



Malheiro, Carlos A. D. [1]; Meira, Luís F. P. A. [2];
Esteves, Ricardo B. [3]; Barros, Vasco A. L. [4]

[1] up202005714@letras.up.pt
[2] up200804787@letras.up.pt
[3] up202005721@letras.up.pt
[4] up201905648@letras.up.pt

Resumo

Os problemas relacionados com as cidades, designadamente com aquilo que são, em Portugal, as médias e as grandes cidades, afiguram-se como os maiores desafios para quem pensa o planeamento e o ordenamento do território. Perante a crescente velocidade da mudança, os instrumentos que regem esse ordenamento tendem a ficar desatualizados ou desajustados mais rapidamente, pelo que importa perceber até que ponto os mesmos configuram (ainda) uma ferramenta acertada e fiável para lidar com a realidade. O concelho em estudo, Matosinhos, pertence ao distrito do Porto e integra a Área Metropolitana do Porto (AMP).

Objetivos e Metodologia

O principal objetivo é caracterizar o concelho em estudo e fazer uma análise das questões do ordenamento segundo o Plano Diretor Municipal de Matosinhos (PDMM) e outros instrumentos similares, tentando perceber em que medida tal se aproxima, ou não, da realidade do concelho. Inicialmente foi feita uma pesquisa bibliográfica sobre o tema. A distribuição espacial da população pelas freguesias de concelho e a estrutura etária foi obtida através dos dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), a representação em pirâmides etárias foi elaborada com recurso ao software EXCEL, enquanto a representação do Uso e Ocupação do Solo do município foi feita com base na Carta de Uso e Ocupação do Solo de 2018, disponível no site da Direção-Geral do Território (DGT), com recurso ao software ArcGIS Pro.

Resultados e Discussão (Caracterização)

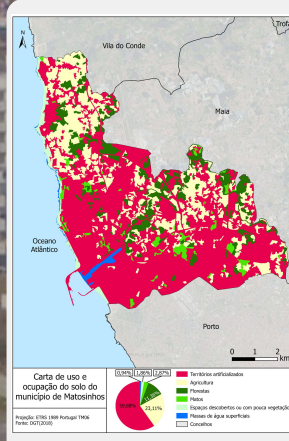


Figura 1 - Uso e Ocupação do Solo de Matosinhos

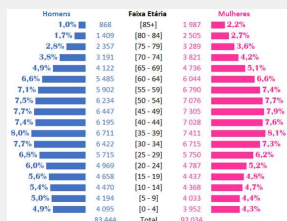


Figura 2 - Pirâmide etária de Matosinhos em 2011 (Censos, 2011)

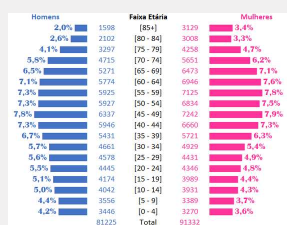


Figura 3 - Pirâmide etária de Matosinhos em 2021 (Censos, 2021)

FIGURA 1

- **59,88%** da área total é ocupada por territórios artificializados destinados a atividades de intervenção humana.
- **23,11%** da área total é utilizada para agricultura.
- **82,99%** da área de estudo é composta por territórios artificializados e agricultura.
- A restante ocupação do solo é composta por florestas (11,36%), matos (2,87%), espaços descobertos ou com pouca vegetação (1,86%) e massas de água superficiais (0,94%).
- Maior área artificializada junto ao Oceano Atlântico e em Sul do Concelho de Matosinhos.

FIGURAS 2 e 3

- Em 2021, a população residente em Matosinhos era de **172 557** habitantes, dos quais **52,9%** eram do sexo feminino e do sexo masculino **47,1%**. Enquanto que em 2011 a população era de **175 478** habitantes sendo **47,55%** do sexo masculino e **52,45%** do sexo feminino. No cômputo geral, Matosinhos perdeu população.
- A população residente em Matosinhos, em 2019, representa **10%** da população da Área Metropolitana do Porto (AMP), colocando Matosinhos como o segundo concelho mais densamente povoado da AMP, a seguir ao Porto (Cardoso, 2020).
- Em 2021, **22,7%** das pessoas residentes no concelho tinham **65 anos e mais anos**, enquanto em 2011 a percentagem era de **16,7%**.
- Em ambos os anos representados nas figuras, as classes mais jovens **[0-4]** até **[20-24]**, a população residente é em maior número masculina, enquanto as classes adultas **[30-34]** até **[85+]**, a população é em maior número feminina. Estes valores demonstram em parte a maior esperança de vida na população feminina.
- A classe **[25-29]** é a única fora desta regra, em 2021 há mais homens nesta classe, enquanto que em 2011 há mais mulheres.
- Maior número de população em ambas as pirâmides concentra-se nos centros das mesmas, porém a pirâmide de 2011 é pirâmide adulta e a pirâmide de 2021 é também uma pirâmide adulta porém mais velha. Se os valores se mantiverem e não houver mais imigração ou mais nascimentos esta poderá transformar-se numa pirâmide envelhecida.
- O aumento do número de pessoas mais velhas conjugado com a compressão dos grupos etários mais jovens conduz a um aumento dos índices de envelhecimento (**182,6 em 2021; 112,6 em 2011; 76,8 em 2001**) (PORDATA, 2021) e de dependência de idosos, o que faz do concelho de Matosinhos um dos mais envelhecidos da AMP (Cardoso, 2020).

