **melhorar** diversos aspetos, que devem se repensados no sentido de preconizar a **sustentabilidade** e **eficácia** do sistema.

Quadro V.3.6 Panorama do sistema de abastecimento em baixa do concelho de Sousel

Indicador	Qualificação	% ou pontuação
Acessibilidade física do serviço ³⁴	Boa	100
Acessibilidade económica do serviço ³⁵	Boa	0,41
Ocorrência de falhas no abastecimento ³⁶		Não reportado
Água segura ³⁷	Insatisfatória	97,71
Resposta a reclamações e sugestões ³⁸	Insatisfatória	70
Cobertura dos gastos ³⁹	Insatisfatória	70

³⁴ Percentagem do número total de alojamentos localizados na área de intervenção da entidade gestora para os quais as infraestruturas do serviço de distribuição de água se encontram disponíveis.

³⁵ O peso do encargo médio, para um consumo de 120m³/ano, com o serviço de abastecimento de água no rendimento médio disponível por agregado familiar na área de intervenção do sistema.

³⁶ Número de falhas (interrupções do abastecimento aos utilizadores, não planeadas ou planeadas e sem aviso prévio de, pelo menos 48 horas de antecedência, com duração igual ou superior a 6 horas) no abastecimento por 1000 ramais.

³⁷ Percentagem de água controlada e de boa qualidade, sendo esta o produto da percentagem de cumprimento da frequência de amostragem pela percentagem de cumprimento dos valores paramétricos fixados na legislação dos parâmetros sujeitos a controlo de rotina 1, controlo de rotina 2 e controlo de inspeção, tal como definido no Anexo II do Decreto-Lei n.º 306/2007, de 27 de agosto

³⁸ Percentagem de reclamações e sugestões escritas que foram objeto de resposta escrita num prazo não superior ao prazo legal;

³⁹ Rácio (em percentagem) entre os rendimentos tarifários, outros rendimentos e subsídios ao investimento e os gastos totais;

Adesão ao serviço ⁴⁰	Insatisfatória	87,6
Água não faturada ⁴¹		Não reportado
Reabilitação de condutas ⁴²	Insatisfatória	0
Ocorrência de avarias em condutas ⁴³	Boa	1
Perdas reais de água ⁴⁴		Não reportado
Adequação dos recursos humanos ⁴⁵	Insatisfatória	1,5

Fonte: ERSAR, 2020.

Apesar de se verificar alguma indisponibilidade de dados para alguns indicadores para o concelho, é importante adotar estratégias para **melhorar os indicadores cuja classificação é insatisfatória**, sempre tendo em vista a sustentabilidade, quer ao nível ambiental, quer ao nível económico.

Neste contexto, ao nível da adequação da interface com o consumidor urge melhorar a **capacidade de resposta a sugestões e reclamações** através de ajustes nos procedimentos internos e garantir o fornecimento de uma água mais segura.

Já no que diz respeito à sustentabilidade do serviço, é imperativo melhorar a **cobertura dos gastos**, que se revela manifestamente insuficiente, e **umentar a adesão ao serviço** de modo a garantirem não apenas a sustentabilidade do sistema, mas também a efetiva utilização de um serviço com forte impacto na qualidade de vida dos cidadãos e na saúde pública. Uma melhor **adequação dos recursos humanos afetos aos serviços** também tem que ser avaliado, pois o indicador encontra-se abaixo dos valores de referência. Para além dos aspetos já atrás referidos, importa também fomentar a aposta na **reabilitação de condutas**.

⁴⁰ Percentagem do número total de alojamentos localizados na área de intervenção da entidade gestora para os quais as infraestruturas do serviço de distribuição de água estão disponíveis e têm serviço efetivo (com existência de ramal e de contrato mesmo que temporariamente suspenso durante uma parte do ano em análise).

⁴¹ Percentagem de água entrada no sistema que não é faturada.

⁴² Percentagem média anual de condutas de adução e distribuição com idade superior a 10 anos que foram reabilitadas nos últimos 5 anos.

⁴³ O indicador é definido como o número de avarias em condutas ocorridas por 100 km de conduta.

⁴⁴ Volume de perdas reais por ramal.

⁴⁵ Número equivalente de empregados afetos a tempo inteiro ao serviço de abastecimento de água por 1000 ramais.

V.3.4.3 COBERTURA

A rede pública de abastecimento de água serve todos os lugares das quatro freguesias do concelho. Com efeito, reportando ao último relatório publicado pela ERSAR – RASARP 2020, referente ao ano de 2019 (ERSAR, 2020), do total de 3.744 alojamentos existentes no concelho em 2019, 3.281 possuem **serviço efetivo de abastecimento de água**, correspondendo a **87,6%** do total, sendo que os **serviços de distribuição de água** se encontram disponíveis para **100%** dos alojamentos.

Assim, é possível concluir que a taxa de cobertura da rede de abastecimento de água do concelho de Sousel **cumprimenta** o objetivo proposto no PensaAR I⁴⁶ de 95%, no abastecimento em baixa.

V.3.4.4 QUALIDADE DE ÁGUA PARA ABASTECIMENTO

O Decreto-Lei n.º 152/2017, de 7 de dezembro⁴⁷ transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva da União Europeia (UE) n.º 2015/1787 da Comissão, de 6 de outubro, que altera os anexos II e III da Diretiva 98/83/CE do Conselho relativa à qualidade da água destinada ao consumo humano e a Diretiva n.º 2013/51/EURATOM do Conselho, de 22 de outubro, que estabelece os requisitos para a proteção da saúde do público em geral, no que diz respeito às substâncias radioativas presentes na água destinada ao consumo humano.

⁴⁶ Objetivo proposto igualmente no âmbito do PensaAR 2020, aprovado pelo Despacho n.º 4385/2015, de 30 de abril.

⁴⁷ Procede à segunda alteração do Decreto-Lei n.º 306/2007, de 27 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que estabelece o regime da qualidade da água para consumo humano, tendo por objetivo proteger a saúde humana dos efeitos nocivos resultantes da eventual contaminação dessa água e assegurar a disponibilização tendencialmente universal de água salubre, limpa e equilibrada na sua composição.

Neste enquadramento, no ano de 2022 o concelho de Sousel realizou todas as análises à qualidade da água obrigatórias regulamentadas⁴⁸, sendo que **100%** das mesmas se encontravam em cumprimento dos valores paramétricos (VP), o que constitui um resultado perfeito, ainda mais se tivermos em conta que em 2019 apenas 97,71% era considerada segura. Assim, no período analisado, verificou-se 100 % de água segura, constituindo um valor que é necessário manter.

V.3.5. REDE DE SANEAMENTO

As atividades de saneamento de águas residuais urbanas, à semelhança do abastecimento público de água às populações, constituem serviços públicos de caráter estrutural, essenciais à população, economia e ambiente (ERSAR, 2018).

O presente subcapítulo tem como objetivo caracterizar a rede de saneamento de águas residuais. Para isso foi efetuada uma revisão de publicações relativas ao tema, da informação disponibilizada pela Câmara Municipal de Sousel, do website da Águas do Vale do Tejo, dos relatórios anuais de caracterização do setor de águas e resíduos da ERSAR e de dados estatísticos do INE.

Num primeiro momento serão caracterizados o sistema e a forma de **gestão** da rede de saneamento, ao passo que num segundo momento proceder-se-á à análise da **cobertura** deste serviço no concelho de Sousel.

⁴⁸ Ainda ao abrigo do definido no DL 306/2007, de 27 de agosto.

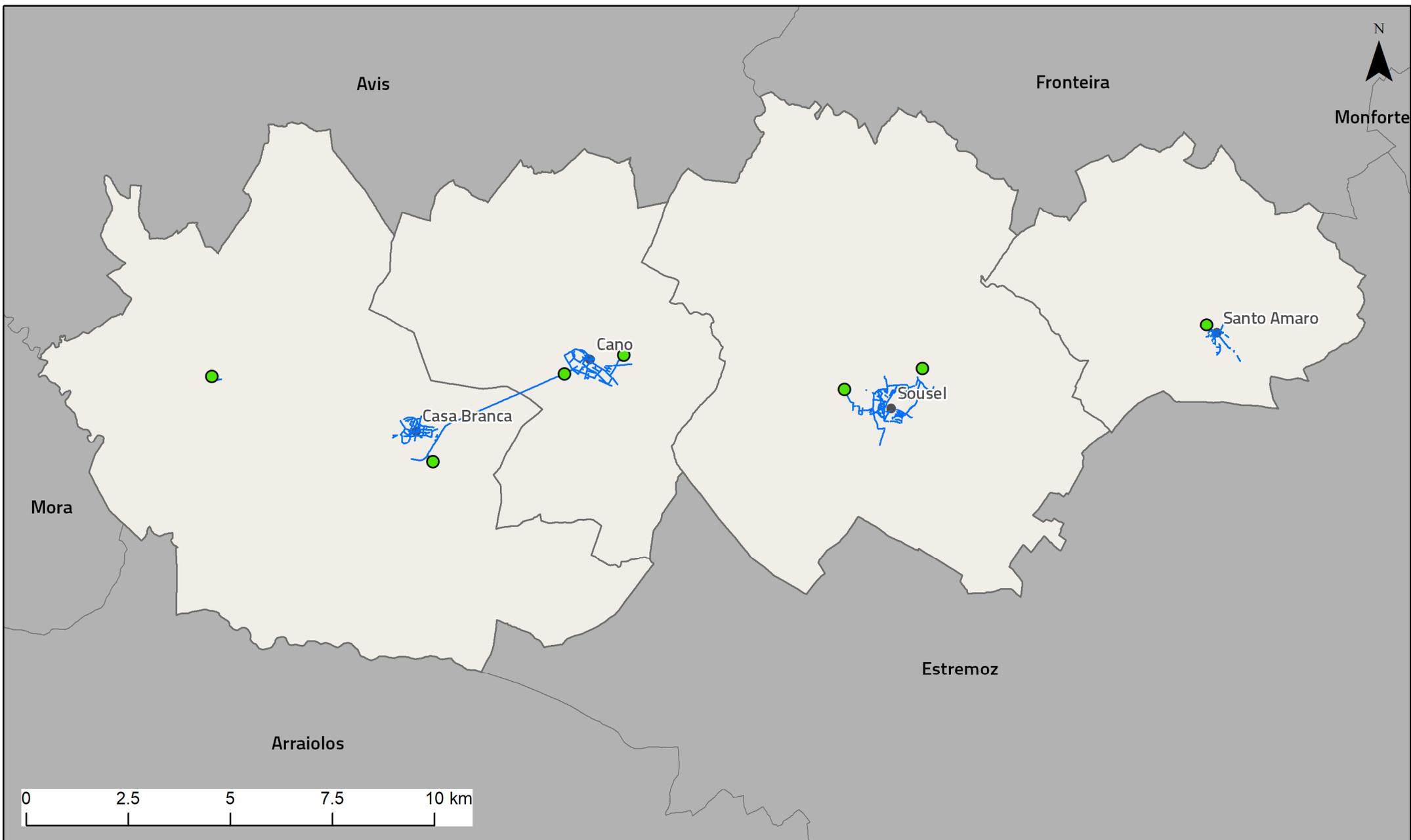
V.3.5.1 CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA DE SANEAMENTO

À semelhança da rede de abastecimento de água, a rede de saneamento no concelho de Sousel encontra-se integrada em duas redes complementares, nomeadamente o **Sistema Integrado de Saneamento de Águas Residuais**, responsável pela rede de saneamento em “alta”, e o **sistema municipal**, onde se enquadra a rede em “baixa”.

A rede em “baixa”, da responsabilidade do Município de Sousel, abrange os coletores provenientes do edificado, uma ETAR e uma estação elevatória, esta localizada no bairro de Santa Catarina, em Cano (ERSAR 2020). O sistema multimunicipal (em “alta”) encontra-se sob gestão da empresa AdVT - Águas do Vale do Tejo, S.A e abrange os emissários gravíticos, as condutas elevatórias, estações de tratamento de águas residuais (ETAR), estações elevatórias e coletores.

Existem no concelho de Sousel **cinco subsistemas** de saneamento, nomeadamente Sousel, Cano, Casa Branca, Santo Amaro e Almadafe, cobrindo quase todos os lugares do concelho (com exceção de Vale do Freixo). O sistema mais extenso é o de Sousel pois cobre a sede de concelho, onde ocorre a maior concentração da população concelhia, estando os sistemas de Cano e Casa Branca interligados por um coletor.

Os principais elementos que integram cada um dos sistemas encontram-se expressos no Quadro V.3.7 e resumidos (por uma questão de leitura) na Figura V.3.6 .



- ETAR
- Coletores
- Freguesias
- Concelho de Sousel
- Concelhos Limítrofes
- Toponímia

Figura V.3.6 Rede de saneamento do concelho de Sousel

Fontes: Limites administrativos: DGT (CAOP, 2020); Câmara Municipal de Sousel, 2021; Águas de Vale do Tejo, 2021; RTGeo, 2022

Quadro V.3.7 Composição dos sistemas de saneamento do concelho de Sousel

Composição	Sistema					Total
	Almadafe	Cano	Casa Branca	Santo Amaro	Sousel	
Coletor (km)	0,5	12,5	11,3	4	18	36,3
Estação Elevatória (n.º)	0	1	0	0	0	1
ETAR (n.º)	1	2	1	1	2	7
Descarregador (n.º)	0	1	0	0	0	1
Ramal (n.º)	2	125	86	38	262	4756
Ramal (m)	21	951	681	294	1964	32692
Câmaras de visita (n.º)	11	257	245	449	104	1066

Fonte: CM Sousel, 2022

Outro elemento primordial desta rede diz respeito aos **coletores**, que possuem cerca de 36,3 km de extensão no concelho, sendo na sua quase totalidade de águas residuais (99,3%) com apenas 0,6% mistos e 0,1 % pluviais (CM Sousel).

Analisando o **tipo de material** usado nos coletores à escala do concelho, o **grés cerâmico (GC)** é o mais frequente, seguido de perto pelo **Policloreto de Vinilo Corrugado (PVCc)** e, com menor representatividade o, **Policloreto de Vinilo (PVC)** e o **Betão Simples (BS)**. Ao nível dos diferentes sistemas, o PVC domina em Almadafe, o PVCc é o mais utilizado em Sousel e Casa Branca, enquanto o material mais frequente na composição dos coletores de Cano e Santo Amaro é o GC (*vd. Quadro V.3.8*).

Quadro V.3.8 Tipo de material por sistema

Sistema	Material (%)							
	AP	AT	BS	FF	GC	PVC	PVCc	Outro
Almadafe	0	0	0	0	0	91	0	9
Cano	0	0	15,8	0,8	43,6	22	17,8	0
Casa Branca	0	0	1,6	0	41,4	11	46	0
Santo Amaro	0	0	0	0	86,5	0	10,6	2,9

Sousel	1,3	0,4	24,3	0	18,2	15,3	37	3,5
concelho	0,6	0,2	14,5	0,2	36	15,2	31,5	1,8

Fonte: CM Sousel, 2022.

De referir por fim, que todos os sistemas são servidos por uma ETAR, com Sousel e Cano a integrarem duas cada.

V.3.5.2 GESTÃO DA REDE DE SANEAMENTO

A Câmara Municipal de Sousel, através dos seus serviços municipais, é responsável pela gestão, exploração, manutenção e conservação do sistema público de recolha e rejeição de águas residuais domésticas na área do município de Sousel. Contudo, por deliberação da Assembleia Municipal de Sousel de 8 de junho de 2020, sob proposta da Câmara Municipal aprovada por deliberação de 8 de junho de 2020, foi autorizada a celebração de um contrato de gestão delegada entre o Município de Sousel e a **Águas do Alto Alentejo E.I.M. S.A.** Deste modo, procura-se que os serviços (tanto de abastecimento de água como de saneamento) adquiram **maior economia, eficiência e eficácia**, tanto de uma perspetiva operacional como de uma perspetiva financeira, ao serem geridos de uma forma agregada e em conjunto através de uma empresa intermunicipal (AdAA). Assim, neste âmbito, a partir de julho de 2022 a gestão da rede de saneamento do concelho de Sousel, tal como a rede de abastecimento de água, estará a cargo das **Águas do Alto Alentejo E.I.M. S.A.**

A rede em “alta” é gerida pelas **Águas do Vale do Tejo S.A.**, que operacionaliza quatro ETAR no concelho⁴⁹ integrados no sistema multimunicipal, onde se processa o tratamento dos referidos efluentes e seguinte rejeição para o meio hídrico. A **Águas do Vale do Tejo S.A.** possui ainda 443 metros de coletores na vila de Sousel que transportam os efluentes até à ETAR de Sousel.

⁴⁹ ETAR de Almadafe, ETAR de Cano/Casa Branca, ETAR de Sousel e ETAR de Santo Amaro

V.3.5.3 QUALIDADE DO SERVIÇO DE SANEAMENTO DE ÁGUAS RESIDUAIS NO CONCELHO DE SOUSEL

De forma a efetuar um diagnóstico do serviço em baixa de saneamento das águas residuais no concelho de Sousel recorreu-se ao RASARP 2020, que faz uma avaliação de um conjunto de parâmetros importantes, sistematizado no Quadro V.3.9.

Quadro V.3.9 Classificação de indicadores do serviço em baixa de saneamento e águas residuais de Sousel

Indicador	Classificação	% ou Pontuação	Média Cluster	Média Continente
Acessibilidade física do serviço	Boa	99	79	83
Acessibilidade económica do serviço	Boa	0.4	0.24	0.29
Cobertura dos gastos	Insatisfatória	78	72	91
Adesão ao serviço	Insatisfatória	87.2	88.7	91
Adequação dos recursos humanos	Insatisfatória	1.7	9.5	8.5
Acessibilidade física ao tratamento	Boa	100	97	99
Controlo das descargas de emergência	Insatisfatória	NA	11	30
Cumprimento da Licença de descarga	Insatisfatória	NR	55	92
Reabilitação de coletores	Insatisfatória	0	70	99
Resposta a reclamações e sugestões	Boa	100		

Fonte: ERSAR, 2020

No que diz respeito aos **indicadores de avaliação da adequação da interface com o utilizador** verifica-se uma situação **extremamente satisfatória**, como é perceptível nos resultados dos **indicadores de acessibilidade ao serviço** (quer física quer económica) e na **resposta a todas as reclamações e sugestões**.

Já no que concerne aos **indicadores de sustentabilidade da gestão do serviço**, o panorama é inverso e mesmo algo preocupante, pois todos os indicadores aqui considerados manifestam

um desempenho **insatisfatório**. A **adesão ao serviço** apresenta valores que podem ser melhorados, nomeadamente através de uma intensificação da promoção da adesão junto dos munícipes de forma a aumentar a sustentabilidade do sistema. A **cobertura dos gastos** apresenta também um fraco desempenho, sendo urgente procurar estratégias conducentes a uma maior eficiência e rentabilidade dos serviços. Apesar de acarretarem custos, pelo menos numa fase inicial, é importante **afetar recursos humanos** de forma a dar uma adequada resposta às necessidades e proceder a **reabilitações das infraestruturas físicas**, nomeadamente os coletores, sempre que se justifique, melhorando o funcionamento e a eficácia de todo o sistema.

Por fim, no que diz respeito à **sustentabilidade ambiental do sistema**, apenas dispomos de informação relativa ao indicador da acessibilidade **física ao tratamento**, com um resultado plenamente **positivo**.

V.3.5.4 COBERTURA

Os subsistemas de saneamento de Sousel, Cano/Casa Branca e Santo Amaro cingem-se praticamente às respetivas sedes de freguesia. Almadafe, que se localiza no setor NE da freguesia de Casa Branca constitui, no entanto, uma exceção.

Nas áreas servidas pelos diferentes sistemas de saneamento concentra-se 96,2% da população residente total do concelho de Sousel, apenas não abrangendo o lugar de Vale dos Freixos e a população isolada dispersa pelo concelho (respetivamente 0,6 e 3,2 % do total da população, à data dos censos de 2011).

Assim, verifica-se que o concelho de Sousel **atingiu e superou as metas de percentagem de população servida pelo serviço de saneamento de águas residuais**, preconizadas no PENSAAR I, de 90% (em baixa), (PENSAAR 2020, 2014).

V.3.6. RESÍDUOS URBANOS

As atividades de gestão de resíduos urbanos constituem serviços públicos estruturais e adquirem uma importância fundamental para a população, economia e ambiente, tal como o serviço de abastecimento de água e de saneamento de águas residuais urbanas (ERSAR, 2018).

O Planeamento e Gestão de resíduos, englobando todas as tipologias de resíduos e as diversas origens, foram consagrados em vários planos específicos. O **Decreto-Lei n.º 102-D/2020**, de 10/12⁵⁰ aprova o regime geral da gestão de resíduos, o regime jurídico da deposição de resíduos em aterro e altera o regime da gestão de fluxos específicos de resíduos, transpondo as Diretivas (UE) 2018/849, 2018/850, 2018/851 e 2018/852.

