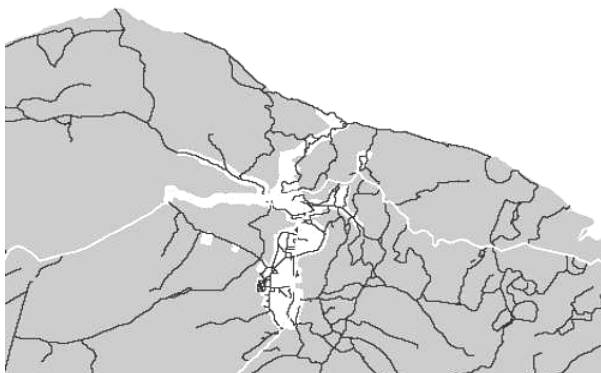




***Workshop* de Apresentação das Propostas para os Planos de Urbanização de Díli e de Baucau**

31 Janeiro 2006 | 1 Fevereiro 2006



Workshop de apresentação das propostas para os Planos de Urbanização de Díli e de Baucau

Após a conclusão da 1ª fase dos trabalhos dos Planos de Urbanização de Baucau e Díli em elaboração pelo GERTIL para o Governo de Timor, em que foram elaborados os documentos de diagnósticos decorrentes das análises e inerentes caracterizações, já apresentados, através da formulação de cenários, o *workshop* em que vão ser debatidas várias propostas estruturantes e suas consequências corresponde a uma fase essencial da metodologia de elaboração e decisão nos Planos. A oportunidade de debate é despoletada através deste *workshop*, em que os vários agentes que têm acompanhado o plano poderão avaliar até que ponto estão reflectidas as suas preocupações e a forma como estas são articuladas nas orientações do trabalho.

Através dos desenhos e das diferentes propostas descritas transparecem os modelos de organização urbana traduzidas em cenários que propositadamente englobam opções divergentes, contraditórias ou alternativas e que servem para despoletar um debate que ajude a confirmar ou a alterar as decisões e orientações que se foram expressando no acompanhamento permanente dos trabalhos.

Nos modelos de planos já transparecem áreas de território afectas, condicionadas ou vocacionadas a diferentes usos. Estes modelos formalizados enquanto cenários alternativos, embora não esgotando a gama de propostas para os Planos de Urbanização, porque assumem uma expressão alternativa visam evidenciar as consequências inerentes às diferentes opções, mas sobretudo levar os diversos agentes a assumirem objectivos e os decisores a entenderem o alcance que as suas opções terão no desenvolvimento do plano. Por esta razão, a sua formalização é pela natureza do método extremada, afirmativa e desenhada para levar a uma melhor pré-visualização das orientações preconizadas pelos Planos.

O *Workshop* é, assim, também, uma oportunidade para confrontar a sociedade timorense com as questões e a problemática do planeamento urbano, instrumento essencial do desenvolvimento num sociedade moderna.

Pretende-se que sejam sessões de trabalho, onde a organização do território de Díli e de Baucau, as suas vocações, os sistemas de transportes, as vias e infra-estruturas portuárias e aeroportuárias, os grandes equipamentos de saúde de ensino de desporto e de lazer, as infra-estruturas de saneamento, as áreas de protecção ambiental, as funções residenciais, representativas e económicas, sejam abordadas e discutidas.

Pela vivacidade do debate que se pretende suscitar, todos ficaremos, certamente, muito mais aptos a compreender as dificuldades e as soluções e, sobretudo, muito mais atentos e mobilizados para projectos de tão grande importância para o futuro de Timor-Leste.

**Síntese dos Relatórios Preliminares dos
Planos de Urbanização de Díli e de Baucau**

A partir dos diferentes levantamentos e diagnósticos sectoriais que compõem os Relatórios Preliminares dos Planos de Urbanização para as cidades de Díli e Baucau (2005) pretende-se estabelecer os princípios que enformaram os planos e orientarão o desenvolvimento daqueles dois grandes centros urbanos.

PLANO DE URBANIZAÇÃO PARA DILI

Questões essenciais determinantes

Os estudos realizados e constantes no Relatório Preliminar identificam as potencialidades e estrangulamentos que terão que ser equacionados nas propostas a fazer para o Plano de Urbanização de Díli.

Limites físicos

1. A envolvente montanhosa faz com que a cidade fique confinada a um espaço finito, só ultrapassável vencendo barreiras topográficas, num enorme esforço consumidor dos recursos financeiros. A natureza instável dos terrenos, agravada pela permanente degradação do coberto vegetal, constitui um limiar determinante do PU, pelo que não se aconselha que o perímetro urbano desafie os perigos reais de deslizamento de grandes volumes de terras das montanhas.
2. A área disponível é, contudo, suficiente para conter de forma folgada o crescimento populacional previsível durante o período de vigência do Plano e englobar todos os equipamentos necessários à melhoria das condições de vida das populações.

Acessibilidades

Outra questão essencial e determinante é a que resulta da capitalidade de Díli que exige a clarificação do conceito em que se asseguram de forma eficaz as acessibilidades intra-regionais e internacionais.

Díli deverá assegurar uma capacidade portuária e aeroportuária capaz de responder ao tráfego internacional, decorrente do previsível crescimento económico e ao incremento do turismo, e constituir-se como uma das principais plataformas (pelo menos na Costa Norte) de redistribuição regional do transporte de bens, mercadorias e pessoas. A resposta a esta questão é decisiva e terá que ser já traduzida no projecto de plano urbano da cidade. Quer isto dizer que a solução prevista para estas importantes infra-estruturas de transportes, terá que forçosamente cruzar-se com o ordenamento territorial do país, nomeadamente a definição da rede viária, que por sua vez, tem que estar em articulação com a rede de portos, que poderá superar, ainda durante alguns anos, as descontinuidades ou inacabamento da grande rede rodoviária nacional.

A questão do Aeroporto é outro tema relevante. As excelentes condições naturais que permitem transformar o aeroporto de Baucau no grande aeroporto internacional, em detrimento do enorme investimento para ampliação do Aeroporto de Díli, e que parece revelar-se, pelo menos no curto e médio prazo, como uma decisão prudente e eficaz, implica forçosamente a alteração da ligação viária entre Díli e Baucau, com uma estrada com largura desejável de plataforma para 4 vias. Estas decisões, que estão inalienavelmente ligadas, são determinantes para as propostas para Díli e Baucau.

Outro grande investimento determinante para o PU de Díli relaciona-se com a deslocalização do Porto de Carga, para outro ponto que permita o seu previsível crescimento, dotado de áreas que assegurem terminais de carga que permitam uma área significativa para parque de máquinas de contentores, depósitos de granéis e/ou combustível, serviços de alfândega e de manutenção, etc., e terminais de passageiros, admitindo que a médio prazo desponte um turismo de cruzeiro em rotas asiáticas que possa ser uma das valências turísticas de Timor-Leste.

Esta decisão, que não pode deixar de ser suportada por estudos técnicos de grande especialidade, é fundamental para o Plano, pois uma vez localizado o novo Porto, as infra-estruturas de acesso, as actividades económicas associadas e mesmo algumas áreas residenciais vão ter um peso significativo na conformação do Plano.

A deslocalização do Porto tem também impacto na organização internado aglomerado, no ambiente e nas infra-estruturas. Deve ponderar-se:

1. A necessidade de conferir à Marginal o papel estruturador da vivência urbana, potenciador do ambiente urbano e desenhá-la como um elemento emblemático para a cidade;
2. A necessidade de construir um sistema viário capaz de responder ao inevitável crescimento do tráfego de veículos no qual a Marginal terá um papel determinante. Esta função da Marginal será ainda reforçada pelo papel que inevitavelmente, lhe irá ser conferido na construção do sistema global de colectores de águas residuais.

Protecção civil

As questões relacionadas com a protecção civil condicionam a proposta de Plano de Urbanização porque:

1. A proximidade da montanha e o regime de enxurradas tornam a cidade muito vulnerável a períodos, embora curtos, de inundações significativas, com risco de destruição das construções que se encontrem mal localizadas quer em áreas marginais, quer a jusante de leitos de cheia mal protegidos;
2. A rede de canais de drenagem, uma vez reconstruída, rectificadas, limpa e reabilitada, constitui não só uma excelente solução, como também poderá beneficiar de novos conceitos de valorização paisagística, podendo transformar-se num projecto estratégico integrado de qualificação de Díli.

O regime de enxurradas, associado à instabilidade dos terrenos das montanhas e à sismicidade regional, aconselha a definição de medidas de protecção civil vigorosas que assegurem:

- Zonas de protecção “non edificandi” no sopé das montanhas;
- Regulamentos de construção exigentes na resistência sísmica;
- Protocolos internacionais de vigilância de maremotos com adequados planos de evacuação e respectiva rede de percursos;
- Planificação da distribuição de rede de serviços de emergência e socorro.

Uma ocupação de baixa densidade, poderá contribuir também para uma mais eficaz rede de emergência de acesso para carros de bombeiros e emergência médica.

Rede viária

Apesar de, neste momento não se detectarem estrangulamentos significativos na rede viária, tal facto deve-se à, ainda, baixa taxa de motorização existente no país (mas que tenderá a aumentar exponencialmente), e à debilidade da dinâmica de trocas de mercadorias entre a cidade e o resto do país. Esta situação tenderá a transformar-se rapidamente. A necessidade de articulação da rede viária urbana com a rede viária regional, a necessidade de promover uma boa articulação entre as principais infra-estruturas, a necessidade de garantir a fluidez urbana do tráfego, vão implicar a indispensabilidade de uma circular à volta de Díli que, em conjunto com a marginal, feche o anel viário.

Quanto ao estacionamento, por razões que se prendem com as baixas densidades e à existência de espaço disponível para albergar estacionamento no interior dos lotes e quarteirões, a regulamentação e a definição de política de salvaguarda de áreas de estacionamento e baixas densidades, poderão ter acolhimento favorável no âmbito do Plano.

Ambiente urbano

A possibilidade (necessidade) de manter desocupada a zona montanhosa envolvente, a zona das lagoas de Taci Tolo e sua envolvente, a possibilidade de preservação das áreas húmidas (antigas áreas pantanosas) como zonas verdes de recreio e lazer urbano, a preservação das redes de canais como constituintes de uma rede verde estruturada, associadas ao grande potencial que representa a Marginal, acrescentam um valor que pode vir a distinguir Díli de outras capitais regionais como uma “cidade verde”. O reconhecimento desse valor pelo Plano e a sua potencialização, pode constituir uma grande mais valia para a cidade.

Património urbano e arquitectónico

A baixa densidade, o traçado reticular das ruas, a ocupação dos quarteirões, a arborização, são elementos de um património arquitectónico e urbano cuja valorização tem de ser considerada e ponderada como elemento de identificação da cidade.

Êxodo rural

Dili registou um forte fluxo de imigratório após o referendo, com afluxo de populações à procura de empregos com melhor remuneração. Este afluxo teve como reflexo a ocupação espontânea e não programada de vastas áreas de à volta de Díli, estendo-se progressivamente de Este para Oeste, que não oferecem as condições mínimas de habitabilidade. Contudo a cidade oferece ainda condições económicas e infra-estruturas para responder a esta procura. Muitos destes habitantes, não têm ainda qualquer possibilidade de ocupação ou emprego estáveis, dedicando-se a actividades de recurso e temporárias de sobrevivência. A estrutura etária muito jovem confere capacidades acrescidas de actividade que a estrutura económica não consegue acolher.

