Problemas Urbanos

→ É habitual afirmar que a cidade atrai população devido às condições de vida que oferece.

* Saturação das infra-estruturas

→ Muitos dos problemas decorrem do próprio crescimento das cidades.

→ A saturação das diferentes infra-estruturas, das redes de transporte, dos serviços públicos, etc., que começam a ficar sem capacidade de resposta às necessidades da população

 **↓**

 Estes problemas geram outros:

 → Perda de tempo devido às esperas nas filas de trânsito e de outros serviços
 → Maiores consumos de energia
 → Aumento das despesas dos cidadãos
 → Problemas de saúde (nervosismo e stress)

→ Produtividade profissional, vida familiar, educação dos jovens de forma negativa

→ A ausência de planeamento ou o planeamento desadequado → Falta de qualidade de vida → Criam situações de insatisfação na população, tanto do ponto de vista funcional como paisagístico e psicológico, uma vez que os locais onde vivemos e trabalhamos influenciam a forma como nos sentimos, pensamos e agimos.

* Soluções:

→ Construção de novos parques de estacionamento;
→ Construção de estradas;
→ Aumentar a eficácia dos transportes públicos.

* Degradação da paisagem urbana

→ O arrendamento dos prédios nas áreas mais antigas da cidade → Sua degradação pois não é garantido rendimento suficiente para que procedam à sua recuperação.

→ Incapacidade das autarquias para gerir a situação dos edifícios desabitados leva ao seu envelhecimento e degradação tornando-se um perigo real de derrocada e incêndio.

→ Colocar marquises e equipamentos para os quais os edifícios não estavam preparados fazem surgir uma paisagem urbana desfigurada e pouco atractiva.

→ Intrusão de edifícios novos sem qualquer enquadramento arquitectónico, relativamente aos edifícios já existentes.

* Soluções:

→ Intensa reabilitação urbana;

→ Restaurar as áreas urbanas mais degradadas.

* Envelhecimento demográfico

→ Na cidade → Os mais idosos
→ Novas gerações → Adquirem habitações, geralmente nas áreas suburbanas

Este envelhecimento demográfico levanta graves problemas sociais de abandono e solidão

* Soluções:

→ Repovoamento das áreas atraindo população através de incentivos como o IAJ (Incentivo ao Arrendamento Jovem) pagando rendas aos jovens com menos de 30 anos.

* Pobreza

→ Mais escondida → Idosos com pensões de reforma muito baixas e a viver em habitações degradadas;
→ Mais visível → Bairros de habitação precária;
→ Número crescente dos “sem-abrigo” → Criminalidade e a insegurança dos cidadãos;

* Soluções:

→ Promoção da capacidade empresarial local e de oportunidades de emprego

* Problemas Ambientais

→ A componente ambiental é importante no contexto da qualidade de vida urbana. É um dos aspectos que ajuda a explicar a tendência de saída das grandes cidades

 → Pressão ambiental devido:
→ Actividades económicas;
→ Movimento e modo de vida característico do espaço urbano.

 → Emissões de poluentes atmosféricos são causadas:

→ Fontes domésticas e industriais;
→ Tráfego motorizado.
 ⇓
Comprometendo a qualidade do ar que se respira nas cidades

* Soluções:

→ Construção de equipamentos de deposição e de tratamento dos lixos (aterros sanitários, incineradoras e ETAR’s);
→ Aumento dos espaços verdes;
→ Melhoria dos espaços verdes já existentes.

A diversidade dos modos de transporte e a desigualdade espacial das redes

* A crescente interacção espacial tem como suporte a rede de transporte e os vários meios de transporte que têm sofrido algumas alterações.
* Aumento da mobilidade → Desenvolve o comércio e as actividades produtivas (nível regional e nível internacional);

 → Diminui as assimetrias regionais → Melhores condições de vida;

 → Ajudou à expansão de novas formas de organização do espaço (como por exemplo, o crescimento dos subúrbios perto das grandes cidades).

A competitividade dos diferentes meios de transporte

* Principais redes de transporte utilizadas nas ligações:

→ Rede rodoviária;

→ Rede ferroviária;

→ Rede aérea;

→ Rede marítima.