Resultados e Discussão (Problemas)

FRAGMENTAÇÃO TERRITORIAL

- A fragmentação territorial, isto é, a descontinuidade das áreas urbanizadas, é encarada como um sério problema, uma vez que é contrária ao princípio de densificação da urbanização, um dos principais eixos estratégicos deste PDM. "A coesão dos espaços urbanos existentes; através da qualificação e colmatagem das áreas livres críticas endógenas, do solo urbano; para que se torne competitivo pela concentração humana como fator crítico de sustentabilidade, desenvolvimento e exponents económico, social e cultural" (PDMM, 2019). Desta forma, a **contenção da expansão exógena ou periférica dos perímetros urbanos é encorajada**, enquanto não se verificar a densificação intersticial da malha urbana já existente.
- Daqui emergem dois conceitos críticos neste PDM, que são os conceitos de área livre intersticial (ALI, fig. 4) e de área urbana disponível a consolidar (AUDAC), necessários para conter a fragmentação e garantir a continuidade e a coerência dos aglomerados urbanos existentes. "Estas áreas têm um papel indispensável na estruturação e consolidação endógena do tecido urbano, carecendo de maior ou menor infraestruturação consoante a necessidade de ordenamento do espaço público e a natureza das atividades a que se destinam. Correspondem, como regra, à execução sistemática do Plano, através de unidades de execução, Planos de Urbanização ou de Pormenor." (PDMM, 2019).

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

- Sob o lema "Mais acessível, mais próximo", o Plano de Mobilidade e Transportes (PMT), anexo ao PDM, desenvolve a visão estratégica proposta para o município, realçando a importância das questões da acessibilidade na qualidade de vida dos cidadãos. Esta visão estrutura-se em dois objetivos estratégicos centrais, orientadores das políticas públicas de mobilidade e que visam priorizar e promover a **proximidade como alternativa à mobilidade**, esta última devendo comportar **padrões mais sustentáveis**:

1. Melhorar as condições de acessibilidade;
2. Reequilibrar as oportunidades por todos os modos.

- Algumas das medidas mais importantes que estão previstas no PDM relativamente à problemática da mobilidade são:

1. Criação de novos arranjos na rede local;
2. Criação de novos atravessamentos e ligações à rede supralocal;
3. Desvio do tráfego de atravessamento metropolitano;
4. Redução da largura das vias para os valores mínimos definidos pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT);
5. Definição de valores máximos de estacionamento privado;
6. Criação de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas.

FAIXA DE PROTEÇÃO COSTEIRA DA ZONA MARÍTIMA DE PROTEÇÃO

- A descrição das atividades permitidas na Faixa de Proteção Costeira, conforme mencionada no PDM, carece de detalhes regulamentares específicos. Esta **falta de especificidade pode gerar incertezas quanto aos critérios exatos para autorização e controlo das atividades permitidas**, podendo resultar em possíveis conflitos de interesse ou interpretações ambíguas.
- Adicionalmente, **apesar do documento referir algumas restrições, como a proibição da edificação, existem lacunas em relação a outras atividades que poderiam ter impactos negativos no ambiente costeiro**. Por exemplo, a proteção de ecossistemas sensíveis ou a regulamentação de atividades que possam afetar a biodiversidade marinha podem não ser abordadas de forma suficiente.
- As várias interpretações destas lacunas podem levar a construção de zonas de proteção costeira, que podem levar a problemas como a vulnerabilidade a fenómenos naturais como inundações e erosão costeira. Ao remover a vegetação natural e impermeabilizar o solo, essas construções podem intensificar tais problemas, colocando em risco tanto a infraestrutura construída quanto as comunidades locais.
- Além disso, a edificação nessas áreas costeiras pode ter um impacto visual significativo, alterando a beleza natural da paisagem costeira. Essa mudança pode afetar a atratividade turística da região e influenciar a qualidade de vida das comunidades locais, criando consequências visuais e estéticas que podem ser indesejadas.

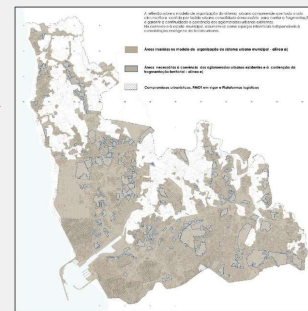


Figura 4 - Áreas Livres Intersticiais de Matosinhos (PDMM, 2019)

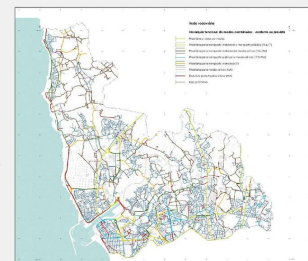


Figura 5 - Hierarquia funcional dos modos combinados (PDMM, 2019)

Conclusão

O PDM elenca aqueles que são os principais desafios no que toca ao planeamento e ordenamento do território, de entre os foram seleccionados três para esta análise. Olhando àquela que é a caracterização feita inicialmente do município matosinhense e à cartografia apresentada, verifica-se que os problemas existem e que foram propostas soluções para os mitigar ou eliminar, ainda que as mesmas possam julgar insuficientes. O PDM de Matosinhos foi revisto recentemente (é um PDM de 3ª geração) pelo que pouco do seu conteúdo estará já desajustado ou desatualizado. Contudo, enfrentar brevemente situações relevantes que o porão à prova e que poderão mesmo vir a forçar a suspensões parciais - como já aconteceu há cerca de um ano, devido à questão do Fuse Valley - ou a revisões precoces.

Bibliografia

Cardoso, A. (2020). Diagnóstico Social do Concelho de Matosinhos. Disponível em https://www.cm-matosinhos.pt/cmmatosinhos2020/uploads/writer_file/document/25674/diagnostico_social_2020_matosinhos.pdf
PORDATA (2021). Censos por Concelho e Regiões: Evolução 1960-2021. Disponível em <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/matosinhos-395>
Relatório do PDM de Matosinhos (2019). Disponível em <https://www.cm-matosinhos.pt/cmmatosinhos2020/uploads/document/file/7137/relatorio.pdf>