Em Portugal, as **orientações estratégicas** para os resíduos foram consagradas em vários planos específicos, nomeadamente o Plano Estratégico para os Resíduos Urbanos (PERSU). Em 2014 foi aprovado, através da Portaria n.º 187-A/2014, de 17 de setembro, o PERSU 2020, e atualmente encontra-se em elaboração o **PERSU 2030**⁵¹ que “irá dar continuidade à aplicação da política nacional de resíduos, orientando os agentes envolvidos para a implementação de ações que permitam ao país estar alinhado com as políticas e orientações comunitárias, contribuir para o aumento da **prevenção, reciclagem** e outras formas de

⁵⁰ Alterado pela retificação n.º 3/2021, de 21/01 e Lei n.º 52/2021, de 10/08

⁵¹ Determinada pelo Despacho n.º 4242/2020, de 7 de abril

valorização dos resíduos urbanos, com a conseqüente **redução** de consumo de matérias-primas naturais de recurso limitado” (APA, 2021).

Este plano irá incidir na **prevenção** da produção de resíduos e na **recolha seletiva**, bem como na **promoção do uso dos materiais** provenientes de resíduos.

Após este enquadramento, pretende-se neste subcapítulo caracterizar o sistema de recolha de resíduos urbanos do concelho de Sousel. Para essa análise contribuíram a revisão da informação fornecida pela Câmara Municipal, de publicações sobre o tema, a informação disponibilizada no website da VALNOR, os relatórios anuais de caracterização do setor de águas e resíduos da ERSAR e os dados estatísticos do INE.

V.3.6.1 CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA

A definição de Resíduos Urbanos (RU) tem evoluído no que se refere à sua abrangência. Atualmente, o Regime Geral de Gestão de Resíduos (RGGR), consubstanciado no Decreto-Lei n.º 102-D/2020⁵², de 10 de dezembro, prevê um conceito alargado, que abrange todos os resíduos semelhantes aos resíduos domésticos, independentemente dos quantitativos diários produzidos.

Assim **são considerados RU** os resíduos produzidos:

1. Pelos agregados familiares (resíduos domésticos);
2. Por pequenos produtores de resíduos semelhantes (< 1100 litros/dia);
3. Por grandes produtores de resíduos semelhantes (\geq 1100 litros/dia) .

⁵² Alterado pela Retificação n.º 3/2021, de 21/01 e Lei n.º 52/2021, de 10/08

Apenas existe diferenciação no que diz respeito à **responsabilidade de gestão**, cabendo a mesma aos municípios no caso de produções diárias inferiores a 1100 litros e aos produtores nos restantes casos. Os produtores de RU em quantidades inferiores à mencionada estão obrigados a entregar os resíduos produzidos às entidades gestoras dos serviços municipais e a prestação de serviços de gestão de RU (nomeadamente a sua recolha), é efetuada em regime de exclusividade territorial.

Todo o processo decorrente entre a deposição dos resíduos nos locais próprios, por parte dos cidadãos, até ao seu tratamento final adequado está abrangido pelo **Sistema de Gestão de Resíduos Urbanos (SGRU)**. Este constitui uma estrutura de meios humanos, logísticos, equipamentos e infraestruturas, estabelecida para levar a cabo as operações inerentes à gestão dos RU.

Para a **gestão integrada dos RU** e prossecução das prioridades que têm vindo a ser definidas pela legislação, previram-se **dois tipos de entidades**: os **municípios ou associações de municípios**, em que a gestão do sistema pode ser concessionada a qualquer empresa, e as **entidades multimunicipais**, cujos sistemas são geridos por empresas concessionárias de capitais maioritariamente públicos.

V.3.6.2 GESTÃO DE RESÍDUOS URBANOS

No que concerne aos RU, o concelho de Sousel encontra-se integrado no **Sistema Multimunicipal de Triagem, Recolha Seletiva, Valorização e Tratamento de Resíduos Urbanos do Norte Alentejano**, juntamente com outros 24 municípios.

O Município de Sousel gere os seus resíduos sólidos urbanos, sendo responsável pela sua contentorização e deposição, cabendo à **Valnor** a gestão da contentorização, recolha e

deposição de recolha seletiva: vidro, embalagens, plástico, papel. O centro de triagem, aterro, valorização energética e tratamento mecânico e biológico mais próximo do município localiza-se em Avis, mais concretamente em Figueira e Barros, constituindo o destino preferencial dos resíduos urbanos produzidos no concelho.

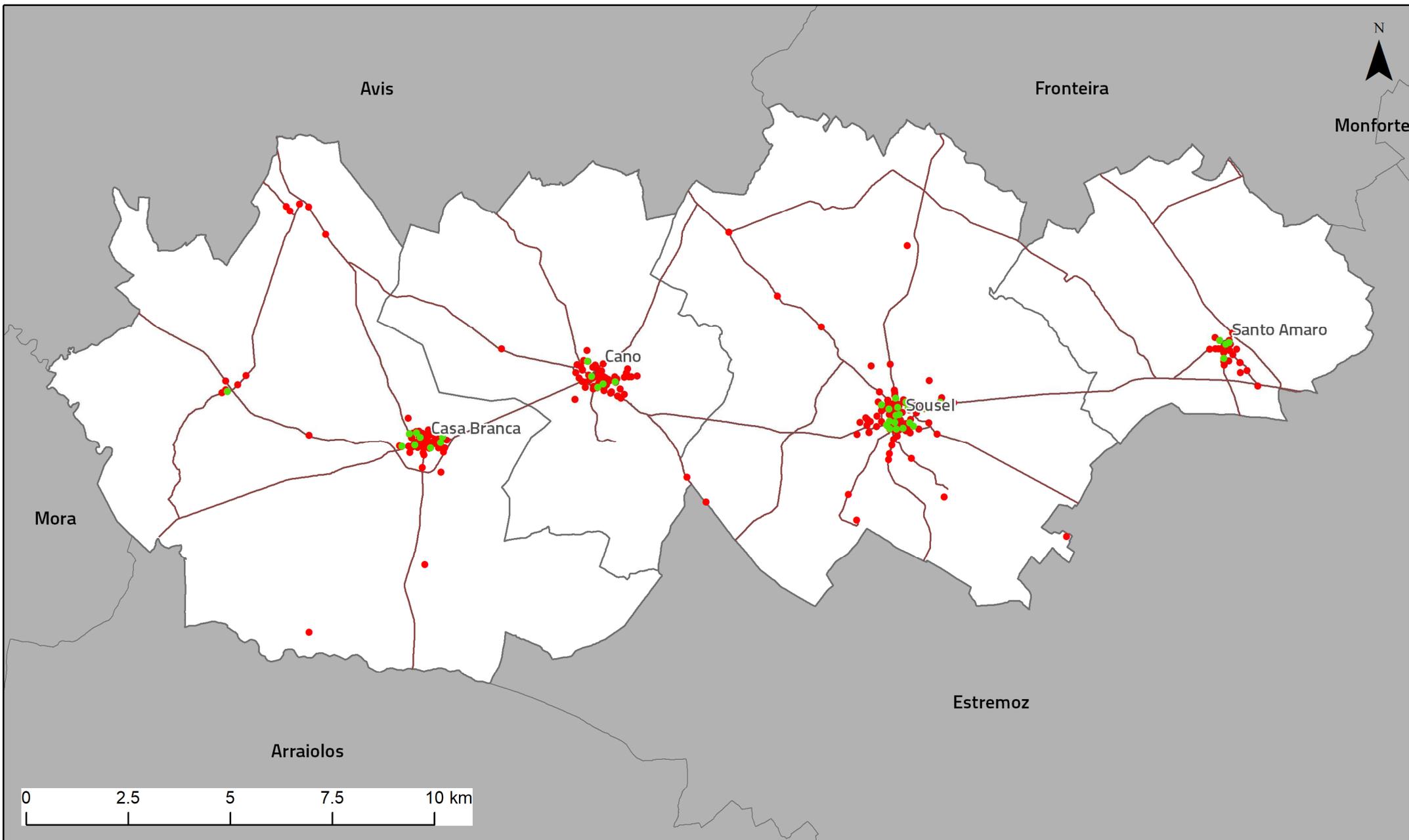
Relativamente aos **resíduos sólidos urbanos** indiferenciados, sob a responsabilidade do município, a sua deposição é efetuada em **314** contentores com diferentes capacidades (vd. Quadro V.3.10 e Figura V.3.7), existindo **duas viaturas** afetas à sua recolha.

A recolha e encaminhamento dos **resíduos seletivos**, através de ecopontos e vidrões é da responsabilidade da VALNOR, apoiados em **36 ecopontos** distribuídos pelas quatro freguesias (vd. Figura V.3.7).

Quadro V.3.10 Equipamentos de deposição de resíduos no concelho de Sousel

Equipamentos de Deposição	Quantidade
Contentores 770 L	32
Contentores 800 L	256
Contentores 1100 L	26
Ecoponto 7500 L	6
Ecoponto 7520 L	17
Ecoponto 7740 L	1
Ecoponto 7760 L	9
Ecoponto 10000 L	1
Ecoponto 10240 L	1
Ecoponto 12760 L	1

Fonte: Câmara Municipal Sousel, 2022



Equipamentos de deposição

● Contendor Recolha Indiferenciada

● Ecoponto

— Rede Viária

● Toponímia

□ Freguesias

□ Concelho de Soussel

■ Concelhos Limítrofes

Figura V.3.7 Equipamentos de deposição de resíduos urbanos no concelho de Soussel

Fontes: Limites administrativos: DGT (CAOP, 2020); Câmara Municipal de Soussel, 2021; RTGeo, 2022

Os resíduos indiferenciados são transportados até ao aterro em Figueira e Barros. Atualmente não existe nenhum Ecocentro no concelho, pelo que os resíduos de comércio e indústria, monos (madeiras e Resíduos Elétricos e Eletrónicos) são encaminhados para o ecocentro mais próximo, situado na zona industrial de Fronteira. O Município de Sousel disponibiliza, de segunda a quinta-feira sob marcação, um serviço de recolha de monstros e resíduos verdes.

No respeitante à recolha em alta, como já referido anteriormente, é da responsabilidade da Valnor, uma empresa de carácter multimunicipal sediada em Avis e responsável pela gestão e exploração do Sistema Multimunicipal de Triagem, Recolha Seletiva, Valorização e Tratamento de Resíduos Urbanos do Norte Alentejano.

Os resíduos provenientes da recolha seletiva, nomeadamente embalagens e resíduos de embalagens, tal como as pilhas e acumuladores, são transportados dos pontos de deposição para o Centro Integrado de Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos de Avis (CIVTRS), onde é feita uma separação mais efetiva dos resíduos nos seus subtipos de forma manual e mecânica.

O Quadro V.3.11 mostra o **volume de resíduos** rececionados pela Valnor por tipologia (2018-2020), provenientes do concelho de Sousel e o seu volume total.

Quadro V.3.11 Volume de resíduos rececionados por tipologia (2018-2020)

		Concelho de Sousel (ton/ano)			Total Valnor (ton/ano)		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020
Resíduos Urbanos	Rececionados	2 313	2 284	2 422	98 342	98 380	100 586
	Tratamento Mecânico e Biológico	2 135	2 060	1 669	90 197	88 145	69 964
	Deposição em aterro	178	224	753	8 145	10 235	30 622
Recicláveis	Vidro	35	36	38	10 254	11 018	11 934
	Papel e cartão	98	78	77			
	Plástico e metal	43	39	50			

Fonte: Valnor, 2021.

O quadro revela-nos que, entre 2018 e 2020, se tem verificado uma **diminuição dos resíduos urbanos destinados a tratamento mecânico ou biológico**, em contraponto com o **aumento dos que são depositados em aterros**. Esta tendência verifica-se tanto para os resíduos provenientes do concelho como para o total proveniente de todos os municípios. Quanto aos recicláveis oriundos do concelho de Sousel, no mesmo período de tempo assistiu-se a um **aumento do volume de Vidro e Plástico/Metal**, mas a uma **diminuição no volume de Papel e Cartão**.

Depois do processo de triagem as embalagens e os resíduos de embalagens são encaminhados para a indústria recicladora, via Sociedade Ponto Verde, entidade a nível nacional encarregue da gestão deste tipo de resíduos.

As pilhas e acumuladores são recolhidos pela Ecopilhas, Sociedade Gestora de Resíduos de Pilhas e Acumuladores, empresa sem fins lucrativos constituída pelos principais produtores de Pilhas e Acumuladores que operam no mercado português, e posteriormente são sujeitos a processos pirometalúrgicos, nomeadamente a recaptura de materiais (no caso das pilhas, Manganês, Aço, Zinco e Carbono), que voltam a ser usados em processos produtivos, sem que seja necessário retirá-los da natureza.

O relatório anual de caracterização do setor de água e resíduos da ERSAR analisa um conjunto de indicadores transversais a todas as fases do SGRU e faz uma classificação à eficácia dos sistemas em alta e em baixa. A publicação mais recente, de 2020, diz respeito aos dados recolhidos no ano de 2019. No documento, o concelho de Sousel encontra-se enquadrado na categoria das áreas predominantemente rural das regiões Alentejo e Algarve e obteve a avaliação que é possível verificar no Quadro V.3.12.

Quadro V.3.12 Quadro resumo da avaliação do sistema municipal de recolha de Sousel

Indicador	Classificação	% ou Pontuação	Média Cluster	Média Continente
Acessibilidade física do serviço ⁵³	Boa	87	81	87
Acessibilidade do serviço de recolha seletiva ⁵⁴	Boa	73,2	54	58
Acessibilidade económica do serviço ⁵⁵	Boa	0.4	0.2	0.19
Lavagem de contentores ⁵⁶	Insatisfatória	1	2.7	4.8
Cobertura dos gastos totais ⁵⁷	Insatisfatória	66	62	83
Reciclagem de resíduos de embalagem ⁵⁸	Boa	182	92	101
Renovação do parque de viaturas ⁵⁹	Mediana	306347	312193	313982
Rentabilização do parque de viaturas ⁶⁰	Boa	408	361	418

⁵³ Percentagem do número de alojamentos com serviço de recolha indiferenciada a uma distância inferior a 200 m, quando previsto em regulamento de serviço, na área de intervenção da entidade gestora.

⁵⁴ Percentagem de alojamentos com serviço de recolha seletiva por ecopontos (ecoponto localizado a uma distância de 200 m nas freguesias classificadas como áreas medianamente urbanas e predominantemente rurais).

⁵⁵ Peso do encargo médio com o serviço de gestão de RU no rendimento médio disponível por agregado familiar na área de intervenção do sistema.

⁵⁶ Número de lavagens relativamente ao número total de contentores de recolha indiferenciada.

⁵⁷ Rácio entre os rendimentos e ganhos totais e os gastos totais.

⁵⁸ Percentagem de resíduos de embalagem e papel/cartão não embalagem recolhidos seletivamente nas áreas de intervenção da entidade gestora.

⁵⁹ Distância média acumulada percorrida por viatura afeta ao serviço de recolha de resíduos.

⁶⁰ Quantidade de resíduos recolhidos de forma indiferenciada por capacidade anual instalada de viaturas de recolha.

Adequação dos recursos humanos ⁶¹	Mediana	3	2.8	2.1
Utilização dos recursos energéticos ⁶²	Boa	5.9	5.8	5.1
Emissão de gases com efeito de estufa ⁶³	Insatisfatória	18	18	15

Fonte: ERSAR, 2020

Com base na avaliação efetuada, é possível concluir que existem bastantes áreas nas quais é **necessário melhorar** o desempenho do sistema de recolha em baixa, nomeadamente a **lavagem de contentores**, que automaticamente melhorará o ambiente nas suas imediações, quer ao nível visual quer ao nível de cheiros.

É necessário **melhorar** também a **cobertura de gastos totais**, no sentido de tornar a atividade mais rentável e sustentável do ponto de vista da gestão.

Além destas questões, é importante **renovar o parque de viaturas** a médio prazo, pois veículos mais antigos e com mais quilometragem têm tendência a apresentar maiores problemas de manutenção, além de tendencialmente serem maiores consumidores de combustível e mais poluidores. Simultaneamente, seria possível dar resposta a outra questão que se impõe, que é a melhoria no indicador relativo à **emissão de gases com efeito de estufa**.

Ao nível de **recursos humanos afetos ao serviço**, será conveniente ajustar o seu número de forma a dar uma resposta mais adequada às necessidades que se apresentam e assim melhorar a qualidade geral do serviço.

⁶¹ Número total equivalente de empregados a tempo inteiro afetos ao serviço por 1000 toneladas de RU recolhidos na área de intervenção da entidade gestora.

⁶² Consumo total de combustível por 1000 toneladas de RU recolhidos indiferenciadamente na sua área de intervenção.

⁶³ Quantidade total de emissões de CO2 com origem nas viaturas de recolha indiferenciada por tonelada de resíduos recolhidos na área de intervenção da entidade gestora.

V.3.7. REDE ELÉTRICA

No concelho de Sousel existem redes de **Muito Alta Tensão (MAT)**, **Alta Tensão (AT)** e **Média Tensão (MT)**, que serão abordadas neste trabalho. Por outro lado, a rede de Baixa Tensão (BT), embora logicamente também esteja implementada no território, não será analisada neste âmbito.

As **linhas de MAT** atravessam a parte este do concelho, nas freguesias de Sousel e Santo Amaro e no sentido Noroeste-Nordeste, ao longo de uma extensão aproximada de **13** quilómetros. Esta linha, com tensão de 400 KV, tem origem na subestação da **Falagueira** (concelho de Nisa) e destino em **Estremoz** e está enquadrada na **Rede Nacional de Transporte de Energia Elétrica (RNT)**, sendo da inteira e exclusiva responsabilidade da Rede Elétrica Nacional S.A. (REN). A REN opera a RNT que liga os produtores aos centros de consumo, assegurando o equilíbrio entre a procura e a oferta de energia, sendo a única entidade de transporte de eletricidade em Portugal, no âmbito de um contrato de concessão estabelecido com o Estado Português.

As redes de **AT** e **MT** compõem a **Rede Nacional de Distribuição (RND)** e asseguram o trânsito de eletricidade entre a rede nacional de transporte e os consumidores. A eletricidade conduzida em grandes distâncias pela rede de transporte, em muito alta tensão (MAT), é entregue à rede de distribuição, que a transforma nas **estações de transformação** (subestações) para a poder conduzir em distâncias menores em alta, média e baixa tensão (AT, MT e BT) até às instalações dos consumidores (ERSE, 2022). As redes de AT e MT no concelho de Sousel têm como distribuidor e operador a empresa E-REDES - Distribuição de Eletricidade, S.A.

A rede de **AT** no concelho de Sousel tem uma potência de 60 KV e um comprimento total de cerca de **14** km. Esta linha liga a subestação do **Maranhão** (concelho de Avis) à subestação de

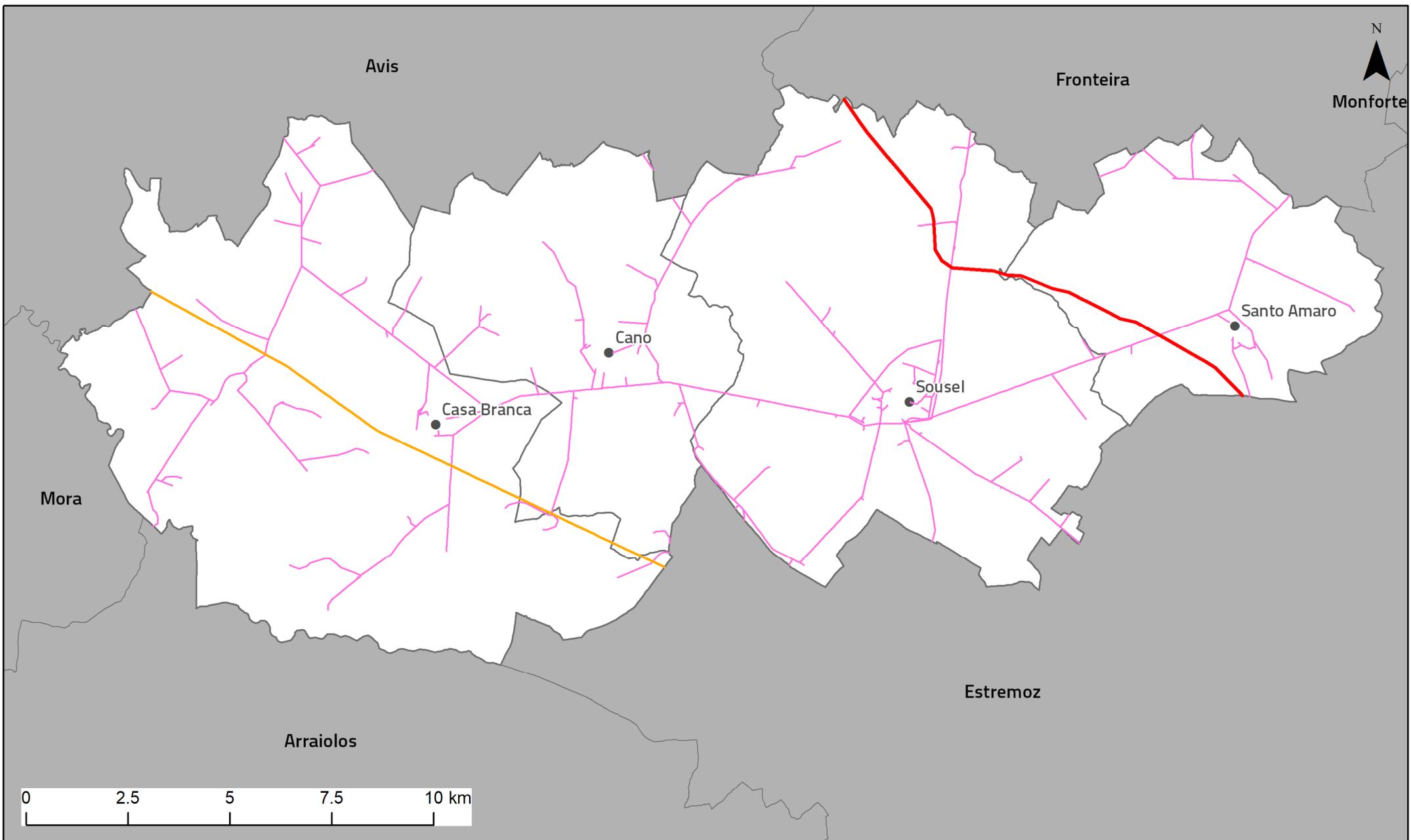
Estremoz, atravessando o concelho a poente, no sentido Noroeste-Sudeste. São estas duas subestações que fazem a conversão da rede de AT para MT (vd. Figura V.3.8).

Figura V.3.8 Rede elétrica desde a produção até ao consumidor



Fonte: EDP, 2011

Relativamente à rede de distribuição de **MT** (vd. Figura V.3.9), está distribuída por todo o concelho e apresenta uma extensão total de aproximadamente **170** quilómetros, sendo servida por 53 postos de transformação.



- Muito Alta Tensão
- Alta Tensão
- Média Tensão (30 KV)
- Toponímia
- Freguesias
- Concelho de Sousel
- Concelhos Limítrofes

Figura V.3.9 Rede elétrica no concelho de Sousel

Fontes: Limites administrativos: DGT (CAOP, 2020); Câmara Municipal de Sousel, 2021;

No campo do **consumo de energia elétrica**, o concelho de Sousel, no período compreendido entre 2015 e 2020⁶⁴, registou um **aumento** de cerca de **7,5%** do consumo total de energia, ultrapassando o valor registado no mesmo período para a NUT III Alto Alentejo (4,0%).

As **tipologias de consumo de energia elétrica** consideradas são: doméstico, não-doméstico, indústria, agrícola, iluminação da via pública e edifícios do Estado. Destas tipologias, no período entre 2015 e 2020, as tipologias que registaram **maior crescimento** no consumo de energia foram o setor da **indústria** com um crescimento de 24,6% e a tipologia **edifícios do estado**, com cerca de 23% (vd. Quadro V.3.13).

Por outro lado, a **maior redução** no consumo de energia no concelho de Sousel, nos 6 anos considerados, verificou-se na tipologia de **iluminação da via pública**, com -17%, o que reflete, possivelmente, uma maior eficiência no consumo de eletricidade nos equipamentos de iluminação pública (vd. Quadro V.3.13).

Quadro V.3.13 Variação no consumo de energia elétrica no concelho de Sousel

Variação 2015-2020 (%)	Doméstico	Não Doméstico	Indústria	Agrícola	Iluminação.Via Pública	Edifícios do Estado	Total
NUT III Alto Alentejo	4.4	-9.2	20.8	0.1	-12.4	-0.6	4
Concelho Sousel	6.5	7.4	24.6	5.2	-17.4	22.9	7.5

Fonte: PORDATA, 2021

Contudo, o consumo **doméstico**, embora tenha reduzido ligeiramente o seu peso de 2015 para 2020, continua a ser aquele que representa a **maior fatia** no consumo de eletricidade no concelho de Sousel, tendo contribuído em 2020 com cerca de **42%** do total concelhio. Seguiu-se, nesse mesmo ano, o consumo **agrícola** com ca.27% e o consumo **não doméstico** com 12,9% (vd. Quadro V.3.14).

⁶⁴ Fonte: PORDATA, 2022.

Quadro V.3.14 Peso de cada tipologia (%) por ano no consumo de eletricidade no concelho de Sousel

Ano	Doméstico	Não Doméstico	Indústria	Agrícola	Iluminação Via Pública	Edifícios do Estado
2015	42.5	13	7.4	27.9	3.9	5.3
2016	44.5	12.7	7.5	26	3.7	5.6
2017	43	12.6	8.3	26.2	3.9	6.1
2018	43.6	12.8	8	24	3.8	7.8
2019	40.7	12.6	10	26.2	3.4	7.1
2020	42.1	12.9	8.6	27.3	3	6

Fonte: PORDATA, 2021

ENERGIAS RENOVÁVEIS

O **Plano Nacional Integrado de Energia e Clima (PNEC 2030)**⁶⁵ é o principal instrumento de política energética e climática para o período **2021-2030**. As medidas nele incluídas terão um papel fundamental para assegurar a concretização dos objetivos e metas, em matéria de energia e clima, definidos para Portugal no horizonte 2030. Este plano substitui o **Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE)**⁶⁶ e o **Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis (PNAER)**⁶⁷ após 2020 e está igualmente orientado para os **objetivos a longo prazo** de Portugal, rumo à neutralidade carbónica, através da articulação com o **Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050)**⁶⁸.

Este plano foi estabelecido no âmbito das obrigações definidas no Regulamento (UE) 2018/1999, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro (Regulamento da Governação e da União da Energia e da Ação Climática), e “os objetivos, metas e medidas nele definidos visam as **5 dimensões da União da Energia: Descarbonização** (emissão de gases de

⁶⁵ Aprovado em Conselho de Ministros de 21 de maio de 2020 e foi publicado através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho.

⁶⁶ Aprovado e publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril.

⁶⁷ Aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril.

⁶⁸ Publicado através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho.

efeito de estufa e energias renováveis); **Eficiência Energética; Mercado Interno de Energia; Segurança Energética; e Investigação, Inovação e Competitividade**" (DGEG, 2022).

As metas nacionais definidas para 2030 são as seguintes:

- Emissões (sem LULUCF; em relação a 2005): -45% a -55%
- Eficiência Energética: 35%
- Renováveis: 47%
- Renováveis nos Transportes: 20%
- Interligações Elétricas: 15%

O documento define também **oito objetivos estratégicos** numa lógica de integração de energia e clima de forma a consolidar a visão estratégica, sendo um deles o **reforço da aposta nas energias renováveis** e consequente redução da dependência energética do país.

Atualmente a produção doméstica de energia primária em Portugal baseia-se, **quase na totalidade**, em Fontes de Energia Renováveis (FER), provenientes de recursos naturais⁶⁹ (APA, 2019), registando-se, nos últimos anos, um aumento geral da percentagem de incorporação de renováveis no consumo de energia, concretamente no setor da eletricidade⁷⁰.

Neste contexto, no concelho de Sousel existia um pedido de licenciamento (aceite pela DGEG) para uma central solar fotovoltaica localizada na Herdade da Rascoa, cerca de 4,5 km a norte da vila de Sousel, mas a Câmara Municipal de Sousel não o licenciou, tendo a mesma sido deslocalizada para o concelho de Estremoz e renomeada de Central Fotovoltaica de Cavaleira (estando já licenciada pela DGEG).

⁶⁹ Rios, vento, biomassa, sol, ondas do mar e calor da Terra, que se renovam de forma natural e regular mesmo depois de serem usadas para gerar eletricidade ou calor sendo, portanto, sustentáveis. São estes os recursos que vão permitir produzir energia hídrica, eólica, de biomassa, oceânica e geotérmica (APA, 2019).

⁷⁰ Fonte: <https://www.apren.pt/pt/energias-renovaveis/producao>.

V.3.8. REDE DE TELECOMUNICAÇÕES

Por **redes de telecomunicações** entende-se “o conjunto de instalações radioelétricas fixas, de emissão ou receção, incluindo os sistemas irradiantes e de terra e respetivos suportes que exijam a utilização de antenas direcionais ou que se destinem ao serviço de radionavegação, pertencentes ao Estado ou a empresas públicas de telecomunicações ou concessionárias do serviço público de radiocomunicações”⁷¹ e incluem as infraestruturas (fios, sistemas óticos e eletromagnéticos) que suportam a transmissão, receção ou emissão de sinais, representando símbolos, escrita, imagens, sons ou informações de qualquer natureza. Integram uma **oferta de serviços diversificada**: a **rede telefónica**, as redes de **televisão por cabo**, os diferentes sistemas de **telecomunicações móveis**, bem como os centros de transmissões de diversas entidades (forças de segurança pública, bombeiros, municípios e radares militares).

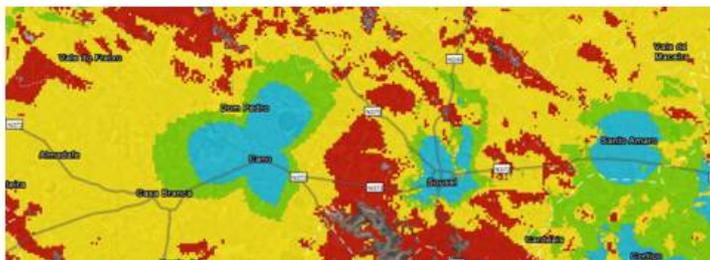
Os **serviços (fixos ou móveis) de telefone, televisão ou o acesso à internet** configuram uma das diversas formas de comunicação e acesso à informação a nível local, nacional e global. A maior penetração destes serviços, sobretudo os serviços de fibra ótica ou de wireless, que apresentam vantagens ao nível da rapidez/capacidade da informação veiculada, permitem que um determinado território possa obter vantagens competitivas face a outros, não obstante as melhorias qualitativas no acesso à informação que permite à população.

Relativamente à cobertura de serviços de telecomunicações móveis, varia consoante as tecnologias/serviços e as operadoras, existindo algumas áreas com cobertura baixa (*vd.* Figura V.3.10 e Figura V.3.11).

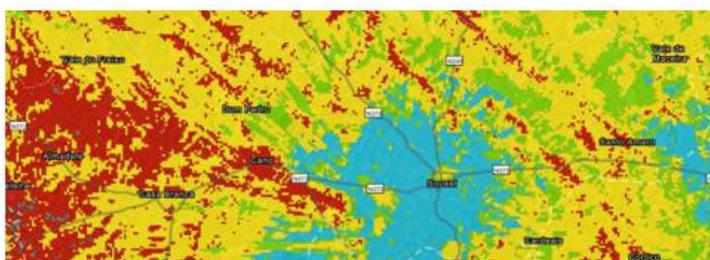
Figura V.3.10 Cobertura 3G - Voz, SMS e MMS das redes Meo, Vodafone e Nos em Sousel

⁷¹ Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de novembro; Artigo 2º.

MEO



NOS



VODAFONE



2G e 3G - Voz, SMS, MMS

- Muito Boa
- Boa
- Aceitável
- Limitada
- Não disponível

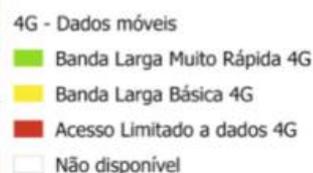
Fonte: ANACOM, 2022

Figura V.3.11 Cobertura 4G – Dados móveis MMS das redes Meo, Vodafone e Nos em Sousel

MEO



NOS



VODAFONE



Fonte: ANACOM, 2022

A cobertura 3G -Voz, SMS e MMS é bastante diferente de operadora para operadora, mas a Vodafone garante uma cobertura muito boa em grande parte do concelho. De um modo geral, a cobertura é muito **boa na sede de concelho**, sendo **aceitável** nas outras sedes de freguesia. No entanto, ainda se observam muitas áreas do concelho com **acesso limitado** ou **inexistente**, essencialmente as **áreas rurais**, com destaque para os lugares de Almadafe e Vale dos Freixos.

Quanto à **cobertura 4G de dados móveis** o cenário é bem mais **positivo**, com a maior parte do concelho a aceder à Banda larga muito rápida 4G.

Esta irregularidade na cobertura de redes móveis assume-se como uma fragilidade em vários aspetos, nomeadamente:

1. fraca qualidade dos serviços que funcionam através da internet à população local;
2. dificuldade de utilização de GPS assistido pelas antenas móveis;
3. fator condicionador para a localização de novas empresas, principalmente as que necessitam de acesso à internet de forma permanente.

No concelho de Sousel existem **pontos Wifi públicos** de acesso à internet em todas as sedes de freguesia, que são facilitadores do acesso da população às tecnologias de comunicação.

A freguesia de Sousel tem Wifi gratuito nos Jardins da Biblioteca Municipal e Museu dos Cristos, no Complexo Desportivo e no Jardim Municipal. A Praça da República, em Cano, a Praça de Santo Amaro e o Jardim de Casa Branca, são as zonas contempladas nas outras sedes de freguesia do concelho.

De referir, por último, que não existem quaisquer **serviços radioelétricas** constituídas pela ANACOM que imponham condicionantes sobre o território municipal de Sousel (ANACOM, 2021).

V.3.9. ASPETOS A RETER

A **rede viária** do concelho apresenta uma **densidade por superfície de 526 m/ km²** e uma **densidade por habitante de 33 m**. Sem qualquer troço de autoestrada, IP ou IC, é composta por uma Estrada Nacional (EN) sob jurisdição da IP, S.A., dois troços de uma Estrada Nacional desclassificada sob jurisdição da IP, S.A., Estradas Municipais (EM), Caminhos Municipais (CM) e Arruamentos (estas últimas três classes sob tutela da Câmara Municipal), totalizando aproximadamente **147 km de extensão**.

A **EN 245**, a **EM 372** e os dois troços desclassificados da **Estrada Nacional 372** sob jurisdição da IP, S.A. constituem as **vias estruturantes** do território, cujo estado de conservação, juntamente com o das restantes vias, é determinante para o nível de acessibilidade (interna e externa) do concelho e, por conseguinte, para a fixação e desenvolvimento de atividades económicas no concelho.

O **abastecimento de água em baixa** possui alta acessibilidade física e económica ao serviço, não apresenta avarias em condutas relevantes e é cumprido de forma plena o objetivo proposto no PENSAAR I de 95 %, no abastecimento em baixa. Ademais, **100 % da água é segura**, valor que importa manter. Para além disso, a adesão ao serviço é insatisfatória, é necessário proceder à reabilitação de condutas, os recursos humanos consideram-se desadequados face às necessidades e verifica-se uma situação deficitária ao nível da cobertura dos gastos.

A acessibilidade física e económica do serviço de **saneamento** é boa, bem como a resposta a reclamações e sugestões. A **adesão ao serviço** apresenta valores que podem ser melhorados, a **cobertura dos gastos** apresenta também um fraco desempenho e é importante **afetar mais recursos humanos** de forma a dar uma adequada resposta às necessidades. Para além disso, é necessário proceder a **reabilitações das infraestruturas físicas**.

O concelho de Sousel, com **96,2%**, **atingiu e superou as metas de percentagem de população servida pelo serviço de saneamento de águas residuais**, preconizadas no PENSAAR I, de 90% (em baixa), (PENSAAR 2020, 2014).

No que respeita aos **Resíduos Urbanos**, a acessibilidade do serviço de recolha seletiva e a respetiva acessibilidade física e económica são boas. Do mesmo modo, a reciclagem de resíduos de embalagens, a rentabilização do parque de viaturas e a utilização de recursos energéticos também apresentam valores positivos. Contudo, é **necessário melhorar** o desempenho do sistema de recolha em baixa, nomeadamente a **lavagem de contentores e melhorar a cobertura de gastos totais**. É igualmente necessário **renovar o parque de viaturas a médio prazo**, que poderá dar resposta a outra questão que se impõe, que é a melhoria no indicador relativo à **emissão de gases com efeito de estufa**. Ao nível de **recursos humanos afetos ao serviço**, será conveniente ajustar o seu número de forma a dar uma resposta mais adequada às necessidades que se apresentam e assim melhorar a qualidade geral do serviço.

No que toca às redes elétricas, no concelho de Sousel existem redes de transporte de eletricidade de Muito Alta Tensão (MAT), Alta Tensão (AT), Média Tensão (MT) e Baixa Tensão (BT). Estas redes respondem, no geral, às necessidades energéticas do concelho. Paralelamente, existe atualmente um pedido de licenciamento para instalação de uma central solar fotovoltaica, embora ainda não aprovado pelo município.

Relativamente à cobertura de serviços de **telecomunicações** móveis, varia consoante as tecnologias/serviços e as operadoras, existindo algumas áreas do concelho com cobertura baixa.

V.3.10. BIBLIOGRAFIA

CIMAA (2013) – Plano estratégico para os setores de águas e resíduos no Alto Alentejo

ERSAR (2020) – Relatório anual dos serviços de águas e resíduos em Portugal - 2019;

PENSAAR 2020 (2014) – Uma estratégia ao serviço da população: Serviços de qualidade a um preço sustentável (dados 2013), Volume 2, Fases 2, 3 e 4;

SECO, Álvaro J. M. *et al.* (2008) – Princípios básicos de organização de redes viárias; Ed. CCDRn.;

LEGISLAÇÃO

Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, alterado pelos DL 81/2020, de 2 de outubro e 25/2021, de 29 de março. – Aprova a revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial;

Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, alterado pela Lei n.º 98/99 de 26 de julho, pela Declaração de retificação n.º 19-D/98 e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003 de 16 de agosto – redefine o plano rodoviário nacional (PRN) e cria as estradas regionais;

Decreto-Lei n.º 597/73 de 7 de novembro - Sujeita a servidões administrativas, denominadas radioelétricas, bem como a outras restrições de utilidade pública, as zonas confinantes com os centros radioelétricos nacionais que prossigam fins de reconhecida utilidade pública;

Regulamento (UE) 2018/1999, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro (Regulamento da Governação e da União da Energia e da Ação Climática)

Decreto Regulamentar nº1/92 de 18 de fevereiro - Aprova o Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão;

Diretiva nº 80/778/CEE, do Conselho, de 15 de julho – relativa à qualidade das águas para consumo humano;

Decreto-Lei n.º 152/2017, de 07 de dezembro, transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva da União Europeia (UE) n.º 2015/1787 da Comissão, de 6 de outubro, que altera os anexos II e III da Diretiva 98/83/CE do Conselho relativa à qualidade da água destinada ao consumo humano e a Diretiva n.º 2013/51/EURATOM do Conselho, de 22 de outubro, que estabelece os requisitos para a proteção da saúde do público em geral, no que diz respeito às substâncias radioativas presentes na água destinada ao consumo humano;

Decreto-Lei n.º 102-D/2020, alterado pela retificação n.º 3/2021, de 21/01 e Lei n.º 52/2021, de 10/08 – aprova o regime geral da gestão de resíduos, o regime jurídico da deposição de resíduos em aterro e altera o regime da gestão de fluxos específicos de resíduos, transpondo as Diretivas (UE) 2018/849, 2018/850, 2018/851 e 2018/852.

Portaria n.º 187-A/2014, de 17 de setembro – Aprova o PERSU;

Despacho n.º 4242/2020, de 7 de abril

Resolução de Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho – aprova o Plano Nacional Integrado de Energia e Clima (PNEC 2030)

Resolução de Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho – Aprova o Roteiro para a Neutralidade Carbónica.

V.4. ACESSIBILIDADES E MOBILIDADE TERRITORIAL

V.4.1. FUNDAMENTOS DA ANÁLISE

As **idades** enquanto organismos complexos caracterizam-se por uma grande densidade de **interações** e de processos que estão na base da respetiva subsistência. No conjunto destas interações, as que se estabelecem entre os seus habitantes, as ditas relações sociais, assumem-se como as mais complexas, sendo importante considerar as relações que se estabelecem entre o meio urbano e aqueles que o usufruem (LOPES, 2010).

A urbe passou a constituir o quadro de vida para a maioria da população sendo imperioso proporcionar a mais elevada qualidade de vida possível. Neste quadro é necessário a reflexão geral sobre as questões das **acessibilidades e mobilidade urbana**, um dos temas centrais das políticas urbanas contemporâneas (COM (2007) 551).

Com efeito a **promoção da acessibilidade** constitui um elemento fundamental na qualidade de vidas das pessoas, sendo imprescindível para o exercício dos direitos que são conferidos a qualquer membro de uma sociedade democrática, contribuindo decisivamente para um maior reforço dos laços sociais, para uma maior participação cívica de todos aqueles que a integram e, conseqüentemente, para um crescente aprofundamento da solidariedade no estado social de direito (DL 163/2006, de 8 de agosto⁷²).

Estima-se que **um em cada seis** cidadãos da União Europeia seja portador de uma **deficiência**⁷³ mais ou menos profunda, o que representa 80 milhões de pessoas que, com frequência, se veem impedidas de participar plenamente na sociedade e na economia devido

⁷² Alterado pelos Decretos-Lei n.º 136/2014, de 09/09, n.º 125/2017, de 04/10 e n.º 95/2019, de 18/07.

⁷³ Segundo a Convenção da ONU, as pessoas com deficiência são todas aquelas com incapacidades prolongadas de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, as quais, em conjugação com diversas barreiras, podem obstar à sua participação plena e efetiva na sociedade, em igualdade de condições com os demais cidadãos.

a barreiras físicas e/ ou comportamentais. Mais de um terço das pessoas com mais de 75 anos tem deficiências mais ou menos limitativas, com mais de 20% a serem consideradas afetadas; números estes que tendem a aumentar à medida que a população da UE envelhece (COM (2010) 636 final).

Torna-se, assim, imprescindível criar uma visão assente na premissa de que as pessoas com deficiência possam usufruir de todos os seus direitos e beneficiar plenamente da sua participação na sociedade e na economia, afirmando a acessibilidade e mobilidade para todos como parte integrante da vida urbana.

Neste sentido, a **mobilidade das pessoas** para responder às necessidades de deslocação quotidiana ou ocasional reflete o resultado das suas **opções e comportamentos** face às condições de **acessibilidade** que lhes são proporcionadas, entre outras, pelo sistema de **transportes** em determinado território (IMTT, 2011a).

Pode-se afirmar, deste modo, que a **mobilidade** depende do conjunto de **condições e oportunidades** que a organização do território⁷⁴ e o **sistema de transportes**⁷⁵ proporcionam à realização de **deslocações das pessoas**, por motivos diversos (acesso a trabalho, escola, serviços e comércio, equipamentos, áreas de recreio e lazer, etc.) (IMTT, 2011a).

O exercício do inquestionável direito à mobilidade implica custos económicos, ambientais e sociais muito elevados para as sociedades, sendo desejável que a resposta às necessidades de deslocação das pessoas possa ser assegurada através de **modos de transporte sustentáveis**, cuja produção tenha os menores impactes sobre o ambiente, recorra a energias renováveis ou cada vez menos dependentes de recursos naturais esgotáveis, com custos social e economicamente aceitáveis pela sociedade, e que garantam uma relativa equidade de acesso a toda a população. A concretização de tal objetivo tem por isso de recorrer não só

⁷⁴ Entendida como a implantação de atividades e funções urbanas e das suas articulações no espaço.

⁷⁵ Conjunto de infraestruturas e de condições da sua utilização pelos diversos modos de transporte.

a modos de transporte mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental – onde os **modos suaves** (o pedonal e o ciclável) e os **transportes coletivos** mais amigos do ambiente desempenham um papel insubstituível – como a uma nova organização dos espaços urbanos, onde os conceitos do urbanismo de proximidade e de mistura de usos do solo e funções urbanas ganham uma importância decisiva na senda da mobilidade sustentável (APA, 2010).

A **mobilidade sustentável** traduz, portanto, a “capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, aceder, comunicar, negociar e estabelecer relações, sem sacrificar outros valores humanos e ecológicos hoje ou no futuro”.

A implementação de políticas direcionadas para a mobilidade sustentável implica profundas **mudanças**, tanto ao nível da organização e funcionamento dos territórios como nos comportamentos individuais e coletivos dos cidadãos, nomeadamente:

1. Mudanças de estruturas territoriais existentes, exigindo quase sempre políticas fortes e coerentes, investimentos vultuosos e longos tempo de execução;
2. Mudanças nos sistemas de transporte públicos em geral planeados e geridos em função da procura instalada e cativa;
3. Mudanças nos espaços públicos, predominantemente pensados e desenhados para a circulação e estacionamento automóvel e conseqüentemente mal-adaptados à circulação de modos suaves, em especial ao uso pedonal do espaço urbano, e à maior eficiência e melhor utilização dos transportes públicos pelas pessoas.

Além deste conjunto de mudanças, o conceito de mobilidade sustentável implica a alteração de **comportamentos individuais e coletivos** os quais apresentam uma grande resistência à mudança.

A **acessibilidade**, por sua vez, encerra um conceito **mais amplo** do que o da **mobilidade**, na medida em que consiste na possibilidade de acesso de todas as pessoas ao edificado, à via

pública, aos transportes e às tecnologias de informação e comunicação, etc., com a máxima autonomia possível, segurança e usabilidade, o que implica um olhar inclusivo para o território e a integração de todos. É neste sentido que se funda o conceito de “**acessibilidade para todos**” da *European Concept for Accessibility (ECA)*, criado em 1996, baseado nos princípios do **design for all**⁷⁶. aplicando-se ao design de edifícios, das infraestruturas e de produtos de consumo, de modo que todas as pessoas tenham um acesso facilitado e seguro aos mesmos, promovendo o respeito pela diversidade humana.

A estreita interdependência entre o **ordenamento do território**, o **sistema de transportes**, as **condições de mobilidade** de pessoas e bens, bem como a **acessibilidade** nos seus diversos domínios, fundamenta a inclusão de um capítulo no PDM dedicado à identificação das redes locais de acessibilidades e à respetiva articulação com as redes nacionais rodoviária e ferroviária, as estradas regionais, os portos e aeroportos, nomeadamente em convergência com o previsto no RJGT.

É também neste sentido que aponta o Guião Orientador para os PMOT (IMTT, 2011a) recomendando que estes planos se centrem, conforme as escalas, na definição:

1. das **relações de acessibilidade** a estabelecer e a privilegiar entre os diversos espaços em função dos usos e características morfotipológicas, com especial atenção à localização de funções e atividades indutoras de fluxos de pessoas e de bens;
2. das **redes de transportes** constituídas pelos espaços-canais que, com as suas características funcionais e hierarquia, proporcionam as condições de acessibilidade no território;
3. das **principais infraestruturas e equipamentos** que integram as redes dos diversos modos de transporte, dos quais dependem as condições de eficiência e qualidade do seu funcionamento e dos serviços que prestam.

⁷⁶ Também designado por desenho universal e desenho inclusivo.

Este capítulo integra, assim, **duas escalas** de abordagem: uma, a partir da qual se caracterizam os **acessos no contexto municipal**, desde os viários e ferroviários, aos pedonais e cicláveis e aos aéreos e marítimos; e outra, de grande escala, focalizada sobre a **mobilidade da população** caracterizando quais os meios de transporte utilizados nas deslocações pendulares e o tempo das mesmas, tendo como pano de fundo os conceitos de acessibilidade e *design for all*.

V.4.2. MOBILIDADE DA POPULAÇÃO

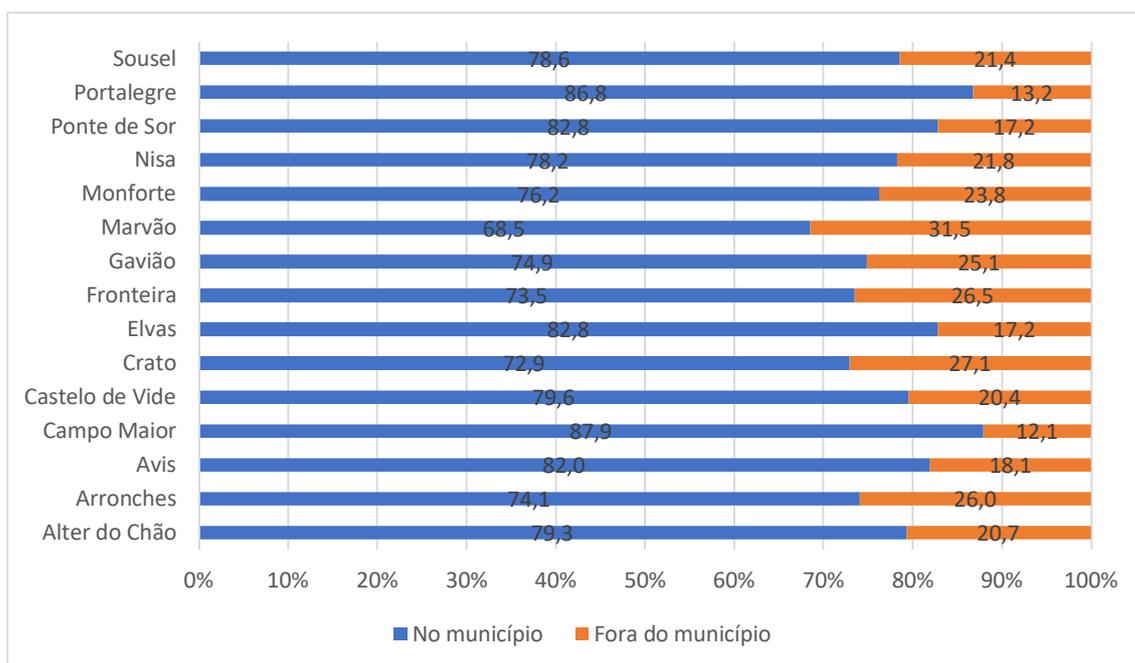
A informação disponível no INE, Censos 2011, e a análise dos **movimentos pendulares** permite um conhecimento específico, ainda que genérico, sobre os traços gerais das deslocações realizadas pelos residentes no concelho de Sousel.

Esta abordagem aos padrões e aspetos essenciais da mobilidade e às deslocações geradas no município é particularmente pertinente no auxílio da compreensão das dinâmicas e das relações de dependência e complementaridade deste território face à envolvente.

Do universo da **população que trabalha ou estuda**, do concelho de Sousel, cerca de 78,6% fá-lo no próprio município, o que o coloca sensivelmente na média dos concelhos que compõem a NUT III do Alto Alentejo (78,5%) (*vd.* Figura V.4.1).

O município com maior percentagem de população residente que trabalha ou estuda dentro do próprio concelho é Campo Maior, com 87,9% de população nesta situação, seguido da capital de distrito, Portalegre (81,9%), Ponte de Sor e Elvas (ambos com 82,8%).

Figura V.4.1 Percentagem de população que trabalha ou estuda no município, 2011



Fonte: INE, Censos 2011; tratamento próprio

De uma forma geral, o tempo médio de duração dos movimentos pendulares é relativamente **baixo** dentro do Alto Alentejo, oscilando entre os 12 minutos no concelho de Campo Maior e os 18,5 minutos no concelho de Gavião. Em termos de duração média dos movimentos pendulares, Sousel ocupa uma posição intermédia ao nível da NUT III do Alto Alentejo, sendo o oitavo concelho e apresentando um valor próximo da média regional (*vd.* Quadro V.4.1).

Quadro V.4.1 Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante por concelho – NUT III Alto Alentejo (2011)

	Duração média dos movimentos pendulares	Posição
NUT III Alto Alentejo	14.9	-
Alter do Chão	14.7	10
Arronches	16.9	4
Avis	14.5	11
Campo Maior	11.8	15
Castelo de Vide	14.4	12
Crato	16.1	5
Elvas	14.3	13
Fronteira	15.1	9
Gavião	18.4	1

Marvão	17.6	2
Monforte	15.9	6
Nisa	15.4	7
Ponte de Sor	17.0	3
Portalegre	14.0	14
Sousel	15.2	8

Fonte: INE 2011

Em Sousel verificam-se algumas variações ao nível das freguesias (*vd.* Quadro V.4.2). Os movimentos são de duração mais curta em Sousel, de 13 minutos, seguido de Santo Amaro, de 15 minutos, Cano de 16 minutos e Casa Branca de 17 minutos (INE, Censos 2011). Constituem tempos relativamente curtos, que revelam uma importância das pequenas deslocações (efetuadas dentro do concelho e eventualmente com os concelhos vizinhos) e um certo peso atrativo de Sousel a nível intraconcelhio (o tempo de deslocação aumenta com a distância à sede de concelho).

Quadro V.4.2 Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante por freguesia (2011)

Unidade territorial	Duração média dos movimentos pendulares (min)
NUT III Alto Alentejo	15.0
Concelho Sousel	15.2
Cano	16.0
Casa Branca	17.4
Santo Amaro	14.8
Sousel	13.5

Fonte: INE 2011

Nos movimentos pendulares realizados destaca-se, à data dos Censos 2011 (INE), o recurso aos **transportes particulares motorizados**. A conduzir ou à boleia, a utilização do automóvel como meio de transporte nos movimentos pendulares domina em todos os concelhos do Alto Alentejo. A média de utilização nesta unidade geográfica é de cerca de **62%**. Os concelhos onde mais se recorre a este meio de transporte são o de Portalegre e Elvas, ambos com percentagens de utilização superiores a 65% (72,1 e 67,1% respetivamente), com o concelho de Sousel a cifrar-se num valor de 59,9%. Quanto ao motociclo, apresenta valores muito

modestos no total da região, tendo como máximo 1,9% das utilizações no concelho de Avis, enquanto em Sousel corresponde a 0,8% dos movimentos (*vd.* Quadro V.4.3).

Os **transportes coletivos**, tais como o autocarro, o transporte fornecido por empresas/escolas, o comboio e o metropolitano têm, no global, uma expressão reduzida. São mais frequentes os dois primeiros meios indicados, com percentagens que oscilam entre os 3,9% em Elvas e os 9,5% em Marvão e Gavião, no caso do autocarro e os 2% em Nisa, Portalegre e Castelo de Vide e os 7,8% em Gavião, no caso do transporte coletivo fornecido pela empresa/escola. Os restantes meios deste grupo possuem uma importância residual, com valores máximos de 0,8% em Gavião e 0,3% em Ponte de Sor, enquanto nos restantes concelhos desta NUT, ou a utilização é nula ou representa apenas 0,1% do total.

Quanto aos meios de transporte particulares considerados "**suaves**", tais como a **bicicleta** e **andar a pé**, o seu uso é relativamente diminuto, sendo que a média do Alto Alentejo se cifra em 0,5% no primeiro e 27% no segundo caso. Os valores da utilização da **bicicleta** oscilam entre os 0,1% em Portalegre e Campo Maior e os 1,8% em Sousel, o concelho com uma percentagem de utilização mais elevada no Alto Alentejo. Quanto às deslocações feitas a **pé**, o valor mais alto corresponde ao concelho de Alter do Chão (38,5%) e o mais baixo ao concelho de Portalegre (18,2%) (*vd.* Quadro V.4.3).

O concelho de Sousel segue a tendência geral da NUT III onde se insere, prevalecendo o uso do **transporte próprio motorizado**, nomeadamente o automóvel (59,9%), seguido das deslocações a pé (25,6), dos transportes coletivos tais como o autocarro (7,9%) e transporte fornecido pela empresa /escola (4,4%), a bicicleta (1,8%) e só depois, com um valor quase residual, o motociclo (0,8%).

Quadro V.4.3 Meios de transporte usados nas deslocações casa-trabalho/escola, 2011

Unidades territoriais	Total	A pé	%	Automóvel ligeiro - como condutor	%	Automóvel ligeiro - como passageiro	%	Autocarro	%	Transporte coletivo da empresa ou da escola	%	Metropolitano	%	Comboio	%	Motociclo	%	Bicicleta	%	Barco	%	Outro
Alto Alentejo	56685	15285	27	24616	43,4	10205	18	3799	6,7	1871	3,3	31	0,1	42	0,1	453	0,8	267	0,5	1	0	115
Alter do Chão	1579	608	38,5	590	37,4	204	12,9	94	6	69	4,4	2	0,1	0	0	5	0,3	4	0,3	0	0	3
Arronches	1400	458	32,7	587	41,9	159	11,4	106	7,6	70	5	0	0	0	0	17	1,2	3	0,2	0	0	0
Avis	2083	672	32,3	815	39,1	279	13,4	167	8	84	4	2	0,1	0	0	39	1,9	15	0,7	0	0	10
Campo Maior	4469	1656	37,1	1658	37,1	683	15,3	244	5,5	199	4,5	0	0	0	0	20	0,4	5	0,1	0	0	4
Castelo de Vide	1582	610	38,6	613	38,7	206	13	107	6,8	31	2	0	0	0	0	7	0,4	3	0,2	0	0	5
Crato	1572	530	33,7	613	39	204	13	135	8,6	68	4,3	2	0,1	0	0	15	1	4	0,3	0	0	1
Elvas	11490	2993	26	5061	44	2607	22,7	452	3,9	266	2,3	7	0,1	9	0,1	51	0,4	29	0,3	0	0	15
Fronteira	1678	489	29,1	728	43,4	282	16,8	96	5,7	53	3,2	0	0	0	0	13	0,8	15	0,9	0	0	2
Gavião	1447	519	35,9	479	33,1	167	11,5	138	9,5	113	7,8	3	0,2	8	0,6	13	0,9	6	0,4	0	0	1
Marvão	1503	274	18,2	753	50,1	235	15,6	143	9,5	77	5,1	0	0	0	0	15	1	5	0,3	0	0	1
Monforte	1518	517	34,1	529	34,8	232	15,3	120	7,9	100	6,6	1	0,1	0	0,0	7	0,5	4	0,3	0	0,0	8

Nisa	2982	1045	35	1160	38,9	435	14,6	213	7,1	61	2,0	2	0,1	0	0	24	0,8	25	0,8	0	0	17
Ponte de Sor	7841	1848	23,6	3442	43,9	1427	18,2	509	6,5	347	4,4	3	0	20	0,3	87	1,1	131	1,7	0	0	27
Portalegre	13298	2286	17,2	6712	50,5	2782	20,9	1125	8,5	263	2,0	6	0	5	0	95	0,7	11	0,1	1	0	12
Sousel	2415	619	25,6	1079	44,7	347	14,4	191	7,9	106	4,4	0	0	0	0	19	0,8	44	1,8	0	0	10

Quanto aos meios de transporte utilizados nas deslocações das diferentes freguesias do concelho de Sousel, verificam-se algumas nuances (vd. Quadro V.4.4). Assim, observa-se que:

- Embora dominante em todas as freguesias, os **transportes individuais motorizados** têm um maior peso na freguesia de Cano, com 63,8% e Casa Branca é aquela onde o seu peso menos se faz sentir (54,7%);
- Os **transportes coletivos** têm uma importância maior em Casa Branca, onde representam 20,5% do total de movimentos pendulares, enquanto em Sousel têm um valor de apenas 4,7%.
- No que diz respeito aos **transportes “suaves”**, a pé e bicicleta, destaca-se o peso que o meio de transporte pedonal assume em Sousel, que o torna o primeiro, de longe, nesta categoria, isto apesar de ser aquele em que a bicicleta assume menor relevância.

Quadro V.4.4 Meios de transporte usados nas deslocações casa-trabalho/escola por freguesias, 2011

Freg.	Total	A pé	%	Automóvel ligeiro - como condutor	%	Automóvel ligeiro - como passageiro	%	Autocarro	%	Transporte coletivo da empresa ou da escola	%	Metropolitano	%	Comboio	%	Motociclo	%	Bicicleta	%	Barco	%	Outro	%
Sousel	2415	619	25,6	1079	44,7	347	14,4	191	7,9	106	4,4	0	0	0	0	19	0,8	44	1,8	0	0	10	0,4
Cano	560	102	18,2	258	46,0	92	16,4	44	7,9	39	7,0	0	0	0	0	8	1,4	13	2,3	0	0	4	0,7
Casa Branca	555	110	19,8	236	42,5	64	11,5	69	12,4	45	8,1	0	0	0	0	4	0,7	26	4,7	0	0	1	0,2
Santo Amaro	328	71	21,6	160	48,8	36	11,0	41	12,5	13	4,0	0	0	0	0	4	1,2	0	0	0	0	3	0,9
Sousel	972	336	34,6	425	43,7	155	15,9	37	3,8	9	0,9	0	0	0	0	3	0,3	5	0,5	0	0	2	0,2

Fonte: INE 2011

V.4.3. ACESSIBILIDADES E REDES EM SOUSEL

V.4.3.1 REDES DE ACESSOS AO CONCELHO

ACESSOS AO CONCELHO

Sousel apresenta, de uma forma geral, um **nível razoável de acessibilidade**, quer externa, quer interna. No que aos seus acessos diz respeito, facilmente se consegue aceder a qualquer lugar do concelho, bem como aos concelhos vizinhos (*vd.* Figura V.3.1).

Não existem **infraestruturas aéreas** no concelho, pelo que não existem quaisquer servidões aeronáuticas civis (ANAC, 2021). Tomando como ponto de referência a sede de concelho, o aeroporto mais próximo localiza-se em Beja, a cerca de 140 km de distância e a 1 hora e 50 minutos de acesso⁷⁷. Refira-se que este aeroporto, apesar da reduzida dinâmica atual, contém um forte potencial regional. Seguem-se os aeroportos de Lisboa (cerca de 170 Km), e de Faro (cerca de 290 km). Quanto a aeródromos, o mais próximo localiza-se em Évora (aproximadamente a 67 Km).

No que concerne à **rede ferroviária**, o concelho é atravessado pela Linha de Évora, mais concretamente pelo troço que liga Estremoz a Portalegre, com passagem pela vila de Sousel, onde existe uma estação. Contudo, esta linha já não se encontra em exploração, pelo que a estação se encontra inativa. Não estão previstos investimentos ao nível ferroviário com impacto direto no concelho.

Não se verifica acessibilidade ao concelho através de **meios de transporte fluviais**, localizando-se no concelho de Mora as infraestruturas fluviais mais próximas.

⁷⁷ Fonte: Google Maps

O concelho de Sousel apresenta, de um modo geral, um nível razoável de **acessibilidade rodoviária** relativamente ao exterior. As vias estruturantes, nomeadamente a EN 245 e a EM 372 (incluindo os dois pequenos troços desclassificados da EN 372 ainda sob jurisdição da IP, S.A.) servem Sousel, Cano, Casa Branca e Santo Amaro e garantem conetividade com os concelhos vizinhos, com Portalegre e Évora (centros polarizadores regionais), com a AML, Espanha e com o sul do país (*vd.* Capítulo V.3.2 – Rede viária). Existem também um conjunto de vias (Estradas e Caminhos Municipais), que funcionam como recetoras do tráfego local e que asseguram as ligações com as áreas envolventes e as vias de hierarquia superior.

Assim, a **acessibilidade** a territórios próximos e com os quais são estabelecidas ligações mais intensas, depende essencialmente de dois eixos principais que atravessam o concelho, nomeadamente:

- A **EN 245**, que permite a ligação com Estremoz, com o Itinerário Principal IP 2 e a autoestrada A6 (ligação a Lisboa e Espanha).
- A **EM 372** (incluindo os dois pequenos **troços desclassificados da EN 372** ainda sob jurisdição da IP, S.A.), que assegura a ligação entre as quatro sedes de freguesia, o IP 2 e os concelhos vizinhos.

À escala interna do concelho, verificam-se alguns **estrangulamentos** no que diz respeito à acessibilidade proporcionada pelos eixos existentes. Destacam-se as dificuldades relacionadas com o **estado das vias, falta de sinalização horizontal e vertical** e relacionadas com **estrangulamentos à circulação dos diferentes tipos de veículos e peões**, essencialmente no interior dos aglomerados. De qualquer forma, a expressão territorial simplificada da rede viária, em consequência da reduzida densidade de lugares, facilita a circulação entre lugares.

No entanto, nalguns troços verificam-se **perfis mais estreitos** quando comparados com as vias hierarquicamente superiores, com mais marcas de intervenção para correção do pavimento, com alguns constrangimentos pontuais e **ausência de bermas** o que, em alguns

pontos, poderá dificultar a circulação através de modos suaves, nomeadamente bicicletas e a pé.

Ao nível das vias hierarquicamente superiores (EN 245 e EM 372), não se registam constrangimentos de maior relevância à circulação de veículos, com a exceção de algumas marcas de intervenção o que, apesar de não ser uma situação ótima, demonstra algum cuidado na manutenção destas infraestruturas. Contudo, as ligações a Estremoz e Portalegre, que se processam essencialmente pela EN 245, deverão ser alvo de particular atenção pela importância que detêm no contexto dos fluxos populacionais supraconcelhios.

À medida que descemos na hierarquia, verificamos perfis progressivamente mais estreitos, com mais marcas de intervenção para correção do pavimento e, pontualmente, com alguns constrangimentos.

A **rede viária municipal** e os **caminhos rurais** são as vias que apresentam mais situações problemáticas. Efetivamente alguns caminhos municipais apresentam perfis demasiado estreitos com pavimentos em mau estado de conservação, lombas e depressões, ausência de bermas e uma sinalização vertical e horizontal deficiente. A resolução dos estrangulamentos enunciados relativos à rede viária torna-se primordial ao considerar que esta rede viária é utilizada para transporte de produtos agrícolas, por veículos pesados, de dimensões superiores e com um grande impacto sobre o estado da rede viária. A EM 504, que liga Santo Amaro a Fronteira (*vd.* Figura 1.4.2) e a EM 508 (ligação entre Cano e Ervedal) são dois exemplos de vias que apresentam alguns destes problemas, necessitando de intervenções com vista à sua requalificação e conseqüente aumento da fluidez e segurança de circulação.

Figura V.4.2 EM 504 que apresenta perfil demasiado estreito e frequentemente troços em mau estado de conservação



Fonte: RTGeo, 2021

Outra situação de estrangulamento recorrente no concelho é o fecho de caminhos rurais públicos pelos proprietários de herdades, impedindo o seu atravessamento. Esta situação leva a que seja necessário solicitar autorização aos mesmos para obter passagem ou então optar por um trajeto alternativo através de outras vias, com os transtornos daí decorrentes. De qualquer das formas constitui um grande entrave à mobilidade através destas redes de caminhos rurais, que sendo públicos não deveriam sofrer deste tipo de constrangimentos à circulação.

ACESSOS URBANOS

A **circulação interna** respeita ao tráfego local, associado às necessidades dos residentes e aos fluxos da população não residente, cuja finalidade se prende com motivos essencialmente administrativos, comerciais, entre outros. Neste contexto, a fluidez de circulação e acessibilidade interna dependem de vários fatores, de entre os quais se destacam:

- as características dos arruamentos;
- a quantidade de tráfego;

- o estacionamento disponível;
- disponibilidade de transportes;
- existência (ou não) de redes pedonais e cicláveis e suas condições.

Nos aglomerados urbanos, nomeadamente nas sedes de freguesia, alguns arruamentos não respondem às **atuais exigências de circulação e mobilidade**, principalmente no que toca à fluidez e segurança. Esta situação é especialmente delicada nos setores mais antigos devido a um conjunto de fatores, entre os quais:

1. traçado e perfil das vias (reduzida largura, inclinação elevada e ângulos de curvatura pouco funcionais), tipo de pavimento e estado de conservação;
2. inexistência de passeios e situações em que a porta de entrada nos edifícios confronta diretamente com a rua;
3. pouco ou nenhum estacionamento;
4. sentidos de trânsito pouco adequados;
5. introdução de novas tipologias de transporte e volume de veículos em circulação;
6. alteração de funcionalidade (conversão de áreas habitacionais para atividades de comércio e serviços).

No concelho de Sousel, e concretamente no que toca à **rede viária e circulação interna**, apenas se verifica a passagem de vias hierarquicamente superiores no Cano (EM 372) e em Sousel (EN 245), sem que, no entanto, origine a existência de grandes constrangimentos resultantes do seu atravessamento, nem a poluição atmosférica e sonora a que normalmente estão associadas.

Nos **lugares do concelho**, a irregularidade das malhas urbanas dos lugares reflete-se fortemente na sua rede viária, verificando-se grande densidade de ruas e travessas, geralmente limitadas por edifícios e muitas vezes estreitas. Paralelamente, verificam-se condições deficitárias ou mesmo ausência de bermas, que resultam, essencialmente, na

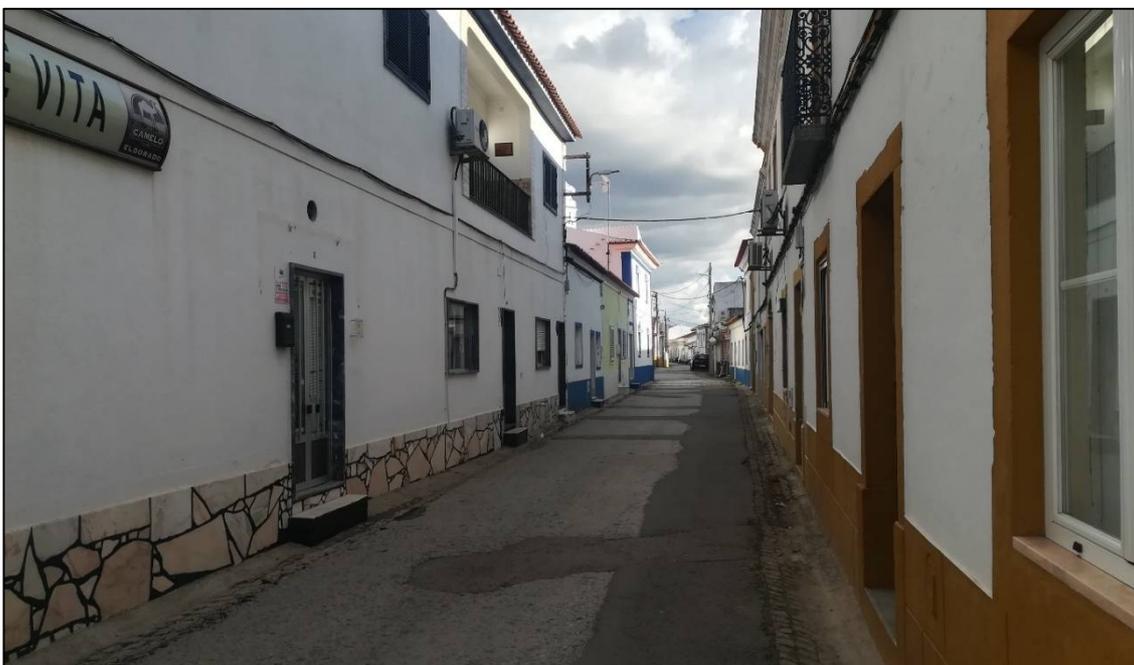
dificuldade acrescida na circulação de bicicletas e peões, agravada por problemas pontuais de falta de sinalização.

Muitos **passeios** e **calçadas** encontram-se em mau estado de conservação, necessitando de intervenções de substituição ou reparação, o mesmo acontecendo com o **estado do pavimento** de algumas ruas.

Diversas vias no interior dos aglomerados são bastante estreitas e apresentam dois sentidos de circulação, o que acarreta grandes problemas ao nível da circulação interna de veículos, bem como uma **conflitualidade** elevada entre meios de transporte motorizados e “suaves” (essencialmente com quem anda a pé). Este cenário, de uma forma geral, repete-se por todos os aglomerados com vias onde se verifica uma sobreposição das diferentes funções da via pública na mesma área, ou seja, ocorre estacionamento de veículos em cima de passeios ou na faixa de rodagem e a circulação de peões ou bicicletas na faixa de rodagem. Estas dificuldades são acrescidas sempre que os veículos motorizados são de maiores dimensões. Constituem um risco acrescido em caso de crise, pois dificultam (ou mesmo impossibilitam) operações de socorro, principalmente nas zonas centrais, devido às suas especificidades.

Estas situações ocorrem em todas as sedes de freguesia, mas assumem maiores proporções no Cano (*vd.* Figura 1.4.3) e em Sousel (nomeadamente nas ruas que envolvem a Câmara Municipal), resultando num elevado risco de acidente, obrigando a uma redução extrema da velocidade, a uma atenção redobrada de todos os que circulam na estrada, levando a baixos níveis de segurança e conforto das deslocações em modos suaves e no incremento da poluição atmosférica e sonora no centro da localidade.

Figura V.4.3 Rua na Vila de Cano



Fonte: RTGeo, 2021

Este quadro requer a definição de **planos de circulação** que visem a melhoria de mobilidade e acessibilidade para todos nos principais aglomerados do município de Sousel, concretamente as sedes de freguesia. Assim, sugerem-se algumas ações a desenvolver:

1. redefinição de sentidos de trânsito, sobretudo nas zonas mais antigas dos aglomerados;
2. implantação de mecanismos de redução da velocidade em algumas artérias urbanas de maior suscetibilidade ao ruído, segurança, *etc.*, por meio de:
 - a. sinalética horizontal, vertical ou luminosa;
 - b. criação de “zonas 30” em alguns setores ou aglomerados;
 - c. bandas ou lombas;
 - d. piso dissuasor da velocidade;
 - e. alteração do perfil transversal das vias;
 - f. mais educação/sensibilização junto de condutores e peões;
3. definição de soluções que determinem a circulação alternada, sempre que tal potenciar a acessibilidade e mobilidade;

4. privilegiar os modos suaves de deslocação (peões e bicicletas);
5. substituição de pavimentos para promover a melhoria de mobilidade, nomeadamente ao nível da eliminação de desníveis, da melhoria das condições relativas ao atrito e diminuição do albedo;
6. promover a segregação do tráfego no interior da malha urbana nos principais núcleos habitacionais:
 - a. por tipo de veículo e suas funções (pesados, comerciais *etc.*);
 - b. por vias, em função das suas características, hierarquia ou funcionalidade;
 - c. por incentivo à mobilidade suave criando para o efeito condições adequadas;
 - d. criação e educação para o estacionamento nos locais indicados para o efeito;

ESTACIONAMENTO

No que concerne ao **estacionamento**, no interior dos lugares (onde o uso do automóvel é elevado e onde não se verifica um uso significativo de meios suaves de mobilidade), a sua falta constitui um obstáculo à sua atratividade. A insuficiente oferta de lugares disponíveis leva a um estacionamento desordenado e invasivo do espaço público (em cima dos passeios, passeadeiras, segunda fila e em locais reservados). Esta realidade é bastante perceptível no concelho de Sousel.

Esta situação dificulta a circulação do tráfego em geral, com especial destaque para a circulação de veículos de emergência e circulação de pessoas, fundamentalmente as que possuem mobilidade reduzida.

Em Sousel apenas se verificam parques de estacionamento públicos na área de equipamentos coletivos da Tapada da Portagem e na zona industrial. Existe também um estacionamento livre na área central da vila de Sousel que fornece acesso à área central, envolvente ao Paços do Município (*vd.* Figura V.4.4). Na área central e toda a sua envolvente é mais frequente o estacionamento na via pública ou mesmo em espaços sem marcação de estacionamento. Este cenário repete-se pelas outras sedes de freguesia.

Figura V.4.4 Estacionamento na área central de Sousel



Fonte: RTGeo, 2021

Tendo em conta que cabe ao município a gestão do estacionamento na área urbana, revela-se necessário um estudo aprofundado sobre as condições da rede viária no interior dos lugares e um plano para o estacionamento, criando soluções que desincentivem o estacionamento indevido e de longa duração.

REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS

Relativamente aos transportes públicos, o concelho de Sousel é servido por **táxis e redes de autocarros**.

No que diz respeito aos táxis, estes assumem particular importância nas áreas mais rurais em que se verifica uma escassez de transportes públicos coletivos regulares. Existem quatro empresas de táxi no concelho, duas em Sousel, uma em Casa Branca e outra no Cano. Contudo, segundo a informação contida no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Alto Alentejo, o concelho de Sousel apresenta um valor de 1,6 no indicador n.º de táxis por 1000 habitantes, ligeiramente abaixo da média de 1,64 para os concelhos com menos de

25000 habitantes, o que revela uma insuficiência na oferta disponível deste meio de transporte.

Relativamente aos autocarros, existem três frotas com serviços distintos em dois âmbitos, nomeadamente:

Âmbito municipal - composto pela carreira municipal, de iniciativa do Município, designada de "Mão Amiga". O autocarro "Mão Amiga" é um projeto que a CM Sousel criou a pensar nos munícipes que não reúnem condições próprias de mobilidade. Este serviço garante, assim, que a população possa deslocar-se mais facilmente das suas freguesias e lugares de residência até à sede de Concelho, abrangendo, para além das quatro sedes de freguesia, os lugares de Almadafe e Vale do Freixo, neste caso mediante marcação por parte dos utentes (CM Sousel). A Câmara Municipal de Sousel garante ainda dois serviços de autocarro escolar a partir das sedes de freguesia, sendo um para o Centro Escolar de Sousel (com paragem em Almadafe) e outro para as escolas de Estremoz frequentadas por alunos do concelho. Estes serviços estão adaptados aos horários escolares, garantindo o regresso ao local de residência após as aulas.

Âmbito intermunicipal – através da Rodoviária do Alentejo S.A. Apenas existem ligações diretas de Sousel a Avis e Estremoz, com percursos parciais por Casa Branca e Cano. Para além disso, refira-se que a freguesia de Santo Amaro não é coberta por nenhuma ligação a este âmbito.

É de salientar ainda que Sousel não é abrangido por qualquer rede de âmbito nacional ou regional, não sendo ponto de paragem da rede nacional de expressos.

Efetivamente, conclui-se que a rede de transportes públicos no concelho apresenta algumas **debilidades**, obrigando as pessoas a recorrerem ao transporte particular para efetuarem alguns dos movimentos casa-trabalho/estudo não cobertos. Esta situação é tão mais

agravada quanto menos adequados às necessidades forem os horários disponíveis para as deslocações (como por exemplo a inexistência do serviço aos fins de semana ou feriados). Neste âmbito verifica-se também que a rede municipal apresenta um particular foco na mobilidade escolar, o que origina uma redução nos serviços nos períodos em que não há atividade escolar.

Outro problema a assinalar é igualmente a inexistência de condições e soluções para a utilização destes transportes por parte de pessoas que apresentam uma mobilidade reduzida.

A Lei 52/2015, de 9 de junho, veio estabelecer um novo regime jurídico para o “Serviço Público de Transporte de Passageiros” (RJSPTP), com atribuição de competências a nível nacional e a nível local. Os Municípios do Alto Alentejo, com exceção de Portalegre (que possui os Serviços Municipalizados de Transportes), onde se inclui o Município de Sousel, delegaram as competências de autoridade de transportes na CIMAA, através de contratos interadministrativos (CIMAA, 2019).

Assim, constituída como autoridade de transportes, a CIMAA deverá garantir a implementação do RJSPTP, promovendo uma análise e avaliação das necessidades de carreiras de transporte público de passageiros para todo o Alto Alentejo, bem como as condições de funcionamento, respetivos custos e eventuais subsídios à exploração.

Paralelamente, foi criado o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART)⁷⁸ com objetivo de financiar as autoridades de transporte para o desenvolvimento de ações que promovam a redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo, bem como o aumento da oferta de serviço e expansão da rede. Neste âmbito, a CIMAA, tendo em consideração a realidade do Alto Alentejo, definiu os seguintes objetivos gerais para a implementação do PART:

⁷⁸ Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro

- Aplicar o PART à mobilidade em geral na região, quer nas ligações internas no Alto Alentejo como nas ligações externas, fazendo incidir a redução tarifária nas deslocações com origem e/ou destino no Alto Alentejo;
- Apostar na promoção de uma maior utilização do transporte público ao nível da mobilidade associada às deslocações pendulares, centrando os apoios à redução tarifária essencialmente nos títulos de assinatura;

É assim esperado que se consiga responder futuramente às reais necessidades de transportes públicos por parte da população de Sousel, tanto nas ligações efetuadas dentro do concelho, como nas interações com outros concelhos da região e até outras regiões de Portugal, bem como na distribuição ideal de paragens, no sentido de tornar a oferta ajustada à procura e assim diminuir o uso do transporte próprio.

No âmbito do enquadramento dado pelo Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro⁷⁹, e no seguimento do projeto do autocarro “Mão Amiga”, a implementação de um **sistema de transportes flexível** assume-se como uma via a ponderar seriamente para fazer face aos problemas de mobilidade existentes e já retratados anteriormente.

Efetivamente, perante a dificuldade dos **transportes coletivos regulares** em dar uma resposta que vá ao encontro das necessidades da população (a inviabilidade económica do serviço resulta numa escassa frequência, cobertura territorial e qualidade) e as consequências negativas da utilização do **transporte individual**, a implementação de serviços de **transporte de passageiros flexível** torna-se uma solução recomendável. Esta solução possibilitará uma cobertura territorial mais ampla, com níveis de serviço adequados, com uma maior sustentabilidade ambiental e com custos controlados, que constituem problemas já abordados anteriormente no concelho de Sousel.

⁷⁹ Fixa as regras para a implementação de serviços públicos de transporte de passageiros flexível (TPF).

Assentando na disponibilização de **percursos e horários predefinidos** (à semelhança do que acontece com o transporte regular), os quais só se realizam, no todo ou em parte, **em função da procura** que antecipadamente efetuou **reserva** de viagem para os serviços disponibilizados, os TPF possibilitam uma melhor organização do transporte, quer do ponto de vista de otimização dos percursos a realizar, quer em termos da dimensão dos veículos a afetar ao serviço (traduzindo-se em economias de exploração e na redução de emissões poluentes)” (PDM Go, DGT). É assim um **serviço complementar da oferta regular de transportes públicos**, que tem com o objetivo providenciar transporte em zonas e/ou períodos com horários de baixa procura, devendo a sua oferta estar articulada com os serviços existentes (*idem*).

O Município de Sousel, como entidade que melhor pode aferir das reais **necessidades e condições de mobilidade** da sua população terá um papel determinante, em articulação com a CIMAA, na operacionalização de um sistema de transportes públicos flexíveis que permita alcançar dois grandes objetivos (PDM Go, DGT):

- ✓ A avaliação da carência de serviços de transporte, identificando a forma mais eficiente para suprir as necessidades, potenciando o acesso de toda a população aos serviços e equipamentos de que necessitam, promovendo assim a sua inclusão social;
- ✓ A integração, sustentabilidade e valorização dos transportes públicos, tornando-os economicamente viáveis, mais atrativos e seguros, em particular, nas áreas rurais e periurbanas.

REDES CICLÁVEIS E PEDONAIS

O conforto e a segurança são motivos determinantes no momento de optar por realizar uma deslocação recorrendo a meios de transporte “suaves”. Enquadradas na “**mobilidade suave**”, as redes de percursos pedonais e cicláveis dão resposta às necessidades de locomoção para curtas distâncias. De facto, para distâncias inferiores a 5 km, os modos suaves podem apresentar-se mais rápidos do que o automóvel e essa diferença será tanto maior quanto

maior for o congestionamento do tráfego. Além desta, existem mais vantagens em utilizar este meio de transporte, que se prendem com a redução de poluentes atmosféricos e do ruído associado à circulação rodoviária, bem como com os benefícios diretos para a saúde dos utilizadores.

Os percursos pedonais e cicláveis proporcionam aos utilizadores uma maior aproximação e envolvência com a natureza contribuindo para a manutenção e estabilidade dos sistemas naturais e rurais e também para a respetiva valorização, numa ótica de usufruto sustentável do território (APA, 2017).

Neste contexto, o motivo da deslocação, as motivações pessoais e possibilidades do peão, os meios de transporte associados à viagem, as características do percurso ou os usos do solo marginais condicionam e determinam as características das viagens a pé (FREIN, 1987 e PITA, 2003).

No geral, é nos aglomerados urbanos (principalmente nas suas zonas centrais⁸⁰) que se verifica uma maior concentração de **fluxos pedonais** e alguma **utilização de bicicletas**, que frequentemente ocorrem de forma informal. Portanto, é comum assistir-se à coexistência desregrada de veículos automóveis e dos modos suaves, não se verificando zonas exclusivas destinadas à utilização pedonal e/ou ciclável.

Ao nível das redes pedonais, no concelho de Sousel observa-se com alguma frequência a ausência ou subdimensionamento de passeios, e a falta de segregação entre o espaço viário e o espaço destinado à circulação pedonal, com implicações na segurança e conforto dos peões, dissuadindo assim a mobilidade pedonal. Para além disso, não existem ciclovias, ecovias ou ecopistas no concelho.

⁸⁰ Justificado pela concentração de atividades comerciais e terciárias (públicas e privadas), geralmente nas sedes de freguesia e de concelho.

Em termos de **percursos pedestres** de usufruto da paisagem e natureza para fins de lazer, em Sousel destaca-se o percurso “Fantástica Serra de São Miguel” (vd. Figura V.4.5). É um percurso circular com a extensão de 10,6 km, com início e fim no Largo Nossa Senhora da Orada em Sousel e passagem pela serra de São Miguel, tendo uma duração aproximada de 3 a 4 horas.

Figura V.4.5 Percurso pedestre da Serra de São Miguel

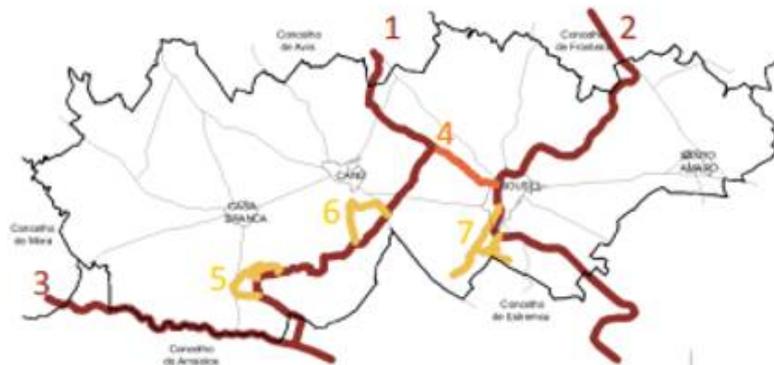


Fonte; Guia Transalentejo – Alto Alentejo

Assumindo a importância das redes pedonais e cicláveis, foi definida pelo município (em parceria com a Universidade de Évora) uma **rede de percursos** no interior do concelho com uma extensão aproximada de 70 km. Esta rede tem como principal objetivo a apresentação da **paisagem como elemento de identidade do lugar**, neste caso o concelho de Sousel.

Esta rede é constituída por **7 percursos**, inseridos em **3 categorias**: rede estruturante, rede complementar e rede temática (vd. Figura V.4.6).

Figura V.4.6 Rede de percursos pedestres de Sousel



- 1 PERCURSO ENTRE MONTADOS
- 2 PERCURSO DAS SULIPAS
- 3 PERCURSO DAS TESAS

- 4 PERCURSO DOS COUTOS
- 5 PERCURSO DO MOUCHÃO
- 6 PERCURSO DAS ÁGUAS TODO O ANO
- 7 PERCURSO DE S. MIGUEL

Fonte: Câmara Municipal de Sousel

A **rede estruturante** dá a conhecer a grande diversidade de paisagem do concelho de Sousel, permitindo a ligação do Norte Alentejano (concelho de Avis, Fronteira) com o Alentejo Central (concelhos de Estremoz, Arraiolos e Mora). É constituída por **3 percursos**, nomeadamente o percurso entre montados, o percurso das Sulipas e o percurso das Tesas.

A **rede complementar** conta com apenas um percurso (percurso dos Coutos) e pretende fazer a ponte de ligação entre percursos da rede estruturante, oferecendo uma hipótese de rumo a tomar.

Por fim, a **rede temática** possibilita a oferta de pequenos percursos com grande valor cultural, ancorados na rede principal. Esta rede consiste em 3 percursos, a saber: percurso do Mouchão, percurso das Águas Todo o Ano e o percurso de São Miguel.

Estes percursos apresentam-se como fundamentais para o desenvolvimento do turismo no concelho, essencialmente no segmento do turismo de natureza, valorizando a sua riqueza paisagística e reforçando a sua identidade territorial e cultural.

Ainda neste âmbito, existe a intenção por parte do Município em reconverter a linha ferroviária numa via de circulação pedonal ou de modos suaves.

Perante este cenário, no contexto do ordenamento e planeamento municipal, importa intervir sobretudo ao nível do diagnóstico das características dos percursos, no sentido de identificar os principais estrangulamentos ao incremento dos modos suaves. Esta análise deve assentar nos seguintes aspetos:

1. a inclinação das vias;
2. o tipo e estado de conservação do pavimento;
3. a ausência de rebaixamento do passeio junto a passadeiras;
4. a inexistência de textura diferenciada no pavimento junto às guias de acesso às passadeiras, de forma a facilitar a mobilidade de pessoas com dificuldades visuais;
5. a ausência de avisos sonoros nos semáforos;
6. a ausência de passeios ou a sua reduzida dimensão;
7. a ocupação dos corredores pedonais por parte de automóveis e outros veículos de forma anárquica e abusiva;
8. a presença de degraus, desníveis (e eventualmente buracos) nos passeios;
9. a existência e obstáculos no passeio, tais como mobiliário urbano (candeeiros e postes de iluminação, semáforos, papelarias, armários de eletricidade e/ou gás, floreiras,

contentores do lixo, *etc.*), sinalética (sinais de trânsito, mupis, *etc.*) e esplanadas, árvores e quiosques, entre outros.

10. Ausência de apoios ao conforto da mobilidade (sombra, locais de repouso e convívio, água potável, *etc.*).

Consoante os estrangulamentos identificados, dever-se-ão implementar medidas de eliminação ou mitigação, acompanhados de ações que visem a promoção da mobilidade urbana sustentável.

Deverá assim ser promovida a **mobilidade suave** no concelho de Sousel, nas suas diferentes componentes, sobretudo num contexto de reduzida dimensão dos lugares, em que as distâncias dos movimentos pendulares (casa-trabalho/escola) são curtas e de morfologia e clima favoráveis, com os seguintes objetivos:

- 1) redução do tráfego de atravessamento;
- 2) aumento da segurança rodoviária;
- 3) redução da emissão de poluentes atmosféricos;
- 4) diminuição do ruído;
- 5) melhoria do ambiente urbano.

V.4.3.2 MOBILIDADE PARA TODOS

ACESSIBILIDADE E DESIGN FOR ALL

As sociedades contemporâneas são confrontadas com uma **mudança de paradigma** no que se refere aos objetivos para as cidades do futuro sob a pena de se tornarem insustentáveis, discriminatórias e criarem territórios de exclusão.

A crescente utilização dos transportes motorizados possibilitou o aumento das distâncias entre os locais de trabalho/estudo e de residência, com a inerente segregação funcional de espaços nas áreas urbanas. Em muitos casos o deficiente planeamento do território e do espaço urbano ao longo de décadas, são condições que concorrem para deterioração da qualidade de vida nestas áreas; ao que se junta a fraca atenção que a criação do espaço público tem sofrido no processo de crescimento urbano, com consequências imediatas no aumento de **barreiras à acessibilidade** para todos, e particularmente daqueles que permanente ou temporariamente apresentam condições que lhes reduzem a mobilidade (idosos, deficientes motores, pais com carrinhos de bebé, com crianças ao colo, com sacos de compras, com canadianas, doentes, crianças, etc.).

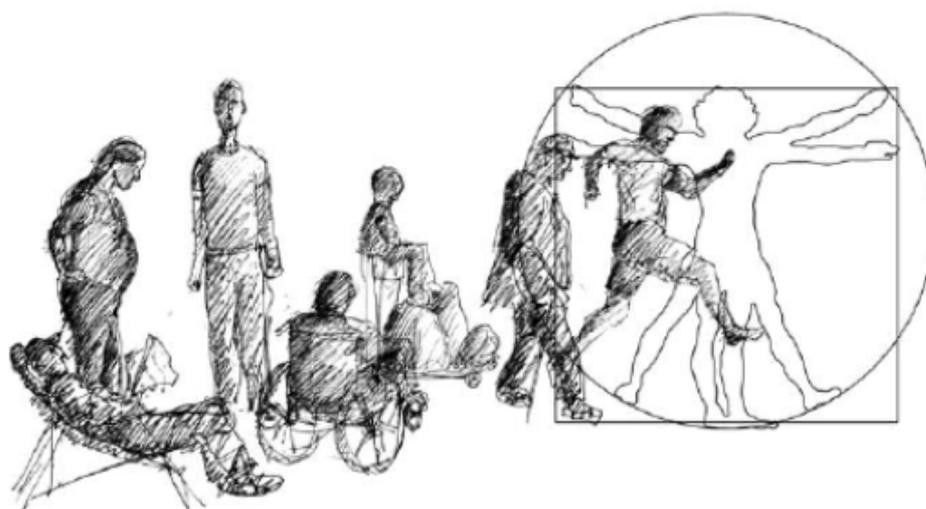
O ciclo de vida das pessoas traduz-se em mudanças de capacidades, atitudes e distintos graus de dependência/autonomia ao longo do tempo, em função da idade, das capacidades intelectuais, dos recursos económicos, das escolhas pessoais e do ambiente em que vivem. Como tal, atingem-se graus de dependência máxima nos estádios mais jovens, nos mais idosos; mas também na fase correspondente à existência de filhos pequenos (DESIGN FOR ALL FOUNDATION, s/d).

Conjuntamente, verifica-se que o “acesso” ao que nos rodeia tem sido, na maior parte dos casos, projetado e pensado para indivíduos que possuem determinadas características-padrão, i.e., com um perfil (médio) de estatura, aptidões físicas, idade, cultura, estado de saúde, entre outras variáveis que mudam de indivíduo para indivíduo (vd. Figura V.4.7) e que devem ser equacionadas em vários contextos e áreas de atuação diferenciados, nomeadamente:

- a) na **arquitetura** e no **urbanismo**, ao nível da eliminação de barreiras arquitetónicas;
- b) na **informática**, através da introdução de programas, ferramentas ou materiais adaptados a um maior número de utilizadores;

- c) no **turismo**, ao nível dos equipamentos e atividades ligados ao lazer que possibilitam cobrir uma franja cada vez maior da população;
- d) nos **serviços**, com a introdução de elementos físicos mais adaptados (rampas, elevadores, balcões rebaixados, etc.), crescente facilidade em consultar informação através de mecanismos informativos (máquinas táteis) que podem ser facilmente manuseados e consultados, disponibilização de informação na internet, etc.;
- e) na **rede viária**, com a beneficiação de vias e construção de novos acessos que contribuam para reduzir a distância relativa entre lugares, etc.;

Figura V.4.7 Acessibilidade para todos



Fonte: TELES (2007)

Desta forma, para se conseguir a **sustentabilidade** dos territórios é necessário **introduzir o conceito de acessibilidade**, o que implica um olhar **inclusivo** sobre o território e a integração de todos.

A acessibilidade deve ser, deste modo, encarada como um fator para a competitividade e atratividade dos territórios e incluída no processo de planeamento e desenvolvimento. Aliás, a Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo

(LBPSOTU)⁸¹, define como um dos seus fins a promoção “da acessibilidade de pessoas com mobilidade condicionada aos edifícios, equipamentos e espaços verdes ou outros espaços de utilização coletiva” (alínea n) do artigo 2.º).

As lógicas de inclusão atuais incentivam a criação de ambientes o **mais abrangente** e o **menos restritivos** possível, isto é, que atendam à **diversidade** das pessoas, às suas **necessidades** e **possibilidades físicas e sensoriais**. Deste modo, a partir do reconhecimento das diferenças entre os indivíduos equacionam-se **soluções integradas de design for all** que visam tornar o espaço urbano:

1. respeitador - deve respeitar a diversidade dos utilizadores, e facilitar o acesso a todos.
2. seguro – deve ser isento de riscos para os utilizadores (evitar-se chão escorregadio, saliências, prever dimensões, etc.).
3. saudável – não deve constituir-se, em si, um risco para a saúde e deve promover a utilização saudável dos espaços e produtos.
4. funcional – deve ser desenhado e concebido de forma a atingir os fins para que foi criado.
5. compreensível – deve permitir que todos os utilizadores se orientam num espaço, através da existência de informação clara e de uma coerente e funcional disposição dos espaços.
6. estético – o resultado deve ser esteticamente agradável.

Estas soluções deverão assim contribuir para que todas as pessoas, independentemente da idade, género, capacidades físicas, psíquicas e sensoriais ou background cultural, possam utilizar os espaços, produtos e serviços da sua envolvente e, ao mesmo tempo, participar na construção da sociedade (vd. Figura V.4.8).

⁸¹ Lei n.º 31/2014, de 30 maio, alterada pela Lei n.º 74/2017, de 16 de agosto, DL n.º 3/2021, de 7 de janeiro e DL n.º 52/2021, de 15 de julho.

Figura V.4.8 Design for all



Fonte: PROASolutions, 2011

O **Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade** (Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2007, de 17 de janeiro) estabeleceu um conjunto de medidas que visam possibilitar aos cidadãos com **mobilidade reduzida** ou com **dificuldades sensoriais**, uma **utilização plena** de todos os espaços públicos e edificados, mas também dos transportes e das tecnologias de informação, proporcionando assim um aumento da sua qualidade de vida e a **prevenção e eliminação** de diversas formas de **discriminação** ou **exclusão**.

Em Portugal, várias autarquias e comunidades intermunicipais desenvolveram projetos, integrados em **planos de promoção de acessibilidade**, com o intuito de dotar os seus territórios de características de **acessibilidade para todos**, através da remoção de barreiras que condicionam a qualidade de vida das pessoas com mobilidade limitada, construindo territórios mais **inclusivos**.

De salientar a importância do **Plano Intermunicipal de Promoção da Acessibilidade do Alto Alentejo (PIMPA)**, desenvolvido na sequência de uma candidatura efetuada ao Programa

RAMPA⁸², e do qual o município de Sousel fez parte. O plano tinha como objetivo detetar problemas em termos de acessibilidade, propor soluções, priorizar ações e definir orçamentos, envolvendo a comunidade e integrando os agentes-alvo na definição de um modelo temático de governança, estimulando a participação pública.

ACESSIBILIDADE PARA TODOS NO CONCELHO DE SOUSEL

No âmbito da acessibilidade para todos, no concelho de Sousel foram adotadas algumas medidas para melhorar a mobilidade de peões em contexto urbano. Assim, na vila de Sousel é notória uma melhoria dos passeios recentemente renovados, tendo sido nas obras incorporados todos os domínios da acessibilidade para todos (*vd.* Figura V.4.9). Esta alteração tem sido clara essencialmente na vila de Sousel, impulsionadas por projetos que pretendiam referenciar o concelho a nível internacional para população com mobilidade reduzida. Assim, torna-se essencial dar continuidade a este projeto de acessibilidade para todos, garantindo a sua expansão não apenas na vila de Sousel, mas em todas as outras aldeias que apresentam grandes dificuldades no campo da acessibilidade para todos. Também é notório que o domínio da acessibilidade para todos não é destinado apenas à população visitante, mas essencialmente à população de Sousel, cujo nível de vida pode incrementar significativamente com a melhoria da acessibilidade.

São visíveis exemplos de rampas de acesso a alguns edifícios públicos, rebaixamento de passeios para acesso a passeadeiras, ruas pedonais e passeios com mais de 1,5 m de largura.

⁸² Este programa foi enquadrado no âmbito do Programa Operacional Potencial Humano, concretamente na Tipologia de Intervenção 6.5 – Ações de Investigação, Sensibilização e Promoção de Boas Práticas no âmbito da Deficiência, financiado pelo QREN 2007-2013

Figura V.4.9 Estrada da circunvalação, de elevado declive, com pavimento acessível para todos



Fonte: RTGeo, 2021

Estão a ser implementadas várias ações, com particular incidência na zona urbana de Sousel, que visam a promoção da melhoria geral da mobilidade (ao nível da circulação pedonal e da redução do impacto da circulação automóvel) e da igualdade de oportunidades no acesso dos cidadãos às infraestruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas.

No entanto, continuam a existir obstáculos à acessibilidade e mobilidade principalmente dentro das áreas urbanas, muito notória nas aldeias do concelho que apresentam passeios estreitos, com calçada grosseira e arredondada, com frequentes desníveis e ressaltos. Estes passeios apresentam estrangulamentos à população, em especial para aqueles que apresentam limitações ao nível da mobilidade.

Na Figura V.4.10 e Figura V.4.11 são apresentados alguns exemplos de obstáculos à acessibilidade e mobilidade nas áreas urbanas do município. Observam-se essencialmente situações de ausência total de passeios, pavimentos perigosos e desconfortáveis para a circulação de peões, irregularidades nos pavimentos, existência de obstáculos (postes de eletricidade, elementos decorativos, árvores, sinalética, contentores do lixo), descontinuidade de passeios, largura insuficiente para a circulação de pessoas com mobilidade condicionada,

ausência de rebaixamento de passeios para acesso às passadeiras, obstáculos no meio dos corredores destinados a peões, estacionamento abusivo, entre outros.

Figura V.4.10 Casa Branca, passeios em calçada grosseira, com ressaltos e em mau estado de conservação



Fonte: RTGeo, 2021

Figura V.4.11 Cano, via sem passeios em mau estado de conservação



Fonte: RTGeo, 2021

As medidas preconizadas deverão ser idealizadas por temáticas de intervenção, alicerçadas nos princípios do *Design for all*, cuja implementação permita diferenciar positivamente o concelho, melhorando o ambiente urbano e fomentando a qualidade de vida, tornando-o assim mais atrativo e competitivo.

As intervenções a realizar devem orientar-se ao espaço público, aos edifícios, aos transportes e à comunicação, podendo ocorrer a definição de **áreas prioritárias**, em função da **estratégia** do concelho.

Em função do trabalho de campo efetuado, e não dispensando a elaboração de um diagnóstico mais exaustivo e sistemático, os estrangulamentos fundamentais à acessibilidade e mobilidade existentes nos principais aglomerados urbanos do concelho de Sousel prendem-se com os seguintes aspetos:

- passeios de dimensões reduzidas, ou seja, com menos de 1,5m de largura ou a sua inexistência;
- perfis de ruas bastante reduzidos nas áreas mais antigas dos aglomerados urbanos;
- existência de ruas com perfil de estrada, ou seja, sem passeios;
- lugares de estacionamento perpendiculares ou oblíquos em relação à faixa de rodagem, situação que torna inacessíveis alguns passeios, devido à sua reduzida dimensão;
- estacionamento em cima dos passeios, tornando-os inacessíveis;
- inexistência de rebaixamentos para peões nas interceções dos trechos de rua, bem como nas passadeiras;
- passadeiras que terminam em passeios com obstáculos;
- nos rebaixamentos existentes ocorrem ressaltos superiores a 2 cm, alguns não abrangem a dimensão da passadeira na sua totalidade e não se verifica a existência de pavimento tátil de alerta e de encaminhamento;
- ocorrência de lancis rampeados em passeios com menos de 1,5m de largura;

- interrupção de passeios;
- passeios com pavimento inadequado, irregular;
- ocupação dos passeios por degraus de acesso aos edifícios;
- rampas e escadas mal desenhadas;
- árvores mal colocadas e sem grelhas de proteção;
- elementos de mobiliário urbano (postes de luz ou telefone, sinais de trânsito, contentores de superfície, cabines de telefone público, floreiras, placas de sinalização ou informação, marcos de correio, bancos, elementos decorativos, entre outros) localizados de forma a constituírem obstáculos à circulação;
- elementos de mobiliário urbano inacessíveis (bancos públicos sem apoio de braço, por exemplo).

Qualquer intervenção que vise promover a acessibilidade para todos deve considerar, pelo menos, os critérios a seguir explanados.

Ao nível do **espaço público**, destacam-se:

1. o alargamento dos passeios para permitir o cruzamento entre uma pessoa e outra que circule em cadeira de rodas;
2. definição de uma plataforma única nas ruas estreitas, onde a segurança da circulação dos peões não esteja assegurada e criação de um corredor acessível, com um revestimento que facilite a circulação dos meios suaves, não propício a escorregamento, quer com o piso seco, quer molhado, e que não apresente ressaltos;
3. construção de passagens de peões sobre-elevadas nos pontos onde tal se justificar;
4. reordenamento do mobiliário urbano, sinalização e outros obstáculos para que fiquem sempre do lado exterior do passeio, deixando um corredor de circulação livre junto às fachadas ou muros (1,5 m de largura x 2,4 cm de altura);
5. substituição dos elementos urbanos que, por estarem mal desenhados, são inacessíveis, por outros acessíveis;

6. intervenções nas passeadeiras de forma que sejam mais acessíveis;
 - a. preferencialmente sobre-elevadas, estabelecendo uma concordância com a cota do passeio, embora com rampas laterais suaves para não provocar ressalto aos automóveis que circulam na faixa de rodagem;
 - b. com revestimento estável, durável, firme e contínuo;
 - c. com pavimento de encaminhamento e alerta;
 - d. visíveis, através de sinalização vertical e horizontal;
7. introdução de elementos pacificadores do trânsito, nomeadamente bandas cromáticas, elementos semaforicos, refletores ou luzes intermitentes de alerta;
8. no caso de escadas urbanas:
 - a. instalação de corrimãos, ou mesmo patamares intermédios de descanso, que facilitam a circulação de pessoas com idade avançada ou pessoas com problemas de equilíbrio;
 - b. instalação de corrimãos a duas alturas, especialmente nas zonas escolares;
 - c. degraus sem elementos salientes nos planos de concordância entre o cobertor e o espelho, com pavimentos anti deslizantes e tonalidades cromáticas que facilitem a sua deteção, especialmente às pessoas com dificuldades visuais;
9. acabamento que não seja propício a escorregamento, quer em piso seco quer molhado e sem ressaltos nas ruas de declive acentuado;
10. criação de plataformas com dimensões suficientes e melhoria dos abrigos, bem como da informação disponibilizada nas paragens de autocarro,
11. nos lugares de estacionamento;
 - a. levantamento sobre a existência de lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida, principalmente junto aos edifícios públicos;
 - b. maior fiscalização das situações de estacionamento indevido, principalmente onde se elimina a acessibilidade dos passeios;
 - c. estudo de alternativas às situações de estacionamento autorizado em cima dos passeios e à eliminação de estacionamento por via da criação de ruas de plataforma única;

12. nos rebaixamentos para peões:

- a. correção dos ressaltos superiores a 2 cm;
- b. alargamento dos rebaixamentos em toda a extensão da passadeira e colocação de pavimento tátil de alerta e encaminhamento;

13. nos rebaixamentos para veículos;

- a. eliminação de lancis rampeados, planos inclinados e ressaltos nos passeios;
- b. correção dos casos de passeios interrompidos;

14. nos elementos urbanos:

- a. correta identificação (com elementos de alerta) das escadas de acesso aos edifícios particulares, no caso de não poderem ser removidas;
- b. realocação das árvores com grelhas de dimensão adequada e niveladas com o passeio;
- c. proteção das caldeiras das árvores com grelhas de dimensão adequada e niveladas como passeio;
- d. colocação de toldos de espaços comerciais e gradeamento de janelas a alturas adequadas;
- e. remoção do mobiliário urbano nos passeios com largura igual ou inferior a 1,20 m de largura;
- f. o mobiliário urbano deve localizar-se sempre no lado exterior dos passeios e, quando estes apresentarem largura entre 1,2 m e 1,5 m, não deve ocupar mais de 30 cm;
- g. realocação de alguns elementos de mobiliário urbano (sinais de trânsito e de informação, contentores, floreiras, cabines de telefones públicos, esplanadas, por exemplo);

15. promoção de conforto através da utilização de árvores e vegetação onde possível, largos com bancos e fontanários a fim de promover sombra, locais de descanso e sociabilização e hidratação aos peões.

No que se refere ao **edificado**, as intervenções devem contemplar as seguintes questões:

- tornar o interior dos edifícios acessíveis, procurando evitar a criação de acessos alternativos;
- resolver os desníveis existentes nos percursos;
- localizar elevadores para permitir acesso aos pisos superiores e inferiores;
- estabelecer, como mínimo, a existência de um wc acessível em cada piso;
- ambos os sexos devem estar servidos por WC acessíveis;
- tornar acessível a informação e os meios de comunicação.

Relativamente aos **transportes**, devem ser disponibilizados:

- táxis adaptados;
- abrigos de passageiros acessíveis e confortáveis;
- locais de estacionamento reservados a pessoas com mobilidade reduzida junto de todos os centros de interesse municipal.

No que concerne à comunicação, as intervenções devem assegurar que as pessoas com problemas sensoriais sejam capazes de **comunicar, informar-se e orientar-se no espaço urbano, nos edifícios e nos transportes** e que disponham dos meios para detetar os **problemas espaciais**, quando estes existam.

V.4.4. ASPETOS A RETER

O concelho de Sousel apresenta, *grosso modo*, um **nível razoável de acessibilidade externa e interna**, nomeadamente através de rodovias que ligam todos os lugares do concelho e garantem conectividade com os territórios vizinhos.

No entanto, a **falta de estacionamento** ordenado constitui um estrangulamento à atratividade da vila (principalmente), sendo frequente o estacionamento na via pública ou mesmo em espaços sem marcação própria.

Os **transportes públicos**, que servem o concelho não cobrem eficazmente alguns dos principais destinos dos movimentos casa - trabalho/estudo, obrigando à criação de carreiras de transporte de iniciativa municipal e ao recurso ao transporte particular.

Verifica-se a **ausência de percursos cicláveis e insuficientes percursos pedonais** no concelho, persistindo problemas como a ausência e o subdimensionamento dos passeios, a inexistência de travessias para peões e a falta de segregação entre o espaço viário e o espaço destinado à circulação pedonal.

Por fim, no âmbito da **acessibilidade para todos**, no concelho de Sousel têm vindo a ser tomadas algumas medidas para melhorar a mobilidade de peões, concretamente em contexto urbano. Porém, ainda existem obstáculos à acessibilidade e mobilidade, que revelam ainda haver um longo caminho a percorrer no sentido de tornar Sousel, no geral, acessível. Este cenário permite concluir da **necessidade da implementação de medidas concretas adicionais no sentido de promover a mobilidade sustentável da população**.

Neste contexto, a **acessibilidade para todos** constitui uma área de negócio emergente e rentável, devendo constituir uma aposta do concelho, seja ao nível dos equipamentos e espaço público, seja ao nível de vários setores de atividade económica, numa perspetiva **integrada e integradora** de todos, que permitirá a promoção da **qualidade de vida, sustentabilidade e competitividade do território**.

V.4.5. BIBLIOGRAFIA

APA (2010) – Projecto Mobilidade Sustentável. Volume II. Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável, Amadora, pp. 275;

CM Sousel – Descobrir Sousel – Rede de percursos “Descobrir Sousel”

Design For All Foundation (s.d.) - Design For All Foundation

FREIN, J. J. (1987) – *Pedestrian Planning and Design*, Mobile, Alabame, USA:Elevator World, Inc.;

IMTT (2011a) – Guião Orientador. Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território, Lisboa, pp.167.

LOPES, M. (2010) – Plano De Promoção De Acessibilidade para Todos, Dissertação submetida para satisfação parcial dos requisitos do grau de Mestre em Engenharia Civil — Especialização em Planeamento, sob orientação do Prof. Doutor Fernando Alves e coorientação do Arquiteto João Pestana, Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, pp. 224.

PAMUS (2016) - Plano de ação de mobilidade urbana sustentável do Alto Alentejo

PITA, F. J. (2003) – Estratégias e Planeamento da Mobilidade e Segurança de Peões, Dissertação para obtenção de grau de Mestre em Transportes, sob a orientação do Doutor José Manuel Caré Baptista Viegas, Lisboa: UTL – IST.

TELES, P. (2012) - As acessibilidades na requalificação das vilas e cidades portuguesas, *in* Revista Turismo & Desenvolvimento, N.º 17/18, 2012, pp. 233-235.

TELES, P. (2009) – Cidades de desejo entre desenhos de cidades. Boas práticas de desenho urbano e design inclusivo, pp. 261.

TELES, P. (2006) - Desenhar cidades com mobilidade para todos, *in* Revista Planeamento – Dossier Mobilidade, APPLA, pp. 115-121.

LEGISLAÇÃO

DL 163/2006, de 8 de agosto alterado pelos Decretos-Lei n.º 136/2014, de 09/09, n.º 125/2017, de 04/10 e n.º 95/2019, de 18/07

Lei n.º 52/2015, de 9 de junho – Aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

Lei n.º 31/2014, de 30 maio, alterada pela Lei n.º 74/2017, de 16 de agosto, DL n.º 3/2021, de 7 de janeiro e DL n.º 52/2021, de 15 de julho - Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBPSOTU)

Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2007, de 17 de janeiro – Aprova o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA)

Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro

V.5. O RUÍDO

V.5.1. FUNDAMENTOS DE ANÁLISE

A Declaração do Ambiente (1972) estabelece que o homem tem direito a habitar “num ambiente cuja qualidade lhe permita viver com dignidade e bem-estar, cabendo-lhe o dever solene de proteger e melhorar o ambiente para as gerações atuais e vindouras”. Neste âmbito, um dos fatores ambientais que mais **descontentamento** gera entre a população prende-se com o **ruído**.

O **ruído** corresponde a um som indesejável ou incómodo, geralmente de volume elevado, que pode ser definido como uma variação da pressão atmosférica que o ouvido humano pode detetar, seja no ar, na água ou em qualquer meio de propagação (IA, 2004). As principais características utilizadas para descrevê-lo referem-se à sua **grandeza** (nível de pressão sonora), à **distribuição da sua energia** na gama de frequências audíveis (conteúdo espectral) e ao **comportamento temporal** (descrição estatística). A combinação de todas as características de energia, de espectro de frequências e de duração temporal do sinal sonoro torna a sua descrição excessivamente complexa (COELHO e FERREIRA, 2009).

A versatilidade das fontes geradoras de ruído, a elevada emissão sonora, os horários alargados de funcionamento de atividades ruidosas, assim como o grau de sensibilidade e subjetividade relacionado com a perceção individual do ruído, constituem alguns dos fatores que contribuem para uma elevada insatisfação por parte das pessoas (APA, 2011), levando-nos, neste âmbito, ao conceito de **poluição sonora**.

A **poluição sonora** é, de facto, um importante componente com forte ligação ao conforto ambiental, apresentando uma correlação entre o grau de incómodo sentido pelas populações e a respetiva perceção de bem-estar e qualidade de vida (COELHO e FERREIRA, 2009). As

consequências da poluição sonora são preocupantes e carecem de maior atenção, podendo afetar as pessoas quer a nível fisiológico como a nível psicológico, interferindo com atividades básicas como o sono, o descanso, os estudos e a comunicação⁸³ (EEA, 2008).

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), o limiar do incómodo para o ruído contínuo, no período diurno, está nos 50dB, enquanto no período noturno deverá situar-se entre os 5 e os 10dB abaixo dos valores diurnos de forma a garantir um ambiente sonoro equilibrado (vd. Quadro V.5.1).

Quadro V.5.1 Ruído audição – valores e efeitos negativos

Ruído (dB)	Efeitos negativos
30	Dificuldade em conciliar o sono
40	Dificuldade na comunicação oral
45	Provável interrupção do sono/ Perda da qualidade do sono
50	Incómodo diurno
55	Incómodo diurno forte
65	Comunicação verbal extremamente difícil
75	Perda de audição a longo prazo
110-140	Perda de audição a curto prazo

Fonte: OMS

Em matéria de ruído e poluição sonora, a **Lei de Bases do Ambiente**⁸⁴ e o **primeiro Regulamento Geral do Ruído (RGR)**⁸⁵, estabeleceram restrições à construção de edifícios e atribuíram uma classificação sonora aos espaços urbanos através do parâmetro acústico L_{A50} : muito ruidosos, ruidosos e pouco ruidosos (ROCHA e CARVALHO, 2008). Por seu lado, o **Regime Legal sobre a Poluição Sonora – RLPS**⁸⁶ manteve o âmbito do Regulamento anterior.

⁸³ Segundo o livro verde da UE, cerca de 20% da população da União Europeia é afetada por níveis de ruído inaceitáveis, estimando-se que aproximadamente 40% está exposta a níveis de ruído de tráfego rodoviário superiores a 55dB (A) e mais de 30% está exposta a níveis superiores a 55dB (A) durante a noite (*idem*).

⁸⁴ Lei n.º 11/87, de 7 de abril, revogada pela Lei n.º 19/2014, de 14 de abril – define a Lei de Bases do Ambiente.

⁸⁵ DL n.º 251/87, de 24 de junho. O âmbito de aplicação reporta-se à habitação, indústria, comércio e serviços, equipamentos, atividades lúdicas e recreativas, sinais sonoros, tráfego e atividades geradoras de ruído.

⁸⁶ DL n.º 292/2000, de 14 de novembro, alterado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março e pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 01 de agosto. Em função da sensibilidade da ocupação ao ruído, este diploma **dividiu as classes acústicas**

No entanto alterou o **parâmetro acústico de avaliação**, substituindo o L_{A50} pelo L_{Aeq} ⁸⁷ e reduzindo os limites máximos em 10dB (A) em ambos os períodos diurno e noturno.

A transposição da Diretiva Europeia 2002/49/CE de 25 de junho, **Diretiva Ruído Ambiente (DRA⁸⁸)**, para a **legislação nacional** foi realizada através do **DL 146/2006 de 31 de julho⁸⁹**, introduzindo novas alterações na avaliação acústica, nomeadamente, **novos parâmetros acústicos** (L_{den} ⁹⁰ e L_n ⁹¹); **três períodos de referência** [diurno (7h – 20h), entardecer (20–23h), e noturno (23–7h)]; elaboração de **mapas estratégicos de ruído e planos de ação**, por parte dos municípios e das entidades gestoras ou concessionárias de grandes infraestruturas de transporte – GIT (n.º 1 do artigo 4.º); e obrigatoriedade da **informação e participação do público** na informação sobre o ruído ambiente e a recolha de dados acústicos (ROCHA e CARVALHO, 2008).

Com a promulgação do terceiro **Regulamento Geral do Ruído⁹² (RGR)**, em 2007, o quadro legal do ruído ambiente torna-se mais abrangente, envolvendo as atividades ruidosas permanentes e temporárias, as infraestruturas de transporte e outras fontes de ruído

do espaço urbano em Zonas Sensíveis (áreas definidas em instrumentos de planeamento territorial como vocacionadas para usos habitacionais, existentes ou previstos, bem como para escolas, hospitais, espaços de recreio e lazer e outros equipamentos coletivos prioritariamente utilizados pelas populações como locais de recolhimento, existentes ou a instalar) e **Zonas Mistas** (zonas existentes ou previstas em instrumentos de planeamento territorial eficazes, cuja ocupação seja afeta a outras utilizações, para além das referidas na definição de zonas sensíveis, nomeadamente a comércio e serviços). Igualmente realçou a importância da **interação das políticas de controlo do ruído** com as **políticas de ordenamento do território** e de **desenvolvimento económico dos concelhos**, introduzindo uma nova restrição na planta de condicionantes e a **delimitação de zonas mistas e sensíveis**, salientando a necessidade de se proceder à elaboração de **Planos Municipais de Redução do Ruído** sempre que o nível sonoro de ruído ambiente exceda os limites legais estabelecidos (considerando prioritárias as zonas em que esse excesso seja superior a **5dB (A)**) e atribuiu às câmaras municipais a competência para a classificação, delimitação e regulamentação de zonas sensíveis e mistas no âmbito dos planos territoriais de âmbito municipal, bem como a obrigação de produção de cartografia temática (ROCHA e CARVALHO, 2008).

⁸⁷ Indicador base do ruído, nível sonoro contínuo equivalente, representa a energia sonora média num ambiente ao longo de um determinado período de tempo.

⁸⁸ Este diploma cria um regime especial apenas para as **Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT)**, isto é, **GIT aéreo** (aeroporto com mais de 50.000 movimentos/ano), **GIT ferroviário** (troços com mais de 30.000 passagens/ano) e **GIT rodoviários** (troços com mais de 3 milhões de passagens/anos) e **aglomerações de maior expressão populacional**, onde a população residente seja maior que 100.000 habitantes e a densidade populacional maior ou igual a 2.500 hab/km².

⁸⁹ Alterado pela Declaração de Retificação n.º 57/2006, de 31 de agosto.

⁹⁰ Indicador de ruído diurno (7h-20h) -entardecer (20h-23h) -noturno (23h-7h), associado ao incómodo global.

⁹¹ Indicador de ruído noturno, associado à perturbação do sono (23h – 7h).

⁹² DL 9/2007, de 17 de janeiro, alterado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março e pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 01 de agosto.

suscetíveis de causar incomodidade, bem como o ruído de vizinhança. Resumidamente, o terceiro **RGR (2007)**:

- introduz três períodos de referência, já definidos em 2006;
- mantém o **critério de incomodidade**, utilizando o índice L_{Aeq} em cada um dos períodos de referência, definindo os valores limite de 5dB no período diurno, de 4dB no período entardecer e 3dB no período noturno para a diferença entre os valores L_{Aeq} com e sem ruído particular;
- mantém o **zonamento acústico**, apesar do ponto 5 do artigo 11º permitir aos municípios "*estabelecer, em espaços delimitados de zonas sensíveis ou mistas, designadamente em centros históricos, valores inferiores em 5 dB (A) aos fixados*";
- cria **novos indicadores para definição de zonas**: o L_{den} e L_n , a uma altura de 4 m acima do solo (que já tinham enquadramento no DL 146/2006);
- preserva os valores limite da anterior legislação (RLPS) relativos aos indicadores L_{Aeq} diurno e L_{Aeq} noturno, embora sejam consideradas situações especiais relativas à proximidade de algumas tipologias de infraestruturas de transporte (COELHO e FERREIRA, 2009);
- salienta a importância de uma boa interação entre o **ordenamento do território** e o **ruído**, em especial, pelo que os PDM devem assegurar a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada dos usos do território tendo em consideração as fontes de ruído existentes (artigo 6.º, n.º1); as **câmaras municipais** ficam, por sua vez, obrigadas a produzirem **mapas de ruído** para apoiarem a elaboração, alteração e **revisão dos planos diretores municipais** e dos **planos de urbanização** (n.º1, artigo 7.º).

V.5.2. OS MAPAS DE RUÍDO NO CONCELHO

De acordo com a Agência Portuguesa do Ambiente, um **mapa de ruído** consiste numa representação geográfica do ruído ambiente exterior, onde se visualizam as áreas às quais

correspondem determinadas classes de valores expressos em db(A), reportando-se a uma situação existente ou prevista. Constitui, fundamentalmente, um alicerce de apoio à decisão sobre o planeamento e ordenamento do território que permite visualizar condicionantes dos espaços por requisitos de qualidade de ambiente acústico devendo, portanto, ser adotado na preparação de instrumentos de ordenamento do território e na sua aplicação (APA, 2011).

Neste sentido, os **mapas de ruído** deverão fornecer informação suficiente para:

- preservar zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros regulamentares;
- corrigir zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros não regulamentares;
- criar novas zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros compatíveis.

Por sua vez, os **planos territoriais de âmbito municipal** devem ser acompanhados pelo **mapa do ruído** que fornece a localização das fontes de ruído e áreas às quais correspondem classes de valores expressos em dB (A) e pela **carta de classificação de zonas sensíveis e mistas**.

Estas ferramentas de análise permitem traduzir o atual estado sonoro do concelho e as influências das principais fontes de ruído, ou seja, a ação, a atividade temporária ou permanente, o equipamento, a estrutura ou infraestrutura que produza ruído nocivo ou incomodativo para quem habite ou permaneça em locais onde se faça sentir o seu efeito, tendo em conta:

- os **indicadores de ruído** / L_{den} e L_n , reportados a uma altura de 4 metros;
- a **sensibilidade das diferentes zonas ao ruído** (zonas sensíveis e/ ou mistas), como resultado da ocupação e uso que apresentam ou que está previsto. Este zonamento tem a particularidade de abranger, única e exclusivamente, as áreas inseridas no perímetro urbano; sendo que os restantes **recetores sensíveis isolados**⁹³, localizados fora dos limites urbanos, sejam equiparados, em função dos usos existentes na sua proximidade, a zonas sensíveis ou mistas (n.º 2 art.º 11, DL 09/2007).

⁹³ Definem o edifício habitacional, escolar, hospitalar ou similar ou espaço de lazer, com utilização humana, de acordo com a alínea q) do artigo 3.º do DL 09/2007 de 17 de janeiro.

Considerando a classificação das zonas de ruído, sensíveis ou mistas, localizadas ou não na proximidade de grandes infraestruturas de transportes existentes ou projetadas, o RGR (2007) estabelece valores limite de exposição ao ruído ambiente exterior (critério de exposição máxima), nomeadamente os constantes do Quadro V.5.2.

Quadro V.5.2 Valores limite de exposição ao ruído ambiente exterior

CLASSIFICAÇÃO	PERÍODO GLOBAL (00h – 24h)	PERÍODO NOTURNO (23h-7h)
Zona Mista	$L_{den} > 65$ dB (A)	$L_n > 55$ dB (A)
Zona Sensível	$L_{den} > 55$ dB (A)	$L_n > 45$ dB (A)
Zona sensível próxima de GIT existente	$L_{den} > 65$ dB (A)	$L_n > 55$ dB (A)
Zona sensível próxima de GIT não aérea em projeto	$L_{den} > 60$ dB (A)	$L_n > 50$ dB (A)
Zona sensível próxima de GIT aérea em projeto	$L_{den} > 65$ dB (A)	$L_n > 55$ dB (A)
Zona sem classificação	$L_{den} = < 63$ dB (A)	$L_n = < 53$ dB (A)

Fonte: DL 09/2007, de 17 de janeiro (RGR)

Considerando a informação proveniente dos Mapas de Ruído⁹⁴, constata-se que o concelho de Sousel não apresenta, *grosso modo*, níveis de ruído elevados, sendo que as situações mais controversas reportam-se, essencialmente, aos **perímetros urbanos** das sedes de concelho e de freguesias, assim como às zonas contíguas às principais **estradas** e áreas de atividades industriais.

INDICADOR DE RUÍDO DIURNO – ENTARDECER - NOTURNO

Analisando o mapa do indicador L_{den} para o concelho de Sousel, verifica-se que as **principais fontes de poluição sonora** correspondem, essencialmente, às principais **vias de tráfego rodoviário**, nomeadamente a EN 245, EM 372, EN 372 (desclassificada) e CM 1092 (*vd.* Figura V.5.1).

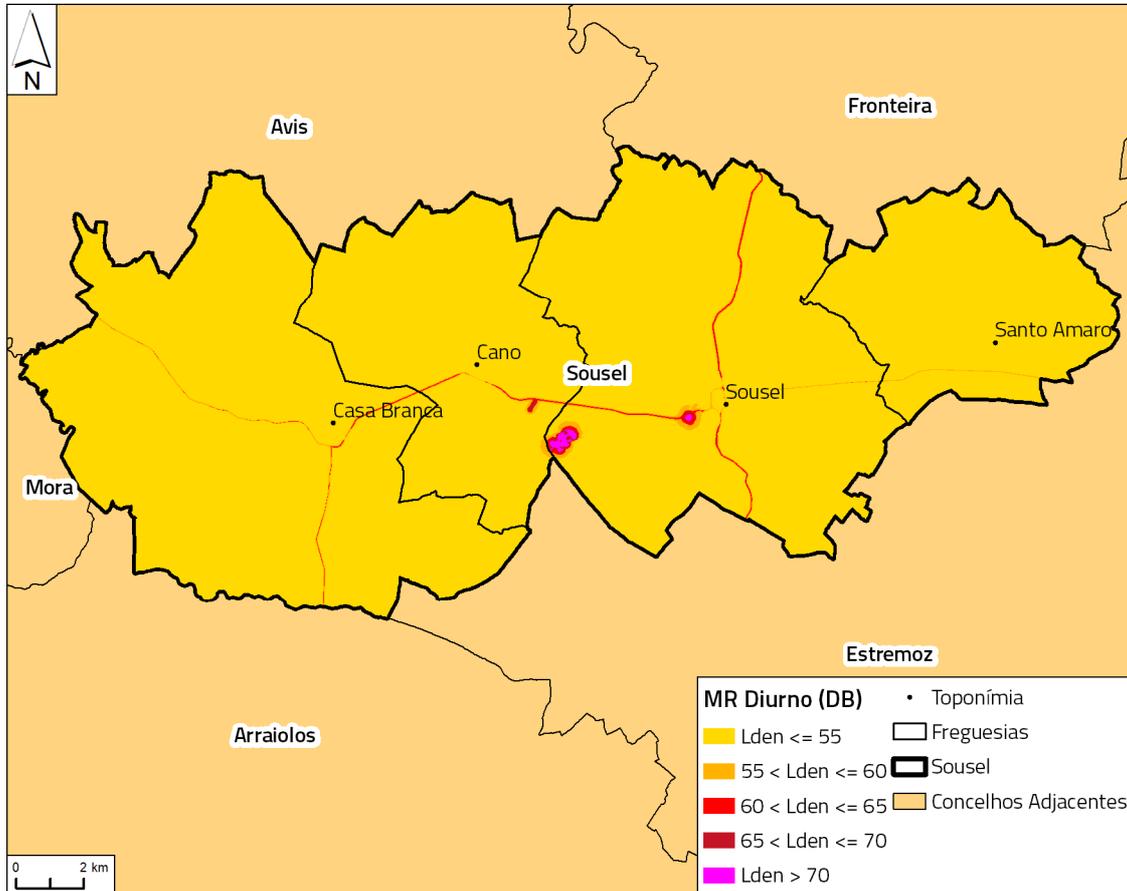
⁹⁴ Mapa de Ruído Lden e Mapa de Ruído Ln – Câmara Municipal de Sousel (CMS, 2022).

Estas vias apresentam níveis de poluição sonora mais elevados, situando-se entre os **60 dB (A)** e os **70 dB (A)**, que ocorrem principalmente na EN 245, no troço da EM 372 entre Sousel e Casa Branca e, embora com valores inferiores, no CM 1092. Já nos troços da EM 372 entre Sousel e o limite nascente do concelho e Casa Branca e o limite poente, os níveis de ruído raramente atingem os **60 dB (A)**, o mesmo acontecendo com os dois pequenos troços da EN 372 desclassificada.

Ao nível das localidades os valores não têm grande expressão, embora se registem níveis superiores a **60 dB (A)** no troço da EN 245 que atravessa a sede de concelho, bem como na estrada da circunvalação. Nas outras sedes de freguesia, os níveis de desconforto sonoro (entre os 60 e os 70 dB (A)) nunca são ultrapassados.

Para além da rede rodoviária, os níveis de ruído mais elevados do concelho encontram-se associados a algumas **áreas afetadas a atividades económicas**, com particular destaque para a pedreira da Tecabrita e o matadouro, onde se registam valores superiores a 70 dB (A). Outras fontes de ruído, embora em menor escala, são a fábrica de areias situada na EM 372 entre Sousel e Cano e a zona industrial na periferia da vila de Sousel.

Figura V.5.1 Mapa de ruído Lden



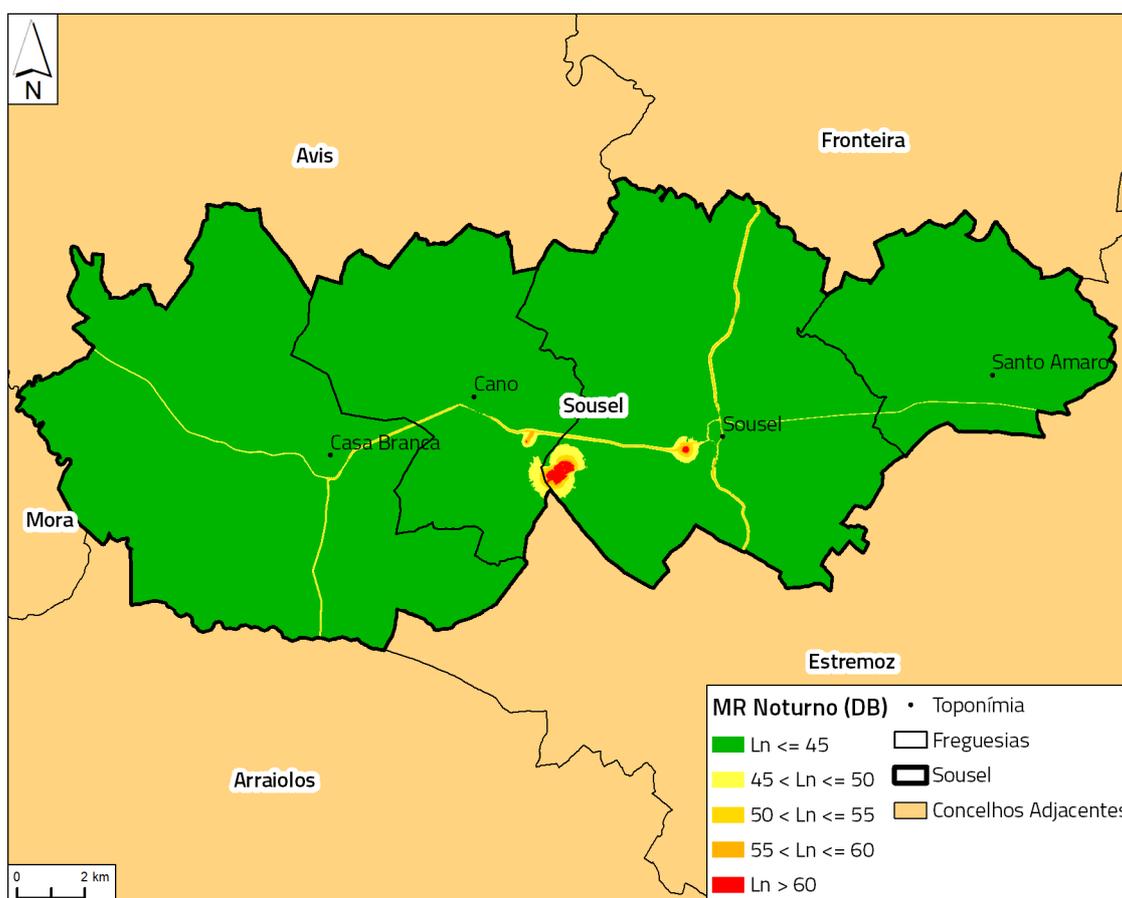
Fonte: CAOP 2021; Mapa de Ruído do Município de Sousel 2022

INDICADOR DE RÚIDO NOTURNO

Relativamente ao período noturno, indicador L_n , denota-se, como é expectável, uma redução significativa do ruído, decorrente, essencialmente, da menor circulação automóvel em toda a rede viária do concelho, especialmente nas vias de menor importância, relacionadas com acessos locais. Ainda assim, os eixos estruturantes, como a **EN 245** e a **EM 372**, apresentam valores superiores a 55 dB(A) principalmente nas zonas próxima da vila de Sousel e das principais áreas de atividades económicas, influenciando negativamente o conforto sonoro. Do conjunto, o eixo que se destaca é, sem dúvida, a **EN 245**, apresentando em todo o percurso até à sede de concelho valores de L_n superiores a 55 dB (A), provocando algum incómodo

noturno (vd. Figura V.5.2). Contudo, as maiores fontes de ruído são, mais uma vez, a pedreira da Tecabrita e o matadouro, com o indicador L_n a ultrapassar os 60 dB(A).

Figura V.5.2 Mapa de ruído L_n



Fonte: CAOP 2021; Mapa de Ruído do Município de Sousel 2022

V.5.3. AS ÁREAS DE CONFLITO

Na elaboração dos Planos Municipais de Redução de Ruído é de extrema importância a análise e identificação das principais áreas de conflito, *i.e.*, áreas onde a população se encontra sujeita a níveis de ruído superiores aos limites máximos permitidos. Atendendo às características dos usos existentes e previstos para o concelho de Sousel, a análise das áreas de conflito

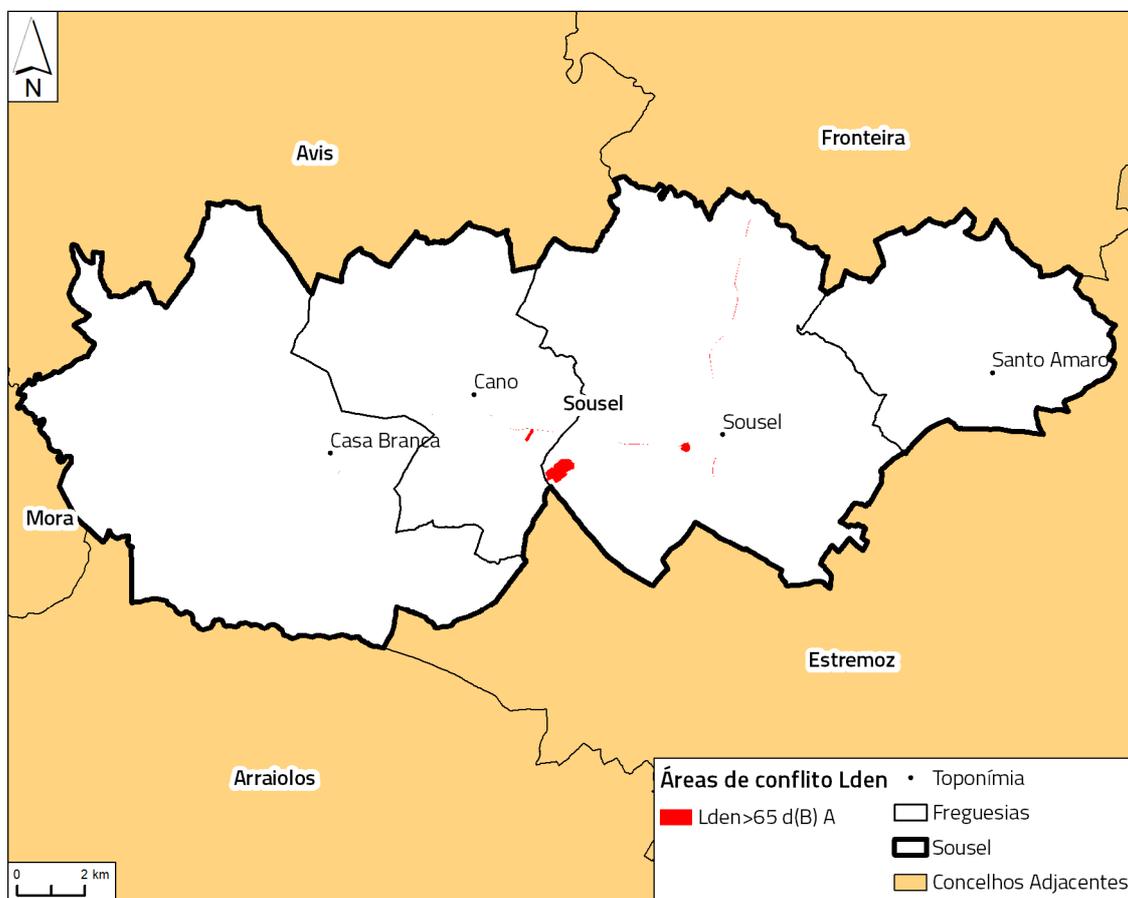
compreende os **limiares das zonas mistas**, nas quais o L_{den} é superior a 65 dB(A) e o L_n superior a 55 dB(A).

Apesar de pouco expressivas na generalidade do território concelhio, as **áreas de conflito** correspondem, sobretudo, às zonas de proximidade das principais vias estruturantes e distribuidoras que interseitam o concelho, assim como junto a algumas áreas de atividades económicas (vd. Figura V.5.3 e Figura V.5.4).

Da análise às áreas de conflito constata-se o seguinte:

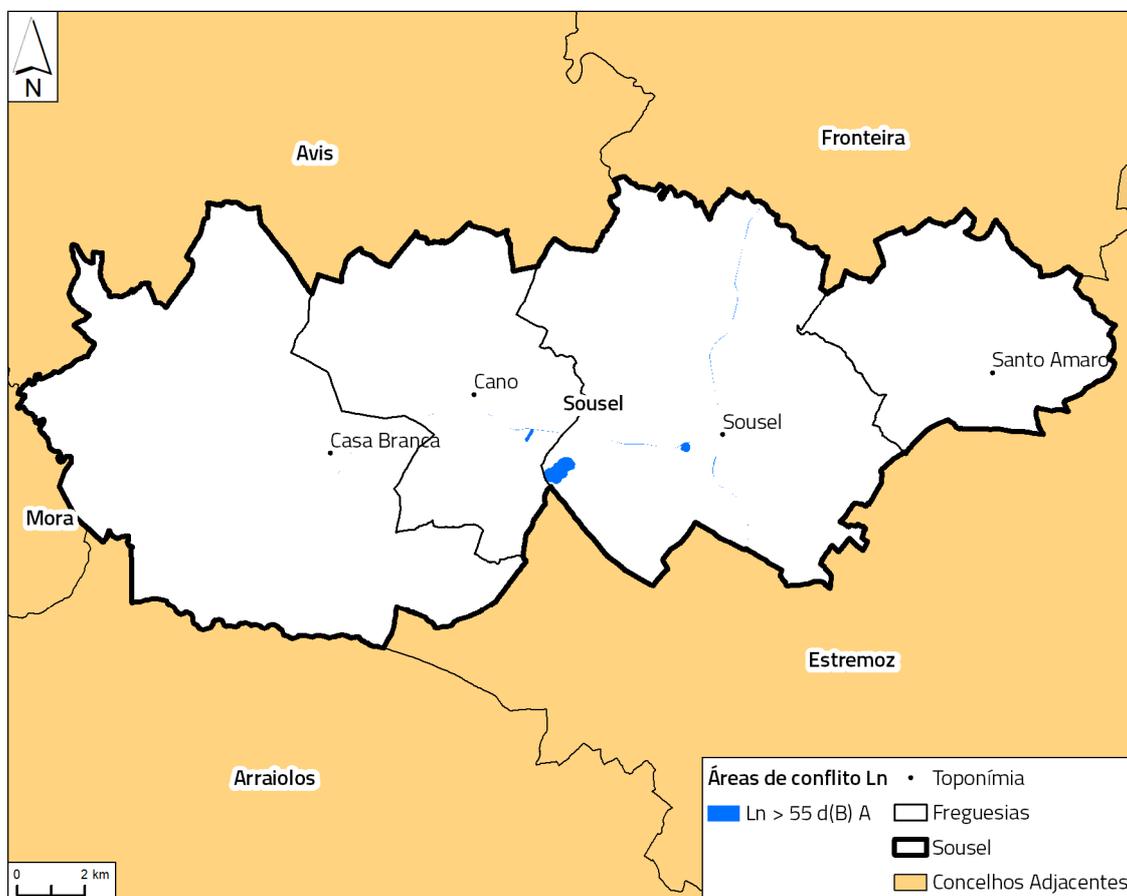
- As áreas de conflito no concelho dispõem-se essencialmente ao longo das **vias com maior volume de tráfego**, como é o caso da EN 245 e da EM 372 (no troço entre Sousel e a fábrica de areias, já perto de Cano), e junto à pedreira da Tecabrita, ao matadouro, à fábrica de areias e à zona industrial de Sousel.
- Não se verificam áreas de conflito no interior dos aglomerados urbanos do concelho, com a exceção de algumas pequenas áreas na sede de concelho.
- A freguesia de **Santo Amaro** não apresenta qualquer área de conflito e na freguesia de **Casa Branca** estas limitam-se a algumas pequenas áreas ao longo da EM 372.

Figura V.5.3 Áreas de conflito Lden



Fonte: CAOP 2021; Mapa de Ruído do Município de Sousel 2022

Figura V.5.4 Áreas de conflito Ln



Fonte: CAOP 2021; Mapa de Ruído do Município de Sousel 2022

V.5.4. ASPETOS A RETER

A análise ao ruído no concelho de Sousel evidencia que as áreas de conflito mais importantes correspondem aos principais **eixos viários** do concelho e a algumas áreas afetadas a atividades económicas. Caracterizam-se como espaços onde o tráfego de veículos é tendencialmente maior, no caso dos eixos viários, e onde as características das atividades desenvolvidas, no caso das atividades industriais, o que origina conflitos tanto no período diurno, o mais crítico, como no período noturno.

De acordo com as conclusões e recomendações constantes no relatório do mapa de ruído do concelho de Sousel (datado de junho de 2022), espera-se o cumprimento dos limites acústicos legais de Zona Mista nos Recetores Sensíveis, não sendo assim necessário o desenvolvimento de um Plano Municipal de Redução de Ruído específico.

Contudo, não obstante esta conclusão, com a perspetiva de atenuar determinadas áreas de conflito, enunciam-se algumas soluções e/ou opções com o objetivo único de **mitigação** dos efeitos negativos da poluição sonora, ou seja:

- ✓ colocação de **barreiras acústicas** e/ ou a utilização de **obstáculos naturais** (e.g. árvores) para obter um efeito barreira desejado, nas áreas de maior conflito (e.g. eixos viários);
- ✓ obrigatoriedade de **redução da velocidade na malha urbana** utilizando para o efeito diversas técnicas, sem prejuízo de outras:
 - Sinalética (horizontal, vertical ou luminosa);
 - Criação de “zonas 30”;
 - Destacamento através de coloração das “zonas 30”;
 - Reperfilamento funcional de algumas vias;
 - Criação de obstáculos específicos;
 - Bandas e/ ou lombas;
 - Piso dissuasor da velocidade;
 - Maior sensibilização junto dos condutores;
- ✓ promoção da **segregação do tráfego** no interior da malha urbana:
 - Por tipo de veículo e suas funções (pesados, comerciais, etc.);
 - Por vias, em função das suas características, hierarquia ou funcionalidade;

- ✓ **comunicação e sensibilização** junto dos proprietários de estabelecimentos que possam contribuir para o aumento dos níveis de ruído;
- ✓ reforço da regulamentação sobre o ruído;
- ✓ **atualização regular** das cartas de ruído;
- ✓ restrições no **licenciamento** de estabelecimentos;
- ✓ **controlo do ruído** pelos proprietários dos estabelecimentos.

V.5.5. BIBLIOGRAFIA

APA (2011) – “Diretrizes para Elaboração de Mapas de Ruído”. Versão 3. Agência Portuguesa do Ambiente. Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.

BELO, H. (2013) – “O ruído e o ordenamento do território – caso de estudo: o concelho de Cascais”. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Engenharia do Ambiente, perfil de Ordenamento do Território e Impactes Ambientais sob orientação do Prof. Doutor Francisco Ferreira e coorientação do Prof. Doutor João Farinha, FCT-UNL, pp. 138, Lisboa.

CM Sousel (2022) – “Mapas de Ruído do município de Sousel”

COELHO, J.L.; FERREIRA, A.J. (2009) – “Critérios para análise de relação exposição- impacto do ruído de infraestruturas de transporte.” Grupo de Acústica e Controlo de Ruído do Centro de Análise e Processamento de Sinais (CAPS). Instituto Superior Técnico, Lisboa.

ONU (1972) – “Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment”.
Estocolmo, 1972.

ROCHA, C. e CARVALHO, A. (2007) – “Action Plans and Municipal Noise Reduction Plans in Portugal”. Comunicação no *Inter-Noise 2007*, de 28-31 de agosto, Istambul, Turquia.

ROCHA, C.; CARVALHO, A. (2008) – “Ordenamento do Território, Ruído e Impostos sobre a Propriedade”. *Acústica 2008*. Universidade de Coimbra.

LEGISLAÇÃO

DL n.º 251/87, de 24 de junho - aprova o Regulamento Geral sobre o Ruído;

DL n.º 292/2000, de 14 de novembro, alterado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março e pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 01 de agosto - Aprova o Regulamento Geral do Ruído;

DL n.º 146/2006, de 31 de julho - transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente;

DL n.º 9/2007, de 17 de janeiro, alterado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março e pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 01 de agosto - aprova o Regulamento Geral do Ruído e revoga o regime legal da poluição sonora, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de novembro;

Diretiva europeia 2002/49/CE, de 25 de junho – Diretiva do ruído ambiente;

Lei n.º 11/87, de 7 de abril, revogada pela Lei n.º 19/2014, de 14 de abril – define a Lei de Bases do Ambiente.