* Para se escolher um modo de transporte temos de ter em conta vários factores:

→ Custo do transporte;

→ Tipo de mercadorias a transportar:

→ Distância a percorrer;

→ Tempo gasto no percurso;

→ Tipo de trajecto a percorrer.

Em Portugal o tráfego:

­→ Interno de mercadorias e de passageiros é feito através do transporte rodoviário;

→ Internacional de mercadorias é feito essencialmente através da via marítima (e depois, rodoviário).

* Transporte Rodoviário

→ Tem registado um aumento significativo em Portugal (tanto nos veículos pesados como nos ligeiros.

 → Devido a: → Subida do nível médio de vida da população;

 → Desenvolvimento do comércio e das actividades produtivas.

→ Adequado para custas e médias distancias;

→ Grande flexibilidade → Permite transporte porta a porta → Elimina a necessidade de transbordo.

→ Mais rápido e cómodo.

→ Evolução tecnológica → Aumento da capacidade de carga e de especialização para o transporte de mercadorias diversificadas ⇒ Diminuição dos custos de transporte e aumento da competitividade face a outros meios.

Apesar dos progressos (que melhoraram as acessibilidades do país) → Há aspectos negativos. → Aumento excessivo do tráfego (centros urbanos);

 → Congestionamento mais frequente (horas de ponta);

 → Elevado consumo de combustível;

 → Aumento da poluição;

 → Aumento do desgaste psicológico;

 → Dificuldade em estacionar.

→ A crescente utilização dos transportes rodoviários, principalmente particulares → Aumentou consumo combustíveis fósseis ⇒ Aumento da poluição atmosférica.

→ Elevada sinistralidade.

* Transporte ferroviário

→ Foram perdendo competitividade (no transporte de passageiros e no de mercadorias) com a afirmação dos transportes rodoviários;

→ É menos utilizado nas ligações nacionais e internacionais;

→ Aspectos negativos:

 → Itinerários fixos → Menos flexibilidade;

 → Exigência de transbordo;

 → Retira comodidade;

 → Aumenta custo de transporte ⇒ Perda de tempo e aumento da mão-de-obra utilizada;

 → Elevados encargos ao nível da manutenção e funcionamento de infra-estruturas e equipamentos (em comparação com o rodoviário)

→ Aspectos positivos:

 → Economicamente vantajoso no transporte de mercadorias pesadas e volumosas;

 → Longas e médias distâncias;

 → Maior capacidade de carga (em comparação com o transporte rodoviário);

 → Menor consumo de energia e menor poluição;

 → Baixa sinistralidade;

Torna o transporte ferroviário mais competitivo face ao transporte aéreo.

 → Evolução tecnológica → Aumento da velocidade média;

 → Muito confortável no transporte de passageiros.

* Transporte marítimo

→ Em Portugal, a maior parte do comércio externo é feita através da via marítima;

 → Isto deve-se à localização geográfica do nosso país; cruzamento das grandes rotas marítimas e à enorme extensão da linha de costa (que sempre favoreceu o contacto com mar).

→ Aspectos positivos:

 → Vantajoso economicamente no transporte de mercadorias pesadas e volumosas;

 → Muitas das vezes é o único transporte que consegue estabelecer ligações intercontinentais;

 → A crescente especialização → Mais atractivo → Dá a possibilidade de transportar vários tipos de mercadorias;

 → Por exemplo: transporte de mercadorias em contentores.

 **↓**

 → Maior segurança;

 → Maior rapidez das operações de carga e descarga.

→ Aspectos negativos:

 → Menor velocidade média;

 → Exigência de transbordo.

→ Adesão de Portugal à UE → Perdeu alguma importância → Comércio Externo nacional → Via terrestre (especialmente rodoviário uma vez que há uma rede viária muito densa e em bom estado);

→ Continua a destacar-se no transporte de petróleo, cereais, carvão, cimento, etc. e nas ligações com as regiões autónomas.

* Transporte Aéreo

→ Vocacionado para o transporte de passageiros → Por ser rápido, cómodo e seguro.

→ A sua utilização tem vindo a aumentar → Viagens longas e médias.

→ Não é muito utilizado no transporte de mercadorias → Fraca capacidade de carga e os elevados custos de transporte.

→ Indicado para mercadorias leves, pouco volumosas, e de grande valor unitário e perecíveis.

→ Aspectos negativos:

 → Poluição (afecta as pessoas que vivem/trabalham perto do aeroporto),

 → Enorme custo de energia → Saturação do espaço aéreo → Menos segurança.

→ Em Portugal a sua utilização tem vindo a aumentar especialmente os voos internacionais

→ Quebrou o isolamento das regiões autónomas.

→ Entre as restantes regiões do país o transporte aéreo é pouco significativo devido à concorrência dos transportes ferroviário e rodoviário; ao fraco dinamismo económico na maior parte delas; e a falta de infra-estruturas.

* Transporte multimodal

→ Utilização do transporte rodoviário (no transporte de mercadorias) → Excessiva → Problemas ambientais e enormes encargos económicos.

→ O transporte multimodal é uma solução para diminuir a utilização do rodoviário. Há uma certa parte do percurso que pode viajar por outro meio de transporte, como o ferroviário.

→ Vantagens

 → Menos trânsito nas vias rodoviárias;

 → Menos poluição e consumo de energia;

 → Menos tempo de deslocação.

→ Visto que o nosso comércio externo é essencialmente com a Europa → Projectos de ligação às redes transeuropeias → Objectivo: articulação entre os vários meios de transporte → Utilização combinada de transportes complementares.

A distribuição espacial das redes de transporte

Rede Rodoviária Nacional

→ Uma das redes principais com menor densidade e distribui-se com bastantes irregularidades.

→ Contrastes na densidade da rede de estradas e na intensidade de tráfego → Assimetrias regionais → Norte e Sul; litoral e interior.

 → Norte e Litoral:

 → Mais população e mais desenvolvidas;

 → Bem servidas de estradas;

 → Maior volume de tráfego.

 → Interior e Sul:

 → Menos população e economicamente menos dinâmicos;

 → Rede rodoviária pouco densa;

 → Menor volume de tráfego.

→ Rede de estradas → Importante → Factor de desenvolvimento e de equilíbrio no acesso da população a bens e serviços → Esforço para a aumentar e modernizar desde a adesão à UE.

→ 1985 – Implementado um novo Plano Rodoviário Nacional (apoiado por financiamentos comunitários)

 → Construção de centenas de estradas e modernização de estradas já existentes.

 **↓**

 → Acessibilidade melhorou (especial ao interior e aos países europeus)

→1998 – Aprovado novo PRN 2000

 → Rede de estradas – Nova estrutura.

 → Rede Fundamental; Rede Complementar; Estradas Nacionais.

→ Rede Fundamental → Constituída por 9 Itinerários Principais (IP) onde estão incluídas as auto-estradas

 → Asseguram a ligação entre os principais centros urbanos e com os principais portos, aeroportos e fronteiras.

 → Permite uma ligação mais rápida ao centro da Europa.

→ Rede complementar → Estradas que fazem a ligação entre a Rede Fundamental e os centros urbanos; asseguram a ligação dentro das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

 → Os itinerários complementares (IC) permitem estabelecer ligações intermédias.

 → Inclui as estradas nacionais (EN) divididas em duas categorias: estradas regionais (ER) e estradas municipais (EM). As estradas municipais ligam as sedes de concelho às diferentes freguesias e povoações entre si.

Rede Ferroviária Nacional

→ Registou um grande declínio → Falta de investimento.

 **↓**

 → Falta de qualidade, maior tempo de deslocação, falta de segurança e comodidade.

→ Tem sido feito um esforço para tentar inverter a situação → Melhoria de algumas vias (electrificação e duplicação); substituição de alguns veículos mais antigos por outros mais cómodos, rápidos e seguros; modernização da sinalização.

→ Investimentos feitos:

 → Linha do Norte, linhas suburbanas que servem as áreas metropolitanas, e na Linha da Beira Alta (principal ligação ferroviária com a Europa).

→ A sua distribuição não é regular.

 → A densidade de passageiros e mercadorias é muito mais concentrado na linha do norte e nas linhas suburbanas.

→ Está dividida em Rede Principal, Rede Complementar e Rede Secundária.

 → Rede Principal – Linhas rentáveis que podem vir a ser privatizadas;

 → Rede Complementar – Linhas de utilizada pública, mas pouco rentáveis economicamente, cuja manutenção e funcionamento são da competência do Estado.

 → Rede Secundária – Linhas que são de interesse local e regional e cuja manutenção e funcionamento é da responsabilidade das autarquias locais.

→ As linhas mais importantes são: a Linha do Norte que assegura a ligação entre os principais centros urbanos do país e percorre a região mais densamente povoada, mais industrializada e desenvolvida, e a Linha da Beira Alta, principal ligação com o resto da Europa.

→ O transporte de passageiros é essencialmente suburbano (tendo uma posição de destaque nas áreas metropolitanas).

→ No transporte de mercadorias tem um papel pouco relevante (quer no tráfego interno como internacional).

* Plano de Modernização e Reconversão dos Caminhos-de-ferro

→ Tentar ultrapassar alguns problemas do transporte ferroviário → Torna-lo mais competitivo.

→ Foram realizadas intervenções ao nível da melhoria das infra-estruturas e da introdução de veículos mais modernos.

 **↓**

 → Melhor qualidade, mais segurança rentabilidade.

 → Melhores ligações nacionais e internacionais.

A Rede Nacional de Portos

→ Portos portugueses → Grandes potencialidades ao nível da localização geográfica. No cruzamento de importantes rotas marítimas e, algumas partes com águas muito profundas → Acostagem de navios de grande calado (utilizados em longos percursos).

→ Enfrenta problemas que lhe tiram a competitividade e importância:

 → Elevados custos da mão-de-obra;

 → Excesso de burocracia;

 → Morosidade na movimentação da carga;

 → Equipamento de carga e descarga desactualizado;

 → Elevados custos de estadia dos navios;

 → Deficiente articulação com as restantes redes de transporte.

→ Os portos necessitam de uma urgente reestruturação que leve à sua modernização e adequação às exigências do tráfego actual, nomeadamente no que se refere ao transporte intermodal, assim como à diminuição dos custos de exploração.

* Portos nacionais mais importantes:

→ Porto de Lisboa:

 → É o porto mais importante de Portugal;

 → Constituído por vários terminais especializados;

 → Equipado com modernas infra-estruturas de carga e descarga. Possui os terminais mais importantes ao nível de tráfego de contentores, cereais, petróleo e carvão;

 → Bastante utilizado pelos navios de cruzeiro;

 → Para aumentar a sua eficácia e competitividade → Obras previstas para melhorar as ligações terrestres e aumentar o parque de contentores.

→ Porto de Sines:

 → Constituído por terminais vocacionados para produtos petrolíferos, petroquímicos, carboníferos e de carga geral.

 → Um dos melhores portos de Portugal para a recepção de navios de grande calado;

 → Bem servido de infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias → Asseguram ligações rápidas ao resto do país.

→ Porto de Leixões:

 → Insere-se numa região de forte dinamismo industrial;

 → Envolvido por uma área densamente urbanizada → Condiciona o seu desenvolvimento e expansão;

 → Estão previstas obras com o objectivo de melhorar a sua acessibilidade (por terra e mar) assim como a sua modernização.

A Rede Nacional de Aeroportos

→ O transporte interno de passageiros no interior é diminuto e só tem expressão entre o território continental e as regiões autónomas.

→ O transporte de cargas por via aérea é irrelevante;

* Principais aeroportos:

→ Aeroporto de Lisboa:

 → Maior parte do tráfego de passageiros e mercadorias.

 → Apesar dos investimentos → Está com graves problemas → Ligados ao progressivo aumento do tráfego de passageiros e mercadorias; impossibilidade de ampliação, condicionado pelo crescimento do crescimento de Lisboa.

 → Está previsto um novo aeroporto perto da Capital.

→ Aeroporto de Sá Carneiro:

 → Segundo aeroporto mais importante;

 → Tem sofrido bastantes obras de ampliação e a sua acessibilidade foi melhorada com a construção de um ramal de ligação da rede do metropolitano do Porto.

→ Aeroporto de Faro

 → Vocacionado para voos internacionais;

 → Terceiro aeroporto mais importante de Portugal;

 → Tráfego de passageiros → Maior parte são turistas que visitam o Algarve em férias;

 → Tráfego de mercadorias é pouco significativo.

* Politica Comum de Transportes

→ Revitalizar o caminho-de-ferro;

→ Reforçar a qualidade do transporte rodoviário;

→ Promover o maior uso do transporte marítimo e fluvial;

→ Promover o transporte intermodal;

→ Reforçar a segurança rodoviária;

→ Desenvolver transportes urbanos de qualidade.

Objectivo → Criação de uma rede transeuropeia que integre as redes de transportes ferroviários, rodoviários, aéreos e marítimos;

 → Criar um espaço sem fronteiras, melhorando as ligações entre as regiões mais periféricas e as regiões centrais, mais desenvolvidas.

→ É dada partículas atenção à rede rodoviária que se pretende que venha a ligar mais fortemente estradas e auto-estradas e que permita aumentar a interconexão com outros modos de transporte, promovendo o transporte intermodal.

→ No transporte ferroviário está prevista a construção de grandes eixos transeuropeus, sendo prioritária a construção de uma rede de alta velocidade.

→ No transporte aéreo, é dada especial importância à unificação dos sistemas de controlo da navegação aérea.

→ Só com uma rede transeuropeia é que a UE conseguirá ter um espaço sem fronteiras, onde todos os países se interligam facilmente, permitindo o desenvolvimento mais equilibrado e harmonioso das várias regiões, elimina assim as assimetrias existentes.

→ Portugal e Espanha têm projectos para construir quatro corredores rodoviários, ferroviários e rodoferroviários de ligação à Europa.

→ A utilização da via marítima no transporte de mercadorias é uma alternativa ao transporte rodoviário, através das chamadas “auto-estradas do mar”.

A revolução das telecomunicações e o seu impacte nas relações interterritoriais

A distribuição espacial das redes de comunicação

→ As telecomunicações mais os meios de transporte → Encurtamento das distâncias → Tornando o nosso planeta numa aldeia global.

→ A expansão da rede de telecomunicações (em qualidade e em quantidade), assegura o acesso da população a numerosos serviços, imprescindíveis para o desenvolvimento do país.

→ São fundamentais nas ligações entre o continente e as regiões autónomas, quebrando assim o seu isolamento do resto do mundo; e também para as regiões do interior.

→ Apesar dos progressos, observam-se acentuadas assimetrias regionais no acesso aos serviços de telecomunicações, apresentando-se o litoral muito mais bem servido que o interior.

→ As principais redes de telecomunicação, garantem o acesso da população à informação e à comunicação → Graças a grandes investimentos no sector,

→ A distribuição da rede não é uniforme → Grandes contrastes entre o litoral (onde é mais densa) e o interior.

 → Pode-se explicar devido à maior concentração de população e de ati- vidades económicas no litoral.

→ O pc faz parte do dia-a-dia das pessoas. Ao longo do tempo tem-se registado um acréscimo na sua utilização assim como da internet.

→ Lisboa e Algarve → Utilização do pc acima da médica nacional.

→ Lisboa → Maior percentagem de utilizadores de internet.

→ A utilização do computador e da internet varia também com o nível de instrução. À medida que aumenta o nível de ensino, aumenta também a utilização do computador e da internet.

O papel das TIC no dinamismo dos espaços geográficos

→ Vivemos numa sociedade da informação, cuja existência depende do desenvolvimento das Tecnologias da Informação e Comunicação com reflexos na educação, ciência, lazer e nos transportes, entre outros. O acesso às TIC → Fundamental para o desenvolvimento equilibrado da sociedade e do território, desempenhando um papel novo na criação de emprego e riqueza.

→ Com as TIC, o mundo está cada vez mais global, sem fronteiras, e os contactos entre regiões são cada vez mais intensos e frequentes, apesar das enormes distâncias que as podem separar.

→ Através dos computadores e internet, a sociedade tem acesso a informação em quantidade e qualidade. Permite a comunicação, em tempo real.

→ Vieram mudar as relações entre pessoas e espaços.

→ O teletrabalho e o telecomércio já fazem parte do nosso dia-a-dia.

→ As novas formas de comunicação mais o aumento do número de serviços disponíveis *online* (empresas privadas ou públicas) → Dirigidas a um grande número de clientes **⇒** Quebra o isolamento das áreas mais periféricas, reduz as assimetrias e dinamiza os mercados.

→ Os satélites são uma das mais importantes infra-estruturas das telecomunicações a nível mundial, pois permitem a interligação de todos os países.

→ Os cabos de fibra óptica permitem a transmissão de um enorme volume de informação com grande qualidade.

→ Face à dependência do GPS americano, a UE está a desenvolver o programa GALILEO de radionavegação por satélite.

Os transportes, as comunicações e a qualidade de vida da população

→ A modernização e a rápida evolução registada nos sectores dos transportes e das comunicações → Alterações económicas, sociais e culturais.

→ A complementaridade entre transportes e telecomunicações → A partilha da aldeia global e a globalização.

→ O aumento da mobilidade e a difusão de informação → Aparecimento de novos estilos de vida, novas formas de comércio e trabalho, e novos modelos de organização do espaço.

 **↓**

 → Redução das assimetrias; quebra do isolamento de regiões; melhores condições de vida.

* Em Portugal, os transportes e as comunicações → Têm contribuído para a modernização das empresas nacionais e para a fixação de empresas estrangeiras.:

 → Fundamentais para a promoção de novos fatores de crescimen- to e para a renovação do modelo de crescimento económico;

 → Ligação de Portugal à Europa e ao resto do mundo (integração na “aldeia global”).

→ É fundamental garantir e proporcionar a todas as pessoas condições de igualdade no acesso aos transportes e às novas tecnologias da informação → Investir nas redes, na sua modernização e na formação (para as novas tecnologias serem dominadas).

* Porém estes sectores correm alguns perigos que são necessários minimizar:

→ Transportes:

 → Segurança: Portugal tem uma grande sinistralidade → Isto deve-se alterar através de campanhas de prevenção e de educação para a prevenção rodoviária; acções de intervenção que tenham em vista melhorar, corrigir ou construir novas infra-estruturas viárias.

 → Ambiente: Poluição → Leva a doenças e desequilíbrios ecológicos difíceis de corrigir.

União Europeia

Critérios de adesão

→ Critério Politico: Os candidatos devem possuir instituições estáveis que garantam a democracia, o estado de direito, os direitos do homem, e o respeito e a protecção das minorias;

→ Critério económico: Os candidatos devem ter uma economia de mercado em funcionamento e a capacidade para fazer face à pressão da concorrência e às forças de mercado no interior da UE.

→ Os candidatos têm de ter a capacidade de assumir as obrigações decorrentes da adesão, incluindo a adesão aos objectivos da união politica, económica e monetária.

Desafios que se colocam ao alargamento da UE

→ Processo de Adesão → Novas dificuldades → Na medida em que alargou as fronteiras da UE, com um perímetro mais vasto, estabelecendo novas relações com a Rússia.

* Aspectos positivos no processo de alargamento

→ Melhoria das perspectivas a nível do emprego;

→ Aumento das preocupações e melhoria dos instrumentos para a resolução dos problemas ambientais herdados dos anteriores regimes da esfera soviética.

* Desafios a Portugal → O desnível económico e social, com salários muito baixos e menor protecção social, que caracterizam os novos estados-membros, pode levar à deslocação do investimento e do emprego;

 → Conquista de novos mercados por parte das empresas nacionais;

 → Diminuição dos apoios comunitários, uma vez que, quantos mais países houver mais terão de ser distribuídos os apoios.

As regiões portuguesas no contexto das políticas regionais da União Europeia

→ A Politica Regional da União Europeia → Reduzir desigualdades → Promovendo a coesão económica e social do território.

* Instrumentos de apoio → Organizados em três fundos

→ FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional;

→ FSE – Fundo Social Europeu;

→ FEOGA – Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícola.

→ Com o recente alargamento, os países que aderiram têm índices de desenvolvimento muito baixos → Baixam os valores médios da EU, como são mais amplos os territórios incluídos nos “objectivos estruturais”, ou seja, as áreas prioritárias para apoio preferencial em processos designáveis por discriminação positiva.

* Europa do Norte e do Centro

→ Mais Rica;

→ Mais bem equipada.

* Europa do Sul

→ Mais pobre;

→ Subequipada.

* Indicadores que mostram as assimetrias:

→ Nível de instrução;

→ Poder de compra;

→ Acesso a cuidados de saúde;

→ Consumo de energia;

→ Número de idosos na população total → Envelhecimento da população;

 → Dependência face às pensões ou reformas;

 → Menor dinamismo das regiões.