Às necessidades residenciais desta população, a administração indonésia respondeu com bairros de moradias, com áreas mínimas que, pela sua articulação e dimensão, não respondem às necessidades da procura. Também as enormes extensões de construção informal sem infra-estruturas, com ocupação abusiva de terrenos em áreas de risco de inundação ou enxurrada, inviabilizando soluções de adequada regulação urbana são comumente, consideradas inadequadas, insatisfatórias e devem ser encaradas como transitórias. Vertem-se estas preocupações para o Plano que terá que considerar uma estratégia de reconversão urbana. Conforme anteriormente foi referido, o território tem capacidade de resposta às necessidades de crescimento até 2015, mantendo baixas densidades. A economia de recursos (infra-estruturas, equipamentos, acessos, segurança, etc.) associada a esta possibilidade, poderá constituir uma grande vantagem, permitindo racionalizar mais eficazmente a concentração de esforços, disponibilizando meios para uma mais rápida infra-estruturação e evitando afastar grande parte da população, nomeadamente a mais jovem, dos grandes equipamentos escolares e desportivos e dos centros geradores de emprego.

Grandes linhas de orientação

Estas questões visam garantir que Plano será um instrumento de desenvolvimento da cidade e do território timorense procurando construir um modelo que afirme como grandes linhas de orientação:

Dili – como uma **Cidade de Oportunidade** com a abertura de novos espaços a novas funções; uma programação dos investimentos públicos e redução dos graus de impensabilidade de ocupação do solo através de mecanismos de orientação e regulação das funções urbanas

Dili como uma **Cidade aberta ao mar** através da realocização do Porto Comercial para fora do perímetro urbano com isso abrindo as possibilidades de reabilitar a marginal como espaço público emblemático

Dili como **Cidade verde**, e cidade de canais

- Transformando a rede de canais de drenagem no suporte à rede verde de espaços públicos;
- Integrando na rede verde as novas áreas de protecção às ribeiras e às encostas;

- Valorizando a componente cénica da encostas pela a arborização que contrarie o processo erosivo;
- Transformando as zonas pantanosas e inundáveis em zonas verdes de recreio e lazer
- E finalmente implementando uma política urbana de protecção e valorização de coberto arbóreo e da arborização de arruamentos.

Dili como uma **Cidade humana**

- Mantendo baixas densidades de ocupação
- Distribuindo e qualificando a rede de equipamentos públicos
- Criando amplos espaços de circulação pedonal e ciclável a rede verde de canais
- Prevendo uma rede de transporte moderna e eficaz
- E reforçando o papel dos espaços públicos como locais de encontro e convívio.

PLANO DE URBANIZAÇÃO PARA BAUCAU

Questões essenciais determinantes

Dos estudos constantes no Relatório preliminar podem deduzir-se potencialidades e estrangulamentos que terão que ser equacionados à luz do PU que se está a preparar.

Quatro conclusões essenciais decorrem daquele Relatório:

1. Baucau é uma cidade adiada que viveu projectos diferentes das diferentes administrações. A falta de articulação entre esses projectos e os momentos da sua afirmação não estabeleceu uma sequência de crescimento urbano progressivo. Pelo contrário, criou-se a irreversibilidade de uma dupla urbanidade em que ao inicial centro administrativo historicamente consolidado se seguiu um segundo centro administrativo, descolado do primeiro e que estabelece a área planáltica como novo pólo urbano, sem que se tenha cuidado das articulações e ligações intra-citadinas essenciais para coser os tecidos urbano o que eleva o nível de dificuldade da solução. Com a sua actual dimensão a bipolaridade em Baucau exige um esforço suplementar viabilização de complementaridades;
2. Na zona do planalto a dimensão da malha urbana ultrapassa largamente a área necessária às funções exercidas e programáveis o que acarreta dificuldades de consolidação espacial e funcional e acresce significativamente os custos inerentes ao funcionamento urbano;

3. Pela sua implantação na encosta e proximidade do mar Baucau tem um valioso património paisagístico complementado por uma estrutura urbana com edifícios notáveis na forma e na implantação o que lhe confere grandes potencialidades;
4. A ocupação a meia encosta por habitações precárias e deficientemente implantadas, (áreas não consolidadas) é um ónus no ordenamento, porque determina grande extensão da malha urbana, dificulta a permeabilidade e mobilidade intra-urbana, agrava custos de reabilitação e condena a cidade a distribuição funcionais inadequadas.

Conforme está referido no Relatório de caracterização de Dili: “ - As excelentes condições naturais que permitem transformar o aeroporto de Baucau no grande aeroporto internacional, em detrimento do enorme investimento para ampliação do Aeroporto de Dili, e que parece revelar-se, pelo menos no curto e médio prazo, como uma decisão prudente e eficaz, implica forçosamente alterar radicalmente a ligação viária entre Dili e Baucau, com uma estrada com largura desejável de plataforma para 4 vias. Se esta decisão é determinante para a proposta urbana de Dili é ainda mais importante para a de Baucau, que assim, seria catapultada para horizontes de crescimento e desenvolvimento muito acima do que poderão ser as determinadas pelo seu crescimento demográfico.”

A definição da estratégia a consagrar no PU de Baucau depende, assim, de duas opções externas à cidade:

Como se referiu, a primeira decorrerá em simultâneo com o PU de Dili, e resulta da possibilidade do aeroporto internacional se vir localizar nas actuais instalações do aeroporto militar. As soluções previstas para esta importante infra-estrutura de transportes terá, forçosamente, que cruzar-se com o ordenamento territorial do país, e alterará totalmente a expectativa urbana, nomeadamente:

1. Alteração radical das condições de acesso rodoviário a Dili aproximando para uma distância/tempo de pouco mais de uma hora;
2. A inerente localização de actividades de armazenagem e distribuição de produtos, de oficinas e unidades industriais;
3. A inerente criação de actividades económicas directa e indirectamente ligadas ao funcionamento do aeroporto com a indução de actividades ligadas ao turismo e à logística.

Daqui decorrerá uma estratégia de consolidação urbana totalmente diferente da que seria a mera resposta ao crescimento populacional previsível, com uma base de sustentação económica quase exclusivamente dependente da agricultura.

A segunda opção depende da escolha entre a consolidação ou o realojamento das ocupações na meia encosta com transferência de grande parte da população aí residente para a área do planalto.

Estamos perante uma opção de consolidação funcional, em que a área de encosta e da cidade histórica seriam vocacionadas para funções ligadas ao desenvolvimento turístico, reservando para o planalto outras funções económicas bem como as principais funções residencial e administrativa.

Outras questões essenciais

Em qualquer das opções, embora com estratégias urbanas de expressão territorial diferentes, existem problemas que o PU terá sempre que equacionar, nomeadamente:

1. Aceitar como núcleos pré-existentes a ordenar e consolidar os três locais assinalados: o núcleo urbano no planalto, a cidade histórica e a praia;
2. A necessidade de fortalecer as ligações entre estes três núcleos em termos viários, respondendo a necessidades de segurança, de mobilidade da população, de usufruto e de rentabilização turística;
3. O imperativo de proteger e valorizar o potencial paisagístico da encosta, nomeadamente o coberto vegetal, as linhas de água, e os sistemas de vistas;
4. A necessidade de consolidar, preencher e densificar a malha urbana no planalto criando uma identidade própria. O PU deverá considerar uma estratégia de reconversão urbanística associada a uma estratégia de infra-estruturação. É indispensável que nesta malha se consolide um adequado modelo de ocupação territorial;
5. Valorizar o património arquitectónico histórico da cidade colonial, recuperando e conferindo uso aos principais espaços e edifícios desta zona;
6. Necessidade de racionalizar a articulação da rede viária interna com a rede regional.

Apesar de, neste momento, para além de um ou dois casos, não se poderem detectar estrangulamentos muito significativos na rede viária, tal facto deve-se à, ainda, baixa taxa de motorização existente no país (mas que tenderá a aumentar exponencialmente), e os que há são sobretudo decorrentes de inadequadas localização das funções de mercado, e à debilidade da dinâmica de trocas de mercadorias entre a cidade e o resto do país, situação que poderá a transformar-se rapidamente caso o aeroporto se venha a localizar em Baucau. A necessidade de articulação da rede viária urbana com a rede viária regional, a necessidade de promover uma boa articulação entre as principais infra-estruturas, a necessidade de garantir a fluidez urbana do tráfego, vão implicar a consolidação de uma circular à volta do núcleo do planalto de Baucau, assim como o atravessamento para Viqueque e Lospalos sem ter que interferir com o trânsito interno de ligação entre o planalto e a cidade histórica. Por razões que se prendem com a existência de quarteirões muito extensos e desocupados numa malha pouco densa, há muito espaço disponível para albergar estacionamento no interior dos lotes e quarteirões. Por isso a questão do estacionamento, desde que devidamente regulamentado e acompanhado de uma cuidadosa política de localização de áreas de estacionamento e baixas densidades, poderá ter acolhimento favorável no âmbito do PU.

Da percepção das grandes questões, decorrentes de análises mais minuciosas, será possível, com a participação dos principais decisores, simular alternativas de crescimento, respondendo a questões conjunturais e a opções políticas, definidoras da estratégia urbana e que informarão a proposta de Plano De Urbanização para Baucau.

Grandes linhas de orientação

Estas questões visam garantir que Plano será um instrumento de desenvolvimento da cidade e do território timorense procurando construir um modelo que afirme como grandes linhas de orientação.

Baucau – Duas cidades numa só

Separadas por níveis altimétricos a cidade velha e a nova vivem vidas separadas. Apesar de nítida a separação histórica, morfológica, económica é indispensável que haja uma lógica de ligação e especialização suportada no fortalecimento das complementaridades dos diferentes sectores económicos e funções urbanas, costuradas por infra-estruturas de ligação associadas a elementos simbólicos de união.

Baucau – Cidade de acolhimento

Relevando a possibilidade de uso civil do aeroporto, afirmando-se como um porto de chegada ao país, capaz de simbolizar a vontade de abertura ao Mundo, evidenciando pela sua paisagem, património construído e paisagístico os valores culturais e turísticos, potencialidades abertas por esta nova rota de passagem.

Baucau – Cidade de permutas

A sua função regional associada à proximidade do aeroporto e à actividade comercial tradicional,

A morfologia do território,

As novas acessibilidades inerentes,

Vocacionam a cidade para armazenagem distribuição e comercialização por grosso ou a retalho de produtos, consolidando o seu nível na hierarquia urbana territorial.

Baucau – Cidade de fontes

As potencialidades paisagísticas da cidade velha e a sua relação com a praia; a potencialidade de inúmeras construções desusadas, as múltiplas linhas de água que animam a encosta; a disponibilidade do território; potenciam fortemente possibilidades turísticas do espaço/território da cidade e propiciam a Baucau a possibilidade de vir a ser uma das mais importantes estâncias de lazer e de turismo do País.

Baucau – Cidade de tradições e rituais

Assente em comunidades onde se sedimentou uma cultura forte local que se apoia na tradição para a construção de uma identidade própria, Baucau acumula ao nível dos hábitos e formas de estar uma riqueza humana que se impulsionada pode ser factor de mobilização para transformações portadoras do desenvolvimento.

Cenários para os Planos de Urbanização de Dili e de Baucau
Pré-propostas

Cenários para os Planos de Urbanização de Díli e de Baucau

A formulação de cenários corresponde à metodologia de elaboração e decisão nos Planos de Urbanização de Díli e de Baucau

1ª fase dos trabalhos:

Diagnóstico e formulação de cenários

Período de reflexão e decisão

Formulação das propostas de Planos

Método: Workshop envolvendo os diferentes agentes (administração, económicos, sociais, culturais) reuniões com os decisores;

Metodologia de formulação dos cenários:

Organizam-se modelos de desenvolvimento perante cenários alternativos;

Cenários alternativos que não esgotam a gama de propostas para os Planos de Urbanização;

Formalização extremada evidencia parâmetros que permitam o debate sobre a orientação dos planos.

A expressão alternativa evidencia consequências inerentes às diferentes opções;

Procura esclarecer o alcance que as opções terão no desenvolvimento dos planos.

Pretende caminhar para o estreitamento das gamas de opções necessárias aos Planos

Pretende evitar o retorno a decisões já ultrapassadas

O Workshop não substitui; Enriquece o método de acompanhamento permanente dos trabalhos.

Cenário 1

Opções chave:

Política de habitação e regeneração urbana:

Desalojar as construções precárias que informalmente e ilegalmente ocuparam imensas áreas em Dili e também em Baucau

Desmantelar todos os bairros de génese indonésia cuja dimensão e organização não se adequam à vontade e qualidade de vida urbana

O Governo assume o encargo de programar e orientar uma política de realojamento alternativo.

O Porto comercial de Dili sai do perímetro urbano da cidade;

O aeroporto internacional será em Baucau

Será construída uma via rápida entre Dili e o Aeroporto e o novo Porto

Cenário 2

Opções chave:

Política de habitação assente na prioridade da recuperação do parque habitacional existente, incentivando procedimentos de autoconstrução, apoiados em brigadas técnicas de apoio aos actuais moradores.

Submissão do desenho urbano às determinantes destas ocupações - vias, espaços públicos, saneamento;

Infraestruturação destes bairros;

O Porto de Dili é ampliado mantendo-se as principais funções comerciais na actual localização

O aeroporto de Dili é ampliado para assegurar as funções de aeroporto internacional e o aeroporto de Baucau mantém-se sem funções de natureza turística;

Haverá um reforço de funções portuárias em Baucau

Cenários para Díli

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
<p><u>Elementos determinantes do cenário</u></p>	<p>O Porto Comercial é realocado a Poente.</p> <p>O Aeroporto Internacional localizar-se-á em Baucau.</p> <p>A Marginal prolonga-se para Poente.</p> <p>A via Díli-Baucau é redesenhada e passa a quatro faixas com outro traçado.</p> <p>Nova via com perfil semelhante até à nova área portuária.</p> <p>Áreas logísticas, industriais e residenciais junto à nova plataforma portuária e/ou, noutras fases, em bolsas alimentadas pelo percurso Díli-Porto.</p> <p>Programa de realojamento para reabilitar todos os espaços inadequada e ilegalmente ocupados com habitações de carácter efémero.</p>	<p>Mantém-se o porto comercial na actual localização e o aeroporto será ampliado.</p> <p>As grandes áreas de habitação efémera e de urbanismo informal serão recuperadas, condicionando a solução de desenho urbano.</p> <p>A ligação a Baucau será melhorada mas sem alteração significativa de traçado.</p>	<p>O cenário 2: É muito menos ambicioso; Recentra na bacia de Díli o grosso do investimento; Tem investimento com custos significativamente menores;</p> <p>Acarreta algumas dificuldades de estruturação urbana pois mantém fortíssimas condicionantes na malha urbana existente com elementos de difícil compatibilização de funcionamento (caso do Porto).</p>

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
<u>Rede Viária</u>	<p>a) Requalificação da rede existente, através da introdução de passeios, ciclovias e ordenamento do estacionamento;</p> <p>b) Compatibilização da malha viária com a malha de valas de drenagem e com a rede verde urbana;</p> <p>c) Criação de novos troços, permitindo a existência de novas ligações;</p> <p>d) Estratégia de estacionamento que responsabilize os promotores pela criação de lugares suficientes dentro dos lotes com índices compatíveis com o crescimento rápido do parque de veículos automóveis;</p> <p>e) Ampliação da rede secundária, permitindo novos atravessamentos através de quarteirões, que actualmente são deficientemente servidos, permitindo futuras ocupações;</p> <p>f) Criação de um corredor Nascente/Poente dedicado a transportes colectivos, garantindo a mobilidade ao longo da cidade – o traçado deste percurso terá que se articular com o aeroporto e com o porto;</p> <p>g) Assegurar parques de estacionamento junto das grandes infraestruturas e equipamentos públicos;</p> <p>h) Criação da Via circular Sul;</p> <p>i) Ligação eficaz entre Dili nascente e poente e ás principais saídas da cidade. A urgência desta circular aumenta com a desactivação do porto comercial;</p> <p>j) Prolongamento da marginal para Poente e sua integração no funcionamento dos anéis internos</p>	<p>Estruturação através de um eixo Norte-Sul para os transportes públicos, com respectivos terminais e uma circular Sul nos dois cenários.</p> <p>A requalificação da marginal está incluída em qualquer um dos cenários, embora com ambição muito diferente.</p>	

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
	<p>de circulação;</p> <p>k) Construção do Terminal Central de Transportes Reabilitação e qualificação de dois terminais poente e nascente;</p> <p>l) Melhoria e alargamento da marginal, articulação com a rede verde urbana e integração no funcionamento dos anéis internos de circulação;</p> <p>m) Construção do Terminal Central. Localização de dois novos terminais secundários;</p> <p>n) Requalificação da faixa litoral entre o Bairro do farol e o aeroporto.</p>	<p>l) Aumentar significativamente a área de estacionamento junto ao aeroporto;</p> <p>m) Melhoria e requalificação da marginal (embora muito limitada pela presença do Porto);</p> <p>n) Construção de um Terminal Central. Localização/requalificação dos terminais a Oeste e Leste.</p>	
<p><u>Infra-estruturas</u></p>	<p>a) Divisão da cidade em zonas para que possam ser localizadas e rentabilizadas estações de tratamento de águas residuais;</p> <p>b) Criação da Rede de esgotos residuais;</p> <p>c) Criação de novos canais de drenagem pluvial relacionados com os existentes em paralelo com os novos troços e ampliação da rede viária secundária e a rede verde urbana;</p> <p>d) Rede de distribuição de água;</p> <p>e) Criação de um sistema de recolha e tratamento de resíduos sólidos dimensionado para além de cimo significativo da produção de resíduos;</p>		<p>Grande urgência em estabelecer um sistema de saneamento e de drenagem fiável.</p> <p>Urgência na aquisição de capacidades e conhecimentos para uma eficaz gestão das redes.</p>

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
	<p>f) Construção de Aterros sanitários em zonas baixas da cidade fora do perímetro urbano da cidade e com bons acessos;</p> <p>g) Elaboração de projectos Tipo para Fossas Sépticas 5-10-20-40-50-100 pessoas;</p> <p>h) Construção de Central Eléctrica para o abastecimento regular de energia eléctrica à Cidade de Díli junto ao novo porto.</p>	<p>h) Construção de Central Eléctrica para o abastecimento regular de energia eléctrica à Cidade de Díli junto ao Porto de Díli.</p>	<p>O crescimento urbano é condicionado pela capacidade de alimentação de água.</p>
<p>Componente Biofísica</p>	<p>a) Definição da estrutura verde principal, com uma dotação mínima de 20 m²/ha:</p> <ul style="list-style-type: none"> • faixas de protecção às ribeiras; • faixa de protecção à linha de costa; • zonas inundáveis da cidade; • zona de protecção às Lagoas de Taci Tolu; • zona proposta como reserva do Cristo Rei; • encostas adjacentes à cidade. <p>b) Definição da estrutura verde secundária com uma dotação mínima de 10 m²/ha:</p> <ul style="list-style-type: none"> • espaços verdes lineares que acompanham as principais vias de circulação viária que ligam os espaços verdes de menor dimensão à estrutura verde principal; • os espaços verdes de menor dimensão, adjacentes à habitação ou a equipamentos coletivos integrados no tecido urbano; • os jardins e praças ajardinadas; • conjunto de espaços verdes lineares de ligação, que acompanham a estrutura viária. 		

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
<p><u>Componente Urbanística</u></p>	<p>c) A Estrutura verde principal segue o prolongamento Poente da marginal;</p> <p>d) Na área das lagoas de Tacitolu a estrutura verde aproxima-se do litoral para enquadrar futura área turística.</p>	<p>c) Na área das lagoas de Tacitolu a estrutura verde aproxima-se do litoral para enquadrar futura área de lazer.</p>	
	<p>a) Redefinição dos zonamentos das áreas de modo a determinar usos programados ou preferenciais;</p> <p>b) Reabilitação de espaços públicos. a sujeitar a propostas e estudos urbanísticos que determinem a sua vocação e equipamentos adequados;</p> <p>c) Reabilitação de conjuntos urbanos dentro das zonas consolidadas, de conjuntos de edificações em avançado estado de degradação e que foram alvo de destruição sistemática, com funções compatíveis de forma a devolver-lhes o seu lugar na cidade;</p> <p>d) Localização do(s) novo(s) cemitério(s) de Díli – a área dos cemitérios deverá ser englobada na estrutura verde secundária e ser dotada de uma área mínima de 20 ha;</p> <p>e) Parque Desportivo de Díli. Criação de um equipamento devidamente equipado e infra-estruturado para a realização de grande eventos desportivos nacionais e internacionais;</p> <p>f) Reestruturação dos Mercados e adequação a modernização da estrutura comercial. Respondendo a exigências de salubridade e de funcionalidade urbana;</p> <p>g) Recuperação e protecção dos edifícios notáveis;</p>		<p>Embora haja iniciativas comuns aos dois cenários, a sua programação e dimensionamento será bastante diferente nos dois cenários.</p>

Cenário 1	Cenário 2	Observações
<p>Cenário 1</p> <p>h) Delimitação das zonas prioritárias de intervenção (cruzando estado de conservação, tipo de ocupação com a localização e proximidade às ribeiras e encosta);</p> <p>i) Definição de uma hierarquia na programação:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das intervenções e investimentos a realizar ao longo da execução do plano; • dos estudos urbanísticos a elaborar (deverá atender ao reordenamento das áreas e bairros mais carenciados principalmente ao nível das infra-estruturas); <p>j) Delimitação de áreas para a construção de bairros necessários às futuras operações de realojamento;</p> <p>k) Estratégia de realojamento: Proposta de um bairro – fundo de maneo habitacional com capacidade de albergar temporariamente famílias provenientes de outras áreas em reestruturação (durante o tempo de execução das intervenções a realizar);</p> <p>l) Localização do centro de congressos de Díli, junto a uma área ambientalmente privilegiada junto ao litoral – junto à Ribeira de Comoro;</p> <p>m) Localização da zona de armazenagem e indústrias de Díli;</p> <p>n) Outras áreas logísticas decorrentes da nova localização do porto e aeroporto;</p> <p>o) Nova área de armazenagem e parque de contentores com todos as funções e serviços que lhe</p>	<p>Cenário 2</p> <p>l) Localização do centro de congressos de Díli, junto a uma área privilegiada A localização e criação de um centro de congressos em Díli– Junto às Lagoas de Tasi tolu;</p> <p>m) Localização da zona de armazenagem e indústrias de Díli;</p> <p>n) Delimitação e programação de áreas degradadas sujeitas a programas de recuperação</p>	

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
	<p>estão inerentemente associados (esta área poderá estar associada a uma área destinada à existência de pequenas indústrias e um parque empresarial dimensionados de acordo com as necessidades e dinâmicas locais);</p> <p>p) Delimitação de zonas urbanizáveis (cuja urbanização seja possível programar). Futuras áreas de expansão ou de preenchimento da cidade;</p> <p>q) Terminal Marítimo de passageiros e Marina de Recreio na antiga localização do Porto;</p> <p>r) Áreas de serviços junto à Circular e a Sul da área central de Díli.</p>	<p>ração;</p> <p>o) Delimitação de zonas urbanizáveis (cuja urbanização seja possível programar). Futuras áreas de expansão ou de preenchimento da cidade, (pode desdobrar-se, desde que contidas no perímetro urbano definido);</p> <p>p) Ampliação do actual aeroporto. incremento da capacidade do aeroporto de modo a permitir o aumento do tráfego aéreo;</p> <p>q) Áreas de serviços junto à Circular e a Sul da área central de Díli.</p>	

Cenários para Baucau

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
<p><u>Elementos determinantes do cenário</u></p>	<p>O Aeroporto Internacional localizar-se-á em Baucau.</p> <p>A via Dili-Baucau é redesenhada e passa a quatro faixas.</p> <p>Serão criadas áreas logísticas, industriais e residenciais junto à nova plataforma aeroportuária ou, noutras fases, em bolsas alimentadas pelo percurso Aeroporto-Baucau.</p> <p>As habitações precárias e informais implantadas na encosta ao longo dos caminhos serão demolidas e os moradores realojados no planalto.</p>	<p>O aeroporto não fica afecto a funções civis.</p> <p>A via Dili-Baucau é melhorada mas seguindo o traçado já existente.</p> <p>As habitações precárias e informais implantadas na encosta ao longo dos caminhos são reabilitadas e infra-estruturadas.</p>	<p>O segundo cenário, apesar de também ter que recorrer a significativos investimentos, nomeadamente em recuperação urbana gera menor impacto económico em Baucau.</p> <p>Neste cenário levará mais tempo a clarificação das diferentes funções urbanas de Baucau, com prejuízo para:</p> <p>A afirmação da vocação turística de Baucau;</p> <p>Consolidação do centro funcional da área do planalto.</p>

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
<u>Rede Viária</u>	<p>a) Melhoria significativa do acesso das duas vias que ligam ao aeroporto (vila velha e planalto);</p> <p>b) Ordenamento e ampliação do parqueamento automóvel junto à praia;</p> <p>c) Criação de um sistema de transporte que ligue Aeroporto-Baucau (Planalto - Vila Velha – praia;</p> <p>d) Recuperação do forte na praia para apoio à actividade turística, (terminal de transporte dos estabelecimentos hoteleiros).</p>		
	<p>e) Requalificação da via de ligação da praia com a Vila Velha – zona da Pousada;</p> <p>f) Requalificação da rede associada às zonas não consolidadas de modo a permitir o alargamento do perfil transversal;</p> <p>g) Reabilitação geral da rede geral existente;</p> <p>h) Criação de novos troços, permitindo a existência de novas ligações;</p> <p>i) Ampliação da rede secundária, permitindo novos atravessamentos através de quarteirões (actualmente são deficientemente servidos);</p> <p>j) Previsão de futuras ocupações a partir desta rede;</p> <p>k) Requalificação do terminal rodoviário – vila nova.</p>		

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
<u>Infra-estruturas</u>	<p>a) Divisão da cidade em zonas para que possam ser localizadas e rentabilizadas estações de tratamento de águas residuais;</p> <p>b) Criação da Rede de esgotos residuais;</p> <p>c) Criação de novos canais de drenagem pluvial relacionados com os existentes em paralelo com os novos troços e ampliação da rede viária secundária e a rede verde urbana;</p> <p>d) Rede de distribuição de água;</p> <p>e) Criação de um sistema de recolha e tratamento de resíduos sólidos dimensionado para acréscimo significativo da produção de resíduos;</p> <p>f) Construção de Aterros sanitários em zonas baixas da cidade fora do perímetro urbano da cidade e com bons acessos;</p> <p>g) Elaboração de projectos Tipo para Fossas Sépticas 5-10-20-40-50-100 pessoas;</p>	<p>h) Construção de Central Eléctrica para o abastecimento regular de energia eléctrica à Cidade de Díli junto ao Porto de Díli.</p>	<p>Nos dois cenários:</p> <p>Urgência no estabelecimento e adequando funcionamento de uma rede de saneamento básico.</p> <p>Níveis muito diferenciados de investimento e respectiva programação.</p>
<u>Componente Biofísica</u>	<p>a) Definição da estrutura verde principal da cidade de Baucau que engloba todas as zonas consideradas na Carta de Condicionantes Biofísicas, a que corresponde a uma dotação mínima de 20 m²/ha:</p> <ul style="list-style-type: none"> • faixa de protecção à linha de costa; • zonas de máxima infiltração; 		<p>A alternativa proposta no cenário 1 tem capacidade para induzir a actividade turística o que poderá contribuir para acelerar a</p>

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
	<ul style="list-style-type: none"> • zonas propensas a abatimentos da cidade; • zonas de paisagem cultural; • percursos notáveis; <p>b) Definição da estrutura verde secundária (está representado o conjunto de espaços verdes lineares de ligação, que acompanham a estrutura viária). Dotação mínima de 10 m²/ha:</p> <ul style="list-style-type: none"> • conjunto dos espaços verdes lineares que acompanham as principais vias de circulação viária e que ligam espaços os espaços verdes de menor dimensão à estrutura verde principal; • espaços verdes de menor dimensão, adjacentes à habitação ou a equipamentos colectivos integrados no tecido urbano; • jardins e praças ajardinadas de concepção mais formal e construída que pontuam as áreas centrais mais densamente edificadas; <p>c) Requalificação da praia (área compreendida entre a alfândega e a construção militar japonesa) – atendendo à existência de um pequeno núcleo piscatório;</p> <p>d) Criação de um percurso pedonal entre a praia e a vila velha, aproveitando parte dos existentes na zona de encosta;</p>	<p>e) Criação de um percurso entre a vila nova e a vila velha. Esta proposta tem por objectivo a criação de uma comunicação pedonal mais directa entre os dois núcleos, o que actualmente não se verifica.</p>	<p>implementação das propostas contidas na estrutura verde secundária, e requalificação.</p> <p>Considerando o previsível desenvolvimento turístico da cidade é importante dotar de infra-estruturas um dos principais pontos de atractividade da praia</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Funcionais. permitindo aos residentes 	<p>e) Criação de um percurso entre a vila nova e a vila velha. Esta proposta tem por objectivo a criação de uma comunicação pedonal mais directa entre os dois núcleos, com valências:</p>	<p>e) Criação de um percurso entre a vila nova e a vila velha. Esta proposta tem por objectivo a criação de uma comunicação pedonal mais directa entre os dois núcleos, o que actualmente não se verifica.</p>	

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
<p><u>Componente Urbanística</u></p>	<p>melhor aproveitamento dos diferentes equipamentos, nomeadamente religiosos;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lazer, permitindo plataformas de descanso e de contemplação de vistas; • Turísticas, pela natural atractividade; <p>f) Identitária, pela capacidade de gerar uma imagem distintiva.</p>		
	<p>a) Redefinição das zonas consolidadas e não consolidadas (propor diversos e diferentes níveis de intervenção);</p> <p>b) Consolidar e estruturar o tecido urbano na área do planalto (nova imagem urbana moderna e funcional que articule melhor os diferentes equipamentos e espaços públicos e inerente reabilitação dos espaços públicos existentes);</p> <p>c) Elaboração de propostas e estudos urbanísticos para a reabilitação destas áreas, com novas funções e equipamentos adequados a estas;</p> <p>d) Programação dos vários conjuntos urbanos a reabilitar. (A existência, principalmente dentro das zonas consolidadas, de conjuntos de edificações em avançado estado de degradação e sem ocupação, contribui para o acentuar de uma imagem pouco qualificada da cidade). - Identificar esses conjuntos e atribuir-lhes funções compatíveis de forma a devolver-lhes dignidade e funções urbanas;</p> <p>e) Reconversão do antigo hospital na vila velha. (características arquitectónicas bem como pela</p>		<p>As grandes diferenças nos dois cenários traduzir-se-ão em maior capacidade de investimento em áreas e funções urbanas vocacionadas para o turismo e para a logística e maior capacidade de dar consistência ao conjunto urbano da Cidade Nova pela maior densificação de funções e residentes.</p> <p>Recuperar os conjuntos e atribuir-lhes funções com-</p>

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
	<p>sua localização poderá eventualmente ser reconvertido numa unidade hoteleira);</p> <p>f) Localização do Novo Hospital a Sul da vila nova;</p> <p>g) Reabilitação/reconversão do bairro indonésio existente na Vila Nova. A fraca qualidade urbana-tica bem como a má qualidade construtiva das edificações aqui existentes implicam a reabilitação e reestruturação deste bairro;</p> <p>h) Ampliação da zona desportiva da cidade, junto ao campo de futebol e ao pavilhão polidesportivo;</p> <p>i) Salvaguarda dos edifícios e conjuntos urbanos notáveis com a definição de regras de intervenção e de recuperação (nos casos onde se mostra necessário) e programação de uso para a preservação do património arquitectónico ainda existente na cidade velha;</p> <p>j) Contenção das expansões verificadas nas zonas não consolidadas;</p>		<p>patíveis.</p> <p>A proposta da zona desportiva tem por objectivo ampliar as instalações existentes e criar melhores condições para a prática das actividades desportivas no Distrito</p>
	<p>k) Reactivação do aeroporto com aeroporto internacional do país. O que implica os investimentos associados;</p> <p>l) Proposta de zonas urbanizáveis (cuja urbanização seja possível programar) – Estas áreas deverão corresponder a futuras áreas de expansão ou de preenchimento da cidade;</p> <p>m) Serviços de segurança inerentes à actividade</p>	<p>k) Consolidação do tecido urbano existente;</p> <p>l) As áreas de expansão de muito pequena dimensão serão apenas as que decorram de funções incompatíveis com o tecido urbano.</p> <p>m) Relocalização do mercado na vila nova. (Esta proposta tem por objectivo proporcionar o descongestionamento que actualmente se verifica no local onde se encontra implantado bem como criar um novo mercado devidamente</p>	<p>Pelo número de empregos directos e indirectos associados, pelas actividades económicas induzidas, a reactivação do aeroporto como aeroporto internacional, é uma das decisões estratégicas mais importantes ao nível do dos dois</p>

	Cenário 1	Cenário 2	Observações
	<p>turística (saúde, protecção, incêndio);</p> <p>n) Localização de serviços financeiros e outros ligados às novas actividades;</p> <p>o) Criação de centros de formação ligados às novas actividades;</p> <p>p) Relocalização do mercado na vila nova criando um novo mercado devidamente equipado. (A sua localização faz parte de uma estratégia de consolidação urbana);</p> <p>q) Recuperação do mercado na vila velha;</p> <p>r) Criação de uma Zona industrial e de armazenagem devidamente dimensionada. O aeroporto gera necessidades de oficinas, pequenas unidades produtivas, armazenagem para e grandes áreas logísticas.</p>	<p>te equipado).</p> <p>n) Recuperação do mercado na vila velha com função auto-sustentável. O investimento a efectuar para a sua recuperação deverá atender a realidade e as necessidades das populações locais.</p> <p>o) Criação de uma Zona industrial e de armazenagem com o objectivo a concentração em melhores condições de funcionamento e acessibilidade das actividades de armazenagem e pequenas actividades industriais e artesanais.</p>	<p>Planos de Urbanização.</p> <p>A activação das funções civis no aeroporto induzirá a função turística da Vila Velha e potencia a programação do seu uso tendo em conta a sua capacidade emblemática e a qualidade do espaço associado.</p>