

PDM
P L A N O
D I R E T O R
M U N I C I P A L
D E L I S B O A



Relatório

Plano Diretor Municipal de Lisboa

Primeira revisão aprovada em reunião da Assembleia Municipal de 24 de julho de 2012 (Deliberação nº 46/AML/2012 e Deliberação nº 47/AML/2012) e publicada em Diário da República de 30 de agosto de 2012



1.	INTRODUÇÃO	7
2.	SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO.....	13
2.1	O DECLÍNIO DE LISBOA	13
2.2	A QUESTÃO METROPOLITANA	14
2.3	AS GRANDES APOSTAS DE LISBOA NOS ÚLTIMOS 20 ANOS	15
3.	A CARTA ESTRATÉGICA DE LISBOA: O REFERENCIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE.....	16
4.	ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL.....	29
4.1	ORIENTAÇÕES DA POLÍTICA DE CIDADES	29
4.2	ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS DE IGT EFICAZES.....	29
4.2.1	PROGRAMA NACIONAL DA POLITICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	29
4.2.2	PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA	30
4.3	A AMBIÇÃO PARA A CIDADE DE LISBOA	31
4.4	PRINCÍPIOS DA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL.....	34
4.5	PRIORIDADES ESTRATÉGICAS.....	36
5.	POLÍTICAS URBANÍSTICAS MUNICIPAIS	53
5.1	ESTRATÉGIA DE REABILITAÇÃO URBANA	53
5.2	ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO EM BAIROS/ ZONAS PRIORITÁRIAS.....	58
5.3	ESTRATÉGIA FACE ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS	60
5.3.1	ENQUADRAMENTO	60
5.3.2	METAS ESTABELECIDAS NA ESTRATÉGIA ENERGÉTICO-AMBIENTAL PARA LISBOA.....	62
5.3.3	MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO E DE MITIGAÇÃO PREVISTAS	62
5.4	PROGRAMA INTEGRADO DE GESTÃO E REQUALIFICAÇÃO DOS BAIROS MUNICIPAIS	66
5.5	PROMOÇÃO DE HABITAÇÃO A CUSTOS ACESSÍVEIS.....	70
5.6	ATRAÇÃO DE EMPRESAS	72
5.7	DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS VERDES DE PROXIMIDADE.....	73
5.8	PEREQUAÇÃO COMPENSATÓRIA E A CONTRATUALIZAÇÃO	75



6.	MODELO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	78
6.1	ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO METROPOLITANO	78
6.2	MODELO TERRITORIAL DE LISBOA.....	80
6.2.1	ESQUEMA GLOBAL DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL.....	81
6.2.2	DIFERENCIAÇÃO TERRITORIAL E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	91
7.	QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO	99
7.1.	QUALIFICAÇÃO OPERATIVA E FUNCIONAL	101
7.2	ESPAÇOS CONSOLIDADOS	105
7.2.1	ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS	105
7.2.2	ESPAÇOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	109
7.2.3	ESPAÇOS VERDES.....	110
7.2.4	ESPAÇOS VERDES DE RECREIO E PRODUÇÃO	110
7.2.5	ESPAÇOS VERDES DE PROTECÇÃO E CONSERVAÇÃO	111
7.2.6	ESPAÇOS VERDES DE ENQUADRAMENTO A INFRA-ESTRUTURAS VIÁRIAS.....	111
7.2.7	ESPAÇOS RIBEIRINHOS.....	111
7.2.8	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL.....	112
7.2.9	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE EQUIPAMENTOS.....	112
7.2.10	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE INFRA-ESTRUTURAS	113
7.2.11	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL RIBEIRINHOS	113
7.3	ESPAÇOS A CONSOLIDAR.....	113
7.3.1	ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS	113
7.3.2	ESPAÇOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	115
7.3.3	ESPAÇOS VERDES DE RECREIO E PRODUÇÃO	115
7.3.4	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL.....	116
7.3.5	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE EQUIPAMENTOS.....	116



7.3.6	ESPAÇOS DE USO ESPECIAL RIBEIRINHOS	116
7.4	ÍNDICE DE EDIFICABILIDADE	116
7.5	REVISÃO E REVOGAÇÃO DE PLANOS DE URBANIZAÇÃO E DE PORMENOR	118
7.6	DADOS COMPARATIVOS E QUANTITATIVOS	122
8.	ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL	131
8.1	ESTRUTURA ECOLÓGICA FUNDAMENTAL E INTEGRADA	134
8.1.1	SISTEMA DE CORREDORES ESTRUTURANTES	134
8.1.2	SISTEMA HÚMIDO	136
8.1.3	SISTEMA DE TRANSIÇÃO FLUVIAL-ESTUARINO	136
8.1.4	SISTEMA DE RETENÇÃO E INFILTRAÇÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS	137
8.1.5	ESPAÇOS VERDES	138
8.1.6	ESPAÇOS VERDES DE ENQUADRAMENTO A ÁREAS EDIFICADAS	138
8.1.7	EIXOS ARBORIZADOS	138
8.2	RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL NO CONCELHO DE LISBOA	138
9.	ESTRUTURA PATRIMONIAL	144
9.1	INTRODUÇÃO	144
9.2	MALHAS URBANAS	144
9.3	BENS CULTURAIS IMÓVEIS DE INTERESSE PREDOMINANTEMENTE ARQUITECTÓNICO HISTÓRICO E PAISAGÍSTICO	145
9.3.1	ENQUADRAMENTO	145
9.3.2	METODOLOGIA E PRINCÍPIOS GERAIS	146
10.	BENS CULTURAIS IMÓVEIS DE INTERESSE PREDOMINANTEMENTE	148
10.1	OCORRÊNCIAS HIDROMINERAIS DE ALFAMA	148
10.2	GEOMONUMENTOS	150
10.3	PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO	151
11.	MOBILIDADE E TRANSPORTES	154
11.1	BREVE ENQUADRAMENTO	154



11.2	REDE RODOVIÁRIA	156
11.2.1.	HIERARQUIZAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA	156
11.2.2	NOVAS VIAS E FECHO DE MALHAS.....	159
11.3	REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS	162
11.3.1.	PROPOSTA DE HIERARQUIZAÇÃO DA REDE TC	162
11.3.2.	HIERARQUIA DAS INTERFACES	172
11.4	POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO	176
11.4.1.	ESTACIONAMENTO PRIVADO.....	177
11.4.2.	ESTACIONAMENTO PÚBLICO.....	180
11.5	PROMOVER UMA LOGÍSTICA MAIS EFICIENTE.....	182
11.5.1	AS INFRAESTRUTURAS DE NÍVEL SUPERIOR	182
11.5.2	A ACTIVIDADE LOGÍSTICA À ESCALA MUNICIPAL.....	183
11.5.3	ARTICULAÇÃO COM O PPAR.....	185
11.6	REDES DE MODOS SUAVES	186
11.6.1	IMPLEMENTAÇÃO DE ZONAS DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO / ZONAS 30	189
11.6.2	VALORIZAÇÃO DAS ÁREAS PEDONAIS NAS ZONAS HISTÓRICAS E/OU TURÍSTICAS	190
11.6.3	PERCURSOS PEDONAIS ESTRUTURANTES.....	192
11.6.4	PROMOÇÃO DA UTILIZAÇÃO DA REDE CICLÁVEL.....	193
12.	SANEAMENTO	195
13.	EQUIPAMENTOS.....	196
13.1	CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	196
13.2.	EQUIPAMENTOS DE ENSINO	196
13.3	EQUIPAMENTOS DE SAÚDE	200
13.4	EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS	201
13.4	EQUIPAMENTOS DE ACÇÃO SOCIAL – CRECHES.....	204
13.6	EQUIPAMENTOS DE CULTURA.....	205



13.7	OUTROS EQUIPAMENTOS COLECTIVOS	206
14.	AMBIENTE SONORO	215
14.1	ENQUADRAMENTO	216
14.2	OBJECTIVOS DA POLÍTICA DE RUÍDO	216
14.3	ZONAMENTO ACÚSTICO	217
14.4	CARACTERIZAÇÃO DO RUÍDO AMBIENTE	218
14.4.1	SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA.....	220
14.4.2	DESCONFORMIDADES	222
14.4.4	ZONAS TRANQUILAS.....	225
14.4.5	ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	225
14.5	INTERVENÇÃO E PLANO DE ACÇÃO.....	226
14.5.1	OBJECTIVOS.....	227
14.5.2	NOTA JUSTIFICATIVA DA NÃO EXISTÊNCIA DO MAPA DE RUÍDO PREVISIONAL	227
14.5.3	PLANOS DE ACÇÃO.....	230
15	CONDICIONANTES	233
15.5	SERVIDÕES E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA	233
15.1.1	PATRIMÓNIO EDIFICADO	234
15.1.2	FITOMONUMENTOS	234
15.2	RISCOS NATURAIS E ANTRÓPICOS	234
15.2.1	VULNERABILIDADE SÍSMICA DOS SOLOS	236
15.2.2	SUSCEPTIBILIDADE DE OCORRÊNCIA DE MOVIMENTOS DE VERTENTE	237
15.2.3	VULNERABILIDADE A INUNDAÇÕES.....	238
15.2.4	SUSCEPTIBILIDADE AO EFEITOS DE MARÉ.....	238
15.2.5	INCÊNDIO FLORESTAL.....	240
13.6.1	SUB-SISTEMA DE PONTOS DOMINANTES.....	243
13.6.2	SUB-SISTEMA DE CUMEADAS PRINCIPAIS.....	243



13.6.3	SUB-SISTEMA DE VALES.....	243
13.6.4	SUB-SISTEMA DA FRENTE RIBEIRINHA.....	243
16.	CARTOGRAFIA.....	244
16.1	CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA UTILIZADA.....	244
16.2	CRITÉRIOS DIMENSIONAIS DE REPRESENTAÇÃO CARTOGRÁFICA.....	244
17.	FICHA TÉCNICA DA PROPOSTA DE PLANO.....	245



1. INTRODUÇÃO

Em 14 de Agosto de 1990 a Câmara Municipal de Lisboa aprovou as bases para a elaboração do Plano Estratégico de Lisboa e do Plano Diretor Municipal.

Iniciou-se assim um processo de planeamento estratégico no Município que, para além do PEL e do PDM, comportava ainda um conjunto de planos e projetos prioritários.

Esse processo de planeamento estratégico da Cidade teve como momentos chave a apresentação do Plano Estratégico de Lisboa, em 1992, e a publicação do Plano Diretor Municipal, em 1994 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 94/94, de 14 de Julho).

O PDM assume-se como “processo plano”, prevendo que o seu quadro regulamentar fique completo com a conclusão da dinâmica de planeamento em marcha.

No entanto, muitas das ações de planeamento previstas anteriormente acabaram por não ser finalizadas ou, sequer, iniciadas.

Apesar do PDM prever a antecipação do seu prazo de vigência para 5 anos, contra os 10 anos legalmente previstos, o processo de revisão, no seu primeiro momento, inicia-se através da Deliberação da Câmara Municipal de Lisboa n.º 153/2001, de 26 de Abril de 2001 (publicada no Diário da República, n.º 111, II Série, Apêndice n.º 58-A, de 14.05.2001), que fixa os respetivos termos de referência. Estes partem de um diagnóstico resultante das grandes transformações operadas na Cidade e na respetiva Área Metropolitana, durante a década de 90 do Século XX, e identificam três novos desafios para o futuro modelo de ordenamento:

- § A Terceira Travessia do Tejo;
- § A rede ferroviária de alta velocidade e deslocação da estação central de Lisboa;
- § A questão do aeroporto.

Com a aprovação destes termos de referência, aponta-se para o reforço das políticas urbanísticas relacionadas com as questões da sustentabilidade e da humanização do território, centradas:

- § Na requalificação e renovação urbana, nomeadamente na intervenção em áreas habitacionais degradadas;
- § Na execução de projetos de novas centralidades, determinantes para a consolidação do modelo urbano subjacente ao PDM;
- § Na transformação de áreas com usos obsoletos, com realce para as Áreas Ribeirinhas;



E consagram-se as seguintes bases programáticas para o desenvolvimento da revisão do PDM:

- § Identificação e definição dos elementos estruturantes do território;
- § Reforço das medidas tendentes ao equilíbrio social e ambiental, numa perspetiva sustentável;
- § Atualização do conteúdo do Plano e correção das deficiências e omissões detetadas;
- § Agilização dos mecanismos de operacionalização do Plano, adequando-os melhor a uma gestão urbana que se pretende de resposta rápida e eficaz às solicitações colocadas a cada momento, bem como ao atual Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (uma vez que o PDM de 1994 havia sido elaborado à luz do anterior regime, Decreto-Lei nº 69/90 de 2 de Março);
- § Integração do conteúdo do Plano em Sistema de Informação Urbana, permitindo a introdução de mecanismos de monitorização do PDM.

Posteriormente, através da Deliberação da Câmara Municipal de Lisboa n.º 81/CM/2003, de 19 de Fevereiro de 2003 (publicada no Diário da República, nº 160, II Série, Apêndice nº 105, de 14.06.2003, Aviso nº 5410 – A/2003 (2ª série) – AP) é extinto o anterior processo de revisão do PDM e aprovado um novo, baseado em sete principais objetivos:

- § Estabilização da população residente na cidade;
- § Requalificação e reabilitação urbanas;
- § Modernização das estruturas de apoio às atividades económicas, sociais e culturais;
- § Melhoria da mobilidade na área central;
- § Intervenção ao nível dos equipamentos de proximidade de bairro, qualificando a vida quotidiana dos munícipes;
- § Defesa e reforço da imagem da cidade/capital;
- § Integração de Lisboa num projeto metropolitano mais alargado.

Neste longo segundo processo de revisão do PDM, de 2003 a 2011, destacam-se os seguintes momentos:

- § Início da primeira fase, com a constituição da equipa de revisão do PDM (Despacho n.º 87/P/2003, de 17.02.2003, publicado no Boletim Municipal n.º 471, de 27.2.2003);
- § Constituição da Comissão Mista de Coordenação, reformulada em 15 de Maio de 2003;
- § Apresentação de uma primeira versão do PDM revista, em Dezembro de 2003;
- § Conclusão de diversos estudos de caracterização territorial durante o ano de 2004;
- § Início da segunda fase, com a mudança de coordenação da equipa de revisão do PDM em Abril de 2004, que passou a ser assegurada pela Direção Municipal de

- Planeamento Urbano e início da revisão da planta de qualificação do espaço urbano proposta, concluída em Novembro de 2004;
- § Constituição de nova equipa de revisão do PDM, em Outubro de 2004;
 - § Realização de sessões públicas de discussão temática entre Dezembro de 2004 e Julho de 2005;
 - § Realização da exposição “O Processo de Revisão do PDM”, no átrio do Edifício Central do Município, em Julho de 2005;
 - § Início da terceira fase, em Janeiro de 2006, com a constituição do Secretariado-geral da Comissão Técnica de Coordenação, que definiu uma nova calendarização dos trabalhos de revisão do PDM;
 - § No final de Outubro de 2006 foi apresentada uma 1ª versão, desta fase, dos elementos constituintes da proposta de revisão do PDM;
 - § Em 16 de Novembro de 2006 foi apresentada uma 2ª versão, com correções;
 - § Em 3 de Julho de 2007 conclui-se uma 3ª versão da proposta de revisão do PDM;
 - § Início da quarta fase, em Janeiro de 2008, na sequência da nomeação de novo Diretor do Departamento de Planeamento Urbano e integração da equipa na estrutura do Departamento;
 - § Esboço da proposta de Modelo de Ordenamento Territorial e reorientação da atividade de planeamento urbano em função da sua concretização, durante o ano de 2008;
 - § Aprovação da Carta Educativa de Lisboa em Março de 2008, homologada pela Ministra da Educação, a 15 de Maio de 2005.
 - § Início da elaboração do Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território, em Setembro de 2008 e conclusão de uma primeira versão, em Dezembro de 2008;
 - § Nomeação da Chefe de Divisão de Ordenamento de Espaço Público, com vista a coadjuvar a coordenação do processo de revisão do PDM, em Outubro de 2008;
 - § Lançamento do processo de elaboração da Carta Estratégica, em Fevereiro de 2009;
 - § Conclusão do documento Definição dos Fatores Críticos para a Decisão (FCD), elaborado com base no Modelo Territorial, em Fevereiro de 2009;
 - § Conclusão da Carta de Equipamentos de Saúde de Lisboa, em Março de 2009;
 - § Conclusão do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD), em Abril de 2009;
 - § Apresentação da primeira versão da Proposta Preliminar de revisão do PDM à Vereação e Diretores Municipais, em Abril de 2009;
 - § Conclusão das Orientações Estratégicas – Equipamentos Sociais – Infância – Rede Pública de Creches, em Maio de 2009;
 - § Realização da Conferência Internacional “Uma Cidade para o Futuro. O PDM de Lisboa”, na Reitoria da Universidade Nova de Lisboa, em 29 de Maio de 2009;

- § Conclusão das Estratégias para a Cultura em Lisboa, em Junho de 2009;
- § Realização de Sessões Temáticas destinadas à Vereação e Serviços Municipais, de apresentação e discussão do trabalho desenvolvido, designadamente, Sumário Executivo (REOT), Relatório de Fatores Críticos de Decisão (RFCD), Condicionantes, Estrutura Ecológica, Património, Mobilidade, Ambiente Sonoro, Carta de Ordenamento e Regulamento, em Junho e Julho de 2009;
- § Apresentação da Carta Estratégica, em Julho de 2009;
- § Conclusão da Carta Desportiva de Lisboa, em Julho de 2009;
- § Realização da Sessão de Apresentação “o PDM de Lisboa e Outros Instrumentos de Ordenamento do Território”, na Sociedade de Geografia, em 20 de Julho de 2009;
- § Divulgação do Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território (REOT) e da Proposta Preliminar de Revisão do PDM, através da página na Internet, em Julho de 2009;
- § Exposição “Lisboa, Planos e Projetos – Uma Cidade para as Pessoas”, inaugurada em Setembro de 2009, no âmbito do Salão Imobiliário de Portugal;
- § Conversão da Comissão Técnica de Acompanhamento em Comissão de Acompanhamento, por Despacho da Sr.ª Vice-Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, de 10 de Dezembro de 2009, através de Aviso (extrato) n.º 633/2010, publicado no Diário da República n.º 6, de 11 de Janeiro de 2010;
- § Alteração da Comissão Técnica de Acompanhamento em Comissão de Acompanhamento, por Despacho da Sr.ª Vice-Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, de 8 de Março de 2010, através de Aviso (extrato) n.º 5310/2010, publicado no Diário da República 2.ª série, N.º 51 de 15 de Março de 2010;
- § Consulta às ERAE para emissão de parecer sobre o Âmbito da Avaliação e o Alcance da Informação a incluir no Relatório Ambiental, em Janeiro de 2010;
- § 1.ª Reunião da Comissão de Acompanhamento, em 21 de Janeiro de 2010, em que foram disponibilizados os Estudos de Caracterização e onde salientamos a apresentação do Relatório de Fatores Críticos de Decisão (RFCD) e da Estratégia de Desenvolvimento Territorial;
- § Conclusão do Relatório Ambiental Preliminar, em 26 de Janeiro de 2010;
- § Criação da Plataforma Colaborativa para apoio à articulação entre a equipe do plano e a Comissão de Acompanhamento, em Fevereiro de 2010;
- § 2.ª Reunião da Comissão de Acompanhamento, em 25 de Fevereiro de 2010, onde foram apresentados os estudos de caracterização territorial e apreciado o RFCD;
- § 3ª Reunião da Comissão de Acompanhamento, em 25 de Março de 2010, onde se apresentou a proposta de revisão do PDM, para pronúncia das entidades representadas;



- § 4ª Reunião da Comissão de Acompanhamento, em 29 de Abril de 2010, onde foram recolhidos contributos das entidades representadas e apresentado o Relatório Ambiental Preliminar;
- § Realização de sessões de apresentação da proposta de revisão do PDM aos Presidentes das Juntas de Freguesia, de Abril a Maio de 2010, com vista à recolha de contributos;
- § Realização de sessões de apresentação da proposta de revisão do PDM a diversos parceiros sociais, com vista à recolha de contributos, de Abril a Maio de 2010;
- § Envio da proposta de revisão do PDM a diversos especialistas no domínio do Ordenamento do Território, bem como a diversos parceiros sociais, com vista à recolha de contributos;
- § 5ª Reunião da Comissão de Acompanhamento, em 27 de Maio de 2010, onde foi presente o parecer das entidades representadas, à proposta de revisão do PDM;
- § Conclusão do Relatório Ambiental, desenvolvido em paralelo com a elaboração da proposta de revisão do PDM, em Setembro de 2010;
- § Apresentação em Reunião de Câmara de 6 de Outubro de 2010, da Proposta de Revisão do PDM I Setembro de 2010, desenvolvida com base na ponderação dos pareceres e contributos recebidos;
- § Atualização do *site* do PDM e disponibilização da Proposta de Revisão do PDM I Setembro de 2010;
- § Exposição sobre a Proposta de Revisão do PDM I Setembro de 2010, no âmbito do Salão Imobiliário de Portugal 2010, de 21 a 24 de Outubro de 2010, salientando-se o arranque do *site* interativo da revisão do PDM e a viabilização da participação online, georreferenciada;
- § Atualização da Proposta de Revisão do PDM I Setembro de 2010 na sequência da ponderação dos contributos resultantes da Reunião de Câmara de 6 de Outubro de 2010;
- § Envio da Proposta de Revisão do PDM I Setembro de 2010, atualizada de acordo com Deliberação de Câmara N.º 566/CM/2010, de 10 de Novembro de 2010, à Comissão de Acompanhamento, em 19 de Novembro de 2010, através da Plataforma Colaborativa e disponibilização no *site* do PDM;
- § 7ª Reunião da Comissão de Acompanhamento, em 21 de Janeiro de 2011, onde foi aprovado o parecer da CA relativo à Proposta de Revisão do PDM disponibilizada, elaborado com base nos parecer emitida pelas entidades que se pronunciaram nesta fase;
- § Fase de Concertação, iniciada em 21 de Janeiro de 2011, com o agendamento de reuniões com todas as entidades da CA que emitiram parecer, e concluída em 11 de Fevereiro de 2011, com a realização da última reunião de concertação;



- § Agendamento da Proposta de Revisão do PDM I Março 2011, resultante da concertação com a CA, para reunião de Câmara, com vista à deliberação de abertura da Discussão Pública. Os elementos atualizados compreendem:
- Regulamento
 - Anexo XIII – Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG)
 - Planta de qualificação do espaço público
 - Planta da estrutura ecológica municipal
 - Planta de acessibilidades e transportes
 - Planta de riscos naturais I
- § Deliberação de abertura de um período de Discussão Pública da Proposta da Revisão do PDM, de Março de 2011 (Reunião de Câmara de 16 de Março de 2011, Proposta n.º 118/2011);
- § Discussão Pública, com a duração de 30 dias úteis, de 7 de Abril a 20 de Maio de 2011 (Aviso n.º 7436/2011, publicado em Diário da República, 2.ª série — N.º 59 — 24 de Março de 2011, nos termos do artigo 77.º n.os 3 e 4 do Decreto – Lei, n.º 380/99, de 22 de Setembro, alterado e republicado pelo Decreto – Lei, n.º 46/2009, de 20 de Fevereiro, conjugado com o artigo 96.º, n.º 7, do mesmo diploma, e nos termos do artigo 91.º da Lei n.º 169/99, de 18, de Setembro -Lei das Autarquias Locais).
- § Implementação da Fase B do Plano de Comunicação “Novo PDM” e de ações complementares, durante os 30 dias úteis da Discussão Pública, que englobaram:
- Disponibilização da Proposta de Revisão do PDM, nas 53 Juntas de Freguesia, no Centro de Informação Urbana de Lisboa e no Gabinete de Relações Públicas da Direção Municipal de Gestão Urbanística (decorrente do quadro legal da Discussão Pública);
 - 9 Sessões de esclarecimento, dirigida aos serviços municipais;
 - 4 Sessões Temáticas de apresentação do Plano;
 - 5 Sessões Territoriais de apresentação do Plano, realizadas em várias áreas da cidade, por agrupamentos de Freguesias;
 - Debate sob o tema “O novo PDM. Como Executá-lo?”, realizada no MUDE;
 - Divulgação do Plano junto das Escolas do 1.º Ciclo do Ensino Básico, da rede pública e privada de Lisboa, que incluiu Sessão de Esclarecimento para os professores, e atividades sobre o PDM, destinadas às crianças;
 - Exposição do Plano no átrio do Edifício Central do Município, patente desde Novembro de 2010, com atualização da informação exposta no início da Discussão Pública;
 - Debates e mesas redondas, organizadas por entidades externas à CML, em universidades, associações profissionais e de outros parceiros sociais;

- Realização do curso “O Novo PDM”, dirigido aos técnicos autárquicos com responsabilidades na área da gestão urbanística (ação complementar);
 - Divulgação da Proposta de Revisão do PDM, bem como de toda a programação desenvolvida no âmbito do plano de comunicação, no *site* da CML;
 - Divulgação da Proposta de Revisão do PDM, na Plataforma Colaborativa (acessível aos membros da ex Comissão de Acompanhamento);
 - Ponderação de todas as participações (sugestões, observações, reclamações e pedidos de esclarecimento), recebidas no decurso da Discussão Pública;
- § Elaboração da Proposta de Revisão do PDM, de Julho de 2011, integrando as participações acolhidas, vertidas nos elementos constituintes e nos elementos de acompanhamento;
- § Elaboração do Relatório de Ponderação da Discussão Pública, da Proposta de Revisão do PDM, de Julho de 2011, integrando todas as participações recebidas e respetiva ponderação bem como informação relativa aos elementos do Plano que sofreram alterações, decorrentes das participações acolhidas.

2. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

O diagnóstico territorial foi desenvolvido no âmbito da elaboração do Relatório do Estado do Ordenamento do Território (REOT). Incorporou também informação proveniente de diversas análises, estudos e planos que foram sendo realizados em diversos domínios ao longo dos últimos anos: ambiente, clima urbano, risco, energia, espaços verdes, demografia, envelhecimento, pobreza, habitação, equipamentos sociais, economia e emprego, cultura e governação.

2.1 O DECLÍNIO DE LISBOA

Tal como há 20 anos atrás, Lisboa enferma de um conjunto de problemas que afetam a cidade e cujas tentativas de mitigação não surtiram os efeitos esperados.

Alguns dos problemas mais significativos enumeram-se em seguida:

- i. A diminuição do peso demográfico de Lisboa na Área Metropolitana
- ii. A perda continuada de população, em particular de jovens e da classe média, e o extremar das disparidades sócio-económicas dos residentes.
- iii. O desvio do investimento imobiliário para a construção nova na periferia, em prejuízo da reabilitação da cidade consolidada e uma ideia de reabilitação na maioria dos casos assente na demolição com manutenção de fachada.
- iv. O ciclo vicioso do desinvestimento na conservação, ruína, devoluto, demolição com vista à substituição do pré-existente.

- v. A saída das grandes empresas, com efeitos no emprego e nas receitas municipais.
- vi. O afluxo diário ao centro de centenas de milhares de veículos particulares oriundos de uma AML cada vez mais dispersa e desestruturada, com perda de passageiros dos transportes públicos e consequências na degradação ambiental da cidade.
- vii. A complexidade do sistema de planeamento preconizado no PDM 94 (a cascata de planos), o excesso e a desatualização de grande parte da sua normativa, tornam o processo de licenciamento muito moroso, com inúmeros bloqueamentos só removíveis com alterações ou suspensões do próprio PDM. Esta situação acarreta elevadíssimos custos de contexto aos investimentos projetados, com a perda de muitas oportunidades. Simultaneamente, a burocratização e o arrastar dos processos propicia atuações menos claras, que levam os investidores no imobiliário a considerarem Lisboa um local de risco de investimento.

2.2 A QUESTÃO METROPOLITANA

Uma parte relevante das questões enumeradas relaciona-se com a dinâmica metropolitana. Enquanto centro da região, o número de empregos é superior ao de residentes, o que leva a que diariamente afluam mais pessoas do que aquelas que nela residem. Lisboa é uma raridade no contexto europeu; o município é a “downtown” da Área Metropolitana.

O perímetro do município é manifestamente insuficiente para acomodar a atual cidade de Lisboa, o que origina disfunções graves do ponto de vista da sua gestão, nomeadamente nos critérios de ocupação territorial, da mobilidade, das políticas públicas de habitação e de distribuição e gestão de equipamentos coletivos.

A concorrência entre Lisboa e os restantes municípios da região não contribui para um correto ordenamento do território, situação que traduz, em grande medida, falhas de planeamento – ausência de um plano que faça opções à escala metropolitana e defina prioridades de investimento, em vez de se limitar a colar os interesses de cada município, mesmo que divergentes e antagónicos entre si – e uma inexistência de direção política da Área Metropolitana.

Não obstante esta situação, só ultrapassável com uma reorganização administrativa da AML e a emergência de um verdadeiro poder autárquico metropolitano, o reforço do núcleo – município de Lisboa – tanto do ponto de vista demográfico como do emprego e das atividades geradoras de riqueza, é indispensável para a sustentabilidade social, económica e ambiental da Área Metropolitana, para a sua vitalidade e afirmação no contexto da economia global.



2.3 AS GRANDES APOSTAS DE LISBOA NOS ÚLTIMOS 20 ANOS

Lisboa tem procurado, no entanto, obviar os grandes problemas da cidade ao longo dos últimos 20 anos, visando:

- i. A valorização da função residencial, com a erradicação das barracas, a importância dada à reabilitação dos bairros históricos, o desenvolvimento do programa cooperativo, a modernização dos procedimentos que aceleram os processos de licenciamento urbanístico.
- ii. A melhoria das condições ambientais com a construção dos grandes sistemas de saneamento básico, a abertura de novos parques e a dinamização de Monsanto.
- iii. A afirmação de Lisboa como Capital Atlântica da Europa, com momentos particularmente marcantes como a Capital Europeia da Cultura, em 1994, a Expo 98 e o Euro 2004, para não falar em eventos tão marcantes como as Cimeiras da União Europeia, da NATO, a Estratégia e o Tratado de Lisboa.
- iv. O crescimento do emprego e especialização em atividades de serviços às empresas.
- v. O desenvolvimento de uma centralidade com a pujança do Parque das Nações, importante elemento na competitividade da cidade, constituindo hoje um “case-study” a nível internacional.
- vi. A valorização do património histórico-arquitectónico e de novos projetos que convocam a arquitetura como fator de afirmação da cidade.
- vii. A melhoria das acessibilidades, em particular o acesso ao centro da cidade pelo transporte público, nomeadamente com a expansão da rede de Metro.
- viii. A regulação do estacionamento à superfície, a oferta de estacionamento de rotação no subsolo, o controle dos acessos e o estacionamento nos bairros históricos.

15

Apesar do esforço subsistem diversos problemas e são necessárias respostas claras e exequíveis, embora a resolução de alguns problemas não esteja isenta de dificuldades:

- § Como conseguir mais emprego e mais gente vinda de fora, com menos carros a entrarem diariamente na cidade e conseqüente menor congestionamento, ruído e poluição do ar?
- § Como garantir mais gente a residir, mais oferta de habitação, de equipamentos coletivos, isto é, uma cidade mais densa e compacta, conseguindo ao mesmo tempo aumentar o solo permeável e salvaguardar o património natural e edificado?
- § Como articular a criação de mais emprego e a fixação de mais residentes com a reduzida capacidade de investimento da autarquia para fazer face aos custos de operações de conservação e reabilitação da cidade?
- § Como equilibrar os esforços de projeção internacional e de aumento da competitividade da cidade com necessidades da população mais desfavorecida e de reabilitação do edificado?



- § Como agilizar e tornar mais eficientes os processos de planeamento e gestão do território no âmbito de um sistema rígido de planeamento e de desadequação da divisão administrativa da cidade?
- § Como conseguir responder com mais prontidão e eficácia às reais necessidades dos munícipes?

A procura de respostas para estas preocupações levou à elaboração da Carta Estratégica de Lisboa, instrumento essencial para a definição das prioridades de desenvolvimento do município de Lisboa no horizonte 2010-2024.

3. A CARTA ESTRATÉGICA DE LISBOA: O REFERENCIAL PARA O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE

A Carta Estratégica de Lisboa – 2010-2024 foi elaborada em 2009 num quadro de ampla discussão pública. O exercício de planeamento estratégico antecedente – “Lisboa 2012: Visão Estratégica” decorreu em 2005 mas não teve reflexo no planeamento e desenvolvimento de Lisboa. No entanto, este documento aprofundou e atualizou o conhecimento sobre as dinâmicas de transformação da cidade e identificou os grandes desafios para a primeira década do século XXI.

Questões da Carta Estratégica de Lisboa – 2010-2024



A Carta Estratégica centrou-se em seis questões cruciais para o desenvolvimento de Lisboa, de forma a responder aos problemas do declínio anteriormente identificados e a explorar as oportunidades futuras.

Em seguida, apresenta-se a análise SWOT, organizada precisamente de acordo com as seis grandes questões enunciadas, e as propostas que resultaram da elaboração da Carta Estratégica de Lisboa.



#1 Cidade e Dinâmica Sócio-Demográfica

POTENCIALIDADES	ESTRANGULAMENTOS
<p>Centro da Área Metropolitana de Lisboa, principal aglomeração urbana nacional.</p> <p>Dimensão cénica e valorização da proximidade ao rio na procura residencial.</p> <p>Diversidade morfológica, arquitetónica e tipológica.</p> <p>Oferta de habitação especialmente na periferia do concelho atrativa para famílias de estratos sócio-económicos intermédios.</p> <p>Proximidade residência-emprego e qualidade do espaço urbano.</p>	<p>Existência de áreas de concentração de carências.</p> <p>Conjugação de trinómio envelhecimento, despovoamento e degradação do edificado nas áreas centrais.</p> <p>População com níveis de instrução mais baixos sobre-representada nas freguesias do centro, sector oriental e no extremo norte da cidade.</p> <p>Elevado número de fogos vagos e em mau estado de conservação.</p> <p>Desadequação das tipologias e áreas dos fogos às necessidades e estilos de vida da população nas áreas centrais.</p> <p>Oferta limitada de habitação pelo sector privado a preços acessíveis para os estratos sociais com rendimentos médios.</p> <p>Dinâmica insuficiente do mercado de arrendamento.</p>
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Manutenção de imagem positiva nas preferências residenciais dos residentes e utilizadores de fora do concelho de Lisboa.</p> <p>Revitalização de áreas obsoletas e degradadas do sistema industrial urbano-portuário da frente ribeirinha da cidade.</p> <p>Alienação de património do Estado benéfica para a qualificação do tecido urbano (instalações militares, do sector da saúde e outros).</p> <p>Reanimação do mercado de arrendamento, em virtude da dificuldade e do custo de obtenção de crédito.</p> <p>Valorização da reabilitação urbana com o apoio de instrumentos de política específicos e incentivos fiscais.</p> <p>Aposta em programas de habitação a custos acessíveis para os estratos sociais com rendimentos médios.</p>	<p>Saída de população para áreas suburbanas com oferta de habitação a preços mais baixos.</p> <p>Saída de empresas para municípios da região com oferta de solo infra-estruturado a preços mais baixos, com reflexo na dinâmica de emprego da cidade e na atracção de residentes.</p> <p>Efeitos prolongados da crise económica e financeira no mercado imobiliário.</p> <p>Aumento das desigualdades sociais e risco de incremento da segregação urbana devido à crise do mercado de trabalho.</p>



#2 Cidade Amigável, Segura e Inclusiva

POTENCIALIDADES	ESTRANGULAMENTOS
<p>Boa oferta de pessoal médico e de enfermagem e de equipamentos de saúde de nível superior, públicos e privados e de âmbito supra municipal (Hospitais Centrais e Privados).</p> <p>Ampla rede de equipamentos culturais, com destaque para as bibliotecas, galerias e salas de cinema, e boa dinâmica cultural (eventos, espectadores e receitas).</p> <p>Diversos programas e instrumentos disponíveis para promover a oferta de habitação para estratos sociais menos favorecidos e para a população jovem.</p> <p>Organizações do 3º Sector com respostas sociais relevantes dirigidas à proteção da população mais desfavorecida.</p>	<p>Insuficiente cobertura de rede pública de equipamentos sociais de proximidade, tais como Creches, Lares, Centros de Dia.</p> <p>Carências de equipamentos de educação pré-escolar e escolas do 1º ciclo em mau estado de conservação.</p> <p>Carências significativas de unidades de cuidados continuados de saúde do sector público e de equipamentos públicos de saúde de proximidade (centros de saúde) no interior da cidade de Lisboa.</p> <p>Vulnerabilidade à pobreza da população desempregada e dos reformados, bem como dos trabalhadores com níveis de rendimento baixos (com desigualdade de género, afetando mais as mulheres ativas).</p> <p>Elevado número de beneficiários dependente de prestações sociais, especialmente pensões.</p> <p>Risco de acidente com os peões devido aos pavimentos em mau estado e ocupação indevida de espaço público por veículos automóveis.</p> <p>Dificuldade de mobilidade da população envelhecida, especialmente carenciada e residente nos bairros históricos (desníveis, escadas, etc.)</p>
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Aposta na qualificação do espaço público, conforto e segurança pode combater a “guetização” social e o enclave étnico e potenciar a inclusão social.</p> <p>Valorização da multi-culturalidade e transculturalidade nas dinâmicas urbanas (regeneração urbana).</p> <p>Integração da oferta de diversas organizações com respostas sociais ao nível dos equipamentos.</p>	<p>Saída das famílias com níveis de educação (e rendimentos) intermédios da cidade com o eventual e conseqüente indício de polarização social devido às distorções do mercado de habitação.</p> <p>Dificuldades em implementar uma estratégia de reabilitação urbana eficaz devido à asfíxia financeira da autarquia.</p> <p>Dificuldade de resposta aos pedidos para habitação municipal devido aos estrangulamentos financeiros da autarquia.</p> <p>Modos de realojamento do passado têm conduzido a uma excessiva concentração de população carenciada em determinadas áreas da cidade.</p>



#3 Cidade Ambientalmente Sustentável e Energeticamente Eficiente

POTENCIALIDADES	ESTRANGULAMENTOS
<p>Estrutura Verde com grande diversidade de espaços verdes com funções ecológicas, lúdicas e recreativas e características diferenciadas.</p> <p>Função ecológica e pedagógica e de “amortecedor” social das áreas de produção agrícola na cidade (hortas urbanas).</p> <p>Bons níveis de acessibilidade rodoviária ao nível metropolitano (construção de parte do IC 17, finalização do Eixo Norte-Sul e ligação deste e da 2ª Circular à CRIL) com redução da carga sobre a rede de distribuição principal da cidade quer do tráfego de atravessamento, quer do tráfego com origem e destino na cidade.</p> <p>Dotação razoável de lugares para estacionamento tarifado nas malhas urbanas envolventes do eixo central Baixa-Campo Grande.</p> <p>Acesso condicionado ao tráfego nos bairros históricos contribui para a melhoria da qualidade de vida urbana.</p> <p>Intervenções nas interfaces têm gerado melhorias na conexão entre o modo pesado suburbano e os transportes coletivos urbanos, nomeadamente o metropolitano.</p> <p>Expansão da rede de metropolitano de Lisboa e articulação com a rede da Carris (superando a lógica da concorrência dos meios de transporte).</p> <p>Implementação da recolha seletiva de resíduos urbanos.</p> <p>Expansão da rede ciclável e de outras formas de mobilidade suave.</p>	<p>Carências de espaços verdes urbanos e de vizinhança, sobretudo nas áreas centrais da cidade e nas áreas da coroa periférica noroeste e norte.</p> <p>Falta de consolidação das ligações dos corredores inter-concelhios para a implementação de redes de atividades de recreio e proteção e valorização e dinamização do património paisagístico natural e cultural.</p> <p>Risco sísmico elevado e disseminado pelo território concelhio, bem como risco de incêndios e derrocadas.</p> <p>Consumo excessivo de água e de energia (em particular da CML).</p> <p>Poluição sonora elevada em determinadas áreas centrais da cidade, especialmente resultante do tráfego.</p> <p>Qualidade do ar deficiente em áreas centrais com maior densidade de tráfego.</p> <p>Forte dependência do transporte individual nas deslocações pendulares na AML com reflexos negativos na fluidez do tráfego e na geração de emissões e ruído em Lisboa.</p> <p>Desintegração dos sistemas tarifários dos transportes públicos.</p> <p>Carências de estacionamento tarifado e para residentes nos bairros de maior cariz residencial.</p> <p>Estacionamento ilegal tem um peso muito elevado.</p>
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Aumento dos apoios à eficiência energética do meio edificado, dos transportes e aproveitamento de águas pluviais e reutilização de água.</p> <p>Ligação da linha férrea de Cascais à Linha de Cintura em Alcântara.</p> <p>Construção da Terceira Travessia do Tejo</p>	<p>Crescimento do transporte individual é um sério obstáculo à redução dos níveis de ruído e à melhoria da qualidade do ar e contribui para agravamento das alterações climáticas.</p> <p>Desestruturação da AML decorrente do uso excessivo do transporte individual (TI).</p> <p>Conflito entre o transporte individual e a vida</p>



<p>beneficia o sistema de mobilidade urbano-metropolitano.</p> <p>Criação de uma linha circular de metropolitano, de forma a aumentar a conectividade e fluência da rede, e expansão com as extensões a Benfica, Alcântara e Carnide.</p> <p>Implementação de novas linhas de eléctrico rápido.</p> <p>Expansão e qualificação da estrutura verde e ecológica municipal e metropolitana.</p> <p>Qualificação ambiental das áreas ribeirinhas da cidade.</p> <p>Requalificação e reforço das componentes comercial e de serviços das principais interfaces de transporte.</p>	<p>urbana com reflexos na qualidade do espaço público e na sua fruição.</p> <p>Esforço de investimento em infraestruturas e sistemas de transporte pode não ser acompanhado por um efetivo crescimento do número de utentes do TC se não for complementado com políticas de estacionamento (custo mais elevado em áreas com boa oferta de TC) e de sensibilização ambiental.</p>
--	--

#4 Cidade Dinâmica, Competitiva e Internacional

POTENCIALIDADES	ESTRANGULAMENTOS
<p>Massa crítica do sistema de Ciência & Tecnologia (universidades, laboratórios, e fundações).</p> <p>Presença de diversas redes internacionais na área da inovação, I&D e atividades culturais.</p> <p>Funções económicas relevantes para o desenvolvimento centrado na economia do conhecimento e na inovação.</p> <p>Centro de decisão económica nacional com relevância crescente ao nível internacional.</p> <p>Infraestrutura portuária como uma mais-valia para a internacionalização da cidade.</p> <p>Forte dinâmica da atividade turística na cidade de Lisboa.</p> <p>Diversificação de espaços alternativos para instalação de atividades de serviços, como o Parque das Nações.</p> <p>Alargamento do centro da cidade para norte por via da localização de funções económicas ancoradas no desenvolvimento das redes de transporte.</p> <p>Qualificação elevada da população em idade ativa.</p> <p>Uma cultura de empreendedorismo dos jovens.</p>	<p>Deslocalização de empresas para concelhos limítrofes de Lisboa com impacto negativo no emprego e na receita municipal.</p> <p>Articulação limitada entre universidades-empresas-instituições (governo).</p> <p>Custos elevados e falta de espaços infra-estruturados para instalação de <i>start-ups</i> de base tecnológica e indústrias criativas</p> <p>Oferta insuficiente de habitação para fixação de profissionais com qualificações intermédias.</p> <p>Bloqueamento ao investimento imobiliário devido ao elevado risco associado.</p> <p>Saturação do aeroporto de Lisboa e ligações ferroviárias internacionais pouco eficientes.</p> <p>Dificuldade em reter atividades de serviços, logística e distribuição devido ao custo elevado e à frequente inadequação das instalações.</p> <p>Dificuldades de sobrevivência do comércio e serviços de proximidade devido à concorrência das grandes superfícies com consequências negativas para a vida quotidiana da população de Lisboa.</p> <p>Desarticulação entre objetivos de desenvolvimento económico e de inserção social e regulamentação do PDM (dificuldade de licenciamento) resultando na perda de oportunidades.</p>
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Construção do NAL (Novo Aeroporto de Lisboa) permite suportar as dinâmicas de internacionalização.</p> <p>Melhoria da acessibilidade internacional de Lisboa por via da construção das ligações ferroviárias de alta - velocidade ao Porto, Vigo e a Madrid.</p> <p>Construção do terminal de cruzeiros valoriza a cidade como destino turístico de qualidade.</p> <p>Função de Lisboa como “Porta de Entrada”</p>	<p>Crise económica prejudicial às dinâmicas recentes de internacionalização, em particular da atividade turística.</p> <p>Risco de centralização de empresas vocacionadas para o mercado ibérico em Madrid (e, em menor grau, em Barcelona).</p> <p>Oferta de espaços infra-estruturados para instalação de empresas em nós do sistema rodoviário na Área Metropolitana de Lisboa (incluindo na área do NAL) com valores fundiários inferiores aos da cidade de Lisboa.</p>



<p>na Europa para as empresas e investidores dos países do espaço lusófono e ibero-americano.</p> <p>Dinamização de um pólo tecnológico a partir dos núcleos do Lispolis e do IAPMEI agregado à interface da Pontinha</p> <p>Revitalização de áreas industriais abandonadas podem valorizar a projeção internacional de Lisboa. se associadas a projetos estruturantes, atividades emergentes e eventos.</p> <p>Dinamização das atividades criativas associadas à cultura, <i>design</i>, <i>new media</i> e potencial articulação com processos de regeneração urbana.</p> <p>Oportunidades de desenvolvimento de atividades nos <i>clusters</i> da Saúde, Energia, Tecnologias da Informação e Conhecimento (TIC) e do “Mar”.</p> <p>"O desenvolvimento do porto de Lisboa constitui uma oportunidade de internacionalização da cidade"</p>	<p>Dificuldade de atracção de novas empresas em resultado da redução dos Fundos Estruturais na região.</p> <p>Pressão urbanística na frente ribeirinha pode comprometer a instalação de atividades económicas de elevado valor acrescentado em benefício da habitação e espaços de consumo.</p>
---	---

#5 Cidade e Identidade Global

POTENCIALIDADES	ESTRANGULAMENTOS
<p>Dimensão cénica singular da cidade com destaque para as características únicas do estuário do Tejo e da paisagem e luminosidade natural de Lisboa.</p> <p>Morfologia urbana e identidade sócio-urbanística de grande valor – Lisboa dos Bairros.</p> <p>Formas de expressão cultural genuínas e com projeção internacional (especialmente o Fado).</p> <p>Oferta cultural, lúdica e recreativa diversificada e de qualidade.</p> <p>Amenidades climáticas e vivências urbanas e culturais com grande apelo para turistas do Norte da Europa.</p> <p>Densidade elevada de instituições e agentes culturais, alguns dos quais com grande capacidade de realização de manifestações/eventos culturais (ex: Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural de Belém, Museu Coleção Berardo, Mosteiro dos Jerónimos...)</p> <p>Projeção nacional e internacional de Lisboa por via de eventos e festivais culturais no cinema, arquitetura, <i>design</i>, música.</p> <p>Espaços diversificados e alternativos para a realização de eventos culturais com impacto internacional.</p> <p>Clubes de futebol com projeção internacional.</p> <p>Espaços de acolhimento de artistas (ateliers e residências) em expansão.</p>	<p>Degradação do edificado das zonas históricas em mau estado de conservação e dificuldade de valorização/fruição do património.</p> <p>Promotores têm privilegiado a construção nova com a conseqüente falta de dinâmica do sector privado nas zonas históricas.</p> <p>(Alguns) Bairros históricos de Lisboa “fora dos roteiros” turísticos e culturais.</p> <p>Excessiva centralização territorial da procura e da oferta turística nas três principais centralidades turísticas de Lisboa: Belém, Centro Histórico incluindo Baixa-Chiado e Parque das Nações, articuladas pelo Arco Ribeirinho.</p> <p>Dificuldade de articulação entre as atividades culturais e práticas de lazer noturnas e a função residencial (comércio, cafés e restauração, segurança, ...).</p> <p>Horários limitados e inadequados para acesso ao património visitável.</p> <p>Sazonalidade e ausência de uma programação anual integrada e concertada dos eventos culturais de maior projeção internacional.</p> <p>Insuficiente esforço de <i>Marketing</i> Territorial na promoção da Marca Lisboa.</p> <p>Inexistência de uma sinalética turística e de orientação da cidade.</p>
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Prioridade atual das empresas do sector da promoção, construção e mediação imobiliária para a reabilitação urbana, recuperação dos centros históricos e malhas consolidadas das cidades.</p> <p>Ativação de sítios/equipamentos/edifícios em torno de atividades culturais com potencialidade de alavancar a regeneração urbana em algumas áreas da cidade.</p>	<p>Crise económica e risco de redução do investimento (municipal e nacional) no sector da “cultura”.</p> <p>Redução previsível dos fluxos turísticos em conformidade com a crise económica.</p> <p>Concorrência forte de cidades mediterrânicas pela atração de turismo mais qualificado.</p>



<p>Dinamização de espaços alternativos de cultura, criatividade e lazer (LX Factory, Braço de Prata).</p> <p>Interculturalidade pode sustentar uma estratégia de afirmação de cidade de charneira numa encruzilhada de mundos: atlântico e mediterrâneo; norte e sul; ocidente e oriente.</p> <p>Desenvolvimento de novos projetos no sector da cultura com grande potencial de internacionalização (Museu dos Coches, Africa.Cont, Mude, etc.)</p> <p>Importância crescente dos "city-users" atraídos pelo charme e clima de Lisboa</p> <p>Reforço de atracção de estudantes universitários estrangeiros (ERASMUS, Summer Schools, e outros programas de intercâmbio...).</p> <p>Diversidade étnica com forte potencial económico por explorar por via do comércio étnico e da restauração.</p>	<p>Fragilidade económica e financeira de alguns agentes responsáveis por eventos culturais com potencial de internacionalização.</p>
--	--

#6 Cidade e Governação

POTENCIALIDADES	ESTRANGULAMENTOS
<p>Multiplicidade de atores dinâmicos com interesse nos assuntos da cidade.</p> <p>Níveis crescentes de participação pública (embora com maior incidência em estratos sociais com maiores níveis de instrução e rendimento no caso do Orçamento Participativo) decorrentes de um esforço de informação ao público e de introdução de mecanismos de participação pública.</p> <p>Experiências bem sucedidas de governos descentralizados da cidade por agrupamentos de freguesias.</p> <p>Retoma do planeamento estratégico na cidade (Carta Estratégica 2010/24).</p> <p>Densidade de instituições e organizações do 3º sector na cidade.</p>	<p>Divisão administrativa infra concelhia desajustada das dinâmicas urbanas atuais.</p> <p>Défice orçamental e dívida elevados.</p> <p>Funcionamento dos serviços numa lógica vertical com pouca articulação horizontal.</p> <p>Burocracia excessiva afasta “investidores” e obstrui a participação dos cidadãos.</p> <p>Falta de uma cultura de planeamento pró-ativo.</p> <p>Falta de adesão de alguns PMOT elaborados e/ou em elaboração, aos objetivos e delimitações das UOP do PDM 94.</p> <p>Ausência de execução e / ou conclusão dos PMOT previstos nas UOP.</p>
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<p>Desenvolvimento do <i>e-government</i> para modernizar serviços de gestão camarária (SIMPLIS).</p> <p>Reorganização administrativa e das estruturas municipais e sua articulação com o planeamento e a gestão da cidade por via de criação de UOPG com uma delimitação idêntica.</p> <p>Interesse na adoção PPP (parcerias público-privadas) em diversos domínios.</p> <p>Aproveitamento do exercício de elaboração do REOT para instituir /implementar um sistema de monitorização integrado das dinâmicas da cidade de Lisboa.</p> <p>Valorização do património imobiliário municipal.</p>	<p>Diminuição das receitas associada ao decréscimo da população residente e deslocalização de empresas e emprego.</p> <p>Procura de valorização fundiária a curto e médio prazo de solos e equipamentos desativados da administração central.</p> <p>Cooperação público-público complexa resultante em perda de oportunidades de desenvolvimento da cidade.</p> <p>Dívida significativa e reduzida capacidade de investimento municipal.</p>

Em conformidade com este diagnóstico e no quadro de um processo de discussão pública, estabeleceram-se os seguintes objetivos para a Carta Estratégica de Lisboa para o horizonte 2010-2024.

ORIENTAÇÕES PRINCIPAIS	OBJECTIVOS
<p>I. Uma nova prática: CUMULATIVIDADE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE LISBOA</p>	<p>A. Garantir a cumulatividade das políticas sobre a cidade <i>Assegurar que as principais políticas públicas sobre o desenvolvimento da cidade sejam cumulativas, para que haja uma continuidade no tempo, para além dos mandatos autárquicos, garantindo a estabilidade da governação da cidade e evitando roturas e inversões radicais de estratégia política, relativamente a temas essenciais.</i></p> <p>B. Assegurar a persistência de um conjunto de grandes objectivos estratégicos no horizonte dos próximos quinze anos <i>Definir um conjunto de grandes objectivos estratégicos para a cidade, estabilizados e consensualizados, que permitam conduzir de forma contínua e programada o desenvolvimento da cidade no médio e no longo prazo.</i></p> <p>C. Concretizar o conceito de sustentabilidade urbana, nomeadamente em relação ao ambiente, eficiência energética, mobilidade e utilização do solo urbano <i>Intervir no espaço urbano de forma a obter sempre ganhos de sustentabilidade, ao nível do ambiente, dos resíduos e da qualidade ar, dos espaços públicos e verdes, da eficiência energética do edificado e dos transportes; da utilização da água, da energia e dos materiais; e da ocupação do solo.</i></p> <p>D. Criar consensos e garantir o comprometimento dos cidadãos e das forças políticas <i>Promover a concertação política prévia das propostas, planos e projectos, de forma geral consensos entre as forças políticas e os cidadãos.</i></p> <p>E. Valorizar a identidade de Lisboa assente no estuário do Tejo, monumento natural que urge reconhecer e requalificar <i>Requalificar e valorizar o Estuário do Tejo como elemento de identidade e centralidade de Lisboa, do ponto de vista ambiental, paisagístico, económico e turístico.</i></p> <p>F. Requalificar a frente ribeirinha e desenvolver Lisboa com uma cidade portuária para o futuro <i>Intervir de forma integrada e concertada na requalificação da frente ribeirinha de Lisboa, nomeadamente no desenvolvimento do Porto de Lisboa e na requalificação e valorização dos espaços urbanos ribeirinhos.</i></p> <p>G. Renovar a base de criação da riqueza de Lisboa, orientando-a para o mercado mundial, através da viabilização e desenvolvimento de plataformas de conectividade internacional ao nível dos transportes e da logística <i>Dar prioridade à renovação da base económica, de criação de emprego e riqueza, inserindo Lisboa cada vez mais nas redes europeias e mundiais da economia baseada no conhecimento, na criatividade e na tecnologia, promovendo o reforço da internacionalização da cidade.</i></p> <p>H. Desbloquear e melhorar a mobilidade e promover o transporte público e a intermodalidade <i>Promover a utilização e a melhoria da intermodalidade, da rapidez e do conforto do transporte público e desincentivar progressivamente a utilização do transporte individual, ordenando o estacionamento automóvel e reforçando a sua fiscalização.</i></p> <p>I. Reafirmar os bairros como unidades estruturantes do tecido urbano e da vida social da cidade <i>Promover a revitalização social económica e a coesão social dos bairros da cidade, adoptando a escala do bairro como unidade territorial de base para a intervenção municipal.</i></p> <p>J. Reabilitar e valorizar o património construído, incluindo a requalificação dos bairros e a integração e reorganização dos vazios urbanos <i>Requalificar os bairros da cidade, promovendo a reabilitação urbana do edificado público e privado, a recuperação e melhoria do espaço público, e a recuperação e valorização do património.</i></p>
<p>II. Uma centralidade reassumida: LISBOA, CAPITAL DA REPÚBLICA E DA CIDADANIA ABERTA AO TEJO E AO MUNDO</p>	
<p>III. Uma nova divisão administrativa para multiplicar escolhas: LISBOA, CIDADE DE BAIRROS,</p>	



<p>COSMOPOLITA</p> <p>V. Novos percursos e geração de oportunidade: LISBOA, CIDADE DA DESCOBERTA</p>	<p>K. Desenvolver lógicas de proximidade, com destaque para a construção de centros cívicos para a promoção da coesão social, equidade e solidariedade <i>Assegurar a requalificação e a melhoria das redes de equipamentos públicos de proximidade, fundamentais para os diferentes grupos de cidadãos, de acordo com as suas necessidades específicas, garantindo a qualidade de vida da população residente e atratividade residencial dos bairros da cidade.</i></p> <p>L. Criar condições e mecanismos de resposta às necessidades habitacionais, a novos estilos de vida e vivências urbanas diversificadas <i>Adequar a oferta de habitação às características sociais da procura, regulando as tipologias habitacionais em termos de quantidade, qualidade e preço acessível, incentivando a colocação no mercado dos fogos devolutos e dinamizando o mercado de arrendamento.</i></p> <p>M. Promover a descentralização administrativa a nível intra-municipal, através de Agrupamentos de Freguesias <i>Operacionalizar o processo de descentralização e desconcentração administrativa do município, mediante a criação de estruturas de agrupamento de freguesias, com competências alargadas e recurso humanos e financeiros.</i></p> <p>N. Afirmar Lisboa no contexto dos espaços ibérico, europeu, atlântico e mundial <i>Promover o marketing da cidade e a sua afirmação internacional nos domínios da economia, da investigação e desenvolvimento, do ensino superior, da cultura e do turismo, à escala ibérica, europeia, atlântica e global.</i></p> <p>O. Valorizar o património natural e construído como recursos para a criação de riqueza e de desenvolvimento cultural <i>Recuperar, conservar e gerir o património natural e construído que tornam a cidade de Lisboa única, tal como os sistemas de vistas, o estuário do Tejo, a estrutura ecológica, o edificado e as praças e espaços públicos de grande valor patrimonial, fundamentais para a afirmação da identidade de Lisboa no mundo de economia e cultura globalizadas.</i></p> <p>P. Desenvolver espaços e plataformas geradores de emprego e oportunidades económicas na era da informação, do conhecimento, de criatividade, e do empreendedorismo. <i>Criar as condições para o desenvolvimento e competitividade económica de Lisboa, permitindo a fixação de actividades de novos sectores produtivos e de serviços avançados de mais alto valor acrescentado, aumentando a criação de riqueza e a qualidade do emprego na cidade.</i></p> <p>Q. Criar e desenvolver espaços de oficinas, laboratórios, residências, espaços para artes dramáticas e múltiplas actividades criativas <i>Recuperar e recriar espaços e equipamentos para acolher actividades criativas e culturais, com destaque para as artes dramáticas e performativas, plásticas, que possam servir de atelier e residências de estudantes e artistas.</i></p>
--	--



4. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

As principais linhas estratégicas da política de cidades e as orientações dos Instrumentos de Gestão Territorial eficazes – PNPT e PROTAML – foram consideradas na elaboração da estratégia territorial do PDM de Lisboa, apresentando-se em seguida uma breve síntese.

Os elementos a reter foram devidamente ponderados no desenho da estratégia territorial do PDM de Lisboa, que decorre do diagnóstico e da análise SWOT e dos principais objetivos da Carta Estratégica.

4.1 ORIENTAÇÕES DA POLÍTICA DE CIDADES

A Política de Cidades - POLIS XXI procura dar resposta aos desafios que se colocam às cidades portuguesas, visando a competitividade e a inovação, a cidadania e a coesão social, a qualidade do ambiente e de vida e garantindo a eficiência do planeamento e do governo.

As dimensões da intervenção urbana são as seguintes:

- § Regeneração urbana dirigida aos espaços intra-urbanos, visando a coesão e coerência do conjunto da cidade (das suas comunidades) e a qualificação dos fatores decisivos para a qualidade de vida;
- § Competitividade/ Diferenciação com enfoque nos nós e redes de inovação e competitividade às escalas nacional e internacional, enfatizando os processos de cooperação entre cidades;
- § Integração regional enfatizando a relação entre a cidade e a região, procurando qualificar as relações urbano-rural e a cooperação entre a cidade e a região em matéria de complementaridades e economias de aglomeração e racionalização e qualificação de equipamentos e serviços.

4.2 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS DE IGT EFICAZES

4.2.1 PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPT) traduz as grandes linhas de orientação estratégica da política territorial para os próximos 20 anos em Portugal. As opções de desenvolvimento do território da Área Metropolitana de Lisboa definidas pelo PNPT foram levadas em consideração na definição das opções estratégicas de base territorial para o município de Lisboa.

Área Metropolitana de Lisboa – Opções para o Desenvolvimento do Território

- Assumir o carácter estratégico da AML para a inserção internacional do País, com

tradução em políticas ambiciosas de qualificação das infraestruturas, equipamentos, serviços, espaço público e ambiente;

- Desenvolver equipamentos e serviços de suporte à diversificação das relações internacionais, em particular com a África, a Ásia e as Américas;
- Desenvolver, qualificar e organizar em rede os espaços vocacionados para a instalação de atividades baseadas no conhecimento e intensivas em tecnologia;
- Ordenar o território em articulação estreita com um plano de mobilidade e transportes à escala da AML, no qual a Autoridade Metropolitana de Transportes deverá ter um papel central, de modo a potenciar novas centralidades, combater o crescimento urbano extensivo, reduzir a dependência do transporte individual e promover a mobilidade sustentável;
- Promover o desenvolvimento urbano mais compacto, contrariar a fragmentação da forma urbana e estruturar e qualificar os eixos de expansão (Lisboa-Cascais, Lisboa-Sintra, Lisboa-Carregado, Lisboa-Palmela-Setúbal e Arco Ribeirinho);
- Promover os estudos e projetos necessários à implementação da Nova Travessia do Tejo em Lisboa, prevendo, ainda que com horizontes temporais diversos, as componentes ferroviária e rodoviária do Tejo e completar as infraestruturas rodoviárias circulares, criando eixos que articulem as nucleações periféricas com maior dinamismo;
- Qualificar os subúrbios, contrariar a segregação espacial urbana e promover a inserção urbana das áreas críticas;
- Revitalizar os centros históricos, reabilitando o património edificado, recuperando as funções residenciais e revitalizando as funções urbanas;
- Recuperar as áreas de habitação degradada, com intervenções qualificantes sobre os edifícios, o espaço público e os equipamentos;
- Proteger as frentes ribeirinhas e a zona costeira e desenvolver um programa coerente de qualificação que valorize o seu potencial como espaços de recreio e lazer e de suporte a atividades do *cluster* turismo;
- Valorizar os recursos paisagísticos e ambientais, com relevo para os estuários e os Parques Naturais, e estruturar os espaços de maior aptidão para o desenvolvimento das indústrias de ócio e lazer;
- Desenvolver programas integrados de renovação dos espaços industriais abandonados, com soluções que criem novas centralidades e referências no espaço urbano;
- Implementar a Rede Ecológica Metropolitana e garantir uma gestão integrada dos corredores ecológicos;
- Desenvolver estruturas de cooperação intermunicipal e mecanismos de participação das populações em matéria de ordenamento do território;
- Promover estruturas de âmbito metropolitano para a gestão de atividades em rede, melhorando a governabilidade da Área Metropolitana de Lisboa.

PNPOT

4.2.2 PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

As modalidades de inserção e formas de relacionamento de Lisboa no espaço metropolitano são decisivas para as dinâmicas económicas e sociais e para a definição de estratégias de



desenvolvimento municipal. O Plano Diretor Municipal de 1994 não apresenta contradições de fundo com os objetivos preconizados no PROTAML (cf. REOT).

No entanto, a alteração em curso ao PROTAML irá conduzir a um novo IGT com as necessárias repercussões no PDM. Identificam-se alguns aspetos centrais na elaboração da estratégia e modelo territorial do PROTAML que foram consideradas na definição da estratégia de e modelo territorial da cidade de Lisboa.

- Revitalizar funcional e demograficamente a cidade de Lisboa numa perspetiva de região integrada;
- Estruturar a coroa urbana exterior, articulando os tecidos entre si e com as unidades territoriais adjacentes;
- Avaliar o papel dos espaços libertados pela deslocalização ou desativação dos grandes equipamentos ou infraestruturas para a criação de situações de desafogo e de qualificação do tecido urbano;
- Intervir na área a desafetar ao uso aeroportuário e funções relacionadas na Portela;
- Reforçar o protagonismo da cidade de Lisboa, nas áreas de I&D, turismo e indústrias criativas;
- Intensificar o processo de modernização e afirmação da atividade portuária, de modo a incrementar as suas três áreas de negócio: contentores, graneis alimentares e cruzeiros;
- Contemplar nas intervenções de ordenamento do território e urbanismo a elevada suscetibilidade sísmica e a possibilidade de inundação por *tsunami*.

PROTAML (proposta)

31

Deste modo, a presente proposta de PDM é compatível com as principais orientações estratégicas delineadas no documento de revisão do PROTAML, nomeadamente no que diz respeito aos objetivos de recentrar o crescimento da AML, de qualificação e sustentabilidade e de um sistema de mobilidade metropolitano mais eficiente e assente nos transportes coletivos."

4.3 A AMBIÇÃO PARA A CIDADE DE LISBOA

Lisboa deve ter como ambição tornar-se numa cidade da descoberta e na fronteira do conhecimento, que se projete na região, no país e no mundo, capaz de propiciar uma experiência única aos que a visitam. Deve ser ao mesmo tempo acessível e atrativa para os jovens e amigável para os idosos, garantindo uma elevada qualidade de vida aos que nela residem e trabalham, através da valorização do espaço público e do património, da coesão social e cidadania, da sustentabilidade ambiental e eficiência energética, destacando-se como elementos singulares da sua identidade a relação com o rio Tejo e a vida de bairro.

Lisboa precisa de um projeto mobilizador, o que implica ser entendível por todos, sem que tal signifique adiar escolhas. Um projeto de cidade, em que as pessoas se sintam cidadãos de

pleno direito, a sua voz seja ouvida e tenha influência nas decisões, que seja atrativo para os residentes (atuais e futuros), que estimule o investimento em todas as atividades, que crie emprego, riqueza e bem-estar aos lisboetas e afirme Lisboa internacionalmente.

É essencial apoiar novas iniciativas conducentes ao aumento da riqueza produzida e do emprego e à atracção de novos residentes, recentrando o desenvolvimento da AML na cidade de Lisboa.

A concretização desta ambição deve assentar em duas ideias-chave:

- § Reabilitar Lisboa
- § Gerar emprego e riqueza

A estratégia de desenvolvimento territorial deve compreender medidas necessárias para estimular a fixação de novos residentes jovens e com rendimentos intermédios, carecendo de uma atuação ambiciosa das políticas de regeneração urbana, nomeadamente assegurando a oferta diversificada de habitação a custos acessíveis. Sendo imprescindível, esta atuação deve ser complementada com outras iniciativas que permitam incrementar a qualidade de vida urbana em múltiplas vertentes – equipamentos sociais, mobilidade, espaço público e espaços verdes – e em especial pelo desenho e implementação de uma estratégia ambiciosa de reabilitação urbana para toda a área consolidada da cidade.

A criação de emprego depende da capacidade de fixação das empresas já instaladas e da melhoria dos fatores de localização para novas atividades económicas. Para tal, importa reforçar a oferta de espaços amplos a preços competitivos adequados para a fixação de novas empresas e para a expansão das existentes, preferencialmente localizados junto de nós da rede de transportes pesados ou nos eixos de penetração ou contacto da rede viária regional com a cidade, onde o aumento da densidade de ocupação deve ser permitido. Adicionalmente deve privilegiar-se a ideia da cidade multifuncional, caracterizada pela dispersão das atividades económicas compatíveis com uso residencial por todo o território municipal. A dinâmica turística adquire progressivamente maior expressão na base económica da cidade, merecendo uma atenção particular devido ao potencial de geração de emprego e de riqueza associado à salvaguarda do património arquitetónico e paisagístico.

É necessário encontrar objetivos claros e inequívocos, em torno dos quais seja possível gerar um consenso alargado, para enquadrar e dar fundamento à cumulatividade de políticas públicas. Os sete grandes objetivos do PDM são:

1. Reabilitar o edificado
2. Regenerar a cidade
3. Fixar mais famílias e mais empresas e criar mais emprego



4. Valorizar o que identifica Lisboa no contexto mundial: o Tejo, a luz, a geografia e o património construído e natural.
5. Responder aos desafios das alterações climáticas, dos riscos naturais da sustentabilidade ambiental e da eficiência energética, diminuindo o número de veículos em circulação e aumentando a área verde e a eficiência energética dos edifícios.
6. Afirmar-se como verdadeiro núcleo e motor de desenvolvimento da região metropolitana, atraindo talentos, investimento no turismo, nos serviços, nas indústrias criativas, nas atividades de base tecnológica, no imobiliário.
7. Valorizar o património imobiliário municipal para diminuir a dívida e aumentar a capacidade de investimento na requalificação da cidade.
8. Aproximar o Governo da cidade dos cidadãos, estabelecendo novos canais de comunicação, desburocratizando e agilizando os processos de decisão.

Deteta-se um conjunto de oportunidades do futuro próximo em diversos domínios extremamente relevantes para Lisboa.

As acessibilidades internacionais, regionais e locais:

- § O novo Aeroporto de Lisboa;
- § A chegada da linha de Alta Velocidade;
- § A construção da ponte Chelas-Barreiro (prevista desde 1994);
- § A modernização do Porto de Lisboa;
- § Reorganização e expansão da rede do Metro, com particular relevo em Lisboa, nomeadamente a linha circular e as extensões a Alcântara, Benfica e Carnide;
- § A ligação da linha-férrea de Cascais à linha de cintura em Alcântara.

33

Todas estas infraestruturas terão a maior importância para a cidade, ampliando a integração de Lisboa nas grandes redes globais de transportes de pessoas e bens:

- § ao relocalizar na cidade portas de entrada na sua ligação com o Mundo – Estação do TGV, Terminal de Cruzeiros;
- § ao reforçar as ligações entre as duas margens do Tejo;
- § ao aumentar a acessibilidade por transporte público pesado aos locais de concentração de emprego na cidade (o anel de centralidade de Alcântara ao Parque das Nações passando por Sete Rios, Entrecampos e Quadra Central de Marvila);
- § ao criar uma rede de metropolitano eficiente e de grande capacidade, no miolo denso da cidade.

A libertação dos terrenos e edifícios da Administração Central

- § O programa de reorganização dos serviços do Estado e as novas regras de gestão do seu património veio permitir desativar um extenso conjunto de equipamentos relativamente aos quais se torna necessário encontrar novos usos;
- § Os estudos que se têm vindo a desenvolver entre os representantes do Estado e do Município revelam uma oportunidade única para reequilibrar a cidade em equipamentos coletivos, integração de espaços verdes na cidade, completamento de malhas, requalificação urbana, prosseguimento de programas de interesse municipal no domínio da habitação, que o PDM vai contemplar.

A transferência dominial de terrenos da APL para o município

- § O processo de transferência dominial de terrenos sem atividade portuária da APL para o município, iniciado em 2007, abriu um novo período de concertação entre as duas entidades, formalizado através de um protocolo de gestão conjunta de diversos troços da frente-rio, com evidentes benefícios para Lisboa (Cais de Santos - terraplano entre Cais do Sodré e Rocha do Conde de Óbidos -, parte da Doca do Poço do Bispo, a integrar no jardim ribeirinho da Matinha, e o espaço envolvente da Doca de Pedrouços - Docapesca - que será preparada para acolher regatas oceânicas);
- § As áreas de uso exclusivamente portuário ficam confinadas à plataforma de contentores de Alcântara, ao Terminal de Cruzeiros do Jardim do Tabaco e ao Terminal de Contentores e Cais de Santa Apolónia.

34

4.4 PRINCÍPIOS DA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

Consideram-se cinco princípios essenciais para potenciar a estratégia de desenvolvimento territorial:

- § o princípio da articulação de redes (a diferentes escalas)
- § o princípio da diversidade
- § o princípio da revitalização
- § o princípio da participação
- § o princípio da sustentabilidade

O Princípio de Articulação de Redes (a diferentes escalas)

A cidade é considerada um espaço complexo de nós e redes, lugares e fluxos, em que múltiplas relações e atividades interagem (por vezes em conflito). Neste sentido, a cidade não é apenas um espaço bem delimitado onde residem pessoas e operam atividades económicas; ao invés, é um espaço complexo atravessado por várias redes e com relações que cruzam as escalas territoriais (local, regional, nacional e internacional). Este princípio implica uma definição de estratégia territorial que considere a presença e inserção de Lisboa em várias



escalas geográficas e privilegie a sua articulação, do bairro à cidade, da cidade à região e ao país e às redes internacionais de cidades. A Lisboa das vivências quotidianas dos bairros deve coexistir e articular-se com a Lisboa capital do país e núcleo central da área metropolitana e concomitantemente, alcançar um estatuto inequívoco de cidade cosmopolita com um elevado protagonismo internacional. Consequentemente importa articular redes e centralidades em favor de uma cidade mais funcional e policêntrica.

O Princípio da Diversidade

O princípio da diversidade é valorizado na intervenção urbana contemporânea, conhecidos que são alguns dos problemas do planeamento mono-funcional. Este princípio enquadra três orientações. A primeira diz respeito à intervenção orientada para os usos mistos em rutura com o planeamento mono-funcional. A segunda traduz-se na admissibilidade (e até intenção) de planear atendendo à diferenciação das malhas urbanas da cidade (por exemplo, a área consolidada requer uma intervenção distinta dos espaços de desafetação de usos industriais ou de equipamentos públicos). Finalmente, este princípio também advoga a diversificação das escolhas (dos estilos de vida, das tipologias habitacionais, dos usos do espaço público, dos tempos e ritmos de vida urbanos,...) e a valorização da multiculturalidade e interculturalidade, como forma de atingir a coesão social.

35

O Princípio da Revitalização

A tendência para a estabilização do crescimento demográfico na região de Lisboa justifica a necessidade de intervir prioritariamente na reabilitação de áreas urbanas por oposição à expansão urbana. A degradação do edificado, a desqualificação do espaço público, a carência de áreas verdes permeáveis, a falta de diversidade e qualificação de atividades comerciais e de serviços e os problemas de mobilidade e de estacionamento para os residentes devem ser resolvidos numa lógica integrada de forma a atrair novos residentes para as áreas consolidadas de Lisboa e a melhorar a qualidade de vida da população residente em áreas urbanas desqualificadas (bolsas nos bairros históricos, bairros municipais, antigas cooperativas, SAAL e AUGI).

O Princípio da Participação

O princípio da participação apela a uma mudança do processo de planeamento com maior envolvimento dos cidadãos. Apesar da maior complexidade, o processo de planeamento participado garante maiores níveis de eficácia e de coesão social e sustentabilidade ambiental. Este princípio não está desligado das modalidades de governação da cidade contemporânea e requer, como tal, uma reformulação das estruturas de planeamento e de gestão urbanística, no sentido da valorização da proximidade às populações dos bairros do processo de planeamento.

O Princípio da Sustentabilidade

Este princípio visa garantir a sustentabilidade do modelo de desenvolvimento nas suas vertentes económica e financeira, social e ambiental. A crise do modelo de desenvolvimento traz novos desafios à cidade, sendo necessário encontrar soluções inovadoras capazes de garantir a sustentabilidade económica e financeira do modelo urbano. A coesão social e territorial é igualmente central para afirmar Lisboa como uma cidade amigável e inclusiva (em estreita articulação com o princípio da diversidade), combatendo a fragmentação urbana e as desigualdades sociais. Na vertente ambiental, a inclusão das preocupações com as alterações climáticas deve incidir em estratégias de adaptação e mitigação, atuando quer no sentido de redução das necessidades energéticas da cidade, quer no sentido da redução dos gases com efeito de estufa. A intervenção urbana deve privilegiar a eficiência energética dos edifícios, as coberturas verdes, a reciclagem de água, o aumento da área verde permeável à escala global da cidade, a densificação arbórea (captação de CO₂), a diminuição da necessidade de recurso ao transporte individual, melhoria dos transportes coletivos e as formas de mobilidade suave. Finalmente, a adoção deste princípio permitirá reforçar a capacidade de resiliência da cidade aos choques económicos e ambientais.

4.5 PRIORIDADES ESTRATÉGICAS

36

Para o horizonte do plano, a estratégia de desenvolvimento territorial está em sintonia com a ambição e com as orientações definidas quer pelo PNPOT e PROTAML quer pela Carta Estratégica, sendo suportada por 4 prioridades, que se subdividem em linhas de orientação e se materializam através de medidas de carácter territorial.

Prioridades	Linhas de Orientação
1. Afirmar Lisboa nas redes globais e nacionais	<p>Desenvolver as redes internacionais e inter-urbanas</p> <p>Afirmar a cidade como um pólo de inovação internacional e dinamizar o emprego</p> <p>Valorizar a identidade e a cultura na perspetiva da cidade cosmopolita e multicultural</p> <p>Articular em rede as centralidades da cidade alargada de Lisboa</p>
2. Regenerar a cidade consolidada	<p>Reabilitar e revitalizar o edificado e o património arquitetónico e paisagístico</p> <p>Qualificar os espaços não edificados nas malhas urbanas consolidadas e reconverter espaços com usos desativados</p>
3. Promover a qualificação urbana	<p>Reforçar a coesão sócio-territorial e melhorar as vivências urbanas</p> <p>Promover a sustentabilidade ambiental</p>
4. Estimular a participação e melhorar o modelo de governação	<p>Estimular a participação pública</p> <p>Desenvolver um modelo eficiente de governação</p>



PRIORIDADE 1: Afirmar Lisboa nas redes globais e nacionais

Esta prioridade articula-se diretamente com as questões “Como transformar Lisboa numa cidade inovadora, criativa e capaz de competir num contexto global, gerando riqueza e emprego?” e “Como afirmar a identidade de Lisboa num mundo globalizado?” da Carta Estratégica de Lisboa.

No quadro da globalização, o desenvolvimento económico assenta em redes cujos nós são cidades. A inserção e a capacidade de liderar redes internacionais e nacionais constituem fatores críticos para o desenvolvimento de Lisboa, implicando uma intervenção mais alargada e integrada, criando as condições para o desenvolvimento de novas atividades da economia do conhecimento e a criação de emprego, a qualificação das funções inerentes ao estatuto de capital e a projeção das atividades culturais consentâneas com as suas competências de cidade cosmopolita e a afirmação da identidade multi-cultural.

A elevada concentração de atividades de ciência e tecnologia constitui uma vantagem ímpar de Lisboa no plano nacional e deve alavancar uma estratégia de desenvolvimento de atividades económicas inovadoras e da economia do conhecimento. Lisboa deve ter como objetivo a sua afirmação como pólo de conhecimento e de inovação internacional. Outro objetivo central para a cidade reside na aposta das suas funções de controlo da atividade económica, tais como serviços avançados de apoio às empresas, sector financeiro e outros, cada vez mais essenciais no quadro da globalização e que permitem gerar riqueza e emprego qualificado, sem esquecer também o papel das funções inerentes ao seu estatuto de capital.

A projeção internacional da cidade por via de grandes eventos no passado recente – Expo 98, Euro 2004 – consolidou a cidade como um destino turístico europeu, objetivo que deve ser reforçado atendendo à identidade de Lisboa e à valorização da sua geografia, cultura e património. A identidade de Lisboa assente no estuário do Tejo deve ser valorizada às escalas nacional e internacional. O aproveitamento das áreas ribeirinhas para eventos de grande projeção internacional e nacional constitui uma oportunidade para a afirmação da cidade de Lisboa, especialmente no domínio da náutica oceânica, sem ignorar a importância do Tejo para os usos de recreio e de lazer ao ar livre para o turismo.

A vocação internacional pressupõe a inserção de Lisboa nas redes internacionais de vários tipos e com diversos objetivos. Lisboa deve privilegiar a inserção nas redes do conhecimento, o reforço do turismo, o acolhimento de estudantes universitários, a realização de eventos e congressos, a atração de profissionais qualificados, o desenvolvimento das atividades criativas, o acolhimento de empresas e a criação de emprego, a valorização da multiculturalidade como um ativo de internacionalização.

Simultaneamente assume-se como objetivo a necessidade de recentrar a Área Metropolitana de Lisboa no município de Lisboa em benefício de um crescimento “verde”, combatendo a tendência dos últimos decénios para a perda da população, deslocalização de empresas e de emprego. O reposicionamento de Lisboa beneficiará a própria AML, tornando-a mais eficiente e preparada para os grandes desafios de mudança para uma economia pós-carbono e para combater as alterações climáticas.

Privilegia-se, de igual modo, a articulação de espaços na metrópole capaz de afirmar Lisboa numa rede policêntrica, através da qualificação do sistema de transportes e mobilidade e de logística.

As linhas de orientação identificadas são as seguintes:

- § Desenvolver as redes internacionais e inter-urbanas
- § Afirmar a cidade como um pólo de inovação internacional e dinamizar o emprego
- § Valorizar a identidade e a cultura na perspetiva da cidade cosmopolita e multi-cultural
- § Articular em rede as centralidades da cidade alargada de Lisboa

1.1 Desenvolver as redes internacionais e inter-urbanas

O desafio da internacionalização é talvez o mais premente para a cidade de Lisboa. Com o aprofundar da integração económica global, o protagonismo das cidades acentuou-se e as relações inter-urbanas alargaram-se. A internacionalização é decisiva para a inovação e para alargar a base de criação de riqueza. O desafio da competitividade para a cidade de Lisboa obriga a uma tónica na internacionalização, articulando o económico com o social e o ambiental, o sector público com o privado e o não-governamental.

No plano territorial, importa reforçar e qualificar as infraestruturas de internacionalização e de capitalidade, tais como o aeroporto, a rede de alta-velocidade, o porto de Lisboa e o terminal de cruzeiros e a Terceira Travessia do Tejo, que neste caso também beneficiará o sistema de mobilidade metropolitana e a articulação entre as duas margens.

No seu conjunto, as redes inter-urbanas e internacionais deverão viabilizar grandes plataformas de conectividade internacional e sustentar as grandes mudanças de reorganização dos tempos de trabalho e lazer.

Medidas:

- § Integrar a construção das novas infraestruturas de internacionalização que servem a cidade (aeroporto, alta-velocidade, Terceira Travessia do Tejo, terminal de cruzeiros)
- § Qualificar e articular o porto de Lisboa com os portos de Setúbal e Sines
- § Articular as infraestruturas de internacionalização e de capitalidade com interfaces de transporte urbano



1.2 Afirmar a cidade como um pólo de inovação internacional e dinamizar o emprego

A dimensão da internacionalização em Lisboa é concomitante com o reforço das atividades intensivas em conhecimento e das que mobilizam a criatividade como estratégia para sustentar dinâmicas de inovação. A concentração das funções de decisão política e de funções de decisão económica contribuem para a atração e fixação de recursos humanos de segmentos mais qualificados do mercado de trabalho e também para a geração de efeitos multiplicadores no tecido económico urbano.

Lisboa deve afirmar-se como uma cidade do conhecimento no plano internacional, valorizando a densidade do sistema de ciência e tecnologia da cidade e o potencial de articulação com atividades inovadoras da biotecnologia, tecnologias de informação e comunicação, audiovisual, atividades do *cluster* do mar e outras. As áreas de concentração destas atividades devem ser servidas por redes de telecomunicações avançadas.

Não devem ser esquecidas as amenidades urbanas específicas com grande potencial de atração de recursos humanos qualificados – quadros e profissionais, bem como ativos das artes e cultura e a aposta em “Lisboa – Cidade Erasmus” –, essenciais para a emergência de atividades inovadoras no tecido urbano. E simultaneamente deve inverter-se a tendência de deslocalização de empresas e de emprego em sectores relevantes para a economia da cidade, incluindo as atividades de serviços, distribuição e comércio.

Medidas:

- § Promover o emprego através da atração de empresas e disponibilização de solo infra-estruturado a preços competitivos
- § Reforçar redes digitais de alto débito em áreas de elevada concentração de unidades de ciência e tecnologia e atividades económicas criativas e intensivas em conhecimento
- § Disponibilizar espaços adequados para a instalação das atividades emergentes da economia do conhecimento, indústrias criativas e atividades económicas com vocação internacional
- § Apoiar a internacionalização das universidades e melhorar as condições para a fixação de estudantes universitários nacionais e estrangeiros na cidade

1.3 Valorizar a identidade e a cultura na perspetiva da cidade cosmopolita e multi-cultural

Lisboa é uma cidade singular e autêntica e deve apostar também nas suas especificidades culturais e imagem para melhorar o seu posicionamento entre as grandes cidades internacionais. De facto, outro fator competitivo de Lisboa a explorar está associado às

atividades culturais e à sua excelência e capacidade de atrair residentes, ativos permanentes e temporários (*city-users*) e turistas. O turismo, aliás, afirma-se progressivamente como um sector-chave da economia da cidade e da região, beneficiando da excelência de recursos turísticos, como o estuário do Tejo, parques naturais, praias e património cultural e paisagístico e das valências do fado e da gastronomia.

A relação com o rio é o elemento que mais distingue Lisboa, sendo esta a sua verdadeira marca e identidade. A gestão conjunta CML e APL de vastas áreas do porto, deve conduzir à sua valorização destinada ao recreio e lazer, à náutica de recreio e às atividades aquáticas e marítimo-turísticas, assim como à náutica oceânica.

Para além do estuário do Tejo, importa garantir inequivocamente a qualificação urbanística e o reforço da visibilidade dos bairros históricos, em virtude de constituírem um elemento único numa perspetiva sócio-urbanística de interesse nacional e internacional.

As competências de cidade cosmopolita e a afirmação da dimensão multi-cultural são também novos elementos essenciais para a (re)construção da identidade de Lisboa. Esta linha de orientação visa projetar Lisboa como capital da lusofonia, uma cidade cosmopolita e multi-cultural, através da realização de eventos com grande projeção internacional e nacional e da aposta no *branding* territorial, difundindo uma imagem de modernidade e de cidade cosmopolita, essencial para promover o turismo. A aposta passa pela valorização da multiculturalidade como um ativo de internacionalização.

Medidas:

- § Valorizar a frente ribeirinha para o reforço do estatuto de cidade cosmopolita (arquitetura, funções, infraestruturas e equipamentos dedicados à náutica de recreio e espaço público de excelência) em articulação com a APL
- § Garantir o desenvolvimento da oferta complementar de serviços de apoio ao novo terminal de cruzeiros
- § Promover a defesa e a valorização da singularidade e excelência da imagem urbana paisagística e arquitetónica, apostando na requalificação da Baixa e dos bairros históricos
- § Inserir bairros históricos de Lisboa em percursos turísticos e de lazer com recurso a formas de mobilidade assistida
- § Apoiar as formas e experiências culturais tradicionais e genuínas da cidade (fado, gastronomia)
- § Promover o “eixo dos museus” no arco ribeirinho, do Museu do Azulejo ao Museu de Arte Popular
- § Desenvolver corredores culturais e eixos de comércio especializado e étnico
- § Apoiar a captação de grandes eventos culturais, artísticos e desportivos de carácter recorrente para os diversos públicos

- § Promover Lisboa como um dos principais destinos para congressos na Europa, apoiando a construção de um grande centro de congressos
- § Promover a concentração de atividades culturais e criativas em bairros históricos e espaços com usos obsoletos

1.4 Articular em rede as centralidades da cidade alargada de Lisboa

O município de Lisboa é o núcleo da Área Metropolitana de Lisboa e polariza uma vasta região, cujos limites são mais difíceis de traçar devido à complexidade de fluxos de pessoas, bens e informação desenvolvidos por uma enorme diversidade de agentes económicos, sociais, culturais e outros. Enquanto a região metropolitana de Lisboa extravasa os próprios limites da Área Metropolitana de Lisboa, a CRIL constitui-se como a nova “fronteira” da cidade de Lisboa. No entanto, este crescimento levou a uma diminuição do protagonismo da cidade que deve ser recuperado. Lisboa precisa de ganhar massa crítica e influência na região metropolitana. A necessidade de obter ganhos de eficiência em múltiplos domínios beneficiará do desenvolvimento de formas de cooperação com municípios da AML e da região alargada nos domínios da economia e emprego, mobilidade, logística, habitação e estrutura ecológica, assumindo particular relevância a implementação de um sistema verdadeiramente integrado de transporte público urbano e metropolitano. Também a norte importa melhorar a articulação com os concelhos limítrofes e apostar na qualificação das malhas urbanas mais próximas dos nós da CRIL.

A articulação das polaridades internas é essencial para um aumento da competitividade da cidade na atração e manutenção de investimento em sectores relevantes para o crescimento económico e para a criação de emprego. É particularmente importante reservar espaços para a instalação de empresas de média e grande dimensão em áreas de boa acessibilidade em nós da rede ferroviária e de metro, no eixo da 2ª circular e junto aos nós da CRIL.

A melhoria da mobilidade deve assentar no reforço e qualificação do transporte coletivo, nomeadamente na conclusão da densificação da rede de metro no miolo da cidade, com a construção da linha circular, e com a criação de canais para uma rede de elétricos rápidos, especialmente a norte da 2ª circular, Ajuda e Restelo.

A reconversão de área a desafetar da atividade aeroportuária deve constituir uma aposta central para a cidade no futuro. A possibilidade de ligação entre a linha de Cascais e de Cintura, articulada com a extensão da linha de metropolitano, vem aumentar a importância da interface de transportes de Alcântara e, conseqüentemente do potencial de renovação desta área. Também a resolução do nó rodo-ferroviário de Alcântara vem criar novas oportunidades de aproximação da zona à sua frente ribeirinha, bem como diminuir impactes resultantes da operação do terminal marítimo de mercadorias.

Medidas:

- § Promover o fecho do anel ferroviário, apoiado nas futuras ligações entre a linha de cintura, a Terceira Travessia do Tejo e a linha de Cascais
- § Qualificar as articulações das malhas urbanas de Lisboa com os concelhos limítrofes e em particular as de maior proximidade aos nós da CRIL
- § Aumentar e qualificar interfaces de transporte público pesado
- § Potenciar o alargamento da rede de metro a todos os grandes pólos de emprego urbano-metropolitano e a sua articulação por via da construção da linha circular na zona central da cidade
- § Potenciar a 2ª Circular e o Vale de Chelas servido pelos acessos da TTT como áreas privilegiadas para a instalação de empresas de média e grande dimensão
- § Expandir a rede de elétrico rápido
- § Articular com os municípios vizinhos e operadores de transporte coletivo a construção de parques de estacionamento dissuasores na periferia da cidade articulados com nós do sistema de transporte público
- § Desenvolver um plano de logística urbana, articulando o ordenamento da logística em Lisboa com a localização de plataformas logísticas nos municípios vizinhos
- § Dinamizar o Tejo como via de comunicação entre os municípios ribeirinhos da AML

PRIORIDADE 2: Regenerar a cidade consolidada

Com esta prioridade pretende-se responder diretamente a duas questões da Carta Estratégica de Lisboa, privilegiando a incidência espacial na cidade consolidada: “Como recuperar, rejuvenescer e equilibrar socialmente a população de Lisboa?” e “Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos?”.

Sendo específica para a cidade consolidada, as medidas enunciadas no âmbito desta prioridade não são por si só suficientes para atingir os objetivos de regeneração, razão pela qual as medidas indicadas nas restantes prioridades são cumulativas com as que se apresentam em seguida, no que diz respeito às questões sociais, designadamente a criação de equipamentos, creches, escolas, transporte escolar, valorização curricular, excelência da escola pública.

A degradação do edificado e a desqualificação do espaço público deve ser combatida através da requalificação de áreas históricas e dos eixos centrais da cidade, criando condições para atrair população e atividades e, deste modo, atenuar a dinâmica demográfica dual de Lisboa, traduzida pela regressão demográfica das freguesias centrais e o crescimento das freguesias periféricas. A expansão urbana tem vindo a beneficiar as freguesias limítrofes do concelho, as únicas que têm sido capazes de atrair, em número significativo, população, em resultado de



grande iniciativas de desenvolvimento urbano públicas e privadas, enquanto a cidade consolidada tem vindo a perder população e, em alguns casos, emprego.

A amplitude dos problemas da cidade consolidada justifica que a estratégia de desenvolvimento territorial defina a sua revitalização como uma prioridade estratégica. Esta terá como objetivos a reabilitação do edificado e património, incluindo os bairros históricos, com o envolvimento dos sectores público e privado, a compactação da cidade consolidada através do aproveitamento dos pisos superiores e reocupação dos pisos térreos, a reocupação dos fogos devolutos e a reconversão dos grandes espaços desativados (ou em desativação) com novas funções urbanas através de projeto urbano integrado e no respeito pela garantia de equidade social, proteção ambiental e acessibilidade ao sistema de transportes.

As linhas de orientação identificadas são as seguintes:

- § Reabilitar e revitalizar o edificado e o património arquitetónico e paisagísticos;
- § Qualificar os espaços não edificados nas malhas urbanas consolidadas e reconverter espaços com usos desativados.

2.1 Reabilitar e revitalizar o edificado e o património arquitetónico e paisagístico

A revitalização da cidade consolidada – e em particular das áreas históricas – é uma prioridade para o desenvolvimento de Lisboa. A cidade deve combater ativamente a tendência centrífuga de pessoas e atividades da sua zona central e evitar o seu abandono e consequente degradação física frequentemente acompanhada por problemas de natureza social, como a pobreza, o envelhecimento e ainda a segregação étnica. A aposta na requalificação de espaços de sociabilidade numa lógica de bairro deve orientar toda a intervenção urbana, articulando funções habitacionais, culturais e criativas, comerciais e valorizando o espaço público.

A reabilitação urbana deve ser ampliada com o estímulo à reabilitação pelos proprietários dos edifícios. Em ambos os casos, a regulamentação para este tipo de intervenções requer um esforço de simplificação e divulgação adequada entre os agentes imobiliários e os cidadãos. Uma nova estratégia de reabilitação urbana deve partir de uma separação clara de responsabilidades entre o sector público e o sector privado. O sector público deve estabelecer a estratégia de reabilitação e disponibilizar o quadro jurídico, fiscal e de apoios financeiros para o esforço de reabilitação; e deve ainda investir na regeneração de áreas urbanas críticas, na valorização do espaço público e dos edifícios públicos, e na construção das redes de equipamentos e de infraestruturas necessárias à regeneração do tecido urbano e à recuperação de população; o sector privado deve proceder à reabilitação do parque edificado, procedendo ao investimento e às intervenções na construção.

É também necessário combater o fenómeno de fogos devolutos com expressão elevada em

Lisboa e, muito especialmente, importa desenvolver incentivos à sua colocação no mercado por via da intervenção pública direta e indireta no mercado de arrendamento e habitação própria. Os apoios à reabilitação devem ser revistos e ampliados, bem como os programas que visem o arrendamento acessível à população. A intervenção de qualificação do património deve privilegiar a sua reabilitação física e funcional, procurando desenvolver formas inovadoras de intervenção com aprofundamento das parcerias entre as instituições e atores.

Nas operações integradas de reabilitação dos bairros históricos há que dar particular atenção às questões dos riscos sísmicos e geológicos, incêndios e derrocada de edifícios antigos, assim como devem ser ponderadas as questões da acessibilidade no espaço público e nos edifícios. Importa intervir no sentido da melhoria da mobilidade e da resolução das lacunas de estacionamento para os residentes nos bairros da cidade. As carências de espaços de lazer e recreio na área histórica devem ser resolvidas para o que as áreas ribeirinhas desativadas da atividade portuária darão um contributo decisivo.

A articulação da cidade consolidada com o sector Norte é muito importante para o desenvolvimento de Lisboa, devendo ser privilegiado o eixo estruturado pela 2ª Circular entre Benfica e o Aeroporto da Portela por apresentar fortes potencialidades de qualificação.

Medidas:

- § Definir como “Área de Reabilitação Urbana” toda a cidade consolidada
- § Incentivar a reabilitação integrada de conjuntos urbanos, mobilizando os agentes privados para a reabilitação do edificado, adequando-os às características sócio-demográficas dos residentes (atuais e potenciais)
- § Certificar projetos de reabilitação e conceder-lhes benefícios fiscais e apoios municipais
- § Abrir uma “via verde” no licenciamento para reabilitação
- § Apoiar o desenvolvimento económico local dos bairros/ zonas de intervenção prioritária
- § Densificar o centro histórico com novas funções ligadas à administração pública, equipamentos culturais e de apoio ao turismo e atividades criativas
- § Valorizar a área histórica e outras malhas urbanas e conjuntos de valor patrimonial do séc. XX
- § Implementar nas áreas históricas uma rede de recreio e produção que integre os espaços públicos e espaços verdes, incluindo as quintas de recreio
- § Assegurar a minimização dos riscos de vária ordem nas intervenções integradas de reabilitação urbana
- § Recuperar linhas de elétrico “históricas” e os elevadores e funiculares do séc. XIX e desenvolver novas formas de mobilidade assistida

- § Dotar os bairros com estacionamento para os residentes
- § Promover medidas de acalmia do tráfego nas áreas residenciais consolidadas
- § Valorizar eixos/ruas com atividades comerciais e culturais
- § Proceder à reconversão e qualificação da 2ª circular em avenida urbana entre Benfica e Aeroporto da Portela e a sua articulação com o Parque das Nações e parte Norte da cidade

2.2 Qualificar os espaços não edificados nas malhas urbanas consolidadas e reconverter espaços com usos desativados

A desafetação de usos industriais e portuários e a deslocalização de grandes equipamentos públicos (saúde, defesa, justiça,...) constitui uma oportunidade para desenhar e (re) construir uma parte significativa da cidade. A densificação de áreas urbanas específicas quer por via de maior profundidade da empena quer do número de pisos, permite reforçar a oferta de habitação e de espaço para atividades económicas e culturais. Os ganhos de densidade devem ancorar-se preferencialmente nos nós do sistema de transportes da cidade, bem como garantir que a compactação não pode inviabilizar o objetivo da sustentabilidade ambiental e da salvaguarda do património arquitetónico e paisagístico.

A colmatação de espaços urbanos surge como outra prioridade, em virtude da descontinuidade do espaço urbano em algumas áreas da cidade consolidada. As intervenções urbanas, especialmente as de larga escala e na área ribeirinha e na cidade consolidada, devem pautar-se por uma elevada qualidade arquitetónica no espaço público e edificado com garantia de equilíbrio e diversidade social e cultural.

Medidas:

- § Reutilizar e reciclar espaços com novas funções urbanas
- § Densificar seletivamente áreas urbanas em articulação com o sistema de transportes pesado, salvaguardando o património arquitetónico e paisagístico
- § Colmatar e qualificar os vazios urbanos mantendo os interiores dos quarteirões e logradouros parcialmente permeáveis e favorecendo o revestimento vegetal
- § Privilegiar os usos mistos nas intervenções de colmatação e de reconversão de espaços usos obsoletos
- § Promover a diversidade tipológica na promoção habitacional, procurando acolher diversidade social e etária nas novas áreas urbanas

PRIORIDADE 3: Promover a qualificação urbana

Esta prioridade visa garantir uma melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e dos que trabalham e visitam a cidade de Lisboa, num quadro de elevada coesão social e de sustentabilidade ambiental. Responde diretamente às três primeiras questões da Carta Estratégica de Lisboa: “Como recuperar, rejuvenescer e equilibrar socialmente a população de Lisboa?”, “Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos?” e “Como tornar Lisboa numa cidade ambientalmente sustentável e energeticamente eficiente?”.

A garantia de coesão social é um objetivo essencial desta prioridade estratégica e deve assentar – para além de outras medidas de política social – numa política ativa de habitação, na identificação e reabilitação de bairros de intervenção prioritária, na qualificação do espaço público, na oferta adequada de equipamentos de proximidade e no apoio generalizado à população idosa e em risco de pobreza. A qualidade do espaço público e a oferta de habitação adequada aos segmentos da procura são fatores essenciais para aumentar a capacidade de atração de novos residentes para Lisboa.

A sustentabilidade ambiental da cidade assume a máxima prioridade, que se deve concretizar através de objetivos de continuidade e complementaridade dos sistemas naturais e preservação da biodiversidade, de implementação de um sistema de drenagem, retenção e infiltração e gestão da água pluvial, e de aumento do número de árvores plantadas e redução do risco de inundação através do aumento de área permeável. A redução do número de veículos em circulação no centro da cidade e a utilização preferencial do transporte público e modos suaves de mobilidade são essenciais para o combate às alterações climáticas em Lisboa, assim como a racionalização dos consumos energéticos dos edifícios. Além da adaptação às alterações climáticas, a preocupação alarga-se também às questões de segurança alimentar.

As linhas de orientação identificadas são as seguintes:

- § Reforçar a coesão sócio-territorial e melhorar as vivências urbanas
- § Promover a sustentabilidade ambiental

3.1 Reforçar a coesão sócio-territorial e melhorar as vivências urbanas

A situação social evidencia sinais de polarização social. Assim, importa combater ativamente o aumento das desigualdades sociais, ao mesmo tempo que se deve promover a diversidade cultural e a pluralidade de estilos de vida, promovendo uma política de habitação que valorize a diferenciação da oferta (tipologias, preço, etc.) e garantindo que uma parte significativa da oferta é acessível à população com rendimentos intermédios, de forma a combater a saída de determinados segmentos da população residente e a reforçar a atração de novos residentes. A degradação do edificado, algum já construído a partir dos anos 1970, requer o



desenvolvimento de iniciativas de recuperação e requalificação dos fogos (elevadores, painéis solares, etc.).

A melhoria das condições de vivência urbana implica um esforço de atuação ao nível da qualificação do espaço público, da modernização das atividades comerciais, culturais e de serviços à população numa lógica de bairro e a diminuição do tráfego automóvel de atravessamento. A coesão sócio-territorial impõe a adoção de uma política de equipamentos coletivos muito exigente. O envelhecimento da população residente de Lisboa, com forte incidência nas áreas históricas e centrais, deve conduzir à implementação de medidas específicas de apoio a este estrato da população residente, como a eliminação de barreiras arquitetónicas, acesso aos edifícios, conforto da habitação e dotação de equipamentos

A degradação dos bairros municipais (e não municipais) constitui um grave problema. De acordo com o Programa Local de Habitação, a aposta na identificação de Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária (BIP/ZIP) é decisiva para obviar problemas de degradação e desqualificação urbana, especialmente na Ajuda, Vale de Alcântara e zona Oriental (para além da zona histórica – ver prioridade estratégica 2). A intervenção deve abarcar as habitações e o espaço público de forma integrada.

A expansão urbana na coroa periférica de Lisboa terá de assentar em critérios urbanísticos mais exigentes, conducentes à melhoria das condições de vida e fruição da cidade. Aos critérios urbanísticos importa adicionar o alcance estratégico de diversificação funcional, de forma a combater o mono-funcionalismo e a monotonia da paisagem urbana, especialmente nas principais intervenções urbanas.

Medidas:

- § Estruturar e vertebrar as áreas periféricas, qualificando AUGI e periferia urbana
- § Identificar e qualificar “Bairros/Zonas de Intervenção Prioritária”
- § Consolidar as centralidades numa lógica de bairro, favorecendo o comércio a retalho e serviços de proximidade
- § Flexibilizar os usos comerciais e de serviços especialmente em bairros municipais e novos loteamentos de habitação
- § Intervir na qualificação do espaço público, especialmente praças, parques urbanos e ruas de forma integrada, assegurando a existência de uma praça em cada bairro
- § Disponibilizar banda larga *wireless* em espaços públicos
- § Garantir equidade no acesso à educação e desenvolver o sistema de transporte escolar como meio fundamental para a coesão social
- § Reforçar a oferta de equipamentos sociais para o apoio à população mais jovem (creche, pré-escolar, saúde e desporto) prioritariamente nas periferias urbanas, áreas de realojamento e áreas mais densificadas e carenciadas
- Dinamizar o conceito de cidade amiga da população idosa, aumentando a oferta de



residências assistidas para idosos e intervindo ao nível dos equipamentos (saúde e centros de dia), dos locais de convívio e segurança e conforto da habitação

- § Garantir a acessibilidade segura e universal aos equipamentos e espaços públicos e habitação a todos os que sofrem de mobilidade reduzida
- § Adaptar os equipamentos coletivos às novas exigências, ritmos e complexidades da vida urbana
- § Promover a construção de habitação a custos acessíveis em loteamentos de iniciativa municipal e privada e diversificar os regimes de ocupação (arrendamento, aquisição)
- § Estabelecer localização preferencial para as tipologias de habitação de interesse social (realojamento, habitação para idosos, pessoas sós, habitação coletiva), evitando a sua concentração

3.2 Promover a sustentabilidade ambiental

Em grande medida, a sustentabilidade é um desafio urbano, em virtude da escala dos problemas ambientais e energéticos das cidades, especialmente resultantes do consumo de energia e da poluição ambiental, particularmente relevante ao nível do edificado e do sector dos transportes. O desenvolvimento de instrumentos de avaliação da sustentabilidade de intervenções urbanas, a adoção de práticas que promovam a eficiência energética e de utilização dos recursos naturais e o aproveitamento de energias e recursos renováveis, a reciclagem de águas, a adoção de critérios de conforto bioclimático na edificação, fazem parte necessariamente da estratégia de uma cidade responsável, envolvida e comprometida com a adaptabilidade e a mitigação das alterações climáticas.

A estrutura ecológica metropolitana deve articular-se com a estrutura ecológica municipal, garantindo, por um lado, a salvaguarda dos sistemas ambientais fundamentais e, por outro, a expansão dos espaços de recreio e de produção. A agenda da segurança alimentar avançará com o desenvolvimento da produção alimentar em espaços públicos e logradouros, contribuindo também para o aumento da permeabilidade do solo. Os espaços verdes da cidade são essenciais para minimizar os efeitos da “ilha de calor” e para a captação de CO₂ na cidade.

O sucesso de uma estratégia de sustentabilidade urbana depende substancialmente das condições e formas de mobilidade, considerando-se prioritário o incentivo à eco-mobilidade, a integração dos sistemas tarifários dos transportes públicos, a articulação do uso do solo com o sistema de transportes e o estabelecimento de medidas dissuasoras de utilização de transporte individual, tais como o incremento do custo do estacionamento tarifado para não-residentes. O desenho de planos de mobilidade em áreas de forte concentração de empresas e emprego pode contribuir para a sustentabilidade urbana.

A mitigação dos riscos naturais e antrópicos deve assentar no desenvolvimento de planos de



segurança e delimitação das áreas e tipos de risco e estabelecimento de usos compatíveis e condicionamentos à edificação, numa perspetiva de salvaguarda de pessoas e bens e **de** sustentabilidade do território

Medidas:

- § Conectar a Estrutura Ecológica Municipal com a Rede Ecológica Metropolitana através da definição de uma rede contínua que recupere os vales e contribua para o redesenhar da paisagem urbana
- § Concretizar a Estrutura Ecológica Municipal através da execução de espaços de recreio e produção
- § Fomentar a produção alimentar em espaço públicos e privados (hortas e logradouros) e a distribuição através de programas específicos, visando a segurança alimentar
- § Promover o aproveitamento dos recursos hídricos: uso de águas pluviais e reutilização de águas residuais
- § Implementar bacias de infiltração e retenção
- § Preservar e aumentar, à escala global da cidade, a permeabilidade do solo urbano com particular incidência nos espaços públicos e nas áreas a consolidar
- § Articular a permeabilidade dos logradouros com o revestimento vegetal das coberturas e fachadas
- § Reduzir o consumo de energia não renovável (edifícios públicos, empresas, habitação, transportes, iluminação pública)
- § Apoiar a realização de planos de mobilidade sustentável nas áreas de concentração de instituições e empresas de média e grande dimensão
- § Aumentar a área de superfície vegetal da cidade, como forma de regulação bioclimática e captação de CO2
- § Salvaguardar os corredores de ventilação através de um desenho urbano adequado, combatendo o efeito da “ilha de calor”
- § Construir infraestruturas destinadas à promoção da mobilidade sustentável (incluindo rede de abastecimento de e-veículos e outras formas de apoio à mobilidade suave)
- § Reduzir a oferta de estacionamento em áreas de concentração de emprego como forma de promover a transferência modal do transporte individual para o transporte coletivo
- § Promover os ecobairros
- § Delimitar as áreas e tipos de risco e respetiva modelização e estabelecer usos compatíveis e condicionamentos à edificação, numa perspetiva de salvaguarda de pessoas e bens e sustentabilidade do território

PRIORIDADE 4: Estimular a participação e melhorar o modelo de governação

A prioridade 4 relaciona-se diretamente com a questão “Como criar um modelo de governo eficiente, participado e financeiramente sustentado?” da Carta Estratégica de Lisboa.

É imperativa a articulação entre os eleitos e os cidadãos na gestão da cidade. A cidadania sustenta a qualificação das estruturas de governação da cidade, tanto mais que a natureza do processo de planeamento aconselha a que se alargue dos técnicos e políticos aos cidadãos. Neste sentido, a transparência do processo de planeamento assente na difusão de informação sistematizada constitui uma garantia para a efetiva participação da população. A georeferenciação e a articulação com o cadastro urbano devem proporcionar o acesso fácil de qualquer cidadão ao PDM.

A eficiência e racionalidade do processo de planeamento beneficiarão da cumulatividade e integração das políticas públicas nacionais e locais e da capacidade de adaptação do PDM às alterações de contexto, apoiado por mecanismos de monitorização do plano. O plano é mais estratégico e menos normativo, menos orientado para o “policimento” do que para as políticas.

50 Esta prioridade tem ainda por objetivo a implementação de uma forma de gestão mais eficiente da cidade. O número excessivo e desequilibrado de unidades administrativas com pouca aderência aos processos de planeamento aconselha a uma reorganização administrativa e deve constituir a base para a definição de UOPG que permitam a integração entre planeamento, gestão e governo das intervenções urbanas.

As linhas de orientação identificadas são as seguintes:

- § Estimular a participação pública
- § Desenvolver um modelo eficiente de governação

4.1 Estimular a participação pública

Como fortalecimento da cidadania assegura-se a qualificação das estruturas de governação da cidade e obtêm-se ganhos de eficiência nos processos de gestão da cidade. Com a mudança de um paradigma de plano mais normativo para outro mais centrado na dimensão estratégica e relacional, a participação dos cidadãos no planeamento, desenvolvimento e gestão da cidade têm vindo a ser valorizados. Com a emergência de um novo paradigma do planeamento urbano, as pessoas, a título individual ou coletivo, têm justamente readquirido algum controle no processo – ainda algo incipiente em Lisboa –, tornando-se mais ativos e exigentes em relação às opções (e à forma como estas são definidas) para o desenvolvimento da cidade, que não se esgotam na mera discussão pública formal e obrigatória dos planos. Ainda com pouco anos de existência e com margem para aperfeiçoamento, o orçamento participativo, as



reuniões descentralizadas de câmara e o licenciamento aberto ilustram claramente uma nova prática de relacionamento da câmara com os residentes da cidade. Importa dar a conhecer as boas experiências de intervenção urbana alavancada em processos de planeamento participativos.

Medidas:

- § Promover a participação pública em todas as fases do processo de elaboração de planos
- § Criação de uma base de dados acessível aos cidadãos com informação relativa às intervenções urbanas
- § Conceber de forma participada as metodologias, os planos e a programação das operações de regeneração urbana dos Bairros/Zonas de Intervenção Prioritária
- § Promover a Agenda Local 21, ações de “urbanismo de proximidade” e projetos urbanos integrados
- § Incentivar a participação dos cidadãos na monitorização das intervenções urbanas (incluindo planos, unidades de execução e loteamentos) com maior recurso às TIC
- § Divulgar as boas práticas da participação pública no planeamento e gestão urbana

4.2. Desenvolver um modelo eficiente de governação

O papel central de Lisboa na região metropolitana exige novas formas de coordenação territorial e inter-sectorial em diversos domínios, de forma a garantir a implementação da estratégia de desenvolvimento para a cidade.

Ao nível municipal, a elaboração de Planos de Urbanização (PU) e de Pormenor (PP) como forma de concretizar o plano tem-se revelado muito exigente e resulta num processo moroso com prejuízo para os cidadãos. A cidade deve inovar na forma de concretização do plano, apostando nas unidades de execução e loteamentos, reservando os PU e PP para casos de necessidade de densificação ou alteração ao plano ou quando se tratar de planos especiais, como os planos de salvaguarda ou de reabilitação.

O plano deve reforçar a autonomia municipal através da transferência para instrumentos de gestão da exclusiva competência municipal – Assembleia e Câmara – da normativa urbanística e instrumentos de execução do RJIGT. Para além da simplificação de toda a normativa (por via da integração em diversos regulamentos municipais), o plano consagra a unidade de execução como o principal instrumento que vincula o desenho urbano do conjunto, a arquitetura do espaço público, o parcelamento e a contratualização para a concretização da unidade de execução.

A eficiência da intervenção urbana e o aumento da participação pública beneficiarão da criação de UOPG que deverão cobrir todo o território municipal, atendendo a critérios de identidade urbana e geográfica e nível significativo de autonomia funcional. Estas devem constituir as

unidades territoriais de referência para efeitos estatísticos e de gestão urbanística e ainda da programação das intervenções a executar no âmbito do Plano.

Deve procurar-se alcançar um maior nível de interatividade do plano, beneficiando dos avanços tecnológicos na georeferenciação e nos sistemas de informação geográfica, mormente na sua relação com o cadastro, permitindo uma maior clareza e ao mesmo tempo a redução do grau de incerteza no processo de planeamento.

Medidas:

- § Desenvolver a coordenação multi-nível e inter-municipal para a implementação eficaz de ações de âmbito supra-municipal (especialmente de nível metropolitano) e de cariz integrador (competitividade e inovação, coesão social e habitação, mobilidade, alterações climáticas, segurança alimentar)
- § Adotar os princípios da gestão urbana estratégica (em detrimento do primado do normativo)
- § Estabelecer parcerias com atores relevantes para a prossecução de objetivos estratégicos da intervenção urbana
- § Apostar no desenvolvimento de um número reduzido de UOPG com cobertura integral da cidade como forma de integrar planeamento, gestão e governo da cidade
- § Privilegiar as ações urbanísticas enquadradas por unidades de execução
- § Desenvolver o sistema de avaliação e monitorização urbana, estruturado em painéis associados às estratégias de desenvolvimento da cidade
- § Desenvolver meios para o estabelecimento da relação entre o cadastro e o plano de forma a garantir maior clareza e interatividade ao plano
- § Assegurar a consistência entre a escala das cartas do plano e a sistematização da informação



5. POLÍTICAS URBANÍSTICAS MUNICIPAIS

A estratégia de desenvolvimento territorial é complementada por um conjunto de **Políticas Urbanísticas Municipais** que têm por objetivo intervir em domínios específicos como: Reabilitação Urbana, Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária, promoção de Habitação a Custos Acessíveis, Atração de Empresas, dotação de Equipamentos e Espaços Verdes de Proximidade.

5.1 ESTRATÉGIA DE REABILITAÇÃO URBANA

Um impulso decidido na política de reabilitação urbana assume uma importância estratégica no processo de desenvolvimento de Lisboa e das cidades portuguesas, constituindo um domínio central da política de cidades – POLIS XXI, pelas seguintes razões:

- Em primeiro lugar, a degradação do património edificado e do espaço público de acompanhou um processo de desertificação e de perda de atividades económicas. Este processo gerou, por sua vez, uma diminuição de competitividade da cidade, com prejuízo para a economia nacional.
- Em segundo lugar, o aumento de oferta imobiliária nas últimas décadas fez-se à custa do investimento em nova construção - sobretudo em áreas fora dos centros urbanos tradicionais e longe dos centros de emprego, o que acarretou custos acrescidos em matéria de transportes, infraestruturas, emissões de gases com efeito de estufa, dependência energética da nossa economia, perda de tempo nas deslocações, degradação da qualidade de vida e do património natural. A inversão desta situação implica o reequilíbrio das funções entre centro e periferia, com criação de novas centralidades, o que vem justificar grande atenção em termos de política de ordenamento do território e de investimento público. Mas implica também a reabilitação dos centros urbanos mais afetados pelo desinvestimento na conservação do património edificado. Para esse efeito, o aumento da oferta de habitação e de imobiliário em geral deve voltar a centrar-se no centro da cidade, através de um esforço de reabilitação urbana concentrado no tempo.
- Em terceiro lugar, o investimento na reabilitação dos edifícios tem um enorme impacto no sector da construção civil, tanto no emprego direto como na dinamização da indústria de materiais e equipamentos para os edifícios.
- Em quarto lugar, a reabilitação urbana e o repovoamento da cidade consolidada terá impacte positivo sobre o pequeno comércio e um conjunto de serviços que vivem da dinâmica da vida urbana.
- Em quinto lugar, não pode negligenciar-se o impacte positivo sobre o turismo que resulta de uma cidade reabilitada, bem conservada e com vida e animação intensa, num momento em que o sector se assume como um dos de maior importância estratégica para o país.

- Finalmente, não pode ignorar-se o impacto sobre a qualidade de vida das populações de uma política ambiciosa e bem sucedida de reabilitação.

Objetivos

A inversão do processo de despovoamento da cidade de Lisboa requer um esforço muito intenso de reabilitação urbana, idêntico ao que, nos anos 90 do século passado, foi efetuado na eliminação das barracas nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Dadas as características do problema, no entanto, as estratégias devem ser diferentes daquelas que foram usadas no passado.

A estratégia adota uma visão abrangente de regeneração urbana envolvendo as dimensões física (melhoria das condições de conforto e de segurança contra riscos de incêndio e sismos), ambiental (eficiência energética dos edifícios e luta contra o desperdício), económica (reaproveitamento dum stock existente e reciclagem de materiais) e social (mix social, geracional e de usos), propondo intervir no edificado, no espaço público e nos equipamentos coletivos, mas também na dinamização económica e social dos territórios onde se vai intervir.

É também uma abordagem integrada por convocar os promotores privados, senhorios e inquilinos, Município e o Estado, cada um deles com responsabilidades específicas e áreas de atuação diferentes.

54

O enorme esforço de reabilitação urbana em Lisboa deve ser sustentado no tempo, tratando-se de uma intervenção de longo prazo – 10 a 15 anos – a promover essencialmente pelos privados para quem a reabilitação urbana se deve tornar um investimento atrativo. A meta a atingir é fixada na reabilitação em 10 anos de 90% dos cerca de 12 mil edifícios da cidade em mau ou muito mau estado de conservação, atingindo no mínimo o nível 4 (BOM) de conservação definido no Novo Regime de Arrendamento Urbano (NRAU).

Meios

Os instrumentos existentes da política de reabilitação estão, de uma maneira geral, centrados nos apoios à reabilitação de imóveis arrendados ou situados em Área de Reabilitação Urbana (ARU). Embora seja certo que o novo regime da reabilitação urbana estabelece maior flexibilidade para os municípios delimitarem as ARU e definirem de modo mais amplo os instrumentos de atuação e os meios de intervenção reconhecidos no novo regime, também fica claro que exigem uma grande mobilização de recursos técnicos e humanos dos municípios. O novo regime de reabilitação pressupõe igualmente a coordenação pública das intervenções de reabilitação.



Há, no entanto, quatro grandes insuficiências nesta abordagem:

- § Não obstante existirem áreas onde é maior a concentração de edifícios degradados, há edifícios em mau estado de conservação e devolutos espalhados um pouco por toda a cidade, relativamente aos quais se justifica uma intervenção de reabilitação e que com o novo regime poderão ficar excluídos do leque de apoios existentes, a menos que os benefícios sejam estendidos a toda a cidade consolidada.
- § O número de intervenções necessárias à reabilitação do parque edificado é muito superior à capacidade de investimento e de gestão do município para as processar nos termos do novo regime de reabilitação, pelo que só é possível com uma forte mobilização do investimento privado e uma dispersão das decisões.
- § Para atrair investimento privado para a reabilitação é indispensável que esta aplicação seja tão atrativa como as aplicações bolsistas. Tal pressupõe que os arrendamentos antigos não continuem a ser um entrave à rentabilidade do investimento e que o município consegue pôr de pé uma estratégia de bonificação do investimento na reabilitação do centro através da venda de créditos de edificabilidade entre quem investe na reabilitação, créditos esses utilizáveis na fixação dos índices de edificabilidade nas áreas a consolidar.
- § A nova estratégia de reabilitação tem por isso de ser acompanhada de meios para intervir sobre o mercado da habitação, salvaguardando os direitos dos inquilinos sem recursos para suportarem as novas rendas e criando incentivos para a disponibilização de fogos para habitação a preços acessíveis, que possam competir com os preços disponíveis para a oferta de construção nova nas periferias e consigam, dessa forma, atrair população para os centros das áreas urbanas.

Esta estratégia deve partir de uma separação clara de responsabilidades entre o sector público e o sector privado. Aos promotores, senhorios e excecionalmente aos inquilinos cabe conservar e reabilitar o parque habitacional. Ao município enquadrar e facilitar e discriminar positivamente a intervenção dos primeiros, reabilitar os equipamentos coletivos e o espaço público e criar condições para reabilitar o património municipal. Ao Estado, para além da função legislativa, cabe tornar a reabilitação um investimento tão atrativo como outras aplicações de capital, através de incentivos fiscais e ajustamentos à lei de arrendamento urbano (NRAU) e de medidas que facilitem a circulação da propriedade. O apoio ao investimento privado deve fazer-se essencialmente por via da despesa fiscal (benefícios fiscais) e dos apoios à procura, pela atração do investimento e, só excecionalmente, pela comparticipação no custo das obras.

Esta nova abordagem passa, assim, por um tripla abordagem, que consolida e complementa os meios já disponíveis:

Em primeiro lugar, toda a área consolidada de Lisboa deve ser classificada como ARU. Não se justificando a generalização da modalidade de reabilitação sistemática a toda a cidade, é importante que em toda a cidade consolidada seja possível recorrer a alguns dos “instrumentos” previstos a que apenas se pode recorrer em área de reabilitação sistemática, nomeadamente a venda forçada e a imposição de ónus como contrapartida dos apoios fiscais. Por outro lado, justificar-se-ia que os benefícios fiscais e outros, a conceber, nomeadamente a venda de créditos, se destinassem apenas a operações de reabilitação certificadas pelo município, em função da natureza das obras e do seu mérito e não da sua localização em ARU.

Em segundo lugar, a nova estratégia deve reconhecer que será necessário recorrer a mecanismos de mercado para assegurar o volume necessário de intervenções. Isto implica reduzir os custos de contexto, nomeadamente com uma mais célere apreciação dos valores patrimoniais a salvaguardar, a simplificação de procedimentos de aplicação de regulamentos que torne mais rápido o licenciamento de obras de reabilitação e encontrar formas de bonificar o investimento no centro da cidade.

Em terceiro lugar, reconhecendo que a atual estrutura da propriedade constitui um obstáculo à reabilitação – proprietários descapitalizados ou sem capacidade de intervenção (heranças indivisas, senhorios idosos, etc.) – a nova estratégia deve facilitar e incentivar a circulação da propriedade imobiliária para entidades com capacidade financeira e técnica para proceder ao esforço de reabilitação; e deve assegurar que a procura final de imóveis reabilitados se torna atrativa, pois só assim se assegura retorno a esse investimento. O estímulo à procura passa pelos incentivos fiscais, à aquisição e à detenção de imóveis reabilitados – para habitação ou para arrendamento –, diminuindo o encargo total associado aos imóveis reabilitados por oposição à construção nova; e pelo reconhecimento que o mecanismo de aumento faseado de rendas previsto no NRAU torna o investimento na reabilitação de imóveis arrendados menos atraente. O incentivo à procura deve assentar, porém, pela disponibilização de parte da oferta reabilitada a preços acessíveis e inferiores aos do mercado livre.

56

Reabilitação simples e sistemática e reabilitação social e de mercado

Esta abordagem tem em conta que se pode optar pela realização de uma operação de reabilitação urbana Simples ou Sistemática.

- § A operação de reabilitação urbana simples consiste numa intervenção integrada de reabilitação urbana de uma área, dirigindo-se primacialmente à reabilitação do edificado, num quadro articulado de coordenação e apoio da respetiva execução;
- § A operação de reabilitação urbana sistemática consiste numa intervenção integrada de reabilitação urbana de uma área, dirigida à reabilitação do edificado e à qualificação das infraestruturas, dos equipamentos e dos espaços verdes e urbanos de utilização coletiva, visando a requalificação e revitalização do tecido urbano, associada a um programa de investimento público.



Nas intervenções no âmbito de operações de reabilitação sistemática em ARU, deve estabelecer-se um programa adequado a cada intervenção específica, bem como deve ser feita a avaliação de riscos de incêndio, sismos e deslizamentos de encostas e propostas de eventual demolição e reconstrução de edifícios para consolidação de estruturas, constituição de barreiras corta-fogo, caminhos de evacuação e circulação de meios de emergência.

Em cada uma destas duas tipologias de intervenção, simples e sistemática, podem ainda ter lugar uma intervenção com fins sociais ou para alienação no mercado imobiliário. Esta distinção que a Estratégia de Reabilitação de Lisboa advoga é importante na medida em que exige procedimentos, meios de apoio e intervenções diferentes.

A reabilitação de carácter social incide essencialmente nos bairros municipais, construídos na segunda metade do séc. XX que se destinaram ao realojamento dos antigos bairros de barracas e nas áreas históricas de carácter mais popular – Beato, Alfama, Castelo, Mouraria, Bairro Alto e Baixa, S. Paulo, Madragoa, Alcântara, Ajuda, Belém.

Os bairros municipais caracterizam-se quase exclusivamente por propriedade pública, na sua maioria municipal, edifícios plurifamiliares com grande número de fogos em regime de cedência precária, de construção recente, com problemas, nalguns casos, graves de conservação, muitas vezes em bairros relativamente isolados na cidade. Em geral, nestes bairros a população residente é jovem, a dimensão média da família superior à média da cidade, mas os níveis de escolaridade e de rendimento são inferiores.

57

Nestes bairros, a estratégia de reabilitação está intimamente ligada às políticas de habitação e sociais, de apoio à organização dos moradores, à regulação da relação contratual do arrendamento e de acesso à propriedade, mas também à conservação, reabilitação ou substituição do edificado habitacional existente, à reabilitação dos equipamentos coletivos e espaços públicos e ao apoio às iniciativas locais de emprego e à dinamização das atividades económicas locais. Nesta ótica é importante o efeito dinamizador de “âncoras” aí localizadas, caso do Hospital de Todos os Santos em Marvila ou do Pólo Tecnológico entre os bairros Padre Cruz e Horta Nova. Nos bairros municipais, identificam-se como primeira prioridade as intervenções do Programa Viver Marvila e nos Bairros Padre Cruz e Boavista.

Nos bairros históricos populares, a situação é mais complexa pelo elevado número de edifícios em mau e muito mau estado de conservação, sem condições mínimas de habitabilidade, pela diversidade económica e social dos residentes, elevada percentagem de idosos, estrutura da propriedade muito fragmentada, muitas das vezes sem capacidade financeira e em regime de arrendamento.

Aqui, não obstante o vultuoso investimento municipal efetuado nas últimas décadas, não se conseguiu ainda inverter o processo de degradação pelo que se torna absolutamente

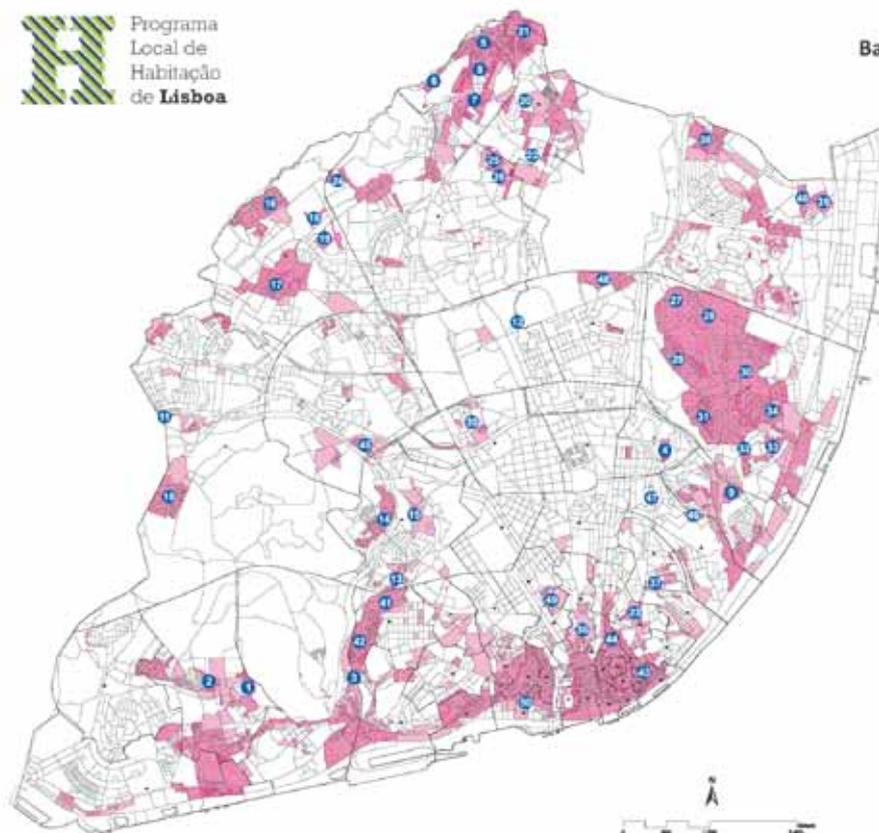
necessário uma mudança de estratégia assente na ideia de captar investimento privado para criar valor e, dessa forma, inverter o ciclo vicioso de decadência. Esta estratégia que tem de ser complementada com apoios a senhorios e inquilinos e a medidas de complemento de renda que evitem a expulsão dos atuais moradores e a *gentrificação* generalizada destes bairros. Nestes casos, preconiza-se o lançamento de operações de reabilitação sistemática, suportadas por Planos de Pormenor de Reabilitação Urbana e/ou Salvaguarda. Este processo passa por transformar as atuais ACRU em ARU, dando já cumprimento ao previsto no Regime Jurídico da Reabilitação Urbana e aproveitando-se para atualizar propostas, conceitos e dotar estas áreas dos novos mecanismos de intervenção previstos nesta legislação.

5.2 ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO EM BAIROS/ ZONAS PRIORITÁRIAS

Na linha das preocupações com a reabilitação urbana, o Programa Local de Habitação (PLH) da Câmara Municipal de Lisboa apresenta uma proposta de delimitação de Bairros ou Zonas de Intervenção Prioritária, denominados “BIP/ZIP”, visando uma intervenção urbanística integrada capaz de melhorar as condições de vida da população residente nestas áreas pouco qualificadas da cidade.

58 Nesse sentido, no âmbito do PLH, foram identificados “BIP/ZIP”, que, pelas suas características, necessitam de intervenção. Algumas dessas áreas, embora já conhecidas de uma forma mais ou menos empírica, mas não inscritas em nenhum documento oficial, foram confirmadas pela aplicação de uma metodologia específica, apresentando especiais carências e nas quais se detetou uma concentração de problemas de cariz social, económico e de desqualificação urbana.

Foram identificadas cerca de 50 “BIP/ZIP”, disseminados por quase toda a cidade e abrangendo cerca de 29 freguesias. Este mapeamento, indicativo, tem naturalmente uma natureza dinâmica, cuja delimitação resultará de um processo participado, de acordo com as necessidades prementes expressas pelas comunidades locais, de maneira a que se identifiquem e se auto-responsabilizem pelas suas escolhas, pela opção bem clara dos lugares, espaços públicos e equipamentos onde se deverá atuar prioritariamente.



Proposta de Identificação dos Bairros de Intervenção Prioritária

Bairro	Projeto
1. Castelo de São	1. Azeite
2. São João	2. Azeite
3. Bairro de São João	3. Azeite
4. Arroios	4. Azeite
5. Bairro de São João	5. Azeite
6. Bairro de São João	6. Azeite
7. Bairro de São João	7. Azeite
8. Bairro de São João	8. Azeite
9. Bairro de São João	9. Azeite
10. Bairro de São João	10. Azeite
11. Bairro de São João	11. Azeite
12. Bairro de São João	12. Azeite
13. Bairro de São João	13. Azeite
14. Bairro de São João	14. Azeite
15. Bairro de São João	15. Azeite
16. Bairro de São João	16. Azeite
17. Bairro de São João	17. Azeite
18. Bairro de São João	18. Azeite
19. Bairro de São João	19. Azeite
20. Bairro de São João	20. Azeite
21. Bairro de São João	21. Azeite
22. Bairro de São João	22. Azeite
23. Bairro de São João	23. Azeite
24. Bairro de São João	24. Azeite
25. Bairro de São João	25. Azeite
26. Bairro de São João	26. Azeite
27. Bairro de São João	27. Azeite
28. Bairro de São João	28. Azeite
29. Bairro de São João	29. Azeite
30. Bairro de São João	30. Azeite
31. Bairro de São João	31. Azeite
32. Bairro de São João	32. Azeite
33. Bairro de São João	33. Azeite
34. Bairro de São João	34. Azeite
35. Bairro de São João	35. Azeite
36. Bairro de São João	36. Azeite
37. Bairro de São João	37. Azeite
38. Bairro de São João	38. Azeite
39. Bairro de São João	39. Azeite
40. Bairro de São João	40. Azeite
41. Bairro de São João	41. Azeite
42. Bairro de São João	42. Azeite
43. Bairro de São João	43. Azeite
44. Bairro de São João	44. Azeite
45. Bairro de São João	45. Azeite
46. Bairro de São João	46. Azeite
47. Bairro de São João	47. Azeite
48. Bairro de São João	48. Azeite
49. Bairro de São João	49. Azeite
50. Bairro de São João	50. Azeite

BIP/ZIP do município de Lisboa, em análise

Um novo papel para a Câmara Municipal de Lisboa

Na generalidade das ações de reabilitação do edificado, o município assumirá o papel de parceiro ativo e facilitador, nomeadamente:

- § Atualizando o levantamento de edifícios devolutos e em mau estado, procedendo à avaliação prévia do seu valor patrimonial e prevendo créditos de edificabilidade;
- § Certificando os projetos de reabilitação que passam a dispor de benefícios fiscais e apoios municipais;
- § Abrindo uma “via verde” no licenciamento com acompanhamento personalizado e prazos de compromisso para emissão de licença;
- § Removendo dificuldades, através da simplificação e clarificação dos regulamentos e normas aplicáveis;
- § Aprovando nova normativa urbanística que permita um ganho de valor na recuperação dos edifícios existentes, como a construção de mais um piso e um melhor aproveitamento do piso térreo;
- § Constituindo uma bolsa de realojamento temporário, com vista à disponibilização de fogos habitacionais de apoio a futuras operações de reabilitação;
- § Tornando mais atrativos os bairros pelo investimento nos equipamentos coletivos e nos espaços públicos;

- § Contribuindo para a regeneração dos bairros através da dinamização económica local e de apoios sociais dirigidos aos grupos específicos dos residentes.

A estratégia de intervenção em bairros/ zonas prioritárias tem tradução no Programa de Execução e Plano de Financiamento que acompanha a proposta de revisão do PDM, no programa transversal que abrange as áreas identificadas, denominado “Programas de intervenção prioritária, nas áreas de maior vulnerabilidade à exclusão social, que potenciem as parcerias sócias e institucionais – Bairros/Zonas de Intervenção Prioritária”.

5.3 ESTRATÉGIA FACE ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

5.3.1 ENQUADRAMENTO

A C.M.L aprovou em 2008 a **Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa**, cujos princípios orientadores foram posteriormente integrados na **Carta Estratégica de Lisboa**.

60

Os princípios orientadores da Estratégia Energético-Ambiental integram e perspetivam as preocupações com o “Aquecimento Global” no âmbito das “Alterações Climáticas”, que tanto sensibilizaram a opinião pública e ditaram inúmeras iniciativas oficiais, tanto a nível nacional como internacional, para fazer face às potenciais e catastróficas ameaças decorrentes de um aumento das emissões de gases com efeito de estufa, sobretudo devidas à utilização de combustíveis fósseis.

A Conferência das Nações Unidas para as Alterações Climáticas, realizada em Copenhaga (Dezembro de 2009) destinava-se a dar força legal (internacional) a ambiciosas metas de redução das emissões e a prolongar e atualizar os compromissos assumidos com o protocolo de Quioto, que expira em 2012. A Conferencia de Copenhaga não correspondeu às expectativas criadas. Este facto não afetou em nada os princípios orientadores e as medidas preconizadas para Lisboa, porque na sua Estratégia Energético-Ambiental foi princípio basilar que a redução das emissões de gases com efeito de estufa seria a natural consequência de medidas e políticas de ordenamento do território e de urbanismo inspiradas na redução dos consumos de energia fóssil e nos seus efeitos na qualidade do ar, bem como na atenuação dos efeitos da conhecida e previsível variabilidade climática, que as alterações no uso do solo suscitam e agravam.

Representando os edifícios mais de 50% do consumo de energia primária no município de Lisboa, e nestes mais de metade é devida aos edifícios de serviços, nos quais a maior percentagem tem origem na ventilação e na climatização, não faz muito sentido falar de sustentabilidade, de resiliência urbana ou de alterações climáticas sem ter estes aspetos prioritariamente em conta.



Atribuir o agravamento das inundações, das ondas de calor ou de fenómenos climáticos menos frequentes, a emissões de gases com efeito de estufa é tentar transferir para anónimos globais e desconhecidos a responsabilidade pelos prejuízos resultantes da incapacidade das autoridades locais. Tendo em conta que a onda de calor de 2003 foi provocada por uma anormal falta de água no solo e que em Lisboa, por exemplo, as anomalias térmicas variam, acentuadamente, com as tipologias de ocupação do solo, com diferenças de temperatura que podem atingir os 10°C entre o solo e o ar devido às características dos pavimentos e ao tipo de construção, é natural atribuir prioridade aos efeitos locais e regionais da variabilidade climática e sobretudo à prevenção e minimização dos seus efeitos.

Encarada nesta perspetiva, a estrutura ecológica tem um papel fundamental que ultrapassa largamente as sensibilidades ideológicas ou pessoais que são hoje património de uma cultura comum.

A vegetação, para além de outros efeitos na saúde humana, tem um papel determinante na regulação climática, não apenas por ser "verde" mas, sobretudo, porque baixa a temperatura evaporotranspirando a água que foi buscar ao solo mais profundo através das raízes. Se o solo tiver sido impermeabilizado a água aí disponível é muito menor ou inexistente.

Para além dos efeitos climáticos, a impermeabilização dos solos agrava singularmente a frequência e intensidade das cheias urbanas. O entendimento da inter-relação quantificada dos fenómenos físicos em jogo é necessário para evitar o falso conceito de que coberturas ou fachadas com vegetação podem substituir um espaço verde natural, ou que o espaço verde de um hectare conexo é equivalente a 10.000 pedaços separados, de 1m² cada.

Por esse motivo, o plano preconiza um aumento significativo da estrutura ecológica municipal, procurando refazer continuidades entre os diversos espaços verdes, libertando vales de ocupação existente ou programada em instrumentos de gestão territorial anteriores, aumentando a permeabilidade nos espaços públicos, bem como a defesa dos logradouros de maiores dimensões que são preservados.

Adota como soluções complementares, numa lógica de melhoria da qualidade ambiental das áreas onde se verifica uma maior impermeabilização do solo, o incremento da superfície folhear (através de coberturas ajardinadas) e a criação de poços ou trincheiras de infiltração, que, respetivamente, contribuem para mitigar efeitos de ilha de calor, melhoria da imagem urbana e de retardamento do lançamento das águas das chuvas no sistema de drenagem da cidade.

A Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa, adotando princípios e metas para o consumo energético, não se reduz à energia e às alterações climáticas pelo que considera também o ciclo da água e a produção e reciclagem dos resíduos. Todavia, a estratégia só é concretizável

e os objetivos propostos só podem ser atingidos se formarem um todo coerente na execução concreta do PDM proposto.

Em resumo, a **Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa** e a **Carta Estratégica para Lisboa**, estabelecem metas calendarizadas que, se forem cumpridas, ultrapassam os objetivos nacionais fixados pelo Governo para 2013 e pela União Europeia para 2020. Alheia a motivações conjunturais ou mediáticas na sua fundamentação, os princípios orientadores da estratégia são intemporais e permanecerão válidos, desde que uma real e perene melhoria da qualidade de vida e da sustentabilidade urbana sejam objetivos fundamentais.

Embora intemporais nos princípios orientadores e na sua fundamentação, a calendarização das metas ficará sempre dependente da coerência na implementação das medidas promulgadas (e a promulgar) a nível nacional e comunitário, com particular relevo para o cumprimento dos objetivos quantificados que nelas se determinam.

Para além da **Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa**, existem ao nível municipal, os seguintes planos:

- Plano Operacional Municipal para Situações de Temporal
- Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios

62

5.3.2 METAS ESTABELECIDAS NA ESTRATÉGIA ENERGÉTICO-AMBIENTAL PARA LISBOA

A Estratégia Energético-Ambiental adota as seguintes metas calendarizadas:

- Redução de 8,9% do consumo de energia primária até 2013, relativamente a 2002, visando a redução média anual de 1,85%, através de uma atuação prioritária no sector dos edifícios e dos transportes rodoviários;
- Redução média anual do consumo de energia em 1,95% por parte da Câmara Municipal de Lisboa, de modo a alcançar uma redução global de 9,4% até 2013;
- Redução dos consumos de água, através de uma redução das perdas na rede da EPAL em 15,6% e do consumo global em 7,8% até 2013, relativamente a 2004;
- Utilização de águas recicladas em 3,1m³/hab. ano até 2013;
- Redução do consumo de materiais, não diretamente integráveis na tecnosfera e na biosfera, na ordem dos 10% até 2013, relativamente a 2004;
- Recolha seletiva de materiais em mais 29% até 2013, relativamente a 2006.

5.3.3 MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO E DE MITIGAÇÃO PREVISTAS

De acordo com as recomendações do Painel Inter-governamental para as Alterações Climáticas (IPCC) existem dois tipos de medidas complementares de combate às alterações climáticas:



- De **adaptação**, que integram “iniciativas e medidas para reduzir a vulnerabilidade dos sistemas naturais e humanos contra os efeitos das alterações climáticas, efetivas ou esperadas”;
- De **mitigação**, que integram “as mudanças tecnológicas que reduzam os recursos aplicados e as emissões por unidade de produção. A mitigação das Alterações Climáticas implica a concretização de políticas para reduzir efeito estufa provocado pelas emissões de gases e aumentar os sumidouros”.¹

Os principais objetivos das medidas de adaptação compreendem:

- Criação de medidas de prevenção e minimização dos efeitos climáticos locais e regionais devidas não só à variabilidade natural como ao agravamento dos seus efeitos com a alteração nos usos do solo, com a emissão de gases com efeito de estufa e suas consequências na qualidade do ar;
- Interligação com medidas de prevenção a situações acrescidas de Risco.

A proposta de Plano Diretor Municipal contém ou relaciona-se com as seguintes medidas de adaptação:

- Salvaguarda de medidas de proteção em áreas sensíveis do ponto de vista ecológico – Sistema Húmido e Sistema Fluvial-Estuarino;
- Reforço e melhoria das condições de funcionamento do Sistema Hidrológico, através da implementação de Bacias de Retenção, pavimentação permeável, captação e armazenamento nos edifícios;
- Criação de uma Estrutura Verde contínua assente em macro corredores verdes, gerando espaços com maior capacidade de resiliência à seca;
- Requalificação do solo em áreas aluvionares, promovendo a respetiva reafecção à estrutura ecológica urbana (vales do Rio Seco, de Alcântara, de Chelas e da Montanha);
- Incorporação de bolsas de Agricultura Urbana e aumento da compostagem “*in situ*” (Programa de Incentivo à Agricultura e Horticultura Urbana);
- Garantia de uma Estrutura Ecológica no interior do edificado, aumentando a amenização climática e o combate ao fenómeno da “Ilha de Calor”;
- Aumento das Áreas de Espaço Verde com rega reduzida ou nula, associado à aposta na utilização da vegetação autóctone ou adaptada;
- Criação de uma Rede de Águas Tratadas para Lavagem de Ruas e Rega dos Espaços Verdes;

¹ 4º Relatório de Avaliação, IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change.

- Melhoria da Eficiência do Consumo de água nos Espaços Verdes regados através da instalação de sistemas de monitorização das necessidades hídricas do solo e regulação da rega em função das mesmas;
- Promoção da recolha e armazenamento de águas pluviais;
- Definição de metas de adoção de tecnologias de aproveitamento de energias renováveis na cidade de Lisboa;
- Em novos projetos urbanos, incrementar a produção local de energia;
- Criação de condições para a circulação pedonal e de bicicleta na Cidade, em articulação com o transporte público;
- Criação de novos corredores transporte coletivo;
- Alteração das regras de capitação de estacionamento, de modo a promover a mobilidade em transporte coletivo;
- Densificação seletiva junto das interfaces de transportes coletivos, para inibir as deslocações em transporte individual, em particular de quem se desloca, proveniente do exterior do município.

64

Os principais objetivos das medidas de mitigação compreendem:

- Aumento de eficiência na utilização da energia com a conseqüente redução nas emissões de gases com efeito de estufa e na melhoria da competitividade económica e da qualidade do ar;
- Adoção de medidas que reduzam as necessidades energéticas para conforto ambiental, adotando as tecnologias e processos mais adequadas aos fatores climáticos locais.

A proposta de Plano Diretor Municipal contém ou relaciona-se com as seguintes medidas de mitigação:

- Miscigenação Funcional ao nível do uso do solo, visando redução de necessidade das deslocações quotidianas;
- Medidas de redução do fluxo automóvel através de políticas de calibração de vias, aposta na oferta e preços do estacionamento, fiscalização do estacionamento ilegal, incentivos à utilização e melhoria dos transportes públicos;
- Aposta nos Modos Suaves – aumento da circulação pedonal e da Rede Ciclável;
- Promover ações inerentes às zonas 30 e de qualificação pedonal, integrando medidas de acalmia de tráfego;
- Medidas de regulamentação da eficiência energética nos edifícios e no espaço público (RMUEL);



- Incentivos à melhoria da eficiência energética dos edifícios (RMUEL, Regulamento Municipal de Taxas relacionadas com a Atividade Urbanística e Operações Conexas, e Incentivos/Créditos de Edificabilidade);
- Medidas de redução do consumo energético no edificado municipal e na Iluminação Pública sem prejuízo da sua finalidade: substituição de todos os Semáforos por luminárias com tecnologia LED, instalação progressiva de balastros eletrónicos na Iluminação Pública, permitindo a diminuição significativa de consumos, instalação progressiva de sistemas de iluminação eficiente em monumentos e edifícios históricos, introdução de tecnologias energeticamente mais eficientes nos sistemas de iluminação pública, avaliação de novas tecnologias de sistemas de iluminação pública energeticamente mais eficientes, nomeadamente através de validação das soluções no terreno, implementação de sensores locais – células fotoelétricas – ajustando as necessidades de iluminação pública artificial aos níveis de iluminação natural, implementação de sistemas de co-geração em Piscinas Municipais, intervenção gradual no património municipal, edifícios de serviços e residenciais, que necessite de obras de intervenção ao nível da melhoria do desempenho energético e do conforto;
- Avaliação do potencial de integração de tecnologias de aproveitamento de energia solar ao nível do património edificado da cidade de Lisboa;
- Integração de critérios de planeamento urbano solar ao nível dos instrumentos de planeamento e gestão urbana, para que sejam otimizados os potenciais de utilização de tecnologias solares passivas e ativas;
- Adaptação a gás natural de todos os veículos afetos a recolha de resíduos sólidos e lavagem de ruas;
- Implementação em toda a Cidade, do Sistema de Recolha Seletiva Porta-a-Porta, aumentando a eficiência da reciclagem e a redução da produção de resíduos pela população;
- Adequação do Sistema de Recolha Seletiva Porta-a-Porta às realidades sociais de cada zona, prevendo a instalação de outros meios de recolha e inclusive, manutenção dos sistemas de recolha coletiva;
- Promoção da recolha de óleos usados para aproveitamento energético dos mesmos;
- Criação de uma Rede Municipal de Postos de Abastecimento para Veículos Elétricos;
- Promoção da interligação entre os sistemas de aquisição de títulos de transporte de transporte coletivo e a nova rede de abastecimento de veículos elétricos;
- Incentivo à substituição gradual da frota de táxis:
- Substituição progressiva da totalidade da frota municipal de ligeiros por veículos elétricos;



- Criação de condições para a implementação de uma Rede de Fibra Ótica em toda a Cidade;
- Promoção da incorporação gradual de Resíduos de Construção e Demolição em obra, de acordo com o DL 46/2008 (salvo se comprovada a inviabilidade técnica e/ou económica da solução);
- Garantia de que todas as obras municipais integram pelo menos 5% de RCD em obra (salvo se comprovada a inviabilidade técnica e/ou económica da solução);
- Implementação da certificação ambiental de materiais em obras camarárias (salvo se comprovada a inviabilidade técnica e/ou económica da solução);
- Aumento da área total de Estrutura Verde e da sua continuidade espacial e aumento do número de árvores na Cidade;
- Incremento da superfície folhear da cidade, como amenizador do clima urbano e sumidouro de Co2;
- Concretização de novos eixos urbanos arborizados;
- Desenvolvimento do Parque Florestal de Monsanto como Mata Modelo, de acordo com o definido no PROF-AML, de forma a promover a biodiversidade e o desenvolvimento de comunidades de vegetação autóctone, mais próximas do equilíbrio climático;
- Intervenção sobre a rede de drenagem, com vista a reduzir os efeitos de inundações urbanas e fazer a prevenção na origem.

5.4 PROGRAMA INTEGRADO DE GESTÃO E REQUALIFICAÇÃO DOS BAIROS MUNICIPAIS

Objetivos

Os bairros municipais são geridos pela GEBALIS, empresa municipal que tem como missão a gestão social e patrimonial desses bairros. A GEBALIS gere um total de 23.268 fogos, incluídos em 73 bairros municipais, divididos em cinco grandes zonas: Ocidental, Norte Ocidental, Norte Oriental, Sul e Oriental. Nos fogos geridos pela GEBALIS habitam 61.787 residentes, estimando-se a totalidade da população residente nos bairros municipais em 92.600 habitantes.

O património gerido pela GEBALIS inclui ainda espaços não habitacionais, equipamentos desportivos e área verde envolvente dos bairros. A renda média atual dos fogos geridos pela GEBALIS ronda os 78 € por fogo.



Nº. Lotes	2.101
Nº. Fogos	23.268
Nº. Ascensores	1.295
Nº. Lojas	1.086
Nº. Parques Infantis	32
Nº. Campos Desportivos	10
Nº. Campos de Jogos	8
Área Verde [m2]	178.607

Terminada a fase intensiva de construção de bairros municipais, a sua gestão e requalificação integradas constitui o meio estratégico para favorecer objetivos intimamente articulados de bem-estar residencial e urbano, por um lado, e a integração e coesão social, por outro. Estes objetivos fazem parte dos objetivos estratégicos do Programa Local de Habitação (PLH) aprovado em 2009.

O processo integrado de requalificação urbana dos bairros municipais implica o envolvimento de vários agentes, para além da empresa municipal GEBALIS, desde os serviços municipais aos moradores, às suas comunidades e aos parceiros locais do desenvolvimento social. Tem uma componente de **gestão social**, que deve ter regras claras, decisões transparentes e processos participativos, uma componente de **gestão patrimonial**, que envolve a política de alienações, arrendamentos e condomínios, e uma componente de **intervenção física e valorização**, quer das habitações e edifícios, quer dos bairros e respetivo espaço público.

Eixos de intervenção

Na componente de **intervenção física e valorização**, são três os principais eixos de intervenção:

- coesão e urbanismo de proximidade
- intervenção e valorização do património habitacional
- intervenção e valorização do património não habitacional

Coesão e urbanismo de proximidade

Os bairros sob gestão da GEBALIS têm características sócio-urbanísticas diferentes. Dos 70 bairros municipais no concelho de Lisboa, 35 foram incluídos na Carta dos BIP/ZIP (Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária de Lisboa), por conterem indicadores sociais, ambientais e urbanísticos que lhes conferem uma especial prioridade na intervenção municipal nos próximos 10 anos. Há ainda 3 bairros municipais fora de Lisboa (Casal de Cambra, Algueirão e Zambujal).

Zona	Nº de Bairros	Nº BIP/ZIP
Ocidental	14	5
Norte Ocidental	9	4
Norte Oriental	15	9
Sul	21	9
Oriental	14	8
TOTAL	73	35

Alguns dos bairros municipais, ou partes deles, carecem de investimentos urbanísticos específicos, nomeadamente ao nível de vias de comunicação e transportes, de modo a contrariar, se não mesmo impedir, os fenómenos de isolamento que hoje se manifestam (por exemplo, na Ameixoeira, na Zona da Alta de Lisboa e no Bairro 2 de Maio). Estes fenómenos são muitas vezes acompanhados de uma maior frequência de atos de vandalismo ou criminalidade, com o conseqüente agravamento da sensação de insegurança entre os residentes e visitantes.

Verificam-se também problemas graves de relacionamento e vizinhança, por vezes associados a conflitos inter-étnicos, que agravam a falta de coesão social e dificultam a emergência de vivências comunitárias. Intervenções ao nível do espaço público e dos equipamentos desportivos e de proximidade podem constituir uma ferramenta importante na melhoria da coesão do bairro, que não dispensa contudo uma atuação visando o desenvolvimento social com os moradores e os parceiros locais.

Património habitacional

Apesar da maioria dos bairros municipais serem de construção recente, como se pode ver no quadro em baixo, verifica-se contudo que há patologias construtivas recorrentes, nomeadamente infiltrações pelas coberturas e fachadas, bem como degradação dos revestimentos. Verificam-se ainda com elevada frequência, sobretudo nalguns bairros, atos de vandalismo ao nível dos espaços comuns, elevadores, caixas de correio e campainhas. O montante despendido pela GEBALIS em reparações e substituições de elevadores atingiu entre 2003 e 2009 o montante de 16 milhões de euros.

	%
0 a 15 ANOS	49,4
16 a 25 ANOS	24,7
26 a 35 ANOS	12,7
> 36 ANOS	13,3



Nos bairros mais antigos e de maior dimensão, como o Bairro Padre Cruz (alvenaria) e o Bairro da Boavista, verifica-se uma grande degradação do edificado, obsoleto e a carecer de regeneração integral.

Espaços não habitacionais

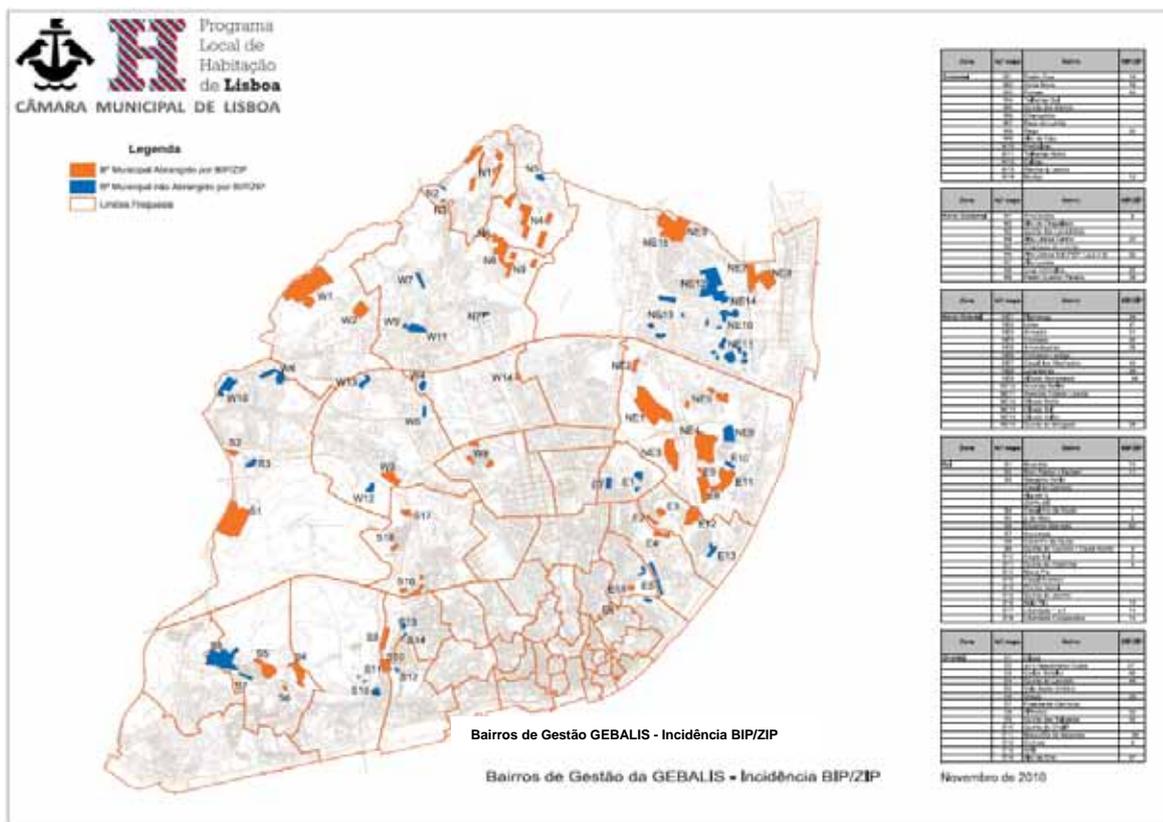
Os espaços não habitacionais sejam eles equipamentos, lojas ou outros, revelam-se como de primordial importância. No que se refere às lojas, na sua grande maioria preparadas estruturalmente para diferentes atividades, só muito recentemente foram incorporadas no objeto de gestão da GEBALIS, estando até então a sua atribuição dispersa por diversos pelouros municipais: Cultura, Ação Social, Atividades Económicas, Desporto, etc.

Tem-se procurado assegurar, através da atribuição e uso destes espaços, um maior equilíbrio na distribuição das atividades nos Bairros, existindo contudo dificuldade em ancorar atividades económicas, comerciais ou de serviços nos espaços disponíveis. Esta será uma área estratégica, cujo desenvolvimento passará pela identificação local das necessidades e oportunidades de iniciativa, passando pela revisão do tarifário.

Há ainda que referir os estacionamento em garagens. Estão dispersos por todas as zonas de Bairros Municipais. As áreas de estacionamento não atribuídas podem ser alvo de cedência a potenciais utilizadores para instalação de áreas de negócio, havendo no entanto algumas restrições atribuíveis às precárias condições de segurança.

A estratégia de intervenção no património habitacional municipal tem tradução no Programa de Execução e Plano de Financiamento que acompanha a proposta de revisão do PDM, no programa transversal que abrange as situações identificadas, denominado “Programas de Intervenção Estratégica no Património Habitacional Municipal”.

De referir que alguns dos bairros municipais estão classificados como BIP (bairros de intervenção prioritária) apesar de não reunirem os piores indicadores urbanísticos. A sua inclusão na Carta dos BIP resulta de indicadores sociais, económicos e ambientais.



70

Para além deste programa transversal de intervenção, o Programa de Execução e Plano de Financiamento que acompanha a proposta de revisão do PDM, integra um projeto urbano específico que abrange os bairros dos Loios, Amendoeiras e Olival, Flamenga, Armador e Condado denominado “Projeto Urbano Viver Marvila”, que constitui uma parceria entre a Câmara Municipal de Lisboa e o Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana e que inclui ainda como parceiros, a GEBALIS e a Junta de Freguesia de Marvila.

5.5 PROMOÇÃO DE HABITAÇÃO A CUSTOS ACESSÍVEIS

Uma forte razão para o abandono da cidade pela classe média e, em particular, pelos jovens que procuram a primeira habitação, é o elevado preço de venda ou arrendamento da habitação oferecida no mercado livre. Aliás os dados comparativos de valor de venda de fogos com a mesma tipologia, dimensão e nível de acabamento entre Lisboa e os concelhos limítrofes, revelam diferenças surpreendentes.

A diferença de valor do terreno edificável é bem patente na variação dos fatores de localização do código do IMI para os diferentes municípios da AML. Esta disparidade do valor locativo justifica que uma parte muito significativa dos fluxos financeiros do imobiliário sejam atraídos para fora de Lisboa, direcionando-se para o centro apenas aqueles investimentos destinados



às classes de maiores recursos que, num mercado mais restrito, permitem mais valias superiores àquelas que são geradas na periferia.

O livre funcionamento deste mercado, desde que não sejam criadas novas condições mais atrativas no centro – oferta de emprego e tempos de deslocação casa trabalho, habitação a custos acessíveis, equipamentos de proximidade de qualidade – tenderá a diminuir o investimento no centro porque a procura cada vez será menor ou a vocacioná-la para nichos de excelência com níveis de renda incomportáveis para a larga maioria da população.

Orientação

A inversão desta tendência passa, principalmente, por uma intervenção no mercado do alojamento – usado ou novo – tabelando, em relação a uma parte, o valor final de venda ou arrendamento dos fogos.

Para conseguir este objetivo é indispensável encontrar vantagens para o investidor, tanto na reabilitação como na construção nova, para que a construção de fogos com este ónus seja atrativo.

Por outro lado, conhecendo-se o perfil do sector da promoção imobiliária que atua na AML, será necessário atrair para Lisboa aquelas empresas que promovem pequenas operações, sobretudo para o mercado da reabilitação de edifícios.

71

Não tendo o município meios para intervir massivamente no mercado, construindo habitação a custos acessíveis, para o regular, permitindo baixar o custo final, propõe-se criar condições para passar a fixar quotas de habitação, para arrendamento a custos acessíveis, nas operações urbanísticas em que exista componente habitacional, em áreas a consolidar ou em operações de reabilitação urbana a partir de dimensão a fixar.

Através de Regulamento Municipal serão fixadas as regras e condições a que ficarão sujeitos uma percentagem dos novos fogos a construir ou reabilitar.

O princípio básico é o da reserva de uma percentagem de fogos (20 a 25%) a arrendar por um período temporal (10 a 15 anos) com renda calculada seguindo as regras do NRAU.

Em contrapartida esta quota de fogos não é sujeita nem a cedência nem a compensações, a TRIU será reduzida como estabelece o referido regulamento e o município poderá, em operações urbanísticas englobadas em Unidades de Execução, incrementar o índice de edificabilidade. Com esta medida propõe-se garantir que uma percentagem dos fogos reabilitados ou construídos de novo na cidade serão acessíveis, por arrendamento, às famílias de recursos médios.

5.6 ATRACÇÃO DE EMPRESAS

A atração de empresas e a criação de emprego é essencial para o reforço da dinâmica competitiva de Lisboa, revelando-se de extrema importância o reforço da capacidade de atração de atividades geradoras de emprego e de riqueza. Por outro lado, o crescimento da oferta de emprego é, de igual modo crítico, para a fixação de população residente, sendo precisamente a proximidade ao emprego um fator indicado recorrentemente nos inquéritos à população sobre os pontos fortes da cidade.

A situação que se verificou nos últimos 15 anos, com a saída de grandes empresas para os parques empresariais dos concelhos limítrofes, fundamenta-se, essencialmente, em razões de variação de renda fundiária, tal como se explicou para a habitação.

Os espaços tomados de arrendamento nos parques empresariais têm valores de renda mensal significativamente mais baixos (70 a 40%) do que aqueles que se praticam no centro da cidade, para além de terem características físicas e dimensionais (espaços amplos e bem infraestruturados e equipados) mais adequados a grandes empresas de serviços.

Orientação

Tendo como objetivo atrair empresas, em particular de base tecnológica, criar condições para o desenvolvimento das indústrias criativas e da economia verde, o município deve:

- § Utilizar o seu património fundiário e edificado, explorando novas formas de cedência que garantam menores rendas aos utilizadores.
- § Desenvolver parcerias com investidores privados para dinamizar incubadoras de empresas.
- § Reforçar a infraestruturização da cidade com redes de comunicações de alto débito.
- § Potenciar o incremento dos ganhos pelo melhor aproveitamento imobiliário das áreas destinadas a atividades económicas.
- § Adequar a classificação e qualificação do solo aos princípios de diversidade e usos mistos compatíveis em toda a cidade.

Deste modo, na revisão do PDM alargaram-se as áreas destinadas a atividades económicas:

- § Em torno do LISPOLIS, propondo-se o desenvolvimento do Pólo Tecnológico de Lisboa aproveitando as excelentes acessibilidades internas à cidade – Metro e interface da Pontinha - e regionais – proximidade ao nó da CRIL.
- § Na Av. Marechal Gomes da Costa, permitindo o melhor aproveitamento do espaço já hoje vocacionado para atividades empresariais.
- § Na área envolvente da Estação do Oriente, ao longo da Av. Infante D. Henrique.
- § Ao longo da Av. Nuno Álvares onde, num futuro próximo, se desenvolverão os acessos rodoviários à TTT e será implantado o Hospital de Todos os Santos.



Além destes locais, particularmente vocacionados para Áreas de Atividades Económicas, onde o município dispõe dum património imobiliário importante, o PDM revisto favorece a dispersão de áreas para atividades em toda a cidade, desde que compatíveis com a habitação, obrigando a que em novas operações urbanísticas uma percentagem variável de superfície de pavimento seja afeta ao uso não dominante. Esta medida é particularmente importante para a regeneração e dinamização económica e social dos Bairros Históricos, como por exemplo a Baixa e o Chiado, a Mouraria e Alfama, o Beato, e dos Bairros Municipais, como Marvila, Padre Cruz e Boavista.

5.7 DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS VERDES DE PROXIMIDADE

O quadro da oferta de equipamentos coletivos da rede pública em Lisboa caracteriza-se, em linhas gerais, por instalações obsoletas ou em mau estado de conservação nas zonas consolidadas da cidade – escolas primárias em primeiro andar sem recreio, centros de saúde inadequados, etc. – ou mesmo pela falta desses equipamentos, para cumprir os rácios mínimos exigíveis. Nas zonas de urbanização mais recente, nomeadamente em toda a área a Norte da 2ª Circular e na Zona Oriental, pela ausência desses equipamentos e do próprio espaço destinado à sua implantação.

O mecanismo das cedências estabelecidas no art.º 120 do RPDM (1994) foi em regra substituído pela compensação em numerário, e hoje é difícil encontrar espaços livres para equipamentos e áreas verdes, em particular para os equipamentos de maiores dimensões, como as escolas do ensino básico ou os equipamentos desportivos.

73

Para suprir o défice atual delinearam-se programas específicos:

- § Escola Nova
- § Creches de Bairro
- § Centros de Saúde e Unidades de Cuidados Continuados
- § Centros Culturais Locais
- § Mini-campos Desportivos
- § Espaços Verdes de proximidade

Adicionalmente estabeleceu-se uma estratégia que teve por base as cartas de equipamentos, assente na seguinte metodologia:

- a. Calcular as carências com base na população residente em 2001 – 550.000 hab. – que já se sabe não corresponde à atual estrutura etária de então e à distribuição pelo território municipal da época.
- b. Suprir as necessidades que venham a ser criadas em cada nova operação urbanística pela reserva de espaço ou de equipamentos já construídos através dos mecanismos de cedências previsto no RJUE.

Orientação

Para calcular as carências atuais avaliou-se o grau de satisfação das instalações existentes, verificando aquelas que são suscetíveis de recuperação ou que devem ser substituídas e realocizadas.

Partindo também das Cartas de Equipamentos, procurou-se locais, municipais ou privados, suscetíveis de virem à posse do município, nas áreas consolidadas onde se verificam maiores carências de equipamentos.

Nas situações mais críticas, nomeadamente nas áreas históricas, para obter locais ou edifícios destinados a estes fins propõe-se utilizar o mecanismo das compensações em operações urbanísticas projetadas para áreas a consolidar, recebendo o município como pagamento em espécie, edifícios ou espaços em zonas centrais da cidade.

Simultaneamente, para a procura induzida por novas operações urbanísticas através da utilização do mecanismo das cedências, seja em terreno, seja em espaço edificado, ficará sempre assegurada a satisfação das necessidades futuras em termos de equipamentos.

De acordo com a avaliação feita para determinar os parâmetros de cedência para equipamentos e verdes de utilização coletiva, nas diferentes classes de espaço delimitadas no PDM., fixou-se:

- § Uma cedência de 0,30m² por cada m² de superfície de pavimento (Sp) destinada a equipamentos coletivos e espaços verdes, em todos os:
- espaços consolidados;
 - polaridades urbanas;
 - espaços de atividades económicas, a consolidar.
- § Nas restantes áreas a consolidar, uma cedência efetiva de 0,50 m² por cada m² de superfície de pavimento (Sp).

A cedência será preferencialmente de um único espaço ou em equipamento construído.

Para garantir ao município a capacidade de realizar os grandes equipamentos e espaços verdes que exigem áreas não compatíveis pela sua dimensão, com a generalidade das operações urbanísticas, foi fixada uma cedência média de 0,50 m² por m² que será assegurada através da compensação entre a área efetivamente cedida e a cedência calculada. Será através deste diferencial que o município adquirirá os espaços necessários.

O cálculo do valor dos terrenos a ceder, bem como dos edifícios ou parte de edifícios cedidos, serão calculados tendo por base os critérios de avaliação do código do IMI.



5.8 PEREQUAÇÃO COMPENSATÓRIA E A CONTRATUALIZAÇÃO

Orientação

Os mecanismos de perequação e o princípio da contratualização entre a Administração Municipal e os promotores e proprietários privados visam fazer face à situação que se verifica em Lisboa, desde que a cidade deixou praticamente de beneficiar do recurso aos fundos europeus, o que se traduz numa perda acentuada de capacidade de investimento na requalificação da cidade.

Essa requalificação tem duas áreas nevrálgicas:

- § a reabilitação do edificado;
- § a reabilitação dos equipamentos coletivos e dos espaços públicos.

E se a primeira deve ser essencialmente tarefa dos respetivos proprietários, de acordo com a estratégia explanada no ponto 5.1, a segunda é manifestamente área de intervenção do município: na cidade consolidada através de investimento municipal; na área a consolidar através da contratualização com os promotores privados em operações que resultem de Planos de Pormenor ou Unidades de Execução, em que se procederá ao redesenho da estrutura urbana, ao parcelamento de propriedade e à constituição de novo espaço público.

A filosofia subjacente aos mecanismos regulamentares propostos no PDM assenta nos seguintes princípios:

- § O usufruto dos grandes sistemas de infraestruturas e obras de urbanização gerais da cidade, parques, jardins e grandes equipamentos que nos foram legados pelas gerações passadas, tal como **daqueles** que se torna necessário construir para qualificarmos a cidade que queremos legar aos vindouros, são um direito de todos e um património público;
- § As operações urbanísticas que são viabilizáveis, porque estes grandes sistemas e equipamentos existem e que sobre eles vão gerar uma sobrecarga, devem suportar a quota-parte desses encargos;
- § O valor das taxas e compensações urbanísticas que incidem nas novas operações urbanísticas deve ponderar o investimento público que visam cobrir, mas também os objetivos de política urbanística propostos no PDM, o interesse público e a viabilidade dos investimentos privados;
- § A modelação destes instrumentos de política fiscal urbanística articulada com a possibilidade de majorar os índices de edificabilidade para as diferentes classes de espaço consagra no PDM a forma de se atingirem os objetivos fixados;
- § Mais do que obter um acréscimo de receita nas taxas urbanísticas e compensações, pretende-se consignar essas receitas à efetiva valorização da cidade. Para tal, será constituído o Fundo Municipal de Urbanização, como preconizado na Lei dos Solos;

§ O valor fundiário subjacente a toda a contratualização entre o município e os privados, que envolva terrenos ou edifícios, tem por base para o valor patrimonial o valor resultante da aplicação do Código do IMI ao caso concreto, para a fixação de rendas e critérios sobre o estado de conservação dos imóveis – o NRAU.

Com base nesta filosofia e em complemento do PDM, serão revistos os regulamentos municipais que incidem sobre estas matérias, nomeadamente RMUEL, taxas urbanísticas e compensações, e serão elaborados novos regulamentos para incentivos à reabilitação de imóveis e programa de habitação a custos acessíveis.

Os mecanismos de perequação

Estando Lisboa consolidada a mais de 80%, os mecanismos de perequação compensatória serão diferenciados consoante se trate de uma operação urbanística em área a consolidar ou já consolidada.

Efetivamente, sendo a perequação um processo de redistribuição dos custos e benefícios gerados por uma operação urbanística, se a maior ocupação ou a mudança de uso numa parcela do território municipal gerar uma sobrecarga urbanística relativamente à situação precedente, deverá ter consequências ao nível do reforço das infraestruturas gerais, ou sistemas de infraestruturas de grande escala que servem toda a cidade, como os sistemas de drenagem, rede rodoviária principal, os grandes parques verdes e escolas, dos estacionamento, dos espaços verdes e equipamentos coletivos, pelo que gera um ónus por menor que seja. Em contrapartida os benefícios serão as mais valias geradas pela operação que revertem para o(s) seus(s) promotor(es).

Quando a operação envolver mais do que um proprietário, num Plano de Pormenor ou uma Unidade de Execução, para além das eventuais consequências que venha a ter nas infraestruturas e equipamentos gerais da cidade – e só não o terá se o nível de cedências for superior a 0,5 m² por cada 100 m² de superfície de pavimento, e a TRIU integralmente liquidada – haverá uma redistribuição direta dos espaços cedidos para verdes, equipamentos e estacionamento, e dos encargos de urbanização calculados a partir de um índice médio de edificabilidade que assegurará a distribuição dos direitos de edificabilidade entre proprietários.

Temos assim duas formas de redistribuição de encargos: a forma **indireta**, com o mecanismo das cedências e compensações, e a forma **direta**, que poderá cobrir a totalidade ou parte das cedências e custos das obras de urbanização geradas por uma operação urbanística, redistribuindo proporcionalmente pelos vários proprietários envolvidos, os custos calculados.

Quando a compensação **direta** não cobrir integralmente a cedência média para a cidade e os custos de urbanização gerados pela intervenção específica e que constituem condição *sine*



qua non à viabilização da operação, haverá uma conjugação dos mecanismos **diretos** e **indiretos** de perequação.

A Câmara poderá ainda fixar contrapartidas, a suportar pelos promotores de operações urbanísticas, ou ónus sobre futuras transações, quando determinada obra gera mais valias na sua envolvente imediata, como por exemplo a construção de um jardim público ou de uma linha de elétrico rápido.

Transferência, alienação de direitos de edificabilidade

No caso das áreas verdes de produção e lazer que se pretende manter como áreas verdes, optou-se por manter o princípio da regra definida no artigo do PDM de 94, com ajustamentos que reforçam a ideia de concentração das construções num polígono restrito.

Porém, para facilitar a sua transferência para o domínio público, fixou-se um índice de edificabilidade virtual, superior ao índice de edificabilidade, que só poderá ser utilizado fora do espaço em causa, integrado em U.E. ou alienado.

Alienação de direitos de edificabilidade

A Câmara patrocinará a compra e venda de direitos de edificabilidade nas operações urbanísticas.

Alienação de créditos

A estratégia para a reabilitação e compactação de Lisboa assenta na ideia de atrair para o Centro o investimento que, durante décadas, afluiu à periferia Norte de Lisboa e aos concelhos limítrofes.

Nesse sentido o PDM, além de prever um melhor aproveitamento do edificado existente, nomeadamente nos pisos enterrados, piso térreo, profundidade de empena e aproveitamento do sótão, estabelece um mecanismo de créditos correspondentes a direitos de edificabilidade transacionáveis. Estes direitos abstratos de edificabilidade emitidos como “bónus” a quem investe na reabilitação, ou ao proprietário dum imóvel classificado ou da Carta do Património que só deve ser restaurado sem aumento de edificabilidade, pode ser alienado pelo respetivo promotor e transferido para incrementar o índice de referência em loteamento, em unidade de execução em área a consolidar até ao máximo estabelecido para a respetiva classe de espaço, ou ainda para o caso de edifícios de exceção, em localizações estratégicas, a que se refere o art.º84º

Poderão também beneficiar de créditos as operações urbanísticas que promovam a oferta suplementar de estacionamento para residentes em áreas identificadas como tal no PDM.

A atribuição de créditos de edificabilidade será objeto de regulamento específico através de Regulamento Municipal, no qual, através de uma avaliação multicritério se quantificarão os créditos a conceder em função do mérito da operação.

6. MODELO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

A cidade de Lisboa concentra funções centrais inerentes à sua condição de Capital do País, é o núcleo da respetiva área metropolitana. Nos quase 15 anos de vigência do atual PDM acentuou-se a consolidação da cidade e reforçaram-se relações de interdependência urbana com os restantes municípios metropolitanos, por desconcentração de pessoas e atividades, emergindo uma nova realidade metropolitana com alguns desequilíbrios de crescimento urbano e problemas ambientais.

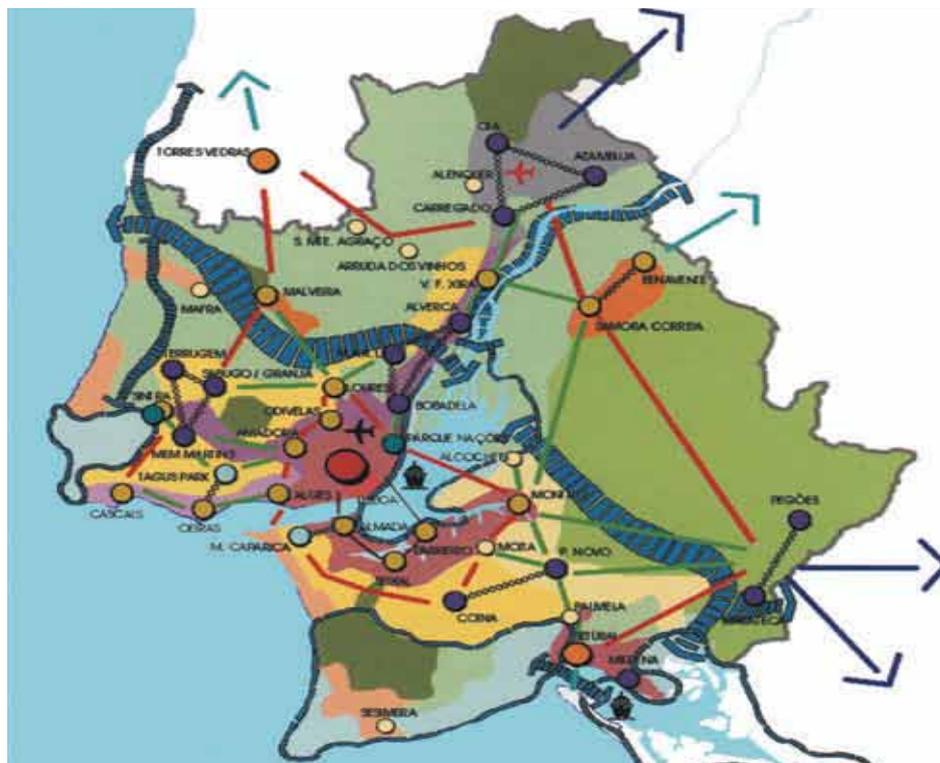
O modelo territorial de LISBOA proposto com a revisão do PDM corresponde a uma visão para a cidade do futuro. Este modelo será operacionalizado através de vários **Projetos Urbanos** que incidem sobre áreas específicas do território municipal, correspondentes a uma ou mais UOPG, por **Programas Sectoriais** – Escola Nova, Creches de Bairro, Centros de Saúde, etc. – com incidência sobre toda a cidade, e **Políticas Urbanísticas Municipais** que têm por objetivo intervir em domínios específicos como: reabilitação urbana, Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária, promoção de habitação a custos acessíveis, atração de empresas, dotação de equipamentos e espaços verdes de proximidade, expostas no ponto anterior.

78

6.1 ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO METROPOLITANO

Ao longo do período de vigência do PDM, acentuou-se a estrutura polinucleada e a litoralização do território da Área Metropolitana de Lisboa (AML), assistindo-se a um movimento de desconcentração do emprego e à emergência de novos pólos metropolitanos. Lisboa perdeu protagonismo na AML e o crescimento urbano-metropolitano excessivo tem conduzido a situações de degradação ambiental, incluindo a maior pressão urbanística sobre o litoral. O modelo de organização da AML está insuficientemente articulado com princípios do crescimento “verde” urbano, da economia pós-carbono e das preocupações com as alterações climáticas.

Modelo de organização territorial da AML



Fonte: PROTAML, 2002

Procurando definir uma ocupação do território mais equilibrada, o modelo territorial da AML definido pelo PROTAML (Figura anterior) privilegia o conceito de metrópole policêntrica centrada no estuário do Tejo. A consolidação da rede ecológica metropolitana constitui um dos elementos estruturantes para a organização da AML. O sistema ecológico metropolitano engloba áreas e corredores/ligações estruturantes primários, devendo articular as áreas agro-florestais mais importantes da região.

O PROTAML advoga a diversificação das centralidades na estruturação urbana, nas duas margens do Tejo, com salvaguarda da paisagem e dos valores ambientais ribeirinhos suportados pela reorganização do sistema metropolitano de transportes, no quadro de uma estratégia de mobilidade sustentável para a área metropolitana. Com efeito, o sistema de mobilidade, para além do seu papel primário de promoção do movimento de pessoas e mercadorias, nas suas diversas escalas, intra-municipal, intra-regional, nacional ou internacional, comporta uma função extraordinariamente importante na estruturação e alimentação do sistema urbano, quer pela definição dos seus espaços canais, quer pelo grande potencial de atração dos seus nós ou interfaces, num quadro de respeito pelos valores naturais.

Dinâmicas territoriais recentes da AML



Carregada do site da área metropolitana de Lisboa. Imagem LANDSAT ETM+. Junho de 2009
 Fonte: Atlas da AML
 Fonte: Sítio 1

80

O atual PROTAML começou a ser revisto devido às dinâmicas de transformação da AML (Figura acima) e decisões de investimento em grandes infraestruturas (novo aeroporto de Lisboa, projeto de alta velocidade, Terceira Travessia do Tejo, regeneração urbanística do Arco Ribeirinho Sul, sistema logístico), visando a atualização da estratégia de desenvolvimento e a revisão do modelo territorial da região. As dinâmicas territoriais induzidas por estes investimentos foram levadas em linha de conta no modelo de ordenamento que se propõe para a cidade de Lisboa no PDM.

6.2 MODELO TERRITORIAL DE LISBOA

O modelo territorial traduz o esquema global de ordenamento da cidade de Lisboa e reflete as orientações da estratégia de desenvolvimento, adequando-as também às diferenciações internas da cidade, especialmente ao mosaico de malhas urbanas com morfologias e origens distintas, maior ou menor grau de consolidação, importância patrimonial diferenciada e ainda distintas condições paisagísticas e ambientais, a que se adicionam elementos singulares de natureza funcional e características sócio-económicas dos habitantes

O modelo tem subjacente uma visão de longo prazo para a cidade e um conjunto de projetos urbanos, programas de ação e políticas públicas a desenvolver no prazo de vigência do plano, essenciais à concretização dessa visão.



6.2.1 ESQUEMA GLOBAL DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL

O esquema global de organização territorial assenta em dois sistemas vitais e em quatro áreas estruturantes na organização territorial de Lisboa (Figura abaixo):

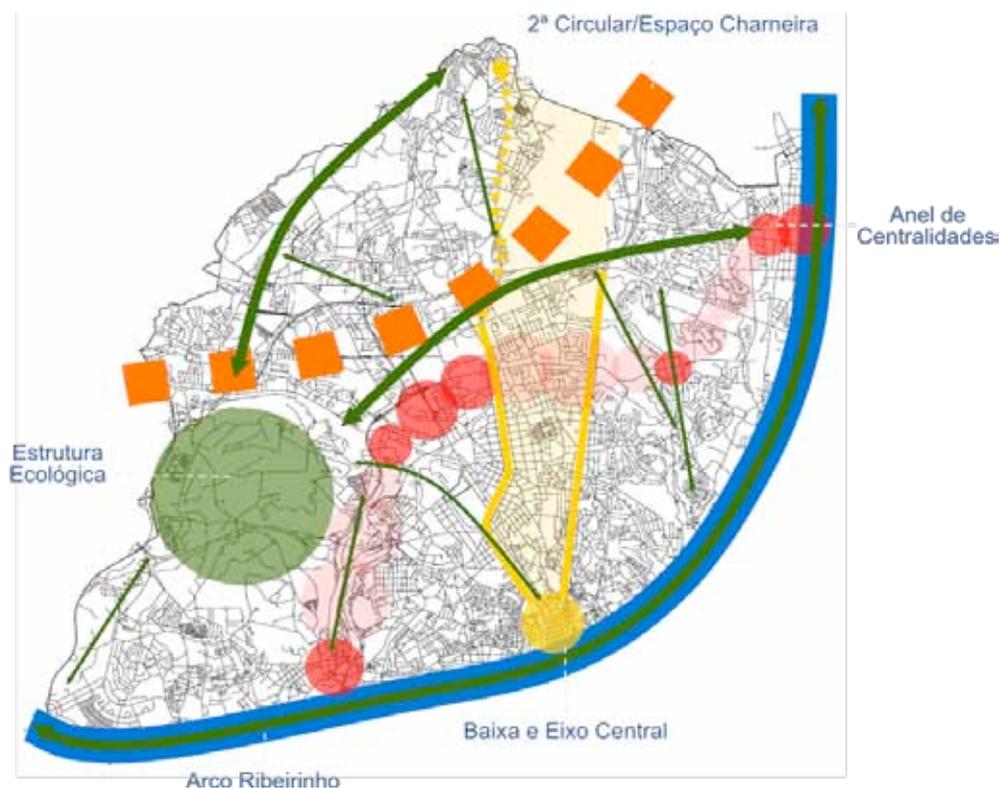
Sistemas Vitais

- O sistema ecológico que garante a biodiversidade na cidade com a valorização dos vales principais e do parque periférico e das ligações a Monsanto;
- O sistema de mobilidade que garante a vida e a economia da cidade e a sua relação com a AML e o país, eficiente e sustentável, articulando os principais pólos de emprego e protegendo os bairros residenciais do tráfego de atravessamento.

Áreas Estruturantes

- O Arco Ribeirinho onde se preconiza o incremento da relação com a frente de água e a valorização ambiental e urbanística;
- A revitalização da Baixa e dos eixos históricos – Av. da Liberdade e Almirante Reis – e a reabilitação da cidade consolidada;
- A afirmação do anel de polaridades urbanas e os novos espaços de modernidade;
- A reconversão da 2ª circular em avenida urbana para cerzir a parte Norte ao resto da cidade.

Modelo de desenvolvimento territorial de Lisboa



SISTEMAS VITAIS

O Sistema Ecológico – A Cidade Verde

A estrutura ecológica municipal é um valor central no esquema de ordenamento da cidade e, neste sentido, deve constituir uma rede contínua e devidamente articulada com a estrutura ecológica metropolitana, de forma a favorecer a circulação dos elementos naturais em interação com os espaços públicos de fruição e de produção alimentar, o património natural e cultural, numa perspetiva de sustentabilidade e de reforço da imagem e qualidade de vivência urbana da cidade. A estrutura ecológica municipal articula o património paisagístico e geológico e o sistema de vistas.

A estrutura ecológica concretiza-se através dos corredores de ligação que suportam redes de mobilidade e estabelecem relações de continuidade, constituindo oportunidades para múltiplas funções e usos urbanos.

A estrutura ecológica visa a valorização e salvaguarda dos sistemas naturais fundamentais que, na sua articulação com a rede ecológica metropolitana, estabelecem as matrizes do sistema de corredores estruturantes, do sistema húmido e do sistema de transição fluvial-estuarino.

82

Irradiando do Parque de Monsanto, os corredores principais da estrutura ecológica municipal são:

- § Anel Ribeirinho;
- § Anel Periférico;
- § Anel Interior;
- § Corredor Verde Oriental (Vales da Zona Oriental);
- § Corredor Verde de Monsanto;
- § Corredor do Vale de Alcântara;
- § Corredor da Alta de Lisboa;
- § Corredor de Telheiras.

A estrutura ecológica municipal acompanha os principais eixos e centralidades da cidade, potenciando a sustentabilidade das áreas de maior concentração de funções e emprego. A requalificação urbana de áreas como a coroa periférica ou a frente ribeirinha apoia-se igualmente na estrutura verde da cidade. Estes corredores valorizam os vales da cidade que têm uma enorme importância para a paisagem urbana e para a qualidade de vida, apoiando-se assim a renaturalização do Vale de Alcântara e a reconstituição do Vale de Chelas e o alargamento da intervenção aos outros vales principais da cidade (Alta de Lisboa, Telheiras).



O sistema húmido é crucial para a drenagem e infiltração das águas pluviais, compreendendo áreas relativas a linhas de água e áreas adjacentes e bacias de receção de águas pluviais, compreendendo áreas planas ou côncavas essenciais para a acumulação de água e ar frio.

O sistema de transição fluvial-estuarino é delimitado pela superfície de contacto entre o fluxo proveniente dos sistemas naturais de drenagem pluvial e linhas de água afluentes e o fluxo proveniente do estuário do Tejo. São áreas sujeitas, com alguma frequência, a inundações em períodos de maré-cheia e precipitação intensa, devendo ser criados sistemas de drenagem e infiltração de água a céu aberto a montante destas áreas para o equilíbrio da zona ribeirinha.

Sistema de Mobilidade – A Cidade Eficiente e Sustentável

O desenho das redes e serviços de transportes (incluindo as redes, interfaces e componente de estacionamento) são elementos fundamentais para o planeamento e gestão da cidade. O sistema de mobilidade e transportes deve dar respostas aos problemas atuais e apoiar o desenvolvimento futuro da cidade num quadro de sustentabilidade ambiental e de eficiência da mobilidade.

A mudança dos usos do solo e da distribuição do emprego e da habitação têm contribuído para alterar o padrão de mobilidade na cidade. Verifica-se a deslocação para norte do centro de negócios da cidade, ao longo do eixo das Av. Liberdade/ Marquês de Pombal com ligação para a Fontes Pereira de Melo e República e do Marquês de Pombal em direção às Amoreiras, e a afirmação de um novo importante pólo de emprego no Parque das Nações, enquanto a Baixa tem vindo a perder as funções exclusivas de área central. As grandes superfícies comerciais localizam-se junto dos grandes eixos rodoviários ou estações de metropolitano; a frente ribeirinha especializa-se em funções de lazer, acompanhando a aproximação da cidade ao rio. As funções residenciais desenvolvem-se em Telheiras, Lumiar, Amoreiras/Campolide e Parque das Nações. Lisboa é hoje uma cidade polinucleada e de zonas multifuncionais.

Num quadro de declínio demográfico mas de uma razoável dinâmica de criação de emprego, geram-se fluxos pendulares de grande magnitude: a população que entra quotidianamente em Lisboa é superior à população que reside na cidade. Este fenómeno levanta desafios adicionais ao planeamento das redes de transporte da cidade, cuja complexidade é ainda maior se considerarmos o impacto de diversos projetos estruturantes no âmbito do transporte internacional (NAL, Alta Velocidade, Terceira Travessia do Tejo, ampliação do terminal de contentores em Alcântara).

O sistema de mobilidade e transportes considerado no modelo territorial incorpora a rede viária, rede de transportes coletivos e a rede de mobilidade suave.

A hierarquia da rede viária assente num modelo tradicional radial e rádio-concêntrico sustentou o sistema de infraestruturas viárias e a organização do sistema de transportes. Atualmente, este modelo já não responde eficazmente às necessidades de deslocação dos residentes e

visitantes de Lisboa em virtude da emergência de um modelo de organização policêntrico e, como tal, com menor relevo da Baixa e centro tradicional. Deve, assim, ser adotado um modelo de malha reticulada com melhor capacidade de resposta às necessidades da população. A proposta de rede viária traduz-se numa mudança de paradigma, de modo a que a sua estruturação contribua, por um lado, para a contenção do tráfego rodoviário na cidade e, por outro, para a vertebração de áreas urbanas fragmentadas (Coroa Noroeste, Vale de Chelas e Zona Ocidental).

O novo modelo proposto define uma hierarquia que privilegia igualmente a melhoria da qualidade de vida urbana, defendendo o centro histórico e os bairros predominantemente residenciais do tráfego de atravessamento; o arco ribeirinho deverá perder a sua importância enquanto corredor de aproximação ao centro da cidade e eixo de atravessamento para desempenhar uma função de aproximação da cidade ao rio.

Uma parte significativa desta rede já existe, faltando integrar, ao nível regional, o fecho do IC17-A36 (CRIL), nomeadamente com a abertura a curto prazo do sub-lanço Buraca/Pontinha, e a construção da Terceira Travessia Rodoviária do Tejo a médio prazo; ao nível municipal, faltam algumas ligações em áreas menos estruturadas da cidade.

84

Neste novo modelo, o eixo longitudinal IP1-A1/Central de Chelas/Barreiro irá funcionar em contraponto com o outro eixo longitudinal IC1-A8/Eixo Norte-Sul/Almada, permitindo, assim, uma distribuição equilibrada dos tráfegos através dos eixos transversais em ambas as margens.

A política de estacionamento é fundamental para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, permitindo controlar a procura de transporte individual. De forma a favorecer o transporte coletivo e os modos suaves de mobilidade, a oferta de estacionamento deve constituir sempre e em especial nas zonas de maior concentração de serviços, uma variável de controlo da geração de viagens em transporte individual. Em conformidade, o regulamento municipal estabelece para os índices de geração de estacionamento valores mínimos de provimento, como é tradicional, bem como valores máximos, em função da qualidade do serviço de transporte público que serve cada zona da cidade.

Os modos suaves de mobilidade são uma alternativa eficaz nas deslocações de curta distância e um complemento importante a outros modos de transporte, contribuindo igualmente para a qualidade do ambiente urbano e para a saúde pública. O PDM valoriza as redes de mobilidade suave por via da implementação de zonas de moderação de tráfego/zonas 30, da valorização de áreas pedonais nas zonas históricas e turísticas, da definição de percursos pedonais estruturantes e pela promoção e expansão da rede ciclável.

As opções de desenvolvimento dos transportes coletivos são decisivas para a estratégia de mobilidade da cidade. A rede de transportes coletivos de 1º nível é constituída pela rede da REFER e do Metropolitano de Lisboa. Em relação ao transporte ferroviário, os projetos com maiores implicações na estruturação urbana resultam do reforço da importância da Estação do Oriente (Alta Velocidade e ligação ao NAL), da construção da componente ferroviária da Terceira Travessia do Tejo, permitindo fechar o anel ferroviário Lisboa-Barreiro-Pinhal Novo-Pragal-Lisboa, e da inserção da Linha de Cascais na Linha de Cintura. Estes projetos contribuem fortemente para uma melhoria da oferta ferroviária ao nível da cidade e da região metropolitana.

A expansão da rede de metropolitano constitui uma prioridade, destacando-se a criação da linha circular, o que implica a extensão da rede a partir do Rato até São Bento e Cais do Sodré, de modo a reforçar a mobilidade no centro alargado de Lisboa e articular as diversas nucleações intra-urbanas. O desenvolvimento da rede inclui duas novas estações para servir a população de Benfica e uma nova estação para servir o terminal de cruzeiros e o acesso a Alfama (Linha Azul) e a criação de uma super-linha (Linha Vermelha) com início em Alcântara e servindo Campo de Ourique, S. Sebastião e até ao Oriente, com possibilidade de bifurcação até à Portela e Sacavém, e depois para o Aeroporto, Telheiras/Campo Grande, Pontinha e Amadora.

O PDM propõe uma rede de 2º nível constituída por oito linhas de Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP), visando assegurar as ligações entre as linhas de 1º nível e a acessibilidade aos bairros não servidos por esta rede, assim como atender às necessidades de mobilidade geradas pelos grandes equipamentos coletivos. A concretização da rede só muito dificilmente ficará concluída no período de vigência do PDM, porém permite, desde logo, enquadrar ações numa lógica de rede futura a que se pretende chegar e reservar o espaço canal que a viabiliza. A rede de autocarros deve complementar a rede pesada de transporte coletivo da cidade e centrar-se em áreas com nível de cobertura insuficiente, como a coroa Noroeste, nos serviços de rebatimento sobre os principais interfaces de transporte coletivo e nos serviços de proximidade nos bairros históricos e nas zonas de maior concentração de comércio e serviços.

A hierarquização das interfaces existentes e previstas está em conformidade com o modelo territorial, servindo a Baixa e eixos históricos, o anel de centralidades e a 2º circular, neste caso apoiando a sua nova vocação de espaço-charneira, proposta no plano. Os interface de transporte pesado servem eficientemente as áreas de maior dinâmica e densidade de emprego, contribuindo para a redução da utilização do transporte individual nas deslocações pendulares.

ÁREAS ESTRUTURANTES

Arco Ribeirinho – Uma Nova Relação com o Tejo

O Arco Ribeirinho deverá ser o expoente da imagem e da identidade da cidade. A frente ribeirinha com cerca de 19 km no município de Lisboa é um traço distintivo e singular de Lisboa e deve constituir a principal aposta de qualificação urbana. O Arco Ribeirinho é igualmente estruturado pelo Anel Ribeirinho da Estrutura Ecológica que favorece a circulação dos elementos naturais, em interação com os espaços públicos de fruição, o património natural e cultural.

A desafetação da função exclusiva portuária de áreas da frente ribeirinha, num total de cerca de 30 ha sem uso portuário atual ou previsto, vem criar novas oportunidades de ligação entre a cidade e o rio, designadamente ampliando espaços públicos ribeirinhos, funções ligadas à náutica de recreio, ao turismo, à animação e à cultura, com destaque para o Terminal de Cruzeiros que deverá apoiar este segmento de turismo cada vez mais relevante para a cidade.

Do Parque do Trancão até Pedrouços a intervenção deve privilegiar a recuperação do espaço público e contacto com a água, excetuando as áreas com uso exclusivo afeto à atividade portuária. Assim, do Parque das Nações ao Poço do Bispo, de Santa Apolónia ao Cais do Sodré – com exceção do Terminal de Cruzeiros, o terraplano de Santos e da Gare Marítima de Alcântara até à Doca de Pedrouços serão requalificados, contribuindo para uma nova paisagem urbana de Lisboa, marcada pela excelência arquitetónica e do espaço público para usufruto da população que reside, trabalha e visita a cidade. Escasseando os espaços verdes nos bairros históricos implantados nas colinas fronteiras ao rio, os espaços desativados da atividade portuária são a grande oportunidade para melhorar a qualidade urbana destes bairros.

A Zona Monumental de Ajuda/Belém será objeto de importantes investimentos da Administração Central, ao nível da requalificação do espaço público e da criação ou expansão de âncoras culturais e turísticas (novo Museu dos Coches e alargamento do Centro Cultural de Belém). Nesta área torna-se necessário articular a aposta de requalificação e densificação de oferta cultural e turística, com a aposta na reabilitação urbana, na reconversão de áreas com usos obsoletos ou em desativação e na recomposição de malhas degradadas.

Na área envolvente à Doca de Pedrouços privilegiar-se-á a reconversão dos usos existentes para lazer e desporto, apostando nas atividades náuticas e criando áreas de comércio de apoio, nomeadamente restauração, tirando partido da localização da Fundação Champalimaud e do Instituto de Investigação das Pescas e do Mar para eventual constituição de um pólo de I&D.

Baixa, Bairros e Eixos Históricos – A Revitalização da Cidade Consolidada



A Baixa, os Bairros e os Eixos Históricos são o centro tradicional da cidade de Lisboa. Pretende-se promover a revitalização da área histórica central de Lisboa, repovoando-a e conferindo-lhe novas funções de representação política, culturais, de animação, turísticas, mantendo centros de decisão financeira e simultaneamente atraindo atividades criativas.

Para essa estratégia concorre a requalificação do espaço público, enquanto motor de regeneração urbana dos eixos centrais (Av. Liberdade, Avenidas Novas e Almirante Reis), que conectam o centro histórico com a restante a Cidade que se desenvolveu no Século XIX para Norte. O eixo das Avenidas Novas compreende uma importante concentração de emprego em Lisboa, promovendo-se a extensão do dinamismo terciário da Av. da Liberdade para Norte. No eixo Rua da Palma / Av. Almirante Reis, marcado pelo declínio económico e social, pretende-se introduzir dinâmicas que promovam a inclusão social e a revitalização económica desta área.

A criação da linha de metro circular acentuará o relevo do coração da cidade em toda a estrutura urbano-metropolitana e suportará as dinâmicas de desenvolvimento preconizadas para esta área central da cidade.

O PDM de 1994 identifica na categoria de área histórica a Baixa Pombalina e as áreas históricas habitacionais, compreendidas por núcleos urbanos anteriores ao Século XIX. Na atual revisão, pretende-se alargar o conceito de área histórica a toda a área consolidada, no sentido de criar um quadro de estabilização do edificado e da imagem urbana da cidade. O alargamento do conceito de área histórica visa ainda reforçar mecanismos que conduzam ao desincentivo do ciclo vicioso de degradação do edificado, na expectativa de geração de mais-valias, por aumento de edificabilidade potencial gerada pelo plano, favorecendo, em contrapartida, a reabilitação do edificado.

O Alto do Lumiar encontra-se com o processo de renovação urbana em execução, sendo necessário definir a respetiva ligação ao eixo urbano central, através da zona das Calvanas.

A desativação do Aeroporto implicará a revisão de opções de ordenamento nas áreas de fronteira, designadamente repensar a aptidão da área sul, enquanto zona a integrar no eixo central da cidade, e rever as ligações entre o planalto e a zona ribeirinha Oriental.

“Anel de Centralidades” – Os Espaços de Modernidade

O “Anel de Centralidades” une Alcântara ao Parque das Nações, cuja intencionalidade e valia estratégia já se podia antever no Plano Estratégico de Lisboa de 1992. Por diversas vicissitudes, este “arco tecnológico” não ganhou forma e protagonismo na cidade. Porém, com a ligação das linhas ferroviárias de Cascais e de Cintura e com o corredor verde do Vale de Alcântara, é possível e adequado reforçar e interligar as centralidades deste “anel”. Para além do Parque das Nações, este “anel de centralidades” inclui a Av. Marechal Gomes da Costa, a Av. Infante D. Henrique, a Av. Santo Condestável, o Parque Hospitalar Oriental, o eixo

Entrecampos/ Praça de Espanha/ Sete Rios, Amoreiras/ Alto de Campolide e culmina em Alcântara.

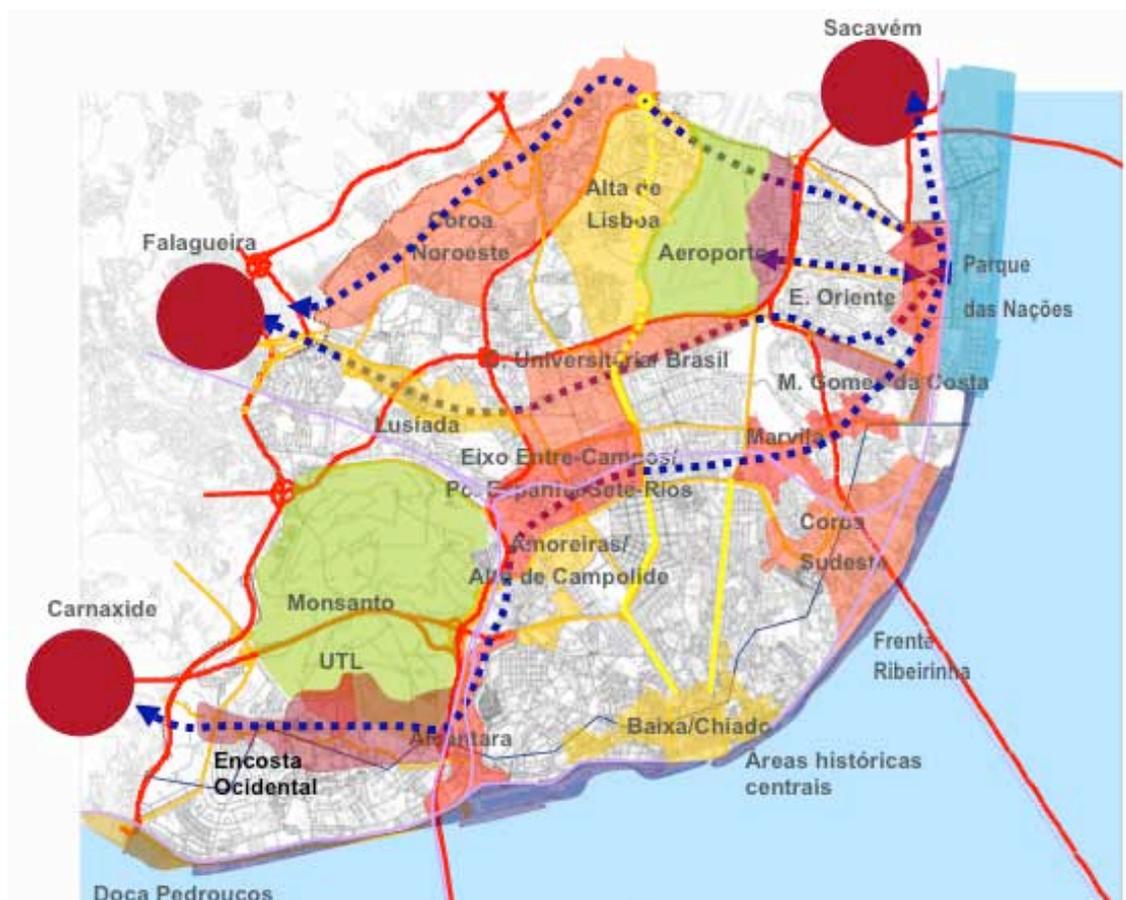
Acréscimo que a valorização paisagística de áreas portuárias desafetadas do uso portuário, assim como as expectativas já manifestadas para a frente da Av. 24 de Julho, entre o Cais do Sodré e a Av. Infante Santo, onde estão em curso planos de pormenor para o Aterro da Boavista, vão induzir um processo de requalificação com instalação de atividades financeiras e de sedes de empresas que tenderão, no longo prazo, a unir a Baixa a Alcântara e a estender o Parque das Nações para Sul ao longo da Av. Infante D. Henrique.

Os novos pólos emergentes compreendem diversas localizações estratégicas, onde se pretende potenciar novas centralidades, que articulem o modelo de desenvolvimento urbano com o sistema de transporte público, admitindo-se a densificação seletiva e a fixação de atividades económicas nas polaridades urbanas. O transporte público deve ser o meio privilegiado de mobilidade urbana. Nesse sentido, repensou-se a dotação e gestão da oferta de estacionamento e promoveu-se as interfaces de transporte público como elementos estruturadores das polaridades urbanas.

88

A estratégia de valorização da Av. Marechal da Costa articula-se com o desenvolvimento urbano da área central do Parque das Nações. Deve ser explorada a oportunidade de desenvolvimento de um *cluster* de tecnologias de informação e comunicação, em torno da localização da RTP, aproveitando sinergias com outras empresas do sector localizadas na área envolvente.

A zona do Parque Hospital Oriental acolherá o futuro Hospital de Todos os Santos, que pode constituir uma alavanca para o processo de regeneração de Marvila, tradicionalmente associada à concentração de populações realojadas. Pretende-se aproveitar esta oportunidade para promover o reequilíbrio funcional desta zona, introduzindo funções complementares em torno do pólo hospitalar, contribuindo simultaneamente para a coesão territorial desta área com a restante cidade. A disponibilização de solo municipal na quadra central de Marvila em condições competitivas para contribuir para a fixação de empresas e criação de emprego, tanto mais porque a possibilidade de ligação rodo-ferroviária à margem Sul do Tejo vem introduzir um maior fator de centralidade a Marvila.



A desativação da Feira Popular, em Entre-Campos, a transferência da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, a par da possibilidade de reconversão das oficinas do Metropolitano e áreas adjacentes, em Sete-Rios, concorre para a criação de um eixo estruturante de desenvolvimento Entrecampos/ Praça de Espanha/ Sete-Rios, articulado com as interfaces de Entrecampos (Linha de Cintura e Metro) e Sete-Rios (Linha de Cintura, Metro e Terminal de Autocarros). Este eixo pode consolidar áreas de concentração de atividades terciárias especializadas.

A área das Amoreiras/Alto de Campolide constitui um pólo recente de desenvolvimento de atividades terciárias, ainda em consolidação, enquadrada através de Plano de Pormenor em curso. Este pólo, situado no vértice Ocidental da área central da Cidade, ganha massa crítica quando pensado de forma integrada com a reconversão da antiga instalação militar, na Rua Artilharia 1, e a consolidação do Campus da Universidade Nova, no Alto de Campolide. O desenvolvimento desta área sairá beneficiado pela extensão da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa que colocará este novo pólo numa posição privilegiada de charneira entre a área central e a zona Ocidental da Cidade.

Na Zona Oriental, propõe-se enquadrar o processo de reconversão urbana, criando oportunidades de localização de novas atividades criativas e da economia do conhecimento, novas tipologias de habitação, por reutilização de antigas estruturas industriais, especialmente na área envolvente da Gare do Oriente. Com a localização da estação do Comboio de Alta Velocidade na Gare do Oriente e com o reforço de ligação ao atual e futuro Aeroporto, esta área deverá afirmar-se ainda mais como uma das principais centralidades de Lisboa do séc. XXI (identificada no PROTAML como centralidade regional de inovação e internacionalização). Pretende-se concretizar um quadro de reestruturação urbana que aponte para uma nova centralidade, que articule as funções ligadas à moderna logística, ao terciário tradicional, ao terciário avançado e ao reforço da capacidade hoteleira.

Com a ligação da linha de Cascais e da linha de Cintura, o nó de Alcântara verá a sua posição reforçada na cidade, atuando como uma polaridade extremamente relevante na ligação entre o Arco Ribeirinho e o “Anel de Centralidades”, em virtude da melhoria da acessibilidade das estações centrais de Sete-Rios, Entrecampos ou Roma-Areeiro e também pelo desenvolvimento da linha vermelha, com início em Alcântara e servindo Campo de Ourique, São Sebastião e até ao Oriente, com a possibilidade de bifurcação até à Portela e Sacavém, e depois para o Aeroporto, Telheiras/Campo Grande, Pontinha e Amadora. A desativação da função industrial registada de forma mais acentuada desde os finais da década de 70 do séc. XX, em Alcântara, deu origem a uma grande pressão sobre um tecido urbano fragmentado e desconexo. A concentração de grandes vazios junto à zona ribeirinha de Alcântara veio criar grandes expectativas de renovação do tecido urbano. Em Alcântara, coloca-se o desafio de potenciar a dinâmica de renovação da frente ribeirinha como motor de regeneração de um tecido urbano e social desfavorecido, promovendo a equidade social e a inclusão de tecidos urbanos segregados.

2ª circular – O espaço - charneira

A 2ª circular define um corredor que assume uma posição de charneira entre as áreas de expansão mais recente e o centro urbano tradicional. Essa função de espaço-charneira pode desempenhar um papel fundamental, no sentido de introduzir o reequilíbrio na distribuição de funções centrais no sistema urbano, estancando a sua pulverização, e complementarmente, induzir massa crítica de suporte à regeneração da área histórica central.

A transformação da 2ª circular em avenida urbana pode amplificar este papel de “fecho *éclair*” ao unir a área norte com a área mais consolidada de Lisboa. Esta avenida tem um forte potencial para a fixação de empresas – de resto algumas empresas e equipamentos de grande dimensão já se localizam neste eixo – e deve ser reforçada por um corredor ecológico (corredor de Telheiras) com ligação a Monsanto. A reconversão deste eixo beneficiará das duas novas estações para servir a população de Benfica (linha azul), bem como da possibilidade da introdução de linhas de elétrico rápido.



Prevê-se a expansão do Parque Tecnológico de Lisboa, no sentido de densificar com emprego qualificado uma área carente de reequilíbrio sócio-urbano. Na concretização dessa expansão, prevê-se um modelo urbano mais articulado com as necessidades de estruturação da área envolvente, quer ao nível das tipologias, quer pela possibilidade de acolher usos complementares que confirmam novas vivências à zona, designadamente comércio, serviços e habitação.

A Coroa Noroeste compreende um espaço fragmentado, onde pontuam urbanizações recentes, alternadas com áreas históricas, zonas de realojamento, e pequenas áreas urbanas de génese ilegal (AUGI). É sector da cidade onde se torna necessário promover uma ação de estruturação urbana, em torno do Pólo Tecnológico de Lisboa, do Parque Periférico, da expansão do Lispolis e da dinamização do IAPMEI, da reconversão das AUGI e da valorização do eixo histórico do Paço do Lumiar e do núcleo antigo da Ameixoeira.

Os nós da CRIL são pontos de grande acessibilidade Metropolitana, com um grande potencial para a localização de atividades. Na perspetiva da procura de localização no Concelho de Lisboa com capacidade de concorrerem com os parques empresariais dos concelhos limítrofes, a zona da Pontinha, em Lisboa, destaca-se com uma importante acessibilidade, tanto por transporte público – metro e autocarro – como pelo transporte individual (TI), podendo por isso jogar um papel de polaridade urbana.

6.2.2 DIFERENCIAÇÃO TERRITORIAL E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

A diferenciação interna da cidade justifica a adequação dos objetivos da estratégia de desenvolvimento ao mosaico urbano, podendo assentar numa nova divisão geográfica distinta das freguesias. Com efeito, as unidades territoriais mais apropriadas para suportar o planeamento e a gestão urbana propostas no PDM respeitam os seguintes critérios:

- (i) As unidades espaciais em que se irá operacionalizar a gestão do processo urbanístico cobrem no seu conjunto a totalidade do território municipal, uma vez que todo este é potencialmente passível de transformação;
- (ii) A delimitação dessas unidades espaciais tem uma configuração que se adequa aos diferentes domínios que integram a governação da cidade, e não apenas às exigências da gestão urbanística em sentido estrito;
- (iii) A dimensão territorial e populacional e o grau de complexidade urbana das unidades espaciais possibilita, para cada uma delas, uma especificação programática coerente de ações estruturantes que concorre para a concretização das metas estratégicas globais do município, e viabilizam formas eficazes de desconcentração e descentralização das funções e serviços assegurados pela estrutura municipal (o que

por sua vez converge com a conveniência de se estabelecer um número reduzido de unidades espaciais, por razões de maior eficácia de governança);

- (iv) Finalmente, como materialização da necessária e desejável articulação entre a gestão e a planificação urbanísticas, e destas com as opções e prioridades de governação da cidade, é privilegiadamente à escala destas unidades espaciais que se concebem as estratégias e prioridades a adotar na atividade de planeamento urbanístico de nível inferior ao do plano diretor municipal.

Constituindo o Plano Diretor Municipal *de per si* um instrumento fundamental da governação da cidade, para que o seu papel seja potenciado à luz dos princípios acima explanados, exige-se que tal se reflita na configuração das componentes que versam a sua própria operacionalização. Nomeadamente, a plena integração do PDM no modelo de governação da cidade requer que nele se adote as UOPG como elemento fundamental de espacialização da sua própria estratégia de intervenção urbanística, passando estas a constituir, no âmbito *do PDM, as Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) que, de acordo com o RJIGT, este deve definir.*

Delimitação das UOPG do município de Lisboa

92



Assim, a presente proposta de revisão do PDM de Lisboa estabelece 9 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (figura anterior), cobrindo a totalidade do território municipal, e cuja configuração espacial corresponde à das unidades espaciais adotadas para a conformação espacial do novo modelo de governação da cidade.



Realçando desde logo que para a definição desta conformação espacial contribuirão relevantemente os estudos de índole espacial desenvolvidos no âmbito da revisão do PDM e as respetivas sínteses conclusivas, respigam-se de seguida da Carta Estratégica e dos relatórios que a suportaram os elementos mais relevantes de fundamentação da configuração proposta para as unidades espaciais em questão.

UOPG 1 – COROA NORTE

Bairros: Lumiar, Ameixoeira, Telheiras e Carnide.

Objetivos/Termos de referência

- Diluir o efeito de fronteira da 2.^a Circular, soldando duas partes distintas da cidade;
- Atenuar o efeito de periferia, promovendo programas intermunicipais e incrementando as centralidades geradas pelos nós da CRIL;
- Desenvolver a coesão territorial e social, diluindo o efeito de fragmentação atual;
- Promover a integração deste território na Cidade, através de novas soluções de mobilidade e da continuidade da estrutura ecológica com efeitos de vertebração;
- Promover a dinamização do espaço de atividades económicas e a inclusão do Parque Tecnológico Lispólis, do IAPMEI e área envolvente, na rede de Pólos empresariais e de Investigação e Desenvolvimento da Cidade;
- Estabelecer a continuidade entre a Alta de Lisboa às Charneca e Galinheiras, articulando-as com um meio de transporte em sítio próprio;
- Articular o Parque Periférico com o Jardim da Luz através do Parque Urbano de Carnide e da requalificação do Largo e Jardim da Luz, valorizando o Conjunto Urbano Singular da Luz;
- Implementar a revalorização e requalificação biofísica dos cursos de linhas de água e respetivas margens, de forma a assegurar o seu papel do ponto de vista funcional e paisagístico, e a garantir uma correta integração em áreas de espaços verdes urbanos e permitindo a fruição pública destes espaços;
- Diminuir a velocidade de escoamento da água pluvial, minimizando a afluência de grandes caudais aos pontos críticos em intervalos de tempo reduzido e diminuindo a entrada de água no sistema de drenagem canalizado, reduzindo conseqüentemente o risco de inundação, concretizando bacias de retenção e infiltração;
- Descontaminar a linha de água que atravessa o Aterro do Vale do Forno, melhorando a qualidade da água que atualmente drena para a encosta adjacente.
- Salvaguardar a circulação do vento dominante nas soluções urbanas a adotar nas áreas a consolidar em torno do Parque Periférico.



UOPG 2 – ORIENTAL

Bairros: Santa Maria dos Olivais, Oriente e Marvila

Objetivos/Termos de referência

- Implementar programas de regeneração urbana especialmente nas áreas identificadas como BIP/ZIP;
- Eliminar as assimetrias urbanas de carácter social, reforçando a coesão territorial e minimizando os efeitos de fragmentação;
- Potenciar a atração de emprego;
- Potenciar as centralidades polarizadas em torno da estação do Oriente e do Hospital de Todos os Santos, alargando os efeitos multiplicativos;
- Otimizar os efeitos de estruturação da Terceira Travessia do Tejo (TTT);
- Valorizar o efeito de vertebração da estrutura ecológica urbana inerente ao sistema de vales e à sua relação com o Rio;
- Valorizar o Conjunto Urbano Singular do Caminho do Oriente;
- Implementar a revalorização e requalificação biofísica dos cursos de linhas de água e respectivas margens, de forma a assegurar o seu papel do ponto de vista funcional e paisagístico, e a garantir uma correta integração em áreas de espaços verdes urbanos e permitindo a fruição pública destes espaços;
- Diminuir a velocidade de escoamento da água pluvial, minimizando a afluência de grandes caudais aos pontos críticos em intervalos de tempo reduzido e diminuindo a entrada de água no sistema de drenagem canalizado, reduzindo consequentemente o risco de inundação, concretizando bacias de retenção e infiltração.
- Salvaguardar a circulação do vento dominante nos enfiamentos das atuais pistas do aeroporto em direção ao Parque da Bela Vista e ao Vale de Chelas.

94

UOPG 3 – ALMIRANTE REIS/ROMA

Bairros: Alvalade e S. João de Brito, Areeiro e S. Jorge de Arroios e Anjos

Objetivos/Estratégia:

- Promover a regeneração do eixo longitudinal formatado pela Av. Almirante Reis;
- Incentivar o acréscimo da qualidade urbana e de vivência dos Bairros, através de ações de urbanismo participado a realizar para a cidade;
- Promover a regeneração urbana nas áreas de maior vulnerabilidade à exclusão social que potenciem as parcerias sociais e institucionais, nomeadamente no bairro do Pote de Água;
- Estruturar a área a norte da Av. do Brasil, emergente como polaridade urbana no eixo da 2.ª Circular e charneira na articulação entre o Alto do Lumiar, a Cidade Universitária e a Avenida Marechal Gomes da Costa;



- Desenvolver intervenções potenciais com efeito de pólos regenerativos do território;
- Consolidar a Estrutura Ecológica, através da valorização do tecido verde composto pelos Espaços Verdes de Enquadramento a áreas edificadas, permitindo a continuidade ecológica Nascente – Poente;
- Valorizar o Conjunto Urbano Singular da Alameda / Pç. Londres;
- Implementar a revalorização e requalificação biofísica dos cursos de linhas de água e respetivas margens, de forma a assegurar o seu papel do ponto de vista funcional e paisagístico, e a garantir uma correta integração em áreas de espaços verdes urbanos e permitindo a fruição pública destes espaços.

UOPG 4 – AVENIDAS NOVAS

Bairros: N. Sra. De Fátima e Campo Grande, Campolide e Avenidas Novas

Objetivos/Termos de referência

- Recuperar a função habitacional na zona das Avenidas Novas sobre as malhas urbanas mais interiorizadas, com proteção ao tráfego de atravessamento;
- Reduzir o peso do transporte privado e promover o acréscimo da área pedonal, com consequente melhoria da qualidade da vivência urbana;
- Regenerar o eixo central da cidade, com acréscimo de espaço público pedonal e dinamização do comércio e equipamentos marginantes, pela sua articulação com esse mesmo espaço;
- Promover a criação de um eixo estruturante de desenvolvimento, articulado com as interfaces de Entre-Campos e Sete-Rios, potenciado pela desativação da Feira Popular, transferência da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e desativação parcial do Hospital Curry Cabral no Rego, a par da possibilidade de reconversão da zona das antigas oficinas do Metropolitano e áreas adjacentes em Sete-Rios;
- Consolidar o Corredor Verde Estruturante Nascente – Poente, através da densificação e revitalização das estruturas entre o Parque Florestal de Monsanto e a Zona Oriental da Cidade;
- Valorizar o Conjunto Urbano Singular Cais do Sodré /Jardim das Amoreiras (Sétima Colina), o Conjunto Urbano Singular Av. da Liberdade / Alto do Parque, e o Conjunto Urbano Singular Portas de Santo Antão/S. Sebastião;
- Implementar a revalorização e requalificação biofísica dos cursos de linhas de água e respetivas margens, de forma a assegurar o seu papel do ponto de vista funcional e paisagístico, e a garantir uma correta integração em áreas de espaços verdes urbanos e permitindo a fruição pública destes espaços;
- Diminuir a velocidade de escoamento da água pluvial, minimizando a afluência de grandes caudais aos pontos críticos em intervalos de tempo reduzido e diminuindo a



entrada de água no sistema de drenagem canalizado, reduzindo conseqüentemente o risco de inundação, concretizando bacias de retenção e infiltração.

UOPG 5 – BENFICA

Bairros: Benfica e S. Domingos de Benfica

Objetivos/Termos de referência

- Promover a proteção e valorização do Parque Florestal de Monsanto e incrementar as condições para o usufruto de um parque peri-urbano de interesse metropolitano, no âmbito do Plano de Gestão Florestal;
- Estruturar a ocupação urbana no eixo Luz-Benfica;
- Estruturar a ocupação urbana na área envolvente ao Mercado de Benfica;
- Melhorar a qualidade urbana, através da disponibilização de espaço público de utilização coletiva, da dotação de equipamentos de uso público e da reorganização dos traçados viários;
- Diminuir o impacto urbano dos grandes eixos viários: 2.ª Circular, Avenida Lusíada;
- Reforçar a ligação estrutural entre o Parque Florestal de Monsanto e o Parque Periférico, através da ligação pelo Parque Urbano da Quinta da Granja;
- Aprofundar a estrutura Verde de Proximidade no interior do espaço consolidado;
- Implementar a revalorização e requalificação biofísica dos cursos de linhas de água e respetivas margens, de forma a assegurar o seu papel do ponto de vista funcional e paisagístico, e a garantir uma correta integração em áreas de espaços verdes urbanos e permitindo a fruição pública destes espaços;
- Diminuir a velocidade de escoamento da água pluvial, minimizando a afluência de grandes caudais aos pontos críticos em intervalos de tempo reduzido e diminuindo a entrada de água no sistema de drenagem canalizado, reduzindo conseqüentemente o risco de inundação, concretizando bacias de retenção e infiltração.

UOPG 6 – GRAÇA/BEATO

Bairros: Graça e Penha de França, S. João e Beato

Objetivos/Termos de referência

- Promover o património existente enquanto memória da cidade e potenciador da requalificação urbana;
- Utilizar o sistema de verde público na vertebração e estruturação urbana, com a inclusão do corredor de ligação do sistema de Chelas ao rio, numa lógica de continuidade dos sistemas ecológicos de escala local;
- Disponibilizar as áreas necessárias à instalação de equipamentos de proximidade



- dimensionados em acordo com as novas cargas urbanas estimadas;
- Implementar programas de regeneração urbana especialmente nas áreas identificadas como BIP/ZIP;
- Implementar medidas de minimização dos impactes associados aos corredores de transportes, com especial relevo para as ações de acolhimento da TTT;
- Otimizar os efeitos de estruturação da TTT;
- Densificar o planeamento urbanístico indispensável à organização de um território em forte processo de transformação e com significativa capacidade de acolhimento de funções urbanas da escala da cidade;
- Minimizar a fragmentação do território resultante de um processo de ocupação avulso e de uma topografia dificultadora da relação entre as partes;
- Aumentar as áreas de espaços verdes nas áreas históricas consolidadas;
- Valorizar o Conjunto Urbano Singular do Caminho do Oriente.

UOPG 7 – CENTRO HISTÓRICO

Bairros: Bairro Alto e S. Paulo, Baixa, Castelo e Alfama, Mouraria e Pena

Objetivos/Termos de referência

- Promover a Praça do Comércio como a porta da Cidade na sua articulação com o rio, incrementando a criação de novas áreas comerciais, de funções lúdicas e turísticas e valorizando arquitetónica e paisagisticamente a Frente Ribeirinha enquanto fachada do Tejo, particularmente entre Santa Apolónia e o Cais de Sodré;
- Dimensionar a oferta de estacionamento visando suprir carências preexistentes;
- Valorizar o eixo histórico “Sétima Colina”;
- Revitalizar a zona da Baixa e da Colina do Castelo, com o incremento de funções culturais e o acréscimo de dotação de espaços públicos qualificados e de percursos pedonais;
- Promover o incremento e reabilitação da função habitacional;
- Garantir a continuidade ciclável ao longo do rio entre o Cais do Sodré e St^a Apolónia;
- Valorizar o Conjunto Urbano Singular Cais do Sodré / Jardim das Amoreiras (Sétima Colina), o Conjunto Urbano Singular Convento de Jesus / R. do Século, parte do Conjunto Urbano Singular Av. da Liberdade / Alto do Parque, parte do Conjunto Urbano Singular Portas de Santo Antão / S. Sebastião, o Conjunto Urbano Singular Campo dos Mártires da Pátria, o Conjunto Urbano Singular do Campo de Santa Clara, e parte do Conjunto Urbano Singular do Caminho do Oriente.

UOPG 8 – CAMPO DE OURIQUE/SANTOS

Bairros: Campo de Ourique, Santos e Lapa

Objetivos/Termos de referência

- Reforçar a relação com o rio, minimizando o efeito de seccionamento das infraestruturas existentes;
- Dimensionar a oferta de estacionamento visando suprir carências preexistentes;
- Adequar os modos de transporte à escala da rua local, com o incremento de percursos pedonais e do transporte coletivo e desvalorização do transporte individual;
- Promover a articulação entre as diferentes malhas urbanas, de génese e morfologia diferenciadas, no sentido da estruturação e coesão desta zona da cidade;
- Desenvolver a articulação da Estrutura Verde e a continuidade ecológica com os espaços verdes da bacia do Vale e Encostas de Alcântara;
- Valorizar o Conjunto Urbano Singular das Necessidades / Janelas Verdes, o Conjunto Urbano Singular da Estrela e o Conjunto Urbano Singular de S. Bento.

UOPG 9 – OCIDENTAL

Bairros: São Francisco Xavier, Santa Maria de Belém, Ajuda e Alcântara

98

Objetivos/Termos de referência

- Promover a requalificação comercial e do espaço público dos troços de maior densidade comercial;
- Valorizar o sistema de vistas da Frente Ribeirinha;
- Implementar o desenvolvimento de soluções hidráulicas que contribuam para a resolução dos problemas existentes de inundações periódicas, nomeadamente no Vale de Alcântara, bem como estruturar e promover a infiltração de águas e a regularização hidrológica para jusante a partir do Alto da Ajuda;
- Promover a reconversão de antigas instalações militares, a reestruturação da malha urbana degradada e o estabelecimento de novas ligações locais, rematando malhas urbanas e dando-lhes maior legibilidade e permeabilidade urbana nesta zona;
- Marcar uma nova centralidade urbana em Alcântara, com a potenciação de novas ligações ferroviárias, a extensão da rede do metropolitano e a qualificação e criação de novos corredores de transporte público;
- Reforçar o carácter do Parque Florestal de Monsanto, fortalecendo a sua articulação com o corredor ribeirinho através do Alto do Duque, com o corredor do Vale de Alcântara e ainda através do corredor do Rio Seco;
- Valorizar o Conjunto Urbano Singular da Ajuda, o Conjunto Urbano Singular de Belém, o Conjunto Urbano Singular de Belém / Junqueira e parte do Conjunto Urbano Singular das Necessidades / Janelas Verdes;



- Implementar a revalorização e requalificação biofísica dos cursos de linhas de água e respetivas margens, de forma a assegurar o seu papel do ponto de vista funcional e paisagístico, e a garantir uma correta integração em áreas de espaços verdes urbanos e permitindo a fruição pública destes espaços;
- Diminuir a velocidade de escoamento da água pluvial, minimizando a afluência de grandes caudais aos pontos críticos em intervalos de tempo reduzido e diminuindo a entrada de água no sistema de drenagem canalizado, reduzindo conseqüentemente o risco de inundação, concretizando bacias de retenção e infiltração.

7. QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

De acordo com o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial: “a classificação do solo determina o destino básico dos terrenos, assentando na distinção fundamental entre solo rural e solo urbano” enquanto “a qualificação do solo, atenta a sua classificação básica, regula o aproveitamento do mesmo em função da utilização dominante que nele pode ser instalada, fixando os respetivos uso e, quando admissível, edificabilidade”.²

Na proposta de revisão do Plano Diretor Municipal mantiveram-se os critérios de classificação do solo contidos no PDM de 1994: todo o território municipal foi classificado como solo urbano, incluído num único perímetro urbano, coincidente com a Cidade de Lisboa.

De igual modo, considerando o elevado grau de infraestruturização geral de todo o território municipal, não se identificou solo urbanizável, atento à respetiva definição legal: “aquele que se destina à expansão urbana e no qual a urbanização é sempre precedida de programação”³ (sublinhado nosso).

Todo o solo foi assim considerado como urbanizado, compreendendo, no seu interior as áreas afetas à estrutura ecológica municipal.

Na qualificação do espaço urbano seguiu-se a seguinte metodologia:

- § Tomou-se por base o PDM de 1994 e a proposta de revisão do PDM de Julho de 2007;
- § Produziu-se uma nova agregação, de acordo com o modelo de ordenamento preconizado;
- § Compatibilizou-se com a proposta preliminar de Estrutura Ecológica Municipal, contida no Plano Verde, cujas medidas preventivas foram aprovadas pela Assembleia Municipal de Lisboa, através da Deliberação n.º 33/AM/2008, publicada no 1.º Suplemento do BM n.º 749, de 26 de Junho de 2008;
- § Compatibilizou-se com as propostas contidas nos planos de urbanização e de pormenor em vigor, em elaboração e em revisão;

² N.º 1 do art. 72.º e n.º 1 do art. 73.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, com a redacção da pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de Fevereiro.

³ Alínea b) do Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de Maio.

- § Atendeu-se às propostas contidas nos estudos urbanos elaborados no Departamento de Planeamento Urbano;
- § Identificaram-se as malhas morfológicas, tendo em consideração os limites das áreas consolidadas identificadas e a delimitação das malhas urbanas por épocas de construção, produzida no âmbito da caracterização do património cultural;
- § Elaboraram-se quatro estudos de enquadramento de grandes áreas a estruturar ou reconverter (Eixo Entre-Campos/Praça de Espanha/Sete-Rios, Coroa Noroeste, Coroa Sudeste e Coroa Ocidental);
- § Analisaram-se e compatibilizaram-se, sempre que justificável, as participações institucionais e dos particulares, rececionadas;
- § Teve-se em consideração a desativação de funções e equipamentos do Estado;
- § Atendeu-se a contributos dos Serviços Municipais;
- § Introduziram-se alterações decorrentes dos pareceres das entidades representadas na Comissão de Acompanhamento, relativos à versão preliminar de Março de 2010;
- § Introduziram-se alterações decorrentes da ponderação das participações efetuadas em sede de discussão pública.

100

Na delimitação das categorias e subcategorias do solo, manteve-se o critério de escala adotado para o PDM de 1994, tendo sido apenas identificados os espaços com área igual ou superior a 1ha, com as seguintes exceções:

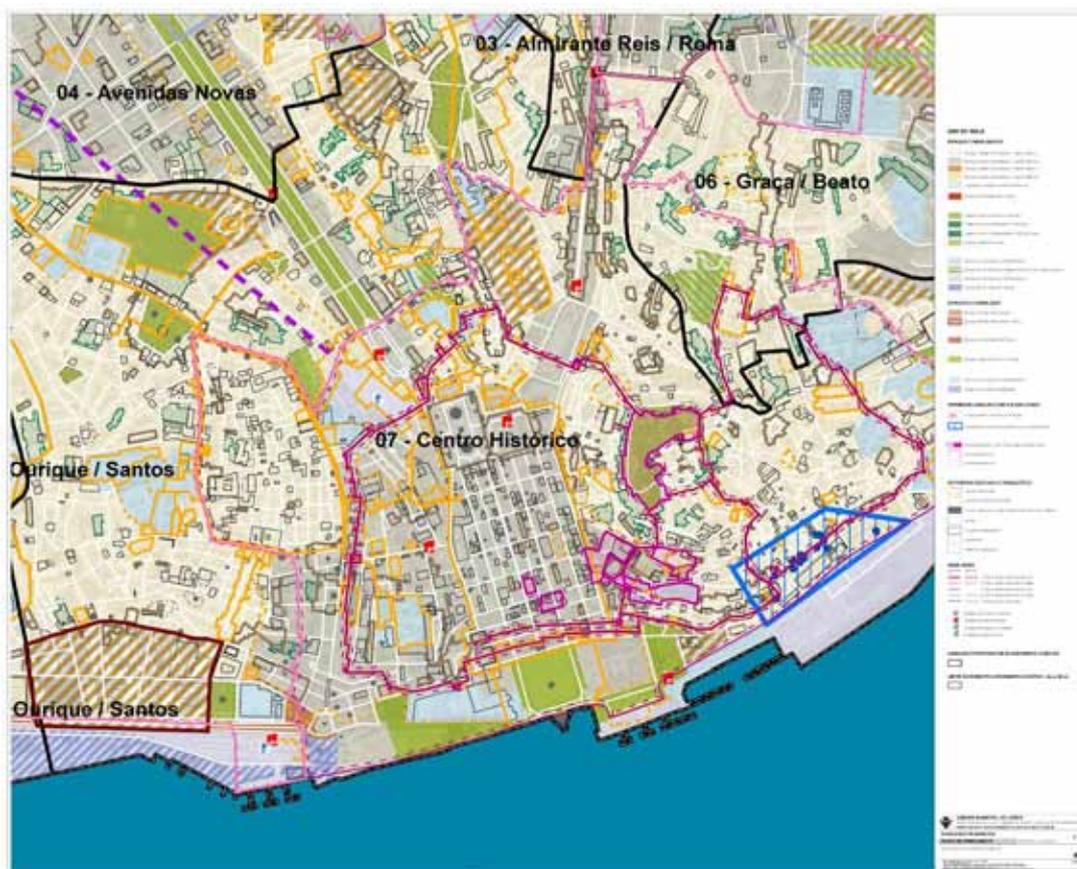
- § Na categoria de espaços verdes de recreio e produção, identificaram-se áreas iguais ou superiores a 1 000 m², tendo em vista a respetiva salvaguarda, por razões de ordem cultural ou de sustentabilidade ambiental da área urbana envolvente;
- § Na categoria de espaços de uso especial de equipamentos, identificaram-se áreas iguais ou superiores a meio hectare, tendo em consideração a necessidade de cativação destas áreas para colmatar carências de equipamentos de utilização coletiva;
- § Na categoria de espaços de uso especial de infraestruturas, na zona ribeirinha, o critério cingiu-se à identificação das zonas afetadas à utilização portuária exclusiva, independentemente das respetivas áreas.

Embora o plano esteja na sua globalidade representado à escala 1:10 000, considerando o elevado grau de consolidação da cidade, adotou-se, como critério, a demarcação das categorias e subcategorias de solo, constantes na planta de qualificação do espaço urbano, com o rigor da escala 1:5 000, agregando a informação referente ao sistema patrimonial, à hierarquia viária e à delimitação de unidades operativas de planeamento e gestão.

O maior rigor de delimitação das categorias e subcategorias do solo confere uma maior clareza na leitura da planta de qualificação do espaço urbano, permitindo uma futura interatividade com outra informação temática, designadamente com o cadastro, procurando-se suprir graus de

incerteza na gestão urbanística e, genericamente, na execução do plano, aquando da transposição de escalas.

Extrato da Carta de Qualificação do Espaço Urbano



7.1. QUALIFICAÇÃO OPERATIVA E FUNCIONAL

No que respeita à qualificação operativa, o território municipal corresponde na sua totalidade, a solo urbanizado, integrando duas categorias, tendo em consideração o grau de urbanização do solo e o grau de consolidação morfo-tipológica: espaços consolidados e espaços a consolidar.

Integram-se nos **espaços consolidados** os tecidos urbanos infraestruturados e predominantemente ocupados que se pretende preservar e valorizar, no que respeita às morfologias e tipologias urbanas, ao património edificado e aos elementos de valorização ambiental.

Nos espaços consolidados, prevê-se a execução através das operações urbanísticas previstas no Regime Jurídico de Urbanização e Edificação, sem necessidade de previsão de mecanismos específicos de programação do solo, exceto quando se entenda que as intervenções devam ser suportadas por uma solução de conjunto, designadamente por

implicarem a reestruturação fundiária, ou a abertura de novos arruamentos, ou a reserva de espaços para áreas verdes e de equipamentos coletivos, ou exigirem o estabelecimento de mecanismos de perequação para a redistribuição de encargos e benefícios entre os proprietários envolvidos. Nestas situações previu-se que a execução possa processar-se no âmbito de unidades de execução delimitadas pela Câmara Municipal nos termos da lei.

Nos espaços consolidados prevalece o princípio da colmatação e compactação da malha urbana, prevendo-se que a demais regulamentação complementar ao PDM possa introduzir mecanismos de discriminação positiva para esse fim, designadamente no que se refere ao pagamento de taxas.

O plano vem reconhecer um elevado nível de consolidação da Cidade, identificado nesta categoria de solo 84,53% da área total do município.

Identificaram-se nos **espaços a consolidar** as malhas urbanas a regenerar por reconversão urbanística e funcional, bem como espaços intersticiais onde se pretende estruturar uma ocupação urbana edificada ou destinada à estrutura ecológica.

A execução dos espaços a consolidar realiza-se de acordo com o programa definido para a unidade operativa de planeamento e gestão onde se integra, processando-se através de unidade de execução ou de operação urbanística (sempre que esta última não ponha em causa a reconversão ou estruturação preconizada), ou através de plano de urbanização ou de pormenor, sempre que seja necessária a adequação ou densificação de normas contidas no PDM.

Nos espaços a consolidar prevalece o princípio geral de execução programada e planeada, prevendo-se mecanismos que induzam a um desenho da forma urbana coerente e integrada com as malhas consolidadas situadas na envolvente.

Nestes espaços, ao nível da programação e execução, adota-se como regra geral:

- § A cedência de áreas para espaços verdes e equipamentos, ao invés da compensação;
- § A unidade de execução, tendo por base a adoção de mecanismos diretos de perequação compensatória.

O PDM de 1994, em reação ao processo de urbanização fragmentado precedente, assente no loteamento particular, previa que a concretização de um desenho urbano coerente para as áreas de estruturação ou de reconversão urbanística através do recurso a plano de urbanização ou de pormenor. Essa obrigatoriedade conduziu ao “congelamento” desses espaços, até à concretização de instrumentos de planeamento determinados pela Autarquia. No âmbito da revisão do PDM, prevê-se que, através do recurso à contratualização prevista na Lei, a iniciativa possa também caber aos interessados, desde que salvaguarda a coerência da



solução de conjunto, a concertação entre investimento público e privado e a distribuição equilibrada entre benefícios e encargos decorrentes da urbanização, no âmbito de unidades de execução.

Os espaços a consolidar ocupam cerca de 15,47% da área total do município.

A qualificação funcional reporta-se à integração em categorias e subcategorias do solo urbano, tendo em consideração a respetiva utilização dominante.

O PDM de 1994 continha grande desagregação de categorias e subcategorias de espaço, para a qual contribuiu um modelo de ordenamento baseado num zonamento rígido de distribuição das funções urbanas.

Esse modelo pretendeu dar enfoque:

- § À função habitacional, depreciada durante as décadas de 70 e 80, por uma tendência de terciarização das áreas centrais da Cidade, contribuindo para a sua desertificação;
- § À reabilitação das áreas históricas, as quais tinham sofrido processos de degradação e de adulteração morfo-tipológica durante a década de 70;
- § À reconversão de áreas cujo uso original estava em desativação.

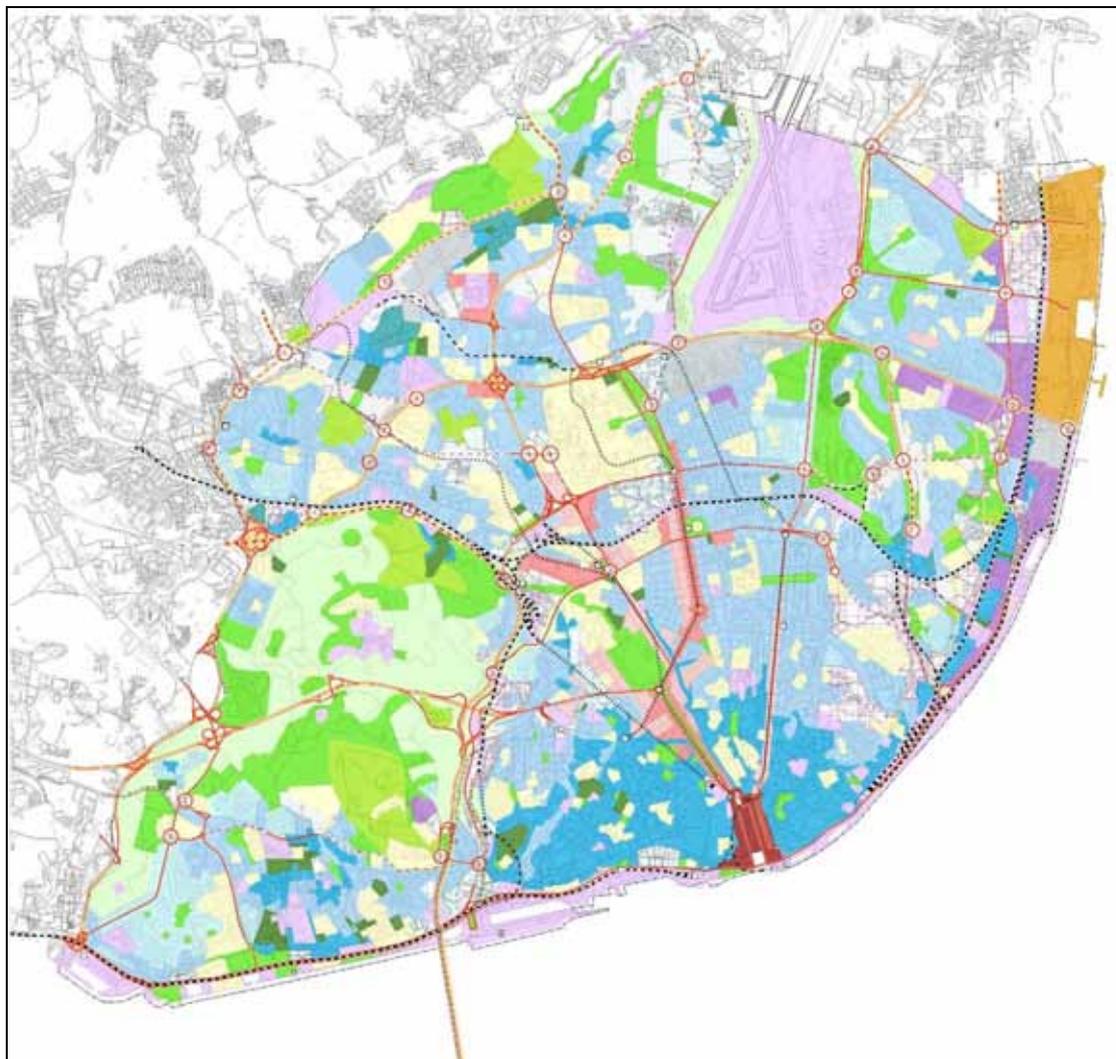
103

Da monitorização do PDM em vigor, produzida no Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território, evidenciam-se duas alterações qualitativas de paradigma na dinâmica urbanística:

- § A recuperação da função habitacional, que predomina sobre os demais destinos funcionais das novas edificações;
- § Um interesse pela reabilitação do edificado, sendo que a obra nova detém uma fatia minoritária dos pedidos de licenciamento à Autarquia.

Estas alterações de paradigma levam-nos a propor um novo modelo de ordenamento centrado na ideia da multifuncionalidade, que privilegia a mistura das funções urbanas, por oposição ao zonamento clássico de distribuição espacial de funções urbanas que informou o PDM de 1994.

PDM de 1994 – Planta de Qualificação do Solo



104

As categorias funcionais definidas na proposta de revisão seguem o disposto no art.º 21º do Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de Maio.

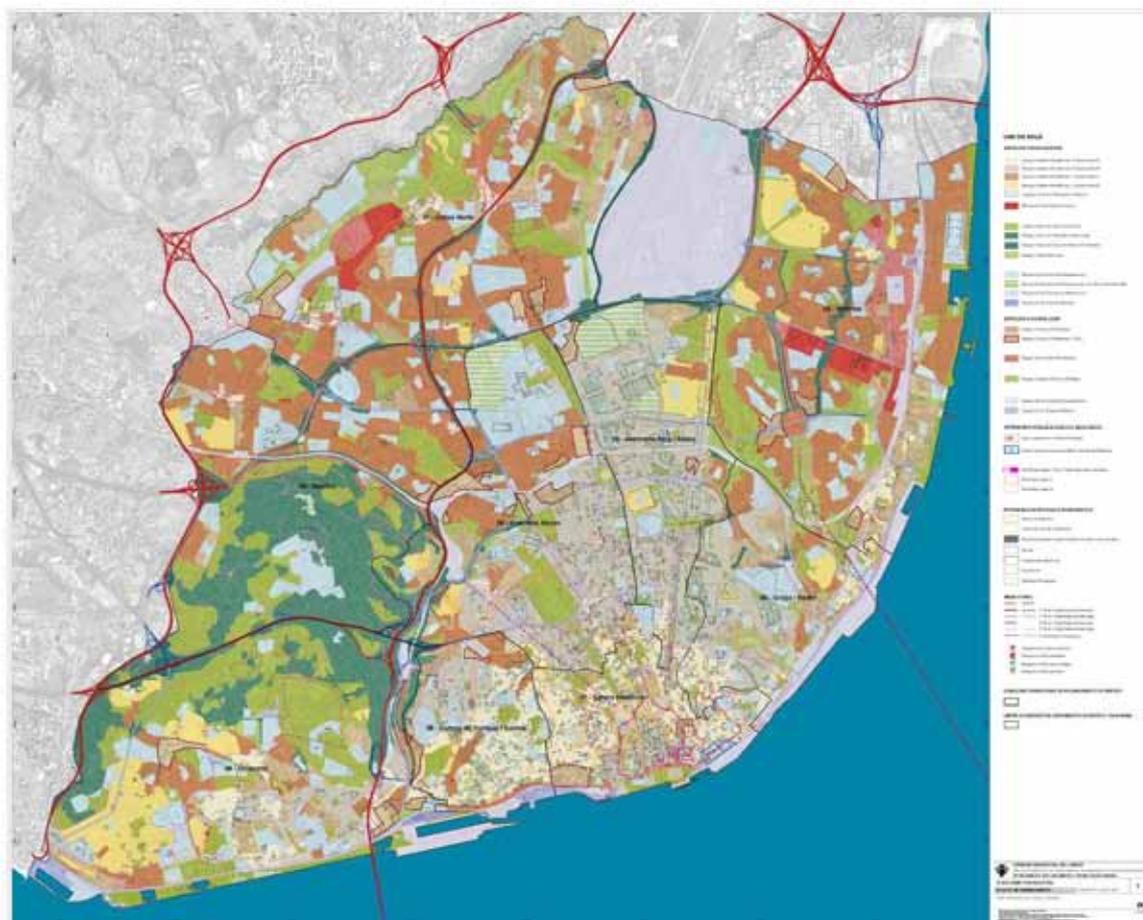
Considerando, no entanto, o carácter de excecional centralidade do Município de Lisboa, no contexto da rede urbana metropolitana, optou-se pela agregação das categorias previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1: “espaços centrais” e “espaços residenciais”.

Propõe-se, assim, a qualificação do solo desagregada nas seguintes categorias funcionais:

- § Espaços centrais e residenciais;
- § Espaços de atividades económicas;
- § Espaços verdes;
- § Espaços de uso especial.

Os espaços verdes e de uso especial são ainda desagregados em subcategorias de espaço, de acordo com a respetiva aptidão funcional ou ecológica, conforme descrito adiante.

Revisão do PDM – Planta de Qualificação do Espaço Urbano



7.2 ESPAÇOS CONSOLIDADOS

7.2.1 ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS

Nos espaços consolidados centrais e residenciais privilegia-se a conservação e reabilitação do edificado existente, a estabilização e colmatação da malha urbana, a compatibilização dos usos, a criação de equipamentos e a qualificação do espaço público de forma a promover a sua revitalização funcional e social.

Este objetivo, expresso no regulamento, vem alargar a perspetiva de salvaguarda da malha urbana consolidada na sua globalidade, considerando que a experiência de gestão urbanística,

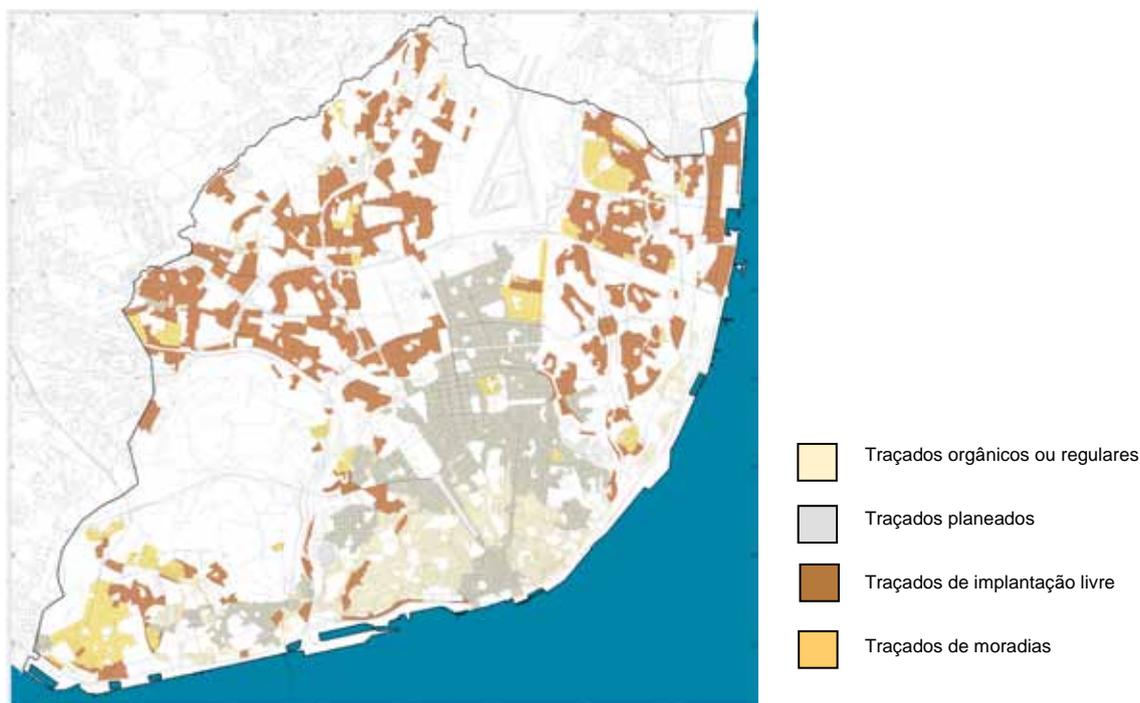
efetuada no âmbito do PDM de 1994, mostra-nos que a distinção regulamentar entre áreas históricas e áreas consolidadas, não protegeu devidamente o tecido urbano consolidado facilitando a substituição do edificado e a adulteração da escala e das condições ambientais, com reflexos na vivência urbana.

Assim, a totalidade das áreas centrais e residenciais consolidadas integram traçados urbanos em que, pela respetiva singularidade e características da ocupação urbana, se pretende preservar as características morfológicas, ambientais e paisagísticas.

Os traçados identificados compreendem:

- § Traçados orgânicos ou regulares que abrangem essencialmente o centro da formação da cidade, as frentes ribeirinhas e os antigos núcleos rurais. Caracterizam-se por um traçado de carácter espontâneo adequado às condições e topografia do terreno com ruas estreitas e sinuosas - Castelo, Alfama, Mouraria e traçados regulares que se caracterizam pela implementação de quarteirões retangulares que sofrem torções pela adaptação da sua implantação à topografia e preexistências -Bairro Alto, Madragoa e Lapa;
- § Traçados planeados, organizados em quarteirão que abrangem partes da cidade edificada em várias épocas, desde o século XVIII até hoje. Caracterizam-se maioritariamente pela aplicação de planos ortogonais perfeitos, sobre os quais resultam ruas direitas e perpendiculares entre si, sofrendo alterações ao nível da implantação pela adaptação ao terreno ou a preexistências. Constituem exemplos mais marcantes: Baixa Pombalina, Avenidas Novas e Campo de Ourique e Alvalade;
- § Traçados de implantação livre que abrangem tecidos urbanos edificados desde a segunda metade do século XX. Caracterizam-se essencialmente pela implantação de edifícios isolados, em forma de banda ou torre, e de grandes áreas livres que circundam as edificações. Constituem exemplos mais marcantes: Olivais, Telheiras e Chelas;
- § Traçados de moradias que abrangem tecidos urbanos essencialmente construídos na primeira metade do século XX. Caracterizam-se pela implantação de edifícios destinados maioritariamente a habitação unifamiliar. Estes traçados diferem, ao nível da implantação das edificações, por serem de moradias isoladas, agrupadas em banda ou geminadas. Constituem exemplos mais marcantes: Encarnação, Madre de Deus, Santa Cruz de Benfica, Serafina, Alvito, Caselas e Restelo.

Revisão do PDM – Traçados urbanos



107

Esta distinção morfo-tipológica das malhas urbanas tem consequências, ao nível regulamentar, no que se refere à definição de regras relativas à altura e cércea das edificações:

- § Média das alturas das fachadas envolventes, não se contabilizando para o efeito o edifício mais alto e o mais baixo da frente onde se integra a parcela ou o lote a intervencionar, nos traçados orgânicos e regulares tendo em vista a manutenção de uma imagem de diversidade do edificado que compõem esta malha urbana, e nos traçados em quarteirão, procurando estabilizar a imagem de regularidade e homogeneidade características desta malha urbana. Porque os dados de partida são diferentes, a aplicação da mesma regra a ambos os traçados preserva a sua identidade e, sendo esta regra uma operação aritmética, resulta numa maior simplicidade de cálculo e de aplicação. Nestes traçados, excetuam-se os conjuntos arquitetónicos homogéneos nomeadamente ao nível da azulejaria, cantarias e molduras, incluindo os conjuntos arquitetónicos da Carta Municipal do Património, assinalados na Planta de qualificação do espaço urbano, em que é imposto o nivelamento pela altura das fachadas características daquele conjunto;
- § Alinhamento pelas cérceas existentes, para os edifícios de tipologia em banda, e alinhamento ponderado pelas volumetrias envolventes, para os edifícios de tipologia em torre, nos traçados de implantação livre, procurando, igualmente, estabilizar uma imagem de regularidade e diversidade característica desta malha urbana;

- § Cércea dominante, com possibilidade de densificar até dois pisos, nas áreas de moradias de um piso, mantendo-se as respetivas características tipológicas e morfológicas.

Relativamente às regras a aplicar aos logradouros, o PDM de 1994 fazia a distinção entre áreas históricas e demais áreas consolidadas. Na revisão do PDM optou-se por fazer as seguintes distinções:

- § Identificar os logradouros ou os seus conjuntos com área superior a 1000 m², que correspondem aos principais “poros” de infiltração na Cidade consolidada;
- § Os quintais localizados nas encostas do Vale da Av. da Liberdade e da Colina do Castelo, que apresentam tipologias a preservar;
- § Os logradouros situados nos traçados A, que têm condicionantes culturais e ambientais próprias a preservar;
- § Os logradouros situados nos corredores estruturantes, que apresentam, por esse facto, uma importância ao nível da continuidade dos sistemas naturais em meio artificializado;
- § Os logradouros situados em sistema húmido, pela respetiva sensibilidade ecológica;
- § Os restantes logradouros, que não têm o mesmo interesse ambiental ou cultural que os demais, mas em que, ainda assim, se adota um grau de proteção maior que o previsto no PDM de 1994.

No quadro seguinte são comparadas, nos traçados urbanos A e B, as áreas dos logradouros qualificados como verdes permeáveis a preservar ou como espaços verdes de recreio e produção com as dos logradouros não qualificados.

São ainda comparados neste quadro, os valores de impermeabilização máximos resultantes do fator A da fórmula da Superfície Vegetal Ponderada, constante no Regulamento, nomeadamente:

- § Resultantes das regras do PDM de 1994 (índice de impermeabilização 0,2 nos logradouros do traçado urbano A e de 1 nos logradouros do traçado urbano B);
- § Resultantes das regras da Revisão do PDM (índice de 0,1 nos logradouros qualificados como verdes permeáveis a preservar ou espaços verdes de recreio e produção, de 0,35 nos logradouros não qualificados do traçado urbano A, de 0,70 nos logradouros situados no sistema húmido do traçado B, e de 0,8 nos restantes logradouros do traçado urbano B).



Traçado A	%	Área (ha)	Índice de impermeabilização	Impermeabilização máxima (ha)
Total logradouros PDM 94		95,00	0,20	19,00
Qualificados na revPDM	67,76	64,37	0,10	6,44
Não qualificados na revPDM	32,24	30,63	0,35	10,72
Total revPDM	100	95,00	0,18 (índice resultante)	17,16
Traçado B	%	Area (ha)	Índice de impermeabilização	Impermeabilização máxima
Total logradouros PDM 94		84,10	1,00	84,10
Qualificados na revPDM	50,76	42,69	0,10	4,27
Não qualificados, no sistema húmido revPDM	7,85	6,60	0,70	4,62
Restantes não qualificados revPDM	41,39	34,81	0,80	27,85
Total revPDM	100	84,10	0,43 (índice resultante)	36,74

De acordo com a estratégia de desenvolvimento territorial e com o modelo de ordenamento do território, optou-se por promover a mistura de usos nas áreas consolidadas centrais e residenciais, limitando-se apenas a possibilidade de instalação de atividades suscetíveis de gerar impactes indesejados à função residencial, como a indústria e a logística.

109

Na perspetiva de estabilização e salvaguarda das características das áreas consolidadas centrais e residenciais, optou-se por limitar a realização de operações de loteamento urbano quando tenham por objetivo:

- § Abrir novos arruamentos pedonais ou viários;
- § Criar equipamentos e ou espaços exteriores verdes ou pavimentados, de utilização coletiva;
- § Completar a malha urbana onde se inserem.

Como principais inovações, relativamente ao PDM de 1994, introduziram-se regras aplicáveis aos loteamentos, que apontam para a manutenção das características dos tecidos urbanos preexistentes e, ao nível da parametrização urbanística, previu-se um intervalo para o índice de edificabilidade, tendo em vista a possibilidade de utilização de um sistema de incentivos que visam concretizar objetivos estratégicos adotados pelo plano.

7.2.2 ESPAÇOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Os espaços consolidados de atividades económicas compreendem malhas urbanas originariamente destinadas à fixação de indústrias ou de atividades terciárias com tipologias de ocupação diferenciadas da restante cidade consolidada.

Incluem-se nesta categoria de espaço duas áreas: a antiga zona industrial situada na Av. Marechal Gomes da Costa e o Parque Tecnológico de Lisboa (Lispólis).

Nos espaços consolidados de atividades económicas a função residencial não é considerada desejável, pretendendo-se privilegiar a fixação de atividades com capacidade de inovação.

As regras preconizadas no regulamento apontam para densificação destas duas áreas da Cidade, considerando o potencial de emergência de novas tipologias de ocupação, ligadas, designadamente, à reconversão urbanística da antiga área industrial oriental e a uma maior diversidade morfológica do Parque Tecnológico, que lhe permita evoluir de um modelo urbano típico dos parques de escritórios de periferia para outro mais consentâneo com o de polaridade urbana.

7.2.3 ESPAÇOS VERDES

Os espaços verdes são constituídos por áreas que integram a estrutura ecológica municipal e cujas características naturais, culturais, paisagísticas e urbanísticas devem ser preservadas e valorizadas a fim de assegurar um conjunto de funções ecológicas no meio urbano e o apoio ao recreio e lazer da população.

Os espaços consolidados verdes desdobram-se nas seguintes subcategorias de espaço:

- § Espaços verdes de recreio e produção;
- § Espaços verdes de proteção e conservação;
- § Espaços verdes de enquadramento a infraestruturas viárias;
- § Espaços ribeirinhos.

7.2.4 ESPAÇOS VERDES DE RECREIO E PRODUÇÃO

Os espaços verdes de recreio e produção são espaços não edificados, permeáveis e plantados que podem ter os usos de recreio e produção, tais como hortas urbanas e viveiros, e integram, com frequência, instalações de apoio ao recreio e produção.

Estes espaços podem ser públicos ou privados. Articulam-se, no meio urbano, com a restante estrutura ecológica, através da rede de mobilidade suave, eixos arborizados ou do espaço público.

Alguns destes espaços verdes integram Jardins com valor patrimonial, identificados na carta de qualificação do espaço urbano e no Inventário Municipal de Património, designadamente o Jardim da Estrela, as Tapadas da Ajuda e das Necessidades, o Parque Eduardo VII e o Jardim do Campo de Santana.

Integram as Quintas e Jardins Históricos e as Quintas Integradas em Áreas Históricas classificadas no PDM de 1994.



Foram também incluídas, nesta categoria de solo, as áreas não edificadas das antigas quintas históricas que subsistem na Cidade.

7.2.5 ESPAÇOS VERDES DE PROTECÇÃO E CONSERVAÇÃO

Os espaços verdes de protecção e conservação visam a salvaguarda dos valores naturais, tais como ecossistemas, biótopos, povoamentos ou formações vegetais e minerais.

Foram identificados, nesta subcategoria de espaço, povoamentos vegetais, com interesse para a respetiva conservação, situados no Parque de Monsanto e na Encosta Nascente do Vale de Alcântara.

7.2.6 ESPAÇOS VERDES DE ENQUADRAMENTO A INFRA-ESTRUTURAS VIÁRIAS

Os espaços verdes de enquadramento a infraestruturas viárias foram delimitados linearmente ao longo das rodovias e ferrovias.

Estes espaços visam conferir enquadramento paisagístico a estas infraestruturas, diminuindo impactes sobre as áreas urbanas confinantes.

O seu carácter linear confere um potencial de conectividade entre as diversas áreas que compõem a estrutura ecológica integrada no meio urbano.

111

Nestes espaços previu-se, no entanto, a possibilidade de construção de instalações de apoio às infraestruturas viárias, bem como construções que permitam romper com efeito de seccionamento que infraestruturas comportam sobre os tecidos urbanos adjacentes.

7.2.7 ESPAÇOS RIBEIRINHOS

A frente ribeirinha de Lisboa, entendida enquanto fachada da cidade e mediadora da relação entre as colinas e o Tejo, determinaram a opção de individualização dos espaços ribeirinhos, no âmbito da qualificação do solo urbano.

Esta opção insere-se numa perspetiva de intensificar a relação cidade-rio, enfatizando a singularidade geográfica de Lisboa, enquanto elemento determinante para a identidade e de diferenciação da cidade, no contexto da globalização, potenciando novas oportunidades de fruição da frente ribeirinha, por reorganização da atividade portuária.

A subcategoria espaços ribeirinhos corresponde, no âmbito do ordenamento do território, ao reconhecimento do papel singular detido pelos espaços públicos ribeirinhos na qualificação de uma Lisboa voltada para o Tejo.

Integram-se nesta subcategoria de espaço, um conjunto de espaços públicos que estabelecem e medeiam a relação entre a cidade e o rio, desde espaços inseridos no seu “centro histórico”, como a Praça do Comércio, Av. Ribeira das Naus e Campo das Cebolas, como todo o passeio e conjunto de espaços verdes existentes a Oriente, deste o Parque Tejo -Trancão até à Doca do Poço do Bispo, e a Ocidente, desde Alcântara até Pedrouços.

São espaços sem utilização portuária exclusiva, com funções de equilíbrio ecológico e de acolhimento de atividades ao ar livre de recreio, lazer, turismo, cultura, desporto, náutica de recreio e atividades lúdico-recreativas para usufruto público, onde devem ser asseguradas condições de acesso pedonal à margem do rio e fruição da paisagem ribeirinha.

7.2.8 ESPAÇOS DE USO ESPECIAL

Os espaços consolidados de uso especial desagregam-se em três subcategorias de espaço, consoante a sua atual ocupação e aptidão:

- § Espaços de uso especial de equipamentos;
- § Espaços de uso especial de infraestruturas;
- § Espaços de uso especial ribeirinhos.

112

Os Espaços de uso especial de equipamentos com área verde associada constituem uma subcategoria dos Espaços de uso especial de equipamentos.

7.2.9 ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE EQUIPAMENTOS

Os espaços consolidados de uso especial de equipamentos correspondem a áreas ocupadas predominantemente com equipamentos de utilização coletiva, serviços públicos e instalações dos serviços de segurança existentes.

Pretendeu-se flexibilizar as regras de ocupação destas áreas, tendo em vista não provocar constrangimentos à modernização ou adaptação das instalações afetas a estas funções de interesse público.

Como exceção a esta flexibilização, foi criada a subcategoria de Espaços de uso especial de equipamentos com área verde associada, que corresponde a equipamentos existentes em que se pretende salvaguardar o património vegetal e paisagístico que caracteriza a área verde contígua, pela sua relevância, na medida em que, após a desafetação do atual uso de equipamento, se pretende destinar estes espaços a áreas verdes onde é admitida a instalação de equipamentos de recreio, desporto ou cultura, nas áreas impermeabilizadas à data da entrada em vigor do PDML.



7.2.10 ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE INFRA-ESTRUTURAS

Os espaços consolidados de usos especiais de infraestruturas são áreas onde existem instalações ou serviços de infraestruturas de transporte, de saneamento básico, de abastecimento de gás, de eletricidade e de telecomunicações, utilização portuária e aeroportuária.

Nestas áreas pretende-se que sejam mantidos os usos a que atualmente estas áreas se encontram afetadas, admitindo-se, no entanto usos complementares destinados ao serviço dos respetivos utentes.

7.2.11 ESPAÇOS DE USO ESPECIAL RIBEIRINHOS

Os espaços consolidados de usos especiais ribeirinhos correspondem à área em desativação da função exclusivamente portuária, situada em frente à Doca do Espanhol, no âmbito do Protocolo celebrado entre a Câmara Municipal de Lisboa e o Estado Português.

Preconiza-se, para esta subcategoria de solo, usos ligados ao terciário, turismo, cultura, equipamentos, desporto, náutica de recreio e logística associada à náutica de recreio.

7.3 ESPAÇOS A CONSOLIDAR

113

7.3.1 ESPAÇOS CENTRAIS E RESIDENCIAIS

Os espaços centrais e residenciais a consolidar, correspondem a áreas da cidade onde se preconiza a renovação urbana, por reconversão de usos obsoletos, ou a urbanização de grandes parcelas urbanas não edificadas (a estruturar), tendo em vista o desenvolvimento de um tecido urbano multifuncional, segundo os princípios da compactação urbana.

As áreas a regenerar e reconverter incluídas nos espaços a consolidar centrais e residenciais, correspondem, designadamente, a antigas áreas industriais obsoletas (Alcântara e zona entre o Parque das Nações e Santa Apolónia) ou ocupadas com construções de carácter precário ou degradadas, a Áreas Urbanas de Génese Ilegal, delimitadas pela Câmara Municipal, no âmbito de legislação específica, e a grandes equipamentos ou instalações militares em processo de desativação.

Tendo em vista a promoção da multifuncionalidade, adotou-se, como regra geral, que 30% da superfície de pavimento total proposta seja destinada ao uso não dominante, com exceção das áreas inferiores a 0,5ha ou quando se trate de unidades de execução ou operações de loteamento destinadas a equipamentos públicos ou privados de utilização coletiva, operações de iniciativa municipal para efeitos de legalização de construções existentes, operações em Áreas Urbanas de Génese Ilegal ou alterações a operações de loteamento anteriores à entrada em vigor deste plano.

No que se refere às regras de edificabilidade:

- § Pretende-se evitar situações de rutura urbana, adotando a obrigatoriedade de concordância com o nivelamento das cérceas e o alinhamento do traçado urbano, nas zonas de transição com as áreas consolidadas;
- § A adoção de um índice de permeabilidade mínimo de 0,3, como instrumento de promoção de recarga de aquíferos, de diminuição dos riscos de inundação e de atenuação da “ilha de calor”;
- § A adoção de índices de edificabilidade de referência diferenciados, tendo em consideração o equilíbrio entre o princípio de compactação urbana e a disponibilização de espaços verdes e de equipamentos, de suporte à futura vivência local, bem como o papel, também diferenciado, de cada área para a concretização do modelo de desenvolvimento urbano preconizado pelo plano.

O índice de edificabilidade adotado de 1,2, reflete o modelo preconizado no plano, no que se refere à relação entre áreas edificadas e destinadas a espaços de utilização coletiva. Esse valor foi obtido partindo do referencial de construção até 8 pisos, um índice de cedência de 0,5, para espaços verdes e de equipamentos de utilização coletiva e da obrigatoriedade de previsão de áreas de estacionamento público.

114

O índice de edificabilidade máximo previsto no plano, dentro do intervalo para os espaços inseridos em polaridades urbanas, é de 2, igual ao definido no plano de 1994, sem, no entanto, admitir a majoração anteriormente prevista que permitia, com critérios relativamente abstratos, alcançar um índice máximo de 2,5.

A possibilidade de atingir o índice máximo fica, no entanto, restringida às seguintes situações:

- § A oferta de fogos sujeitos a valor máximo de renda ou preço de venda;
- § A reabilitação de edifícios;
- § O restauro e a reabilitação dos bens da Carta Municipal do Património;
- § A transmissão para o domínio municipal de áreas verdes, integradas em Espaços consolidados e a consolidar verdes de recreio e produção, a título gratuito e como acréscimo às cedências legalmente exigíveis;
- § A demolição de edifícios existentes em espaços consolidados e a consolidar verdes de recreio e produção;
- § A libertação dos interiores de quarteirão de construção, com aumento de área permeável ou o seu emparcelamento para efeitos de uso coletivo;
- § A integração de conceitos bioclimáticos e de eficiência na utilização dos recursos e de eficiência energética nos edifícios, estruturas urbanas e espaços públicos;
- § A oferta suplementar de estacionamento para residentes em zonas com défice de estacionamento.



7.3.2 ESPAÇOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Os espaços de atividades económicas a consolidar compreendem uma área a reconverter e duas zonas a estruturar, para as quais pretende-se um desenvolvimento urbanístico integrado, com características e usos diferenciados do restante tecido da Cidade.

A área a reconverter corresponde à zona envolvente à Estação do Oriente, de génese industrial.

A áreas a estruturar compreendem a zona destinada à expansão do Pólo Tecnológico de Lisboa, Lispólis e o terminal de mercadorias previsto no Plano de Urbanização do Alto do Lumiar.

Nas zonas envolventes à Estação do Oriente e de expansão do Pólo Tecnológico pretende-se a criação de novos tecidos urbanos que alberguem funções que contribuam para a qualificação da base económica da cidade.

Nestas duas zonas preconiza-se a possibilidade de se promover habitação até a um limite máximo de 30%, que, em conjunto com o uso turístico (autonomizado neste plano⁴), contribuem para uma vivência do espaço durante as 24 horas do dia.

115

No que se refere à parametrização urbanística, propõe-se uma maior densificação, e consequente compactação, das zonas envolvente à Estação do Oriente e de expansão do Pólo Tecnológico.

Para o efeito, considerou-se a elevada infraestruturização existente e prevista na Estação do Oriente e consequente papel de polaridade urbana, enquanto porta de internacionalização da Região de Lisboa, reforçada pela introdução da linha de Alta Velocidade, com ligação a Madrid e à restante rede europeia, e pela futura ligação ferroviária ao Novo Aeroporto de Lisboa.

Na zona de expansão do Lispólis, consideram-se dois fatores determinantes: a futura expansão da rede de metropolitano a esta área e a necessidade de diluição do índice de utilização, por necessidade de perequação, para concretização do troço do Parque Periférico confinante.

Nas áreas sujeitas a processos de regeneração por reconversão, pretende-se salvaguardar a memória industrial dos locais, através da reutilização de edifícios industriais com potencial valor patrimonial, ou da conservação de elementos de arqueologia industrial.

7.3.3 ESPAÇOS VERDES DE RECREIO E PRODUÇÃO

Os espaços verdes a consolidar, correspondem a um conjunto de áreas cujas características naturais, culturais, paisagísticas e urbanísticas devem ser implementadas e valorizadas a fim

⁴ O PDM de 1994 incluía o alojamento turístico no uso habitacional.

de assegurar um conjunto de funções ecológicas no meio urbano e o apoio ao recreio e lazer da população.

Os espaços verdes de recreio e produção a consolidar, correspondem a espaços para os quais se programa a respetiva afetação à estrutura ecológica integrada, para efeitos de recreio e produção.

Estes espaços, pretende-se que tenham uma utilização maioritariamente pública, pelo que a respetiva concretização, se enquadra no âmbito da perequação, direta e indireta, bem como do programa de execução e financiamento do plano.

7.3.4 ESPAÇOS DE USO ESPECIAL

Os espaços de uso especial a consolidar dividem-se em duas subcategorias de solo, tendo em consideração as respetivas especificidades:

- § Espaços de uso especial de equipamentos;
- § Espaços de uso especial ribeirinhos.

7.3.5 ESPAÇOS DE USO ESPECIAL DE EQUIPAMENTOS

Os espaços de uso especial de equipamentos a consolidar, correspondem às áreas onde se programa a concretização de equipamentos de utilização coletiva, de maior dimensão.

De forma geral, a concretização destes espaços enquadra-se no âmbito da perequação, direta e indireta, bem como do programa de execução e financiamento do plano.

7.3.6 ESPAÇOS DE USO ESPECIAL RIBEIRINHOS

Identificam-se na sub-categoria espaços uso especial ribeirinho duas zonas desafetas do uso portuário, para as quais se programam ações de reconversão urbana: Terraplano de Santos e Doca de Pedrouços.

Nestas duas zonas ribeirinhas, pretende-se o desenvolvimento de atividades ligadas ao turismo, cultura, investigação, desporto e náutica de recreio, vedando-se os usos de indústria, habitação e logística não associada à náutica de recreio.

Constituem áreas chave para a afirmação turística da cidade, e para o desenvolvimento de atividades ligadas ao lazer, cultura e desporto, que tirem partido do posicionamento geográfico destes espaços.

7.4 ÍNDICE DE EDIFICABILIDADE

Sobre o conceito do índice de edificabilidade, a CML esclareceu que se trata da desagregação da área total de construção (Ac) numa operação urbanística, como o Decreto Regulamentar n.º 9/2009, de 29 de Maio, permite expressamente (ver notas complementares à ficha n.º 12), em:



- superfície de pavimento (Sp) - área, abaixo ou acima da cota de soleira, medida em m², destinada aos diferentes usos previstos no plano: habitação, comércio, serviços, turismo, indústria compatível, logística e equipamentos privados, incluindo armazéns e arrecadações e excluindo varandas, , áreas em sótão e em cave sem pé direito regulamentar e espaços exteriores cobertos de utilização coletiva (alpendres, telheiros e terraços cobertos);
- áreas de estacionamento (Ac est) - área bruta de construção destinada a estacionamento que resulta dos artigos 75.º e 76.º do regulamento que definem, respetivamente, os parâmetros de estacionamento de uso privativo e público (no que diz respeito aos lugares em estrutura edificada);
- áreas exteriores cobertas de utilização coletiva (Ac ext) – que incluem alpendres, telheiros e terraços cobertos de utilização coletiva;
- e áreas técnicas (At) - área de construção acima e abaixo da cota de soleira, destinada a equipamentos e serviços técnicos, nomeadamente instalações elétricas, térmicas, de segurança, de abastecimentos de água, de incêndios, casas de máquinas de elevadores e uma arrecadação geral com área global inferior a 15 m².

Para o Índice de edificabilidade só é considerada a superfície de pavimento, tal como acontece no PDM de 1994, pelo que se quis seguir o mesmo critério, uma vez que se trata de uma revisão de plano. Outra opção determinaria uma profunda alteração dos princípios de ordenamento que estão subjacentes ao referido instrumento de planeamento e que se pretendem manter.

117

O procedimento de Revisão do PDM de Lisboa, tendo em conta o tempo que passou desde a sua aprovação originária, pressupõe uma reponderação global dos princípios, estrutura e regime do uso do solo. Tal reponderação não implica (antes pelo contrário) a aprovação de um novo plano. Por isso, normalmente, o resultado da revisão é a adequação do plano às novas circunstâncias, no quadro evolutivo dos princípios que sempre o enformaram.

É isso que acontece, já que a Câmara Municipal de Lisboa pretende manter, atualizando, os elementos fundamentais do regime do uso estabelecidos em 1994, continuando a fazer equivaler o índice de utilização ao quociente entre a superfície de pavimento correspondente à área de construção do edifício (subtraindo as áreas afetas a estacionamento, áreas exteriores de utilização coletiva, áreas técnicas e outras) e a área do solo a que o índice diz respeito.

A necessidade de manutenção dessa opção básica é, justamente, o resultado da reponderação global operada durante o procedimento de revisão, já que foi valorada como a mais adequada do ponto de vista urbanístico, quer porque o município pretende incentivar varandas, salas de condomínio de edifícios em propriedade horizontal, átrios dos edifícios,

áreas exteriores cobertas e arrecadações, quer porque, quanto às áreas de estacionamento, se trata de uma imposição do próprio plano.

Está-se, pois, no domínio da margem de livre determinação da Administração na conformação do conteúdo, neste caso, da Revisão do plano urbanístico.

Esta opção e respetiva fundamentação foram aceites pela CCDR-LVT, estando expressas no Regulamento nos artigos 4.º/d) e 38.º

7.5 REVISÃO E REVOGAÇÃO DE PLANOS DE URBANIZAÇÃO E DE PORMENOR

Produziu-se uma análise das opções de ordenamento preconizadas nos planos de urbanização e de pormenor em vigor, tendo em consideração a respetiva conformidade com o quadro de ordenamento referencial da revisão do PDM, bem como a respetiva adequação enquanto instrumentos de política urbanística, independentemente, da necessidade futura de adequação dos diversos instrumentos de gestão territorial em vigor, para adaptação ao quadro legal vigente.

118

Em resultado dessa análise assinalou-se a necessidade de se revogar três planos de pormenor: PP do Quarteirão da Garagem Militar, PP da Área denominada Alto do Parque Eduardo VII e PP do Pólo Universitário da Ajuda.

O Plano de Pormenor do Quarteirão da Garagem Militar visou disciplinar a operação de reconversão da antiga Garagem Militar.

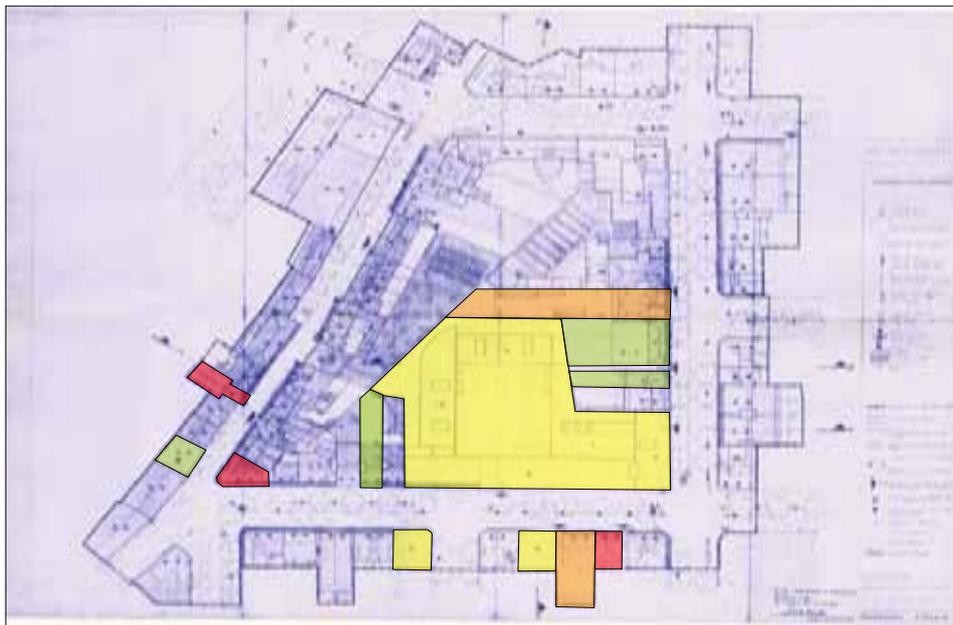
O investimento privado foi o principal motor para a implementação do plano, tendo como aspeto mais visível a renovação imobiliária das parcelas que lhe deram o nome. Pela sua dimensão foi possível intervir em profundidade, qualificando profundamente a área com a introdução de uma praça pública envolvida por um conjunto edificado funcionalmente equilibrado e bem integrado.

Paralelamente, o Plano também teve uma importante componente na preservação do património arquitetónico, estabelecendo regras de intervenção específicas para os edifícios mais representativos.

Por outro lado, os objetivos do plano não foram atingidos ao nível do investimento municipal nos espaços públicos, nomeadamente no que se refere à qualificação do espaço urbano ao nível da rua, melhoria das condições de circulação para o automóvel e peão, com descongestionamento das ruas saturadas e sua libertação de estacionamento ilegal e incorretamente situado.

Numa primeira abordagem, após análise e comparação da situação existente com a planta síntese do plano verificou-se que a maior parte dos imóveis respeitam a proposta do plano.

Na planta seguinte foram assinaladas as seguintes situações:



-  Renovação urbana concretizada de acordo com PP
-  Renovação urbana ainda não concretizada
-  Pretensão para alteração ao PP
-  Desconformidade com o PP

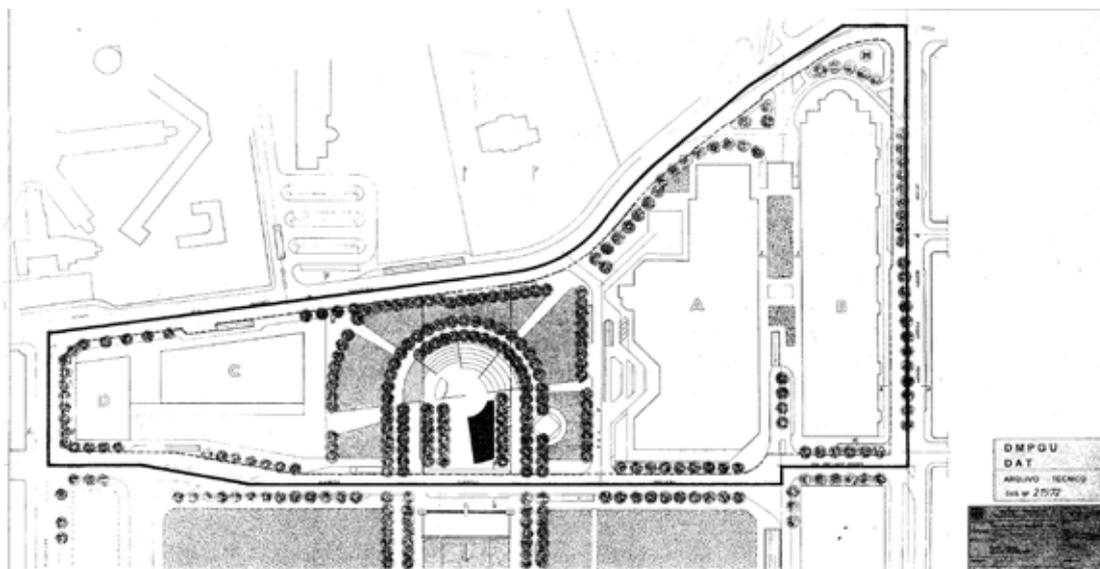
No entanto, a operação de reconversão urbana encontra-se atualmente concluída, a área em causa apresenta-se com um grau de consolidação semelhante à restante malha urbana envolvente, não se justificando, por isso, a necessidade de se promover a revisão deste plano, para adequação à dinâmica de evolução da área e ao quadro de ordenamento previsto no PDM revisto. A aplicação das futuras regras do PDM revisto mostram-se suficientes para regular a disciplina de uso e transformação do solo da área abrangida por este plano de pormenor.

O Plano de Pormenor da Área Denominada Alto do Parque Eduardo VII foi publicado em 1992, “em conformidade com os princípios genéricos estabelecidos no Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa”, instrumento de planeamento anterior à vigência do PDM de 1994.

A solução urbana integrou um conjunto de compromissos assumidos pela Câmara, tais como: Centro Polivalente (Centro Comercial, Área de Escritórios e de Hotelaria, com Centro de Congressos), uma Basílica e um Centro Religioso.

Posteriormente, novas negociações entre o Executivo Municipal da época, os proprietários e os promotores detentores de direitos sobre a área de intervenção, acordaram suprimir a Unidade Hoteleira, o Centro de Congressos, a Basílica e o Centro Religioso.

Planta de Implantação do Plano de Pormenor do Alto do Parque Eduardo VII



120

Nesta perspetiva, foi considerada a revisão do Plano, através da proposta nº 229/2001, de 30 de Maio, que aprovou os respetivos Termos de Referência, nos quais se apontava para a extensão da Área de Jardim do Alto do Parque, articulando-o com o projeto do Corredor Verde de ligação do Parque Eduardo VII a Monsanto, a integração do projeto desenvolvido para o Centro Polivalente (apresentado à Câmara pelo promotor), um Parque de Estacionamento subterrâneo e o traçado do prolongamento da Linha Vermelha do metropolitano.

A Revisão do Plano de Pormenor do Alto do Parque Eduardo VII, elaborada no quadro do DL n.º 380/99 de 22 de Setembro, foi acompanhada pela CCDR que emitiu um parecer final favorável (ofício nº 9246 de 12-07-2002) e submetida a Discussão Pública por um período de 60 dias nos termos do nº3 do art.º 77º deste Decreto-lei e, embora concluído, não foi enviado à Assembleia Municipal para aprovação e posterior publicação.

Comparando a proposta com as obras entretanto realizadas, conclui-se a existência de discrepâncias entre o previsto pela revisão do P.P. e as construções existentes.

O desajuste entre os parâmetros urbanísticos do Centro Polivalente edificado e os previstos pelo plano traduz-se numa pequena percentagem de áreas, no número de pisos e de lugares de estacionamento, que não veio a comprometer o quadro geral de estruturação da zona.

Imagem de satélite da área do Plano de Pormenor do Alto do Parque Eduardo VII



Nessa medida, atendendo também à estabilização e consolidação da área em causa, onde, a par do remate da malha urbana com o quarteirão ocupado pelo “El Corte Inglés”, emerge a concretização do Jardim Amália Rodrigues, peça fundamental do corredor de ligação entre o Parque Eduardo VI e Monsanto, e considerando que a situação atual conforma-se com as regras gerais previstas no PDM revisto, optou-se por não prosseguir com a reformulação da revisão do plano e propor a sua revogação nesta sede.

121

O Plano de Pormenor do Pólo Universitário da Ajuda foi publicado em 1993, tendo como enquadramento o Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa, instrumento de planeamento anterior à vigência do PDM de 1994.

Este plano teve como propósito central a instalação do Campus da Universidade Técnica no Alto da Ajuda, prevendo o remate da área urbana a sul, com a criação de áreas de habitação, comércio e serviços.

Este plano encontra-se desatualizado, relativamente à opção de implantação das Faculdades, bem como no respeito à amarração viária da área ao sistema viário da cidade.

A proposta de revisão do PDM veio a retirar aptidão à edificação de duas áreas sensíveis, previstas no plano de pormenor como *aedificandi*:

- § Topo Noroeste, onde se verifica uma mancha significativa de pinhal manso com presença abundante de sobreiros e carvalhos;
- § Zona central, longitudinal à Alameda Norte/Sul, marcada pela presença de uma linha de água, que se pretende manter e integrar na estrutura ecológica urbana. Pretende-se

associar a este espaço verde bacias de retenção e infiltração, com o objetivo de reduzir o tempo de concentração das águas pluviais na zona a jusante.

Plano de Pormenor do Pólo Universitário da Ajuda



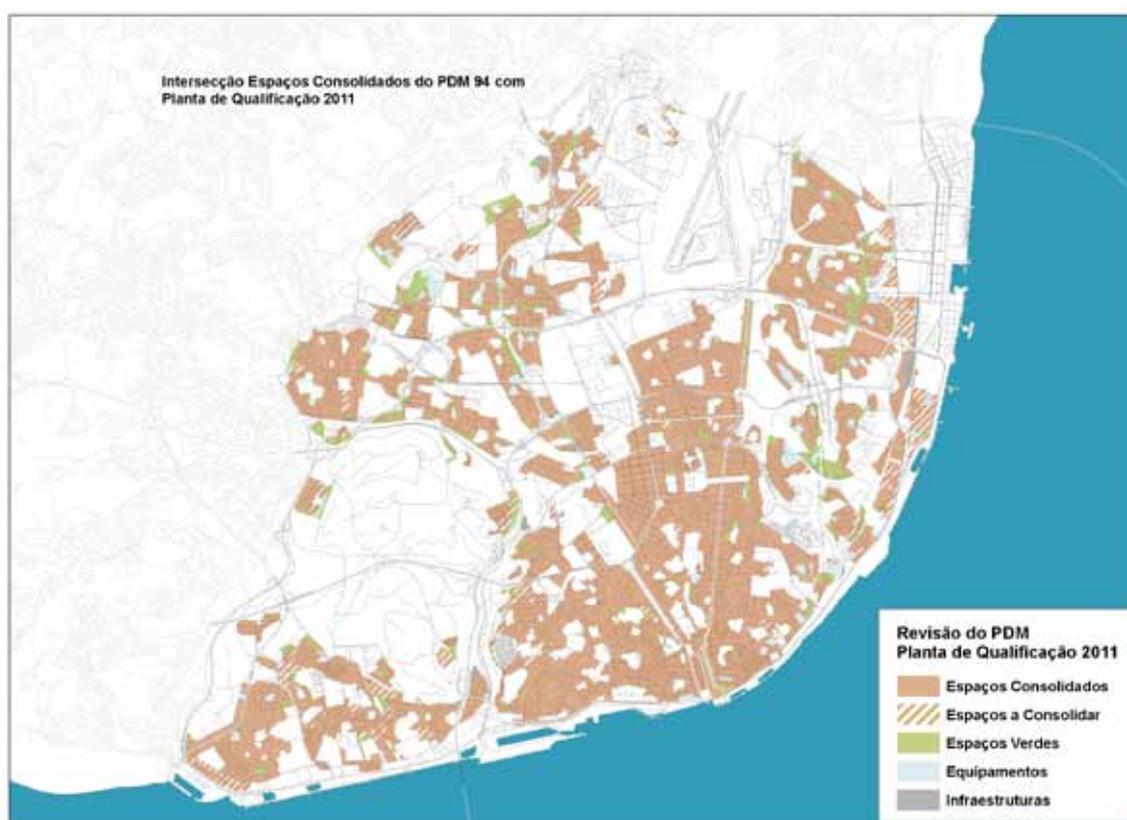
Nessa medida, o regulamento da revisão do PDM veio determinar a revogação deste plano, por não se conformar com a estrutura ecológica urbana definida, e por conter prescrições urbanísticas desenquadradas com a realidade física existente, criando obstáculos ao desenvolvimento deste importante pólo de equipamentos.

7.6 DADOS COMPARATIVOS E QUANTITATIVOS

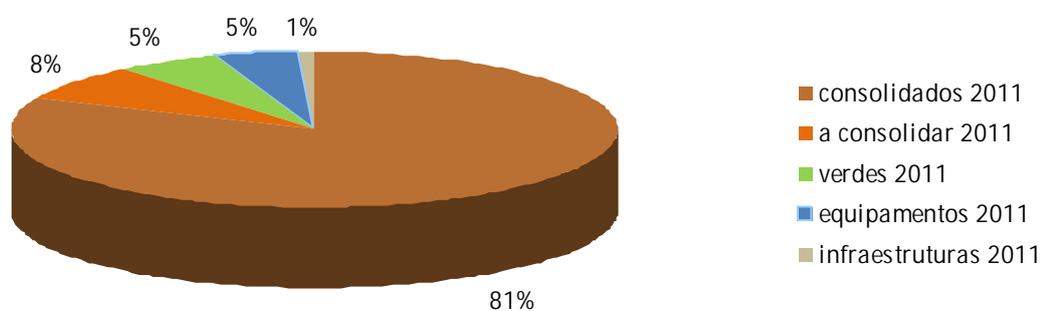
Aplicamos uma tabela de equivalência (em anexo) entre as categorias de solo do PDM de 1994 e a proposta de revisão, de modo a podermos monitorizar a respetiva evolução.

Para essa tabela de equivalência construímos três grandes grupos:

- § **Espaços consolidados**, para os quais apenas consideramos as categorias com aptidão à construção (excluindo espaços verdes, de equipamentos e de infraestruturas);
- § **Espaços a consolidar**, nos quais excluimos as categorias de espaços verdes e de equipamentos;
- § **Espaços verdes**;
- § **Equipamentos**;
- § **Infraestruturas**.



123



Através do cruzamento espacial entre os espaços consolidados delimitados no PDM de 94 e a planta de qualificação do espaço urbano da revisão do plano, verifica-se que a esmagadora maioria dos espaços consolidados demarcados no PDM de 94 mantêm-se consolidados na revisão do plano.

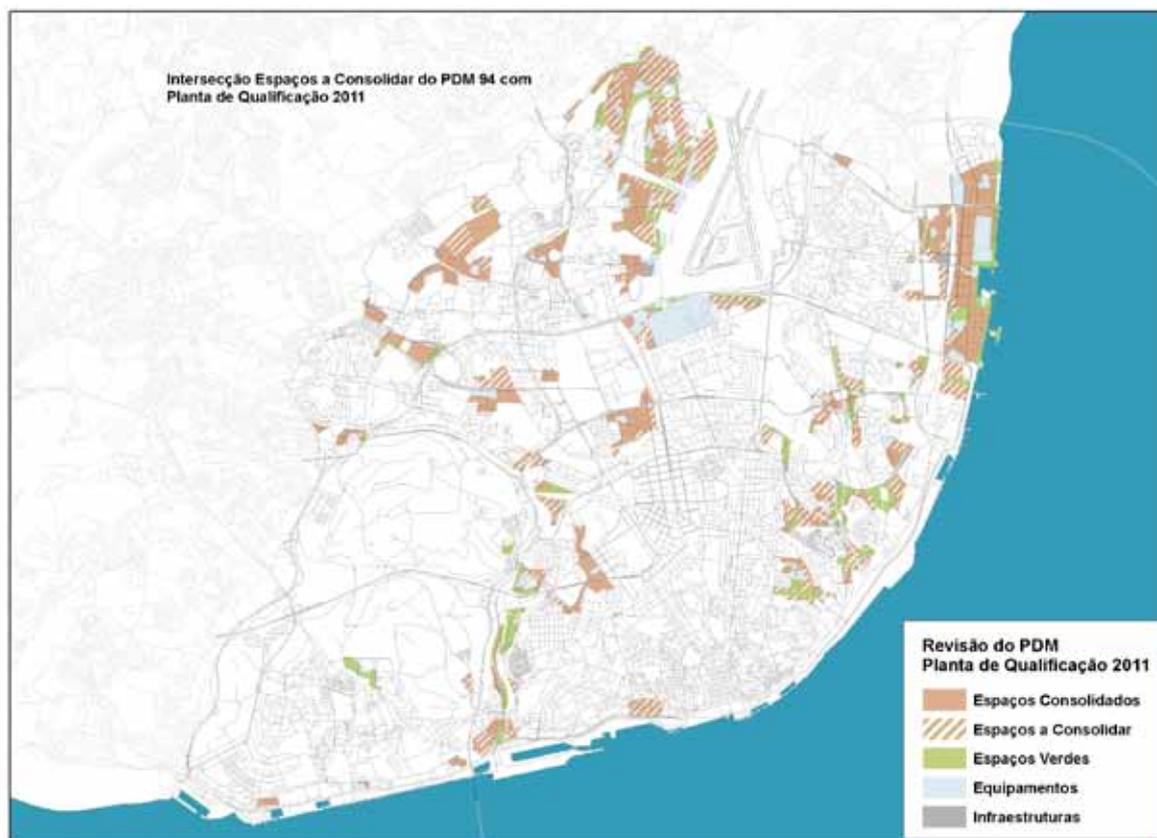
A requalificação para espaços a consolidar corresponde a:

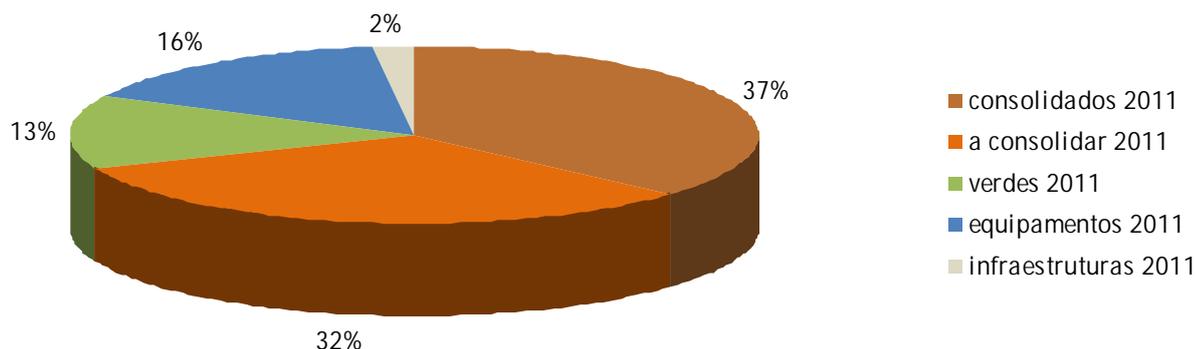
- § Anteriores espaços consolidados industriais, onde se preconiza a respetiva reconversão urbana;
- § Áreas a reestruturar, designadamente a zona nascente do Bairro Padre Cruz, a zona norte do Rio Seco, o Bairro da Liberdade e um sector de Pedrouços;

A requalificação para espaços verdes corresponde a:

- § Identificação de espaços verdes existentes;
- § Identificação de áreas em encosta, sem aptidão à construção, designadamente as encostas da Penha de França, da Rua General Roçadas e do Bairro da Liberdade;
- § Identificação de áreas aluvionares, onde se torna importante a continuidade de corredores ecológicos;
- § Propostas contidas em planos de urbanização e de pormenor em elaboração.

A requalificação para espaços de equipamentos e de infraestruturas, corresponde à delimitação de equipamentos e infraestruturas existentes.





Através do cruzamento espacial entre os espaços a consolidar delimitados no PDM de 94 e a planta de qualificação do espaço urbano da revisão do plano, verifica-se que a área mais significativa se consolidou por concretização da urbanização programada. Destas áreas destacam-se, como mais significativas, o Parque das Nações e o Alto do Lumiar.

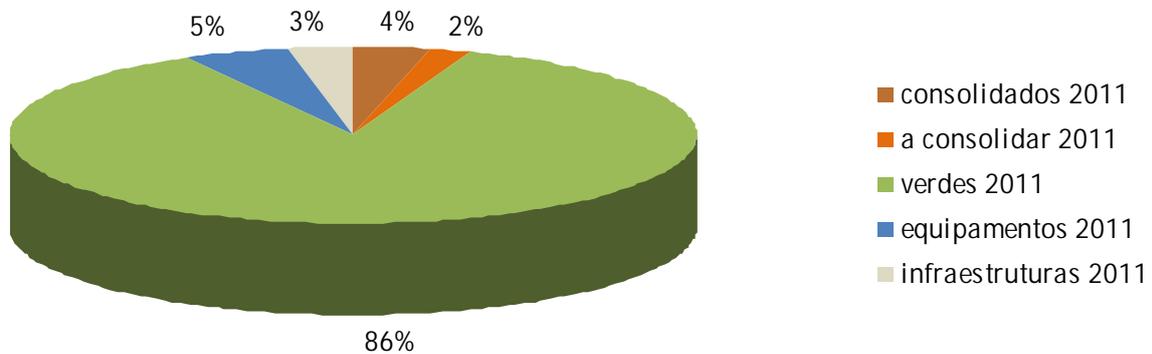
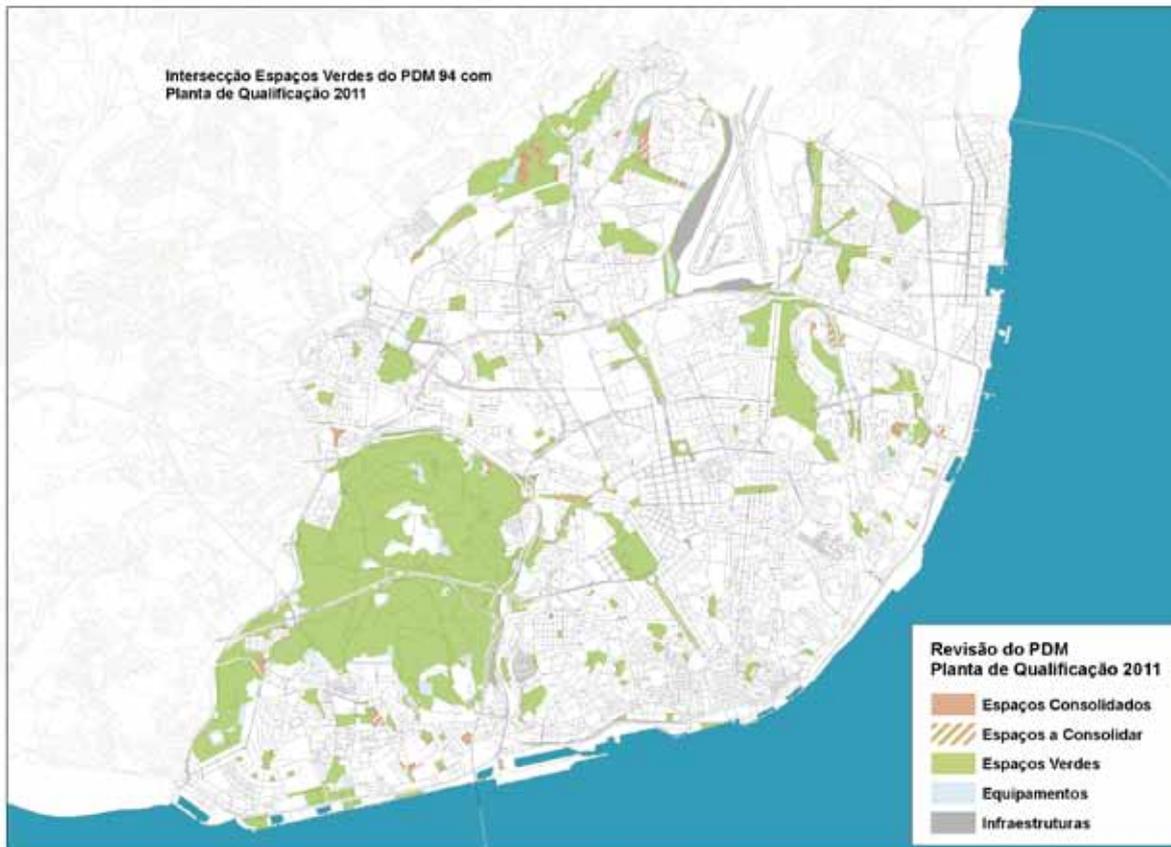
A requalificação para espaços verdes compreende:

- § Espaços verdes que se concretizaram;
- § Propostas contidas em planos de urbanização e de pormenor eficazes ou em elaboração;
- § O estabelecimento do corredor ecológico associado à proteção das novas infraestruturas ferroviárias associadas à Terceira Travessia do Tejo.

125

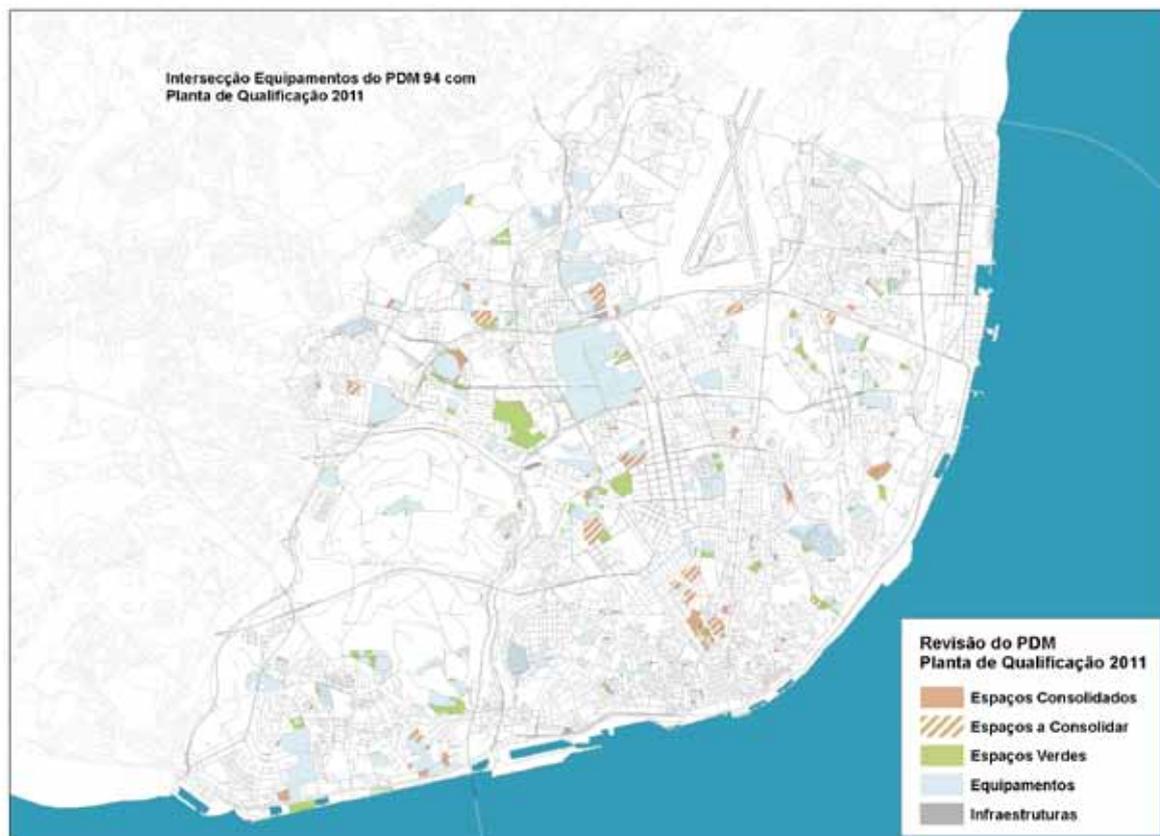
A requalificação para espaços de equipamento encontra-se associada à identificação de equipamentos já existentes, contidos em propostas de planos de urbanização ou de pormenor e nas cartas de equipamentos.

A requalificação para infraestruturas corresponde a infraestruturas existentes.

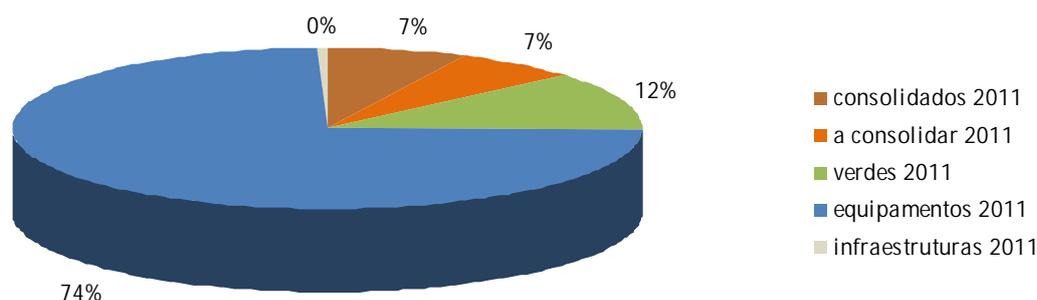


Através do cruzamento espacial entre os espaços verdes delimitados no PDM de 94 e a planta de qualificação do espaço urbano da revisão do plano, verifica-se que a esmagadora maioria dos espaços verdes mantêm a mesma aptidão de uso do solo. As requalificações previstas são na sua maioria situações existentes, quer no que se refere a espaços consolidados, de equipamentos e de infraestruturas. Muitas destas requalificações derivam também de um maior rigor na escala de delimitação das categorias de solo.

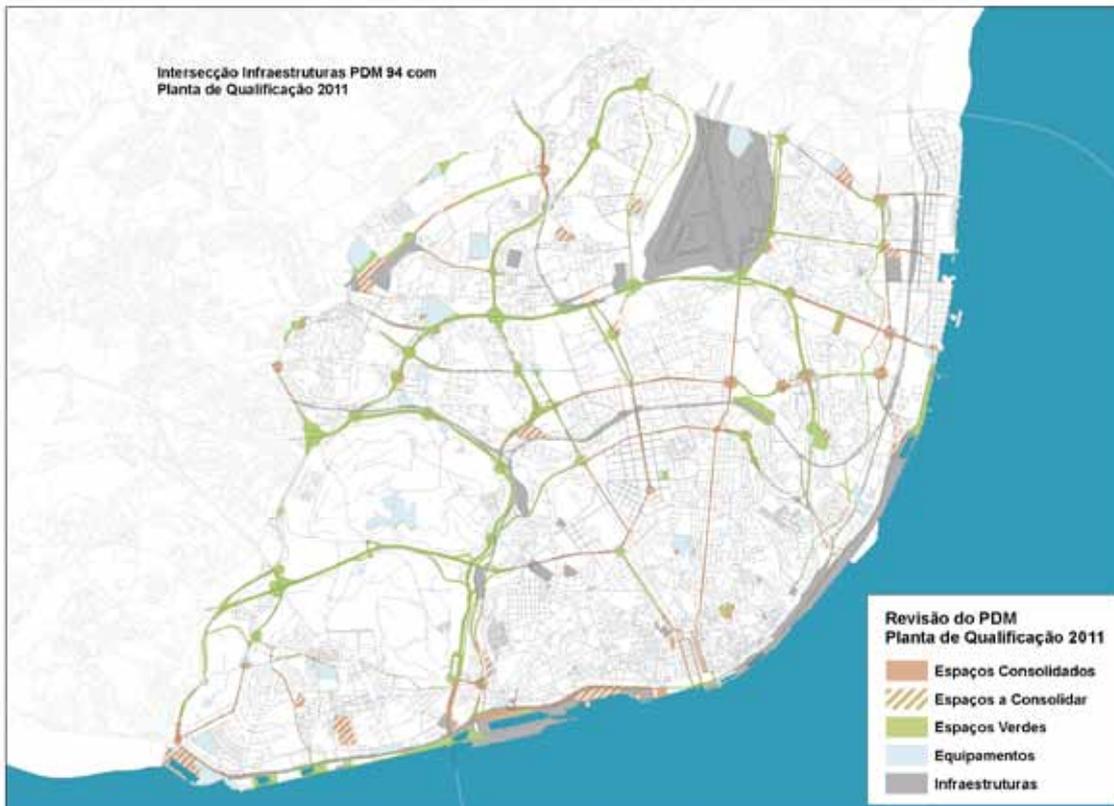
As requalificações que não correspondem a situações consolidadas derivam de reponderação pontual de áreas, normalmente associadas a propostas de plano de nível inferior, designadamente do PU do Alto do Lumiar e PP do Parque Hospitalar Oriental.



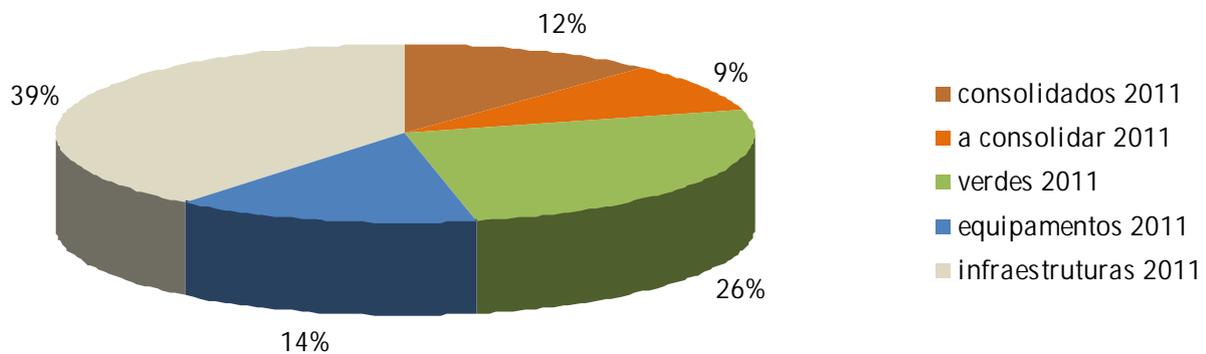
127



Relativamente aos espaços de equipamentos delimitados no PDM de 94, verifica-se 75% se mantém com esta qualificação no âmbito da revisão do plano, enquanto uma pequena percentagem foi requalificada como espaço verde, caso da Gulbenkian e do Jardim Zoológico, e como espaço central e residencial a consolidar, caso dos equipamentos desativados ou a desativar, nomeadamente Hospital do Desterro e Penitenciária.



128



As requalificações de solo nos espaços de infraestruturas, delimitados no PDM de 94, correspondem:

- § À supressão do espaço canal rodoviário na proposta de revisão do PDM;
- § À desafetação de antigas áreas portuárias;
- § À desafetação de infraestruturas e instalações militares;
- § À mudança de critério na qualificação do solo das instalações militares que passam para espaços de equipamentos, conforme determina o DR n.º 11/2009, de 29 de Maio.



Da comparação ressaltam as seguintes conclusões:

- § Aumento dos espaços consolidados, que passam de 3173,46ha para 3290,50 ha (+3,69%);
- § Diminuição dos espaços a consolidar, que passam de 1091,83ha para 819,76ha (-24,92%);
- § Incremento dos espaços verdes, que passam de 1780,87ha para 2355,75ha na sua totalidade (+32,28%), e para 2184,32ha depois de retirados os espaços-canal (22,65%);
- § Aumento significativo de áreas de equipamentos, que passam de 881,37ha para 1280,63ha (+45,30%);
- § Forte diminuição da área de infraestruturas, que passam de 1509,77ha para 695,15ha (-53,96%).

Tendo por base as áreas a consolidar previstas no plano, calculou-se o potencial máximo de acréscimo de habitantes e de postos de trabalho resultante da execução destas áreas, considerando o intervalo entre o índice de edificabilidade de referência e o índice máximo admissível:

- § Entre cerca de 130 000 e 183 000 habitantes;
- § Entre cerca de 204 000 e 276 000 postos de trabalho.

129

Esse acréscimo potencial máximo, constitui um cenário hipotético, não real, na medida em que não será expectável a concretização da totalidade das áreas a consolidar previstas no plano, parte dos novos fogos a construir nestes espaços destinam-se a substituir fogos existentes (por processos de renovação urbana), outros a habitação sazonal (cerca de 10%) e a integrar uma bolsa flutuante de fogos no mercado para venda ou arrendamento (cerca de 5%), sem contar com os fogos fora de mercado (entesouramento).

Nessa medida, o acréscimo potencial encontra-se alinhado com as projeções demográficas elaboradas no âmbito do plano para 2021:

- § 571 731 habitantes, no cenário de estabilização demográfica;
- § 649 029 habitantes, num cenário de crescimento demográfico moderado.

TABELA DE EQUIVALÊNCIA

	PDM 1994	Revisão do PDM 2011
Espaços consolidados	<p>Área histórica habitacional</p> <p>Área histórica da Baixa</p> <p>Quintas integradas nas áreas históricas</p> <p>Área consolidada de moradias</p> <p>Área consolidada de edifícios de utilização coletiva habitacional</p> <p>Área consolidada de edifícios de utilização coletiva mista</p> <p>Área consolidada de edifícios de utilização coletiva terciária</p>	<p>Espaços consolidados centrais e residenciais</p> <p>Espaços consolidados de atividades económicas</p> <p>Espaços consolidados ribeirinhos</p>
Espaços a consolidar	<p>Área consolidada industrial</p> <p>Área de estruturação urbanística habitacional</p> <p>Área de estruturação urbanística terciária</p> <p>Zona de intervenção da EXPO 98</p> <p>Área de investigação e tecnologia</p> <p>Área de reconversão urbanística habitacional</p> <p>Área de estruturação urbanística mista</p> <p>Área de reconversão urbanística mista</p>	<p>Espaços a consolidar centrais e residenciais</p> <p>Espaços a consolidar de atividades económicas</p> <p>Espaços a consolidar ribeirinhos</p>
Espaços verdes	<p>Área verde de proteção</p> <p>Quintas e jardins históricos</p> <p>Área verde de produção</p> <p>Área verde de recreio</p> <p>Quintas a reconverter</p>	<p>Espaços consolidados verdes</p> <p>Espaços a consolidar verdes</p>
Equipamentos	<p>Área de equipamentos e serviços públicos</p>	<p>Espaços consolidados de uso especial de equipamentos</p> <p>Espaços a consolidar de uso especial de equipamentos</p>
Infraestruturas	<p>Área de usos especiais</p> <p>Rede Rodoviária Fundamental Via Principal Existente</p> <p>Área Canal Rodoviária Proposta</p> <p>Área Canal Ferroviária Existente</p> <p>Área Canal Ferroviária Proposta</p> <p>Área Canal Rodoviária Proposta com Projeto</p> <p>Rede Rodoviária Fundamental Via Principal Proposta</p> <p>Rede Rodoviária Fundamental Nó Proposto de 2º Nível</p> <p>Rede Rodoviária Fundamental Nó Proposto de 3º Nível</p> <p>Rede Rodoviária Fundamental Nó Proposto de 1º Nível</p> <p>Área Canal Técnica</p> <p>Área Canal Rodoviária Existente</p>	<p>Espaços consolidados de uso especial de infraestruturas</p>



8. ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL

Objetivo e conceito

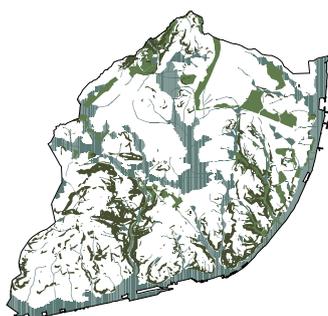
A Estrutura Ecológica Municipal constitui um instrumento de planeamento municipal cujo objetivo fundamental é estabelecer a continuidade e complementaridade dos sistemas naturais e culturais, a sustentabilidade ecológica e física do meio, a biodiversidade e a valorização e dinamização do património arquitetónico e paisagístico.

Estes princípios articulam-se através dos corredores de ligação que suportam redes de mobilidade e estabelecem relações de continuidade, constituindo oportunidades para múltiplas funções e usos urbanos.

A EEM tem um papel determinante no estabelecimento de princípios de estruturação e organização do território metropolitano. Articula o Património Paisagístico e Geológico e o Sistema de Vistas.

Metodologia

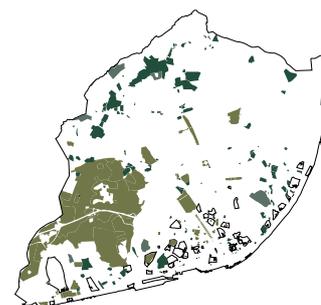
Para a delimitação da Estrutura Ecológica foi elaborada uma síntese de vários estudos, nomeadamente: o Plano Verde de Lisboa (1997), o Aprofundamento do Plano Verde de Lisboa (2002), do Arq. Pais. Gonçalo Ribeiro Telles, o Plano Diretor de Lisboa (1994), Estudos realizados pela Câmara Municipal de Lisboa no âmbito da Revisão do PDM em 2006, Medidas Preventivas do Plano Verde, no âmbito da Revisão do PDM (2008).



Estrutura Ecológica Fundamental
Aprofundamento do Plano Verde de
Lisboa (2002)



Estrutura Ecológica Integrada
Aprofundamento do Plano Verde de
Lisboa (2002)



Estrutura Ecológica Municipal
Aprofundamento do Plano Verde de
Lisboa (2002)



Estrutura Ecológica Municipal Preliminar
Medidas Preventivas no âmbito da Revisão do PDM (2008)



Áreas da EEMP não incluídas nas Componentes Ambientais do PDM 2004
Medidas Preventivas no âmbito da Revisão do PDM (2008)



Categorias de áreas sujeitas a medidas preventivas
Medidas Preventivas no âmbito da Revisão do PDM (2008)

Para a definição da Estrutura Ecológica Fundamental considerou-se a Matriz da Estrutura Ecológica Municipal Preliminar definida no âmbito das Medidas Preventivas. Esta matriz delimita o Sistema Húmido, o Sistema de Transição Fluvial-Estuarino e os Corredores Estruturantes. Integra, na delimitação dos corredores estruturantes, as áreas dos Corredores de Ventilação (Maria João Alcoforado et al, Orientações Climáticas para o ordenamento em Lisboa, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 2005).

132

Para a definição da Estrutura Ecológica Integrada a informação foi sistematizada de acordo com as suas valências ecológicas e culturais. A partir dos Corredores Estruturantes da Estrutura Ecológica Fundamental e das Unidades Operativas delimitadas no Plano Verde, definiram-se corredores, percursos e eixos de continuidade ao longo do tecido edificado. Identificaram-se jardins, quintas, parques, hortas, tapadas, miradouros, matas, espaços-canal e logradouros a partir de vários trabalhos de levantamento e sistematização elaborados pelos serviços da Direção Municipal de Ambiente Urbano da Câmara Municipal de Lisboa. Avaliaram-se propostas dos planos eficazes e em elaboração na CML. Integraram-se áreas de estudos e projetos em elaboração na Direção Municipal de Ambiente Urbano.

As matérias relativas à vulnerabilidade a inundações e efeitos de maré, suscetibilidade de ocorrência de movimentos de vertente e vulnerabilidade sísmica, de elevada sensibilidade ecológica e ambiental foram incluídas no tema Condicionantes/Riscos Naturais e relevados em cartografia própria.

Os espaços com valor patrimonial (Jardins, Quintas de Recreio, Tapadas, Miradouros, Azinhagas) foram integrados na Carta Municipal do Património Edificado e Paisagístico. Os fitomonumentos foram incluídos na Planta de Condicionantes – Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública II.

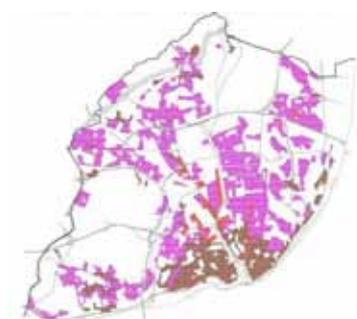
Para a definição do Sistema de Vistas, incluído no Ordenamento, foi elaborada uma carta a partir do Sistema de Vistas do PDM de 94, da sua atualização no Aprofundamento do Plano



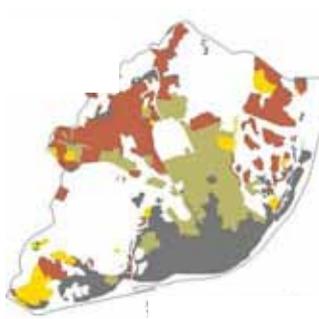
Verde de Lisboa (2002) e de trabalhos de campo no âmbito de trabalhos de estágio coordenados pelo Eng. Souto Cruz (CML/DMAU).

Para a definição e regulamentação dos logradouros fez-se o cruzamento e associação da Carta da Estrutura Ecológica Fundamental com os Traçados Urbanos e definiu-se uma metodologia para a salvaguarda daqueles espaços. Foram avaliadas as áreas consolidadas e a consolidar para o estabelecimento das respetivas regras e índices.

Para a definição do Sistema de Retenção e Infiltração de Águas Pluviais, integrado na Planta da Estrutura Ecológica, fez-se o cruzamento da cartografia de base com as áreas das bacias hidrográficas, áreas com risco de inundação e áreas não edificadas, com o objetivo de proceder à localização das bacias de retenção propostas.



Logradouros _ Áreas PDM 1994



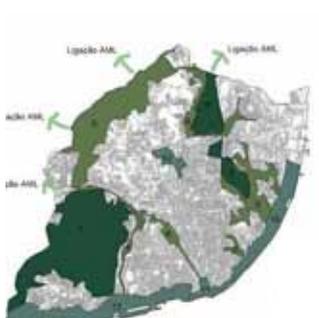
Logradouros _ Estudo Revisão PDM 1996



Logradouros _ Revisão PDM 2011



Corredores de Ventilação
(Maria João Alcoforado et al, 2005)



Unidades Operativas
Aprofundamento do Plano Verde de Lisboa (2002)



Elementos para delimitação de
Unidades Operativas
Revisão do PDM

8.1 ESTRUTURA ECOLÓGICA FUNDAMENTAL E INTEGRADA

A Estrutura Ecológica Fundamental define uma estratégia de valorização e salvaguarda dos sistemas naturais fundamentais, os quais, em articulação com a rede ecológica definida à escala metropolitana, estabelecem as matrizes do sistema de corredores estruturantes, do sistema húmido e do sistema de transição fluvial-estuarino.

Articulada através das redes de mobilidade e acessibilidade suave, esta estrutura promove a continuidade dos sistemas naturais no território urbano, assegura as funções dos sistemas biológicos, o controlo dos escoamentos hídricos e atmosféricos e o conforto bioclimático assim como os diversos usos.

A Estrutura Ecológica Integrada qualifica o uso do solo com base numa articulação entre os sistemas naturais e culturais e regulamenta a sua gestão, numa perspetiva sustentável e integrada. Integra os Espaços Verdes, os Espaços Verdes de Enquadramento a áreas edificadas e os Eixos Arborizados.

Os Espaços Verdes são espaços que integram a Estrutura Ecológica Municipal e cujas características naturais, culturais, paisagísticas e urbanísticas devem ser preservadas e valorizadas a fim de assegurar um conjunto de funções ecológicas no meio urbano. Incluem os Espaços Verdes de Recreio e Produção, os Espaços Verdes de Proteção e Conservação, os Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas Viárias, os Espaços Ribeirinhos. Estes espaços incluem-se na Qualificação do Espaço Urbano.

Os logradouros são áreas de elevada importância para o funcionamento da estrutura ecológica. Devem constituir espaços verdes permeáveis, sendo adjacentes ou integrados num edifício ou conjunto de edifícios, e desempenham funções de estadia, recreio e lazer, podendo ser privados, de utilização coletiva ou de utilização comum. As regras para a preservação destes espaços estão definidas na Qualificação do Espaço Urbano.

Deve promover-se a qualificação destes espaços através do uso de vegetação e do uso de pavimentos permeáveis e semi-permeáveis e a integração de sistemas autónomos de infiltração da água pluvial autónomos, sem sobrecarregar os coletores pluviais, bem como sistemas de armazenamento da água pluvial, do tipo cisterna, para reutilização na rega e lavagem do próprio espaço.

8.1.1 SISTEMA DE CORREDORES ESTRUTURANTES

O sistema de corredores estruturantes assegura a continuidade da estrutura ecológica a uma escala metropolitana e integra áreas públicas e privadas consolidadas ou a consolidar que estabelecem as ligações existentes e definem reservas para as ligações a promover no âmbito de projetos ou planos.



Este sistema é complementar a uma rede de mobilidade suave principal que estabelece relações de continuidade territorial. Num primeiro nível, entre as várias unidades que formam os corredores estruturantes, num segundo, entre os vários corredores, e num terceiro, através da continuidade no território metropolitano, constituindo oportunidades para múltiplas funções e usos urbanos.

De acordo com os pressupostos anunciados deve ser garantida a continuidade física dos corredores e a sua concretização deve ser efetuada na totalidade e não de forma parcial.

O sistema de corredores estruturantes é constituído por:

- § Parque de Monsanto;
- § Anel Ribeirinho;
- § Anel Periférico;
- § Anel Interior;
- § Corredor Verde Oriental (Vales da Zona Oriental);
- § Corredor Verde de Monsanto;
- § Corredor do Vale de Alcântara;
- § Corredor da Alta de Lisboa;
- § Corredor de Telheiras.

A área do aeroporto não foi incluída expressamente no sistema de corredores estruturantes, dado que não se prevê a desafetação da infraestrutura aeroportuária durante o período de vigência da revisão do Plano. No entanto, a possibilidade futura de conversão desta área possibilitará a criação de um novo parque urbano de grandes dimensões, que possibilitará a conexão entre os corredores estruturantes periférico, central e ribeirinho, pelo limite norte de Lisboa.

Complementarmente, este potencial parque urbano permitirá manter desobstruído o corredor de ventilação assinalado no estudo “Orientações climáticas para o ordenamento em Lisboa”⁵, que contribui de forma decisiva para a qualidade do ar da Cidade.

⁵ Desenvolvido pelo Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

8.1.2 SISTEMA HÚMIDO

O Sistema Húmido integra as áreas correspondentes a linhas de água, áreas adjacentes e bacias de receção de águas pluviais e correspondem às áreas planas ou côncavas, onde a água e o ar frio se acumulam.

Por zonas adjacentes às linhas de água consideram-se as zonas mais ou menos aplanadas, contíguas às margens das linhas de água que assumem diferentes expressões, conforme se situem, na zona a montante ou na zona a jusante da bacia hidrográfica. O declive significativo para a caracterização desta situação ecológica depende do declive médio da Unidade de Paisagem em estudo. No caso de Lisboa a classe de declives que permite distinguir esta zona é de 0 a 5%.

Este sistema reveste-se de uma importância crucial na drenagem e infiltração das águas da chuva e deve ser mantido, sempre que possível como espaço permeável não edificado, associado a sistemas de gestão adequada da água. As alterações ao seu funcionamento devem sempre adotar soluções técnicas compatíveis com o seu funcionamento, ao nível da ocupação e da pavimentação.

136

8.1.3 SISTEMA DE TRANSIÇÃO FLUVIAL-ESTUARINO

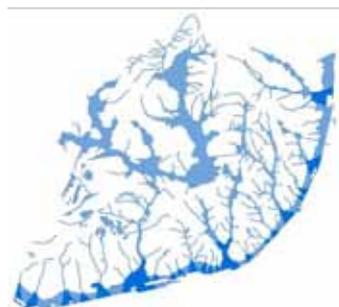
Integra a superfície de contacto entre o fluxo proveniente dos sistemas naturais de drenagem pluvial e linhas de água afluentes e o fluxo proveniente do estuário do Tejo.

Este sub-sistema reveste-se de uma importância fundamental por corresponder à “foz” das linhas de água no rio Tejo. Nestas áreas verificam-se frequentemente inundações em períodos de maré cheia e precipitação intensa, pelo que a compreensão do funcionamento da bacia hidrográfica e a criação de sistemas de drenagem e infiltração de água a céu aberto a montante destas áreas é fundamental para o equilíbrio da zona ribeirinha.

São áreas de elevada sensibilidade, devendo ser mantidas, sempre que possível, não edificadas, sendo compatíveis com o uso recreativo. As alterações ao seu funcionamento devem sempre adotar soluções técnicas compatíveis com o seu funcionamento, ao nível da ocupação e da pavimentação e devem ser limitadas as construções de caves.



Sistema de Corredores Estruturantes



Sistema Húmido, Sistema de Transição Fluvial-Estuarino



Sistema de Corredores Estruturantes, Sistema Húmido e Sistema de Transição Fluvial-Estuarino

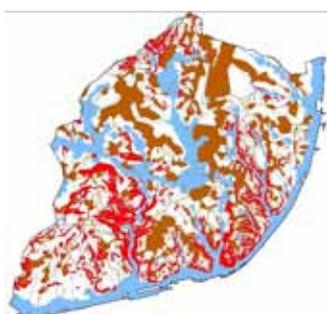
8.1.4 SISTEMA DE RETENÇÃO E INFILTRAÇÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS

Os sistemas de retenção e infiltração de água pluvial são formados por bacias de retenção/infiltração da água pluvial.

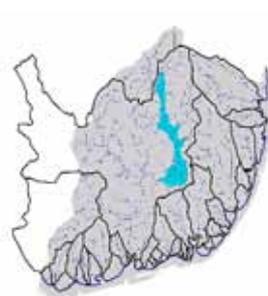
A criação destes sistemas tem por objetivo promover a retenção e infiltração das águas pluviais, diminuir a velocidade de escoamento da água pluvial, minimizar a afluência de grandes caudais aos pontos críticos em intervalos de tempo reduzido, diminuir a entrada de água no sistema de drenagem. São compatíveis com atividades de recreio, em espaços verdes e contribuem para o conforto ambiental e o aumento da biodiversidade.

Estes sistemas podem adotar soluções técnicas que promovam o armazenamento das águas pluviais para reutilização, nomeadamente rega, lavagem de pavimentos, alimentação de lagos e tanques, podendo ser associados a percursos pedonais e de bicicletas e devem ter uma vegetação marginal específica. A vegetação marginal das margens, se convenientemente escolhida, pode ainda realizar uma primeira despoluição das águas.

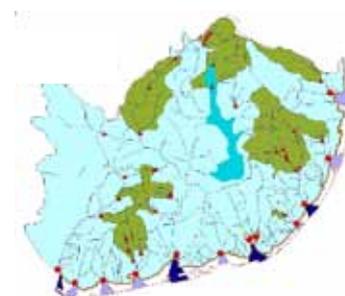
As unidades de execução, os planos de urbanização e os planos de pormenor podem ajustar a localização das bacias de retenção previstas.



Morfologia do Terreno



Bacias Hidrográficas



Bacias de Retenção Propostas

8.1.5 ESPAÇOS VERDES

Incluem-se na Qualificação do Espaço Urbano os seguintes espaços:

Espaços Verdes de Recreio e Produção, os Espaços Verdes de Proteção e Conservação, os Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas e os Espaços Ribeirinhos.

8.1.6 ESPAÇOS VERDES DE ENQUADRAMENTO A ÁREAS EDIFICADAS

Os espaços exteriores verdes de enquadramento a áreas edificadas compreendem os espaços verdes de uso público e os logradouros privados. Integram espaços de enquadramento a edifícios e são compostos por grandes áreas permeáveis.

Devem garantir a continuidade da estrutura ecológica, privilegiando a instalação de espaços permeáveis e eixos arborizados.

Qualquer intervenção nestes espaços deve ficar sujeita à elaboração e aprovação de projeto de espaços exteriores.

8.1.7 EIXOS ARBORIZADOS

Os eixos arborizados são eixos pedonais e viários de uso público, marcados por sistemas lineares que asseguram a continuidade da estrutura ecológica, contribuindo para a qualificação do espaço público e para a melhoria da qualidade ambiental.

Devem ser criadas as condições para a manutenção dos eixos arborizados existentes e qualquer intervenção nestes eixos deve acautelar a manutenção e consolidação dos alinhamentos arbóreos em caldeira ou em canteiro.

Devem ser implementados eixos arborizados nos passeios dos arruamentos sem prejuízo das condições de acessibilidade.

8.2 RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL NO CONCELHO DE LISBOA

No PDM de 1994 foi determinada a não afetação de áreas do concelho de Lisboa à Reserva Ecológica Nacional pela Comissão Nacional da REN (CNREN), “no pressuposto da contemplação de uma “Estrutura Ecológica Urbana” e da “manutenção da área do Estuário do Tejo na REN”.

O Dec-Lei nº 166/2008 de 22 de Agosto, ANEXO I, prevê a salvaguarda das seguintes áreas e sistemas:

- ÁREAS DE PROTECÇÃO DO LITORAL - Faixa Marítima de Protecção Costeira, Praias, Barreiras Detríticas (Restingas, Barreiras Soldadas e Ilhas-Barreira), Tómbolos, Sapais, Ilhéus e Rochedos Emersos no Mar, Dunas Costeiras e Dunas Fósseis, Arribas e respetivas Faixas



de Proteção, Faixa Terrestre de Proteção Costeira, Águas de Transição e Respetivos Leitos, Faixas de Proteção das Águas de Transição.

- ÁREAS RELEVANTES PARA A SUSTENTABILIDADE DO CICLO HIDROLÓGICO TERRESTRE – Cursos de Água e Respetivos Leitos e Margens, Lagoas e Lagos e Despectivos Leitos, Margens e Faixas de Proteção, Albufeiras que contribuam para a Conectividade e Coerência Ecológica da REN, Respetivos Leitos, Margens e Faixas de Proteção, Áreas Estratégicas de Proteção e Recarga de Aquíferos.

- ÁREAS DE PREVENÇÃO DE RISCOS NATURAIS – Zonas Adjacentes, Zonas Ameaçadas pelo Mar não Classificadas como Zonas Adjacentes, Zonas Ameaçadas pelas Cheias não Classificadas como Zonas Adjacentes, Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo, Áreas de Instabilidade de Vertentes.

De acordo com os critérios de delimitação constantes no ANEXO I, do Dec-Lei nº 166/2008 de 22 de Agosto, no Concelho de Lisboa só se referenciam as seguintes áreas: Áreas Estratégicas de Proteção e Recarga de Aquíferos, Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo, Áreas de Instabilidade de Vertentes. No entanto, as funções subjacentes a esta classificação não estão presentes ou não têm dimensão expressiva, num território consolidado como Lisboa, pelo que não motivam a sua integração na REN.

139

O DL n.º 166/2008, de 22/08, que atualmente estabelece o regime jurídico da REN, revogou o DL n.º 93/90, de 19/03 (com as alterações introduzidas posteriormente) sobre a mesma matéria (artigo 47.º). Todavia, no seu artigo 41.º/2 determina que “até à publicação das orientações estratégicas de âmbito nacional e regional, a delimitação da REN a nível municipal segue o procedimento estabelecido no artigo 3.º do DL n.º 93/90, de 19 de Março, sendo aprovada por portaria do membro do Governo responsável pela área do ambiente e do ordenamento do território”. A mencionada publicação das orientações estratégicas ainda não ocorreu.

De acordo com o referido artigo 3.º do DL n.º 93/90, com a última redação, a proposta de delimitação da REN é elaborada pelas CCDR (n.º 2), pode ocorrer juntamente com a elaboração, alteração ou revisão de PMOT, sendo nesse caso praticados simultaneamente o ato de aprovação da delimitação da REN e o ato de aprovação ou ratificação do IGT (n.º 10) e nestes casos em que ocorre simultaneamente deve ser solicitado parecer à CMC [atual CA] (n.º 11), sendo aprovada por portaria do membro do Governo responsável pela área do ambiente e do ordenamento do território (artigo 41.º/2 do DL n.º 166/2008).

No caso da Revisão do PDM de Lisboa, pese embora o disposto nos artigos 41.º/2 do DL n.º 166/2008 e 3.º do DL n.º 93/90, com a última redação, a que nos referimos no parágrafo anterior, a Câmara Municipal de Lisboa tem vindo a apresentar por diversas vezes elementos e relatórios de fundamentação à CCDR-LVT, por solicitação desta, no sentido de apoiar a CCDR-LVT na sua proposta de delimitação da REN para o município de Lisboa.

Das matérias referenciadas no âmbito da REN e, na sequência do acordado na reunião de concertação entre a Câmara Municipal de Lisboa e a CCDR, realizada no dia 27/01/2011, apresenta-se a síntese do estudo sobre as Áreas de Instabilidade de Vertentes:

Áreas de Instabilidade de Vertentes

As áreas de instabilidade de vertentes são as áreas que, devido às suas características de solo e subsolo, declive, dimensão e forma da vertente ou escarpa e condições hidrogeológicas, estão sujeitas à ocorrência de movimentos de massa em vertentes, incluindo os deslizamentos, os desabamentos e a queda de blocos. Decreto-Lei nº 166/2008 de 22 de Agosto, ANEXO I, SECÇÃO III, e), 1.

Para a identificação das áreas com maior suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertente, foi efetuada uma análise da informação existente acerca do comportamento geotécnico dos solos e rochas da cidade de Lisboa. Esses dados foram comparados com as situações de instabilidade conhecidas, o que permitiu a estimativa dos principais parâmetros de resistência ao corte (coesão e ângulo de atrito interno) de cada uma das unidades geológicas de Lisboa.

Estes valores foram aplicados em equações que permitiram a realização de simulações acerca da variabilidade do fator de segurança estática dos taludes em função do declive, da espessura da camada instável e da posição do nível de água. Deste modo, foram determinados os ângulos de declive a partir dos quais, os taludes entravam em instabilidade.

140

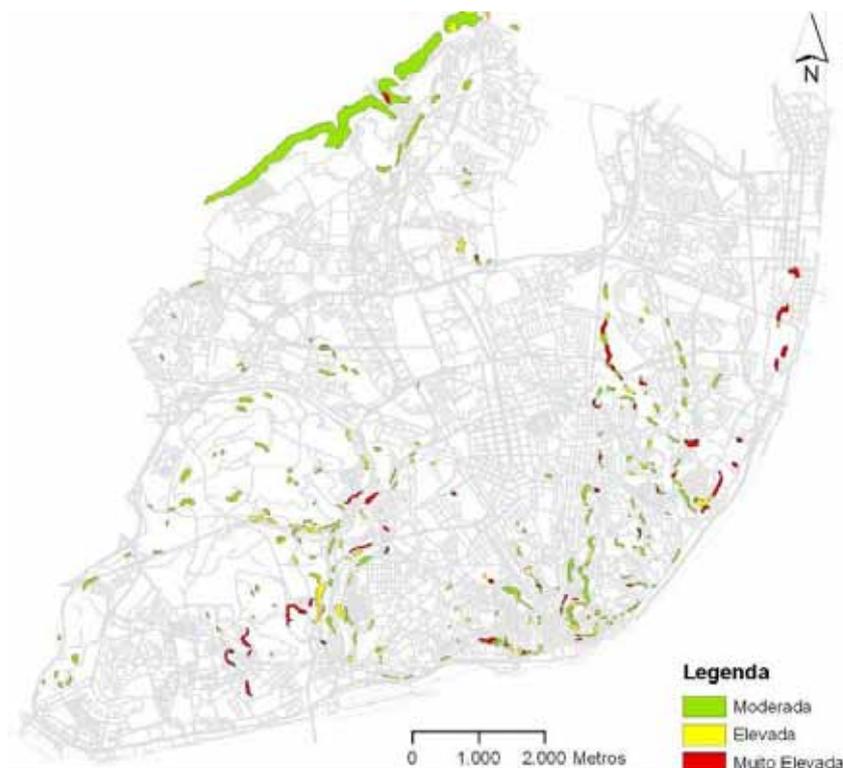
A partir dos resultados obtidos nestas simulações, e para cada formação geológica aflorante em Lisboa, foram definidas 4 classes de suscetibilidade à instabilidade, designada por “suscetibilidade baixa, moderada, elevada e muito elevada”. Cada classe ocorre entre um determinado intervalo de declives, os quais se encontram, expressos em graus, no quadro seguinte:

Declives indicativos para a definição
de classes de suscetibilidade a fenómenos de instabilidade de vertentes

Sistema	Unidades geológicas		Declives Característicos		
			Suscetibilidade		
			Moderada	Elevada	Muito Elevada
Miocénico	M4VIIb	Areolas de Cabo Ruivo	22-30	30-40	>40
	M4VIIa	Areolas de Braço de Prata	22-30	30-40	>40
	M4VIc	Calcários de Marvila	30-40	40-50	>50
M3	M3VIb	Arenitos de Grilos	30-40	40-50	>50
	M3VIa	Argilas de Xabregas	15-22	22-30	>30
	M3Vc	Calcários da Quinta das Conchas	15-22	22-30	>30
	M3Vb	Areias do Vale de Chelas	30-40	40-50	>50
M2	M2Va3	Calcários de Musqueira	30-40	40-50	>50

	M2Va2	Areias com Placuna miocénica	30-40	40-50	>50
	M2Va1	Calcários do Casal Vistoso	30-40	40-50	>50
	M2IVb	Areias da Quinta do Bacalhau	22-30	30-40	>40
	M2IVa	Argilas do Forno do Tijolo	15-22	22-30	>30
	M2III	Calcários de Entre-Campos	30-40	40-50	>50
	M1II	Areolas da Estefânia	22-30	30-40	>40
	M1I	Argilas e calcários dos Prazeres	15-22	22-30	>30
Eocénico-	Φ_c	Calcários de Alfarelos	30-40	40-50	>50
Oligocénico	Φ	Complexo de Benfica	22-30	30-40	>40
	β_1	Complexo vulcânico de Lisboa	15-22	22-30	>30
Cretácico	C3c	Calcários com rudistas	40-50	50-60	>60
	C2ac	Calcários e margas ("Belasiano")	22-30	30-40	>40

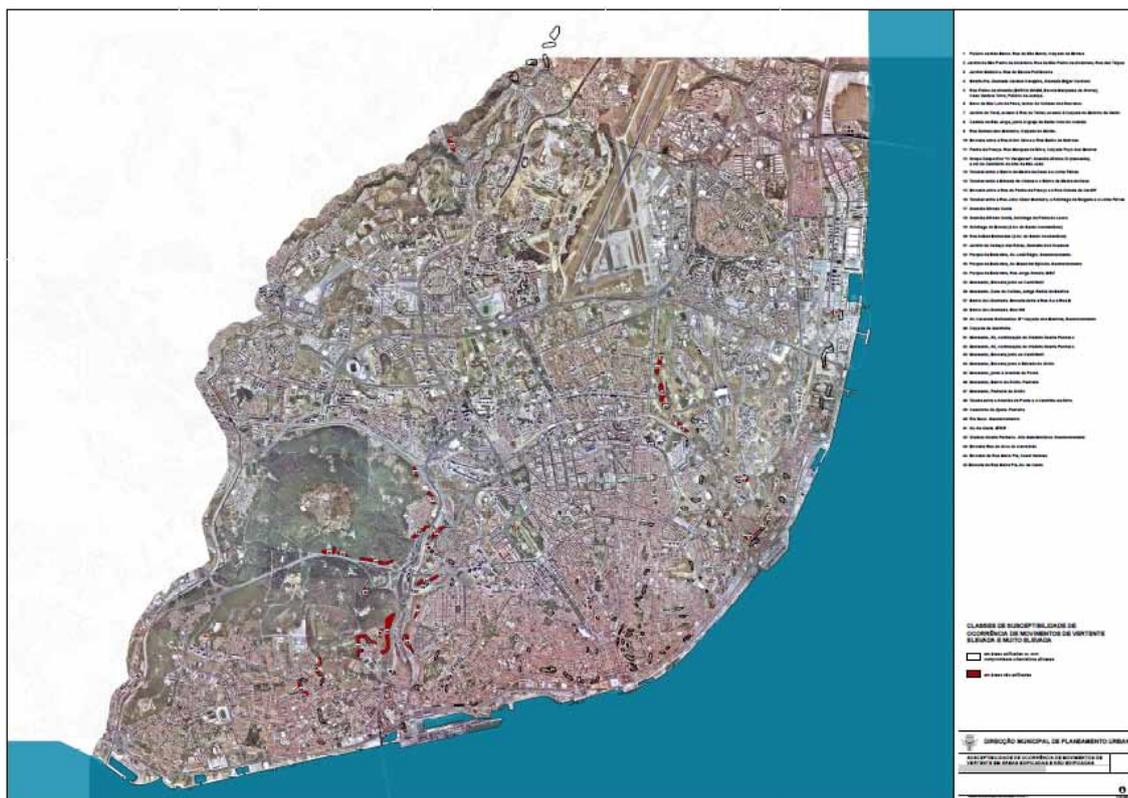
Suscetibilidade de Ocorrência de Movimentos de Vertente



“Para avaliar as Áreas de Instabilidade de Vertentes no âmbito deste relatório, foram analisadas as classes “elevada e muito elevada” da seguinte forma: Foram retiradas as áreas edificadas (Espaços Centrais e Residenciais consolidados e a consolidar e os Espaços de Uso Especial consolidados e a consolidar), as áreas com compromissos urbanísticos eficazes (inclui Planos de Urbanização e de Pormenor em vigor ou em fase final de tramitação) e as áreas sem dimensão expressiva.”

Estas áreas de suscetibilidade foram sobrepostas às áreas do concelho de Lisboa ainda não edificadas (classe Espaços Verdes de Recreio e Produção consolidados e a consolidar, Espaços Verdes de Proteção e Conservação, Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas), tendo resultado a identificação das situações constantes no Anexo I do Documento “Delimitação da Reserva Ecológica Nacional (REN) no Concelho de Lisboa”, elaborado em Junho de 2010 com base na Proposta de Revisão do PDM de Março de 2010.

Suscetibilidade de Ocorrência de Movimentos de Vertente em áreas edificadas e não edificadas



142

Da análise efetuada a cada uma das áreas assinaladas na planta constata-se que correspondem às seguintes situações:

- Jardins com muros de suporte nas áreas mais declivosas;
- Antigas pedreiras;
- Taludes junto a estradas estabilizados com vegetação, muros de suporte, gunitagem, malha orgânica e geocélulas;
- Geomonumentos;
- Encostas

As áreas de jardins e taludes de estradas estão estabilizadas, pelo que não são expectáveis ocorrências de movimentos de massa.



As áreas correspondentes a geomonumentos (inclui algumas pedreiras) estão regulamentadas na Proposta de Regulamento do PDM com uma área de proteção num perímetro mínimo de 10 m, definida a partir do extremo do geomonumento e prolongado em toda a sua envolvente.

A Carta Suscetibilidade de Ocorrência de Movimentos de Vertente foi integrada na Planta de riscos naturais e antrópicos I do PDM por se considerar a suscetibilidade do território face à ocorrência de fenómenos potencialmente danosos.

Foi restringido o regime no que respeita às áreas de muito elevada ou elevada suscetibilidade de ocorrência de movimentos de massa em vertentes que estão na Classe “Espaços Verdes”: Nas zonas cartografadas como de muito elevada ou elevada suscetibilidade de ocorrência de movimentos de massa em vertentes na Planta de riscos naturais e antrópicos correspondentes a espaços verdes na Planta de Ordenamento não são admitidas operações urbanísticas, com exceção de ações que não coloquem em causa a estabilidade dos sistemas biofísicos, a salvaguarda face a fenómenos de instabilidade de risco de ocorrência de movimentos de massa em vertentes e de perda de solo ou a prevenção da segurança de pessoas e bens, nomeadamente a estabilização de taludes e ações de florestação e reflorestação.

Para as restantes zonas cartografadas como de muito elevada ou elevada suscetibilidade de ocorrência de movimentos de massa em vertentes na Planta de riscos naturais e antrópicos exige-se a apresentação de um estudo prévio integrado que demonstre a aptidão para a construção em condições de total segurança de pessoas e bens e que defina a melhor solução a adotar para a estabilidade da área em causa, ficando a ocupação condicionada à elaboração de um parecer elaborado por técnicos ou entidades credenciados, baseado em estudo geológico-geotécnico e hidrogeológico específico.

143

O projeto de arquitetura relativo a operações de edificação, em zonas cartografadas como de moderada suscetibilidade na Planta de riscos naturais e antrópicos 1, é acompanhado por parecer elaborado por técnicos ou entidades credenciados, baseado em estudo geológico-geotécnico.

Estando perante um território bastante consolidado e onde as funções subjacentes a esta classificação não estão presentes ou não têm dimensão expressiva, as situações existentes não motivam a sua integração em REN, pois as áreas que se possam incluir nas tipologias apresentadas são de pequena expressão e encontram-se isoladas num contexto urbano, que é muito diferente do âmbito para o qual as tipologias das áreas integradas em REN foram consideradas em Decreto-Lei. No âmbito da reunião de Concertação entre a CML e a CCDR, foi acordado restringir o regime no que respeita às áreas de muito elevada ou elevada suscetibilidade de ocorrência de movimentos de massa em vertentes que estão na Classe “Espaços Verdes”.

9. ESTRUTURA PATRIMONIAL

9.1 INTRODUÇÃO

A elaboração e aprovação de uma Carta Municipal do Património Edificado e Paisagístico que integre, sistematize, atualize e defina regras tendentes à proteção e valorização dos bens arquitetónicos, urbanísticos e paisagísticos, é um desígnio já estabelecido no PDML de 1994.

No âmbito da presente revisão pretende-se concretizar esse projeto. Assim, a lista dos bens culturais identificados na planta de Ordenamento – Inventário Municipal do Património (PDM 94) e na Planta de Componentes Ambientais 2 foi objeto de revisão e atualização, prevendo-se a sua sistematização na Planta de Ordenamento de Qualificação do Espaço Urbano.

Esta planta integra os traçados urbanos, os bens culturais imóveis de interesse predominantemente arquitetónico, histórico e paisagístico (listados na Carta Municipal do Património Edificado e Paisagístico – Anexo III do regulamento) e os bens culturais imóveis de interesse predominantemente arqueológico e geológico.

9.2 MALHAS URBANAS

144

São áreas que se distinguem na génese e na singularidade morfológica dos respetivos tecidos, sendo particularmente relevantes para o enquadramento do património edificado e paisagístico, em ordem à preservação da imagem e do ambiente urbanos.

De facto, através da definição das Malhas Urbanas protagonizam-se todos os valores patrimoniais, ainda que anónimos, que enquadram os bens da CMP e que com eles, determinam as características morfológicas do tecido urbano. Note-se que a densidade dos bens culturais identificados na Planta de Qualificação do Espaço Urbano e que constituem a lista da Carta Municipal do Património é proporcional às características de génese das malhas urbanas identificadas, o que confere especial importância à sua envolvente.

Na definição das Malhas Urbanas estabeleceram-se três níveis cronológicos, correspondentes a diferentes etapas do desenvolvimento da cidade de Lisboa nas quais se manifestam modelos urbanos distintos.

- O mais antigo corresponde, sobretudo, à cidade que se estruturou nos vales e nas encostas ao longo da frente ribeirinha. Estende-se às colinas e expande-se linearmente ao longo das estradas antigas. Em redor inclui núcleos dispersos, correspondentes às aldeias que se desenvolveram em união com quintas e conventos fixados nos arredores da cidade.

Equivale aos traçados urbanos desenvolvidos até ao final do século XIX, de carácter orgânico ou resultante da expansão ordenada através do loteamento de áreas rústicas do território, em malhas densas, pontuadas por espaços públicos e por logradouros privados que, em



articulação com a morfologia do edificado que os define, determinam a natureza ambiental dos tecidos. Assimilou e alargou o conceito de centro histórico, organizado no PDML de 1994 nos então denominados Núcleos Urbanos de Interesse Histórico.

- O concebido de forma estrategicamente planeada, desde a cidade pombalina centrada na Baixa/Chiado até meados do século XX em direção à grande área planáltica que se estende entre o Valverde e o Campo Grande. Este modelo gerou uma área urbana com características novas, estruturada ao longo de largos e extensos eixos lineares, definidores de traçados regulares. Na fase inicial corresponde à expansão iluminista da cidade continuada depois pelos modelos higienistas, que têm paradigma na área das Avenidas-Novas mas também aparecem pontualmente em Campo de Ourique ou no Calvário.

Numa última fase, estrutura a globalidade do território do município estende-se fisicamente para a área entre a Alameda D. Afonso Henriques e a Avenida do Brasil, integrando o Bairro de Alvalade, de acordo com os novos princípios do movimento moderno, surgindo também no Restelo e em inúmeros bairros de moradias de renda económica.

- O que se desenvolveu a partir dos anos 50 do século XX, num fortíssimo crescimento com novas áreas integradas em programas de desenvolvimento urbanístico planeado - Olivais, Chelas, Telheiras, Parque das Nações e Alto do Lumiar, - ou simplesmente resultantes de múltiplos loteamentos dispersos de iniciativa particular, a ocupar os interstícios do tecido urbano consolidado, ancorados em estradas antigas da coroa da cidade, - Benfica/Luz, Calçada de Carriche/Lumiar ou Rio Seco.

9.3 BENS CULTURAIS IMÓVEIS DE INTERESSE PREDOMINANTEMENTE ARQUITECTÓNICO HISTÓRICO E PAISAGÍSTICO

9.3.1 ENQUADRAMENTO

Estes bens, identificados na Planta de Ordenamento de Qualificação do Espaço Urbano, constantes no Anexo III do Regulamento (Carta Municipal do Património Edificado e Paisagístico), resultam do processo de revisão do Inventário Municipal do Património de 1994 (IMP), que teve início em Maio de 2003, integrado na 1ª fase de revisão do Plano Diretor Municipal.

O IMP 94 pretendia apenas ser uma relação fechada e bastante exaustiva, de bens particularmente relevantes, do ponto de vista formal, para a história de Lisboa. Contudo, nenhuma inventariação esgota a totalidade de bens urbanos com interesse patrimonial. Muitos há que, pelo desconhecimento da riqueza formal e decorativa dos seus interiores, ficaram de fora. Outros ainda, associados a acontecimentos históricos e memórias, também não foram

contemplados. Por isso, o PDM de 1994 previa a elaboração da Carta Municipal do Património, como forma de aprofundamento e desenvolvimento do IMP, assegurando um maior grau de sistematização na cobertura do território e na avaliação continuada do seu património.

O IMP evidencia a própria multiplicidade de critérios que presidiram à elaboração das diferentes sínteses disponíveis sobre o património da cidade e que foi patente na baixa incidência de objetos inventariados que reuniam unanimidade nas diversas fontes consideradas. Ao mesmo tempo reflete o pioneirismo da experiência de integração da vertente patrimonial num instrumento de planeamento com o alcance de um Plano Diretor Municipal.

Para determinadas tipologias do construído (arquitetura industrial, arquitetura dos jardins e estatúria urbana, entre outras) e épocas específicas (grosso modo o período 1755-1880 e a cidade pós anos 40 do século XX) os estudos eram praticamente inexistentes. Ao invés, outros trabalhos eram extremamente particularizados (Hélder Carita, Bairro Alto. Tipologias e modos arquitetónicos, ou Inventário de Pátios e Vilas realizado pela CML/DMCRU, por exemplo).

Por razões análogas, foi necessário proceder à fixação de terminologias com vista à elaboração de um glossário de referência, uma vez que na maior parte dos casos as designações tinham transitado para o inventário tal como surgiam nas diversas fontes utilizadas.

146

Por outro lado, alguns dos edifícios que haviam sido englobados no IMP foram entretanto demolidos ou intervencionados de tal modo que as características que os haviam destacado acabaram por se perder. São casos extremos, mas nem por isso raros, que obrigam a uma reflexão que enquadre toda a problemática da salvaguarda do património edificado da cidade.

9.3.2 METODOLOGIA E PRINCÍPIOS GERAIS

A reavaliação e a atualização dos bens constantes do Inventário Municipal do Património (IMP) do PDM em vigor foram realizadas *in situ*, através de trabalho de campo. Por um lado, com o objetivo de identificar os bens já demolidos, em situação de ruína ou muito adulterados e por outro selecionar novos bens, muitos dos quais entretanto referenciados em estudos académico-científicos (nomeadamente em temáticas como as do património industrial e da azulejaria de fachada ambas apenas pontualmente consideradas no IMP).

No decurso da elaboração de Planos Urbanísticos de nível inferior após a publicação do PDM, em 1994 e respetivo IMP, foi feito um trabalho de atualização daquele Inventário visando a criação da respetiva Carta. (Bairros Históricos, Zona Ribeirinha Oriental, Baixa Pombalina).⁶

⁶ A elaboração da CMP das freguesias do Castelo, Encarnação, Madalena, Mártires, Sacramento, Santa Catarina, Santiago, Santo Estêvão, Santos-o-Velho, S. Cristóvão e S. Lourenço, S. Miguel, S. Nicolau, S. Paulo, S. Vicente de



O trabalho de campo foi cruzado com a informação recolhida pela equipa no âmbito do apoio prestado nos atos de gestão urbanística e de planeamento, pelo Núcleo de Estudos do Património, a partir de Março de 1998, e pela Estrutura Consultiva do PDM desde Abril de 2008. Esta tarefa de apoio permitiu consolidar e aprofundar o conhecimento dos bens do IMP e descobrir muitos outros com igual valor patrimonial. Paralelamente permitiu ter perceção do modo como se tem vindo a intervir no edificado e identificar as zonas e as tipologias edificadas em que a pressão urbanística para a renovação é mais forte.

No âmbito da revisão em curso do PDM, seguiram-se os mesmos princípios que presidiram à realização dos inventários patrimoniais por freguesia que foram suporte do IMP (cf. Estudos Preliminares da Carta Municipal do Património, volumes 1 e 4, CML/DPPE, 1993, policopiado e PDM - Relatório preliminar de caracterização, CML/DPU, 2010).

Mantiveram-se as categorias operativas aí consideradas, embora assinaladas com designações diferentes na Planta de Ordenamento de Qualificação do Espaço Urbano. Assim, para uma melhor leitura ao nível da cartografia, os objetos singulares (mobiliário urbano) e as lojas de referência histórica e/ou artística estão separados dos imóveis, os conjuntos edificados passam a designar-se conjuntos arquitetónicos e as áreas anexas como logradouros (de imóveis ou conjuntos).

147

Ao nível formal as alterações mais significativas referem-se sobretudo à fixação e uniformização de terminologias, fundamental não só para dar maior coerência ao trabalho mas também para facilitar a pesquisa em SIG.⁷

Relativamente ao património edificado após 1994, apenas se integraram os edifícios que foram contemplados com o Prémio Valmor e Prémio Municipal de Arquitetura.

Conforme referido no Relatório preliminar de caracterização do PDM, houve um conjunto de tipologias que não foram incluídas no IMP 94 por razões diversas que se prendiam com a estrutura do Regulamento do PDM.

Assim, “recuperaram-se” para a Carta Municipal do Património os conjuntos arquitetónicos em área histórica, e também, integrando a categoria de património paisagístico, os núcleos centrais dos cemitérios em que se verificam características paisagísticas específicas, nomeadamente quanto ao relacionamento dos respetivos elementos naturais e edificados, os jardins e os miradouros, parques, cercas, quintas e azinhagas, aquelas que ainda mantêm as suas características morfológicas originais.

Fora, Sé e Socorro foi da responsabilidade da Direcção Municipal de Conservação e Reabilitação Urbana, através das suas Unidades de Projecto (no âmbito dos P. de Urbanização e depois confirmada em 2003 e 2007).

⁷ Para esse efeito foram utilizados o *Thesaurus da Direcção-Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais* e a *Terminologia controlada para a indexação de documentos na área da arquitectura*, da autoria de Teresa Campos e José Madeira Ventura (Lisboa, Biblioteca Nacional, 2003).

A Carta Municipal do Património Edificado e Paisagístico, Anexo III do regulamento, integra o Património Oficialmente Classificado e em Vias de Classificação que é referenciado em cartografia e anexo próprios – Planta de Condicionantes/Servidões administrativas e restrições de utilidade pública II e Anexo II do Regulamento – (mantendo a identificação oficial, numeração, denominação, morada e grau de classificação).

Os outros bens, edifícios ou conjuntos e ainda objetos singulares que pela sua particular relevância a Câmara considera que devem ser especialmente tratados e preservados, são listados na mesma Carta da forma já adotada no PDM em vigor. Os bens do IMP que se mantêm têm o mesmo n.º de código. Os novos bens estão codificados sequencialmente. Tal como foi referido, no âmbito da revisão em curso, uniformizou-se a terminologia de identificação destes bens e corrigiram-se algumas moradas.

A Carta Municipal do Património Edificado e Paisagístico (Anexo III) é identificada na Planta de Ordenamento de Qualificação do Espaço Urbano mantendo todos os bens classificados e em vias de classificação incluindo os conjuntos que correspondem a núcleos históricos classificados (Baixa Pombalina, Bairro Alto e Paço do Lumiar, por exemplo), a identificação oficial. Os outros bens que a Câmara considerados relevantes, são identificados com o código constante no Anexo III, CMPEP.

148

10. BENS CULTURAIS IMÓVEIS DE INTERESSE PREDOMINANTEMENTE ARQUEOLÓGICO E GEOLÓGICO

10.1 OCORRÊNCIAS HIDROMINERAIS DE ALFAMA

As ocorrências hidrominerais de Alfama correspondem a nascentes de água com características hidrominerais, por vezes hidrotermais, que se encontram associadas a um sistema de falhas geológicas localizadas na região de Alfama. Foram utilizadas ao longo dos tempos para abastecimento das populações e como balneários públicos, sendo descritas na bibliografia do Relatório Bens Culturais Imóveis de Interesse Predominantemente Geológico – Ocorrências Hidrominerais de Alfama e Geomonumentos, elaborado como informação complementar do PDM, os efeitos minero-medicinais de algumas dessas ocorrências.

A ocorrência destas nascentes no município está intimamente ligada, em alguns casos, à edificação de chafarizes ou bicas.

Dada a elevada vulnerabilidade do sistema face à poluição e dado o interesse patrimonial, histórico, medicinal, cultural e pedagógico associado, devem ser preservadas e valorizadas.



A sua localização (Figura 1) e respetiva área de proteção (Figura 2), estão cartografadas na Planta de Ordenamento – Qualificação do Espaço Urbano, e as regras inerentes à sua preservação e valorização, integram o Regulamento e determinam que qualquer intervenção urbanística, na área de proteção definida, que implique alterações do subsolo e impermeabilização do solo, deve ser acompanhada de relatório especializado que descreva e fundamente essas ações e que permita à Câmara Municipal determinar os condicionamentos a que deve obedecer a obra.

O Regulamento determina ainda que os planos de urbanização e de pormenor, que abrangem estas ocorrências e respetivas áreas de proteção, devem promover a salvaguarda e valorização deste património como um sistema global, e estabelecer condicionamentos ao uso, ocupação do solo e à realização de obras, fundamentados em relatório especializado.

Figura 1 – Localização das ocorrências hidrominerais de Alfama

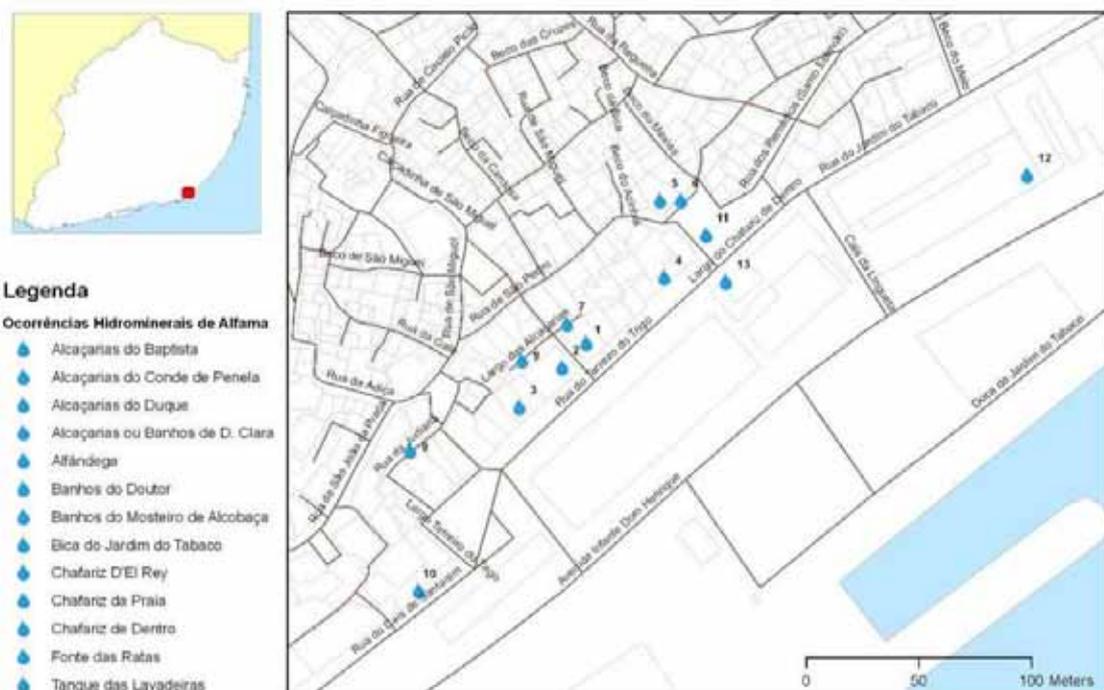
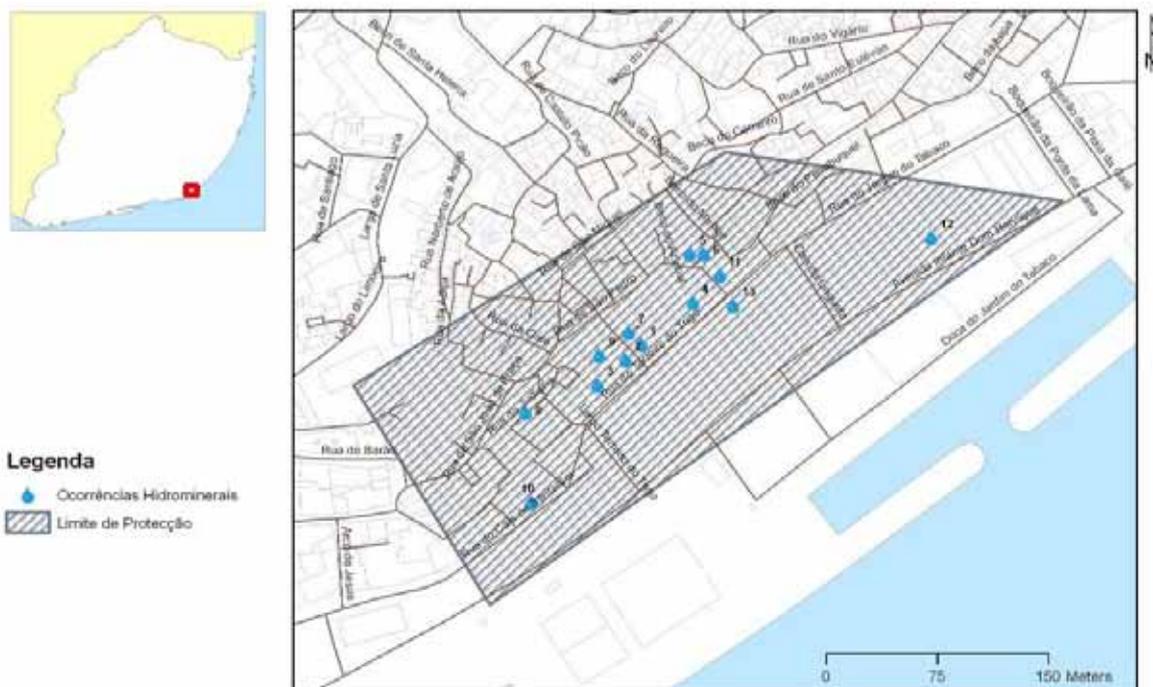


Figura 2 – Limite da Área de Protecção às Ocorrências Hidrominerais de Alfama



150

10.2 GEOMONUMENTOS

Os geomonumentos são monumentos naturais de origem geológica que devem ser preservados e valorizados tendo em conta o seu interesse científico, pedagógico e cultural.

Dispõem de uma área de protecção num perímetro mínimo de 10 m, definida a partir do extremo do geomonumento e prolongada em toda a sua envolvente, sem prejuízo das construções pré-existentes, que visa manter as condições de estabilidade, tendo em vista a segurança e protecção de pessoas e bens, bem como as condições de acessibilidade ao local e de enquadramento paisagístico.

A localização dos geomonumentos e respetiva área de protecção estão cartografadas na Planta de Ordenamento – Qualificação do Espaço Urbano.

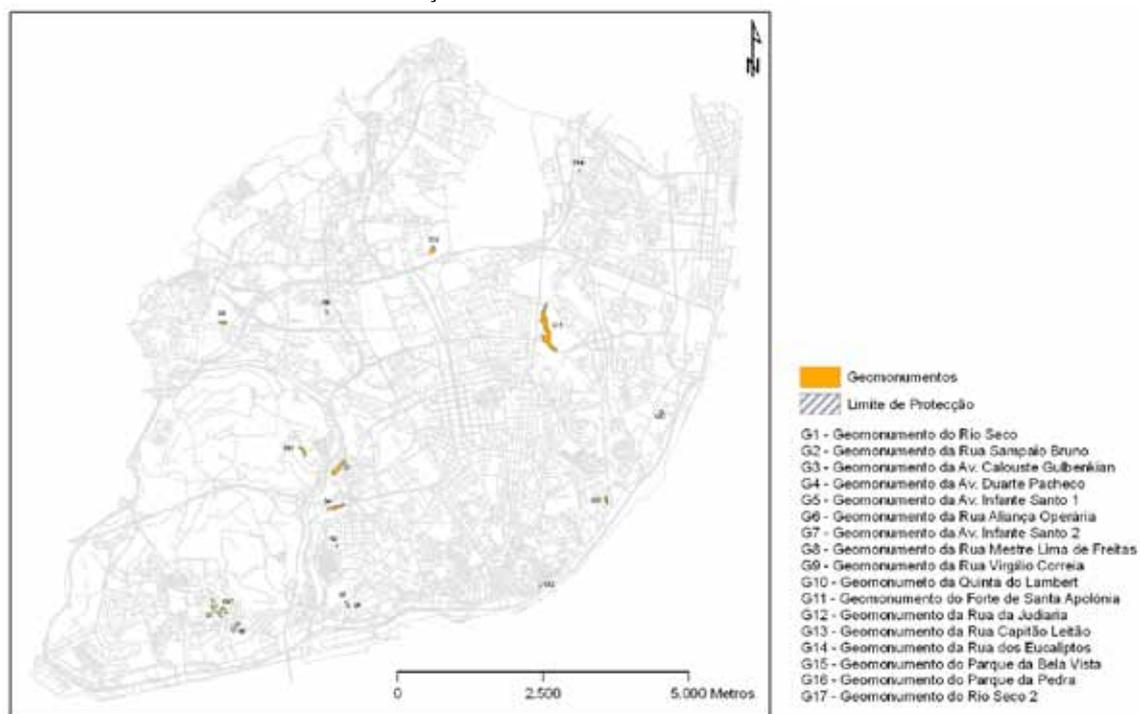
As regras inerentes à sua preservação e valorização integram o Regulamento e determinam que, nos casos em que há coincidência da área de protecção do geomonumento com vias existentes, sejam criadas condições de acessibilidade e visualização do geomonumento a partir

da via, e que a Câmara Municipal deve estabelecer condicionamentos à ocupação do solo, integrando as áreas de proteção cartografadas, através de planos de urbanização ou de pormenor. Determinam ainda ser admitida a instalação de infraestruturas de recreio e lazer e a manutenção dos alinhamentos urbanos existentes, com exceção de situações de instabilidade geológica.

Os geomonumentos de Lisboa estão descritos no Relatório Bens Culturais Imóveis de Interesse Predominantemente Geológico – Ocorrências Hidrominerais de Alfama e Geomonumentos, elaborado como informação complementar do PDM.

À presente data encontram-se propostos os afloramentos que se localizam na figura seguinte:

Localização dos Geomonumentos de Lisboa



10.3 PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO

Metodologia

No que respeita ao enquadramento metodológico, optou-se por manter o esquema de categorização do território da cidade em função de distintos níveis de sensibilidade arqueológica, já presentes na versão de 1994 do PDML. A delimitação dos níveis arqueológicos considerados consta da Planta de qualificação do espaço urbano que integra a Planta de ordenamento.

Constatou-se, porém, a necessidade de reajustamentos pontuais, designadamente proceder à consolidação urbanística e patrimonial, de alguns pontos considerados vitais para a memória e identidade de Lisboa nos seus contornos histórico-arqueológicos, criando-se um nível de superior sensibilidade, onde se pretende que seja assegurado um uso eminentemente patrimonial, privilegiando-se uma perspetiva com fruição pública e valorização científica.

Tendo-se incorporado muitos dos conhecimentos entretanto adquiridos, e servindo-se dos instrumentos de gestão da informação criados no âmbito de serviços camarários, promoveram-se também áreas antes consideradas de menor potencialidade, que se reconhecem hoje como merecedoras de maior valia científica e patrimonial, designadamente no que respeita aos vários núcleos habitacionais históricos que hoje integram o todo urbano da cidade de Lisboa.

Nesse sentido, a área de Nível Arqueológico I, designa as áreas de valor patrimonial arqueológico consolidado correspondentes à zona monumentalizada do Castelo de São Jorge, Teatro Romano, Sé Catedral e Igreja de Santo António, com respetivos Largos, Termas dos Cássios e “Templo de Cibele”, Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros e Galerias Romanas da Rua da Prata, locais onde a ocorrência de operações urbanísticas está imperativamente condicionada à ocorrência destas pré-existências, perfeitamente identificadas, de inegável valor e potencialidade patrimonial.

152

A área de Nível Arqueológico II, cuja sensibilidade, grosso modo, decorre de materialidades já detetadas arqueologicamente, compreendendo o núcleo histórico urbano de Lisboa na Antiguidade, Época Medieval e parte da Época Moderna, incluindo as áreas da Mouraria, Bairro Alto e Alfama, onde se presume a existência de maior densidade e/ou espessura diacrónica de vestígios. Inclui também alguns dos outros núcleos históricos dispersos de maior antiguidade, e que mantêm uma relativa integridade urbanística na área do município, no concreto, Carnide/Luz, Paço do Lumiar/Lumiar, Charneca, Ameixoeira, Belém, Benfica e Chelas. Do conjunto de ocupações humanas ocorridas na pré e proto-história foram destacadas as áreas do povoado da Idade do Bronze de Sete Moinhos e duas áreas de maior concentração de vestígios desde o Neolítico na Serra de Monsanto. Outras realidades arqueológicas, tais como a «fábrica romana de transformação piscícola de Belém», claramente identificadas mais recentemente, foram de igual modo consideradas neste nível.

O Nível Arqueológico III, onde as informações disponíveis indicam uma potencial existência de vestígios arqueológicos, aglutina as áreas de expansão do núcleo histórico urbano de Lisboa na Época Moderna, assim como de outros núcleos históricos dispersos (Telheiras, Palma de Baixo e de Cima, Olivais Velho, Ajuda e Madragoa), e ainda as áreas de interface ribeirinho, arqueossítios da pré-história e romanização conhecidos para o território, partes do entorno dos antigos eixos de penetração terrestre, estruturas industriais fossilizadas e assentamentos militares da Época Moderna e oitocentistas. Inclui-se igualmente neste nível o Aqueduto das



Águas Livres, o qual sendo parcialmente subterrâneo, constitui sempre uma realidade patrimonial da qual decorre a implementação de medidas preventivas de carácter arqueológico.

Os diferentes níveis categorizados preconizam distintos princípios de intervenção arqueológica, em função da maior sensibilidade patrimonial resultante da maior densidade de vestígios:

- **num primeiro nível**, que inclui alguns pontos considerados vitais para a memória e identidade de Lisboa nos seus contornos histórico-arqueológicos, pretende-se que seja perseguido um uso eminentemente patrimonial e científico arqueológico;
- **num segundo nível**, deverá privilegiar-se uma metodologia de intervenção arqueológica prévia;
- **num terceiro**, implementar um patamar mínimo de intervenção ao nível do acompanhamento presencial das operações urbanísticas consideradas impactantes, podendo a especificidade dos locais ser objeto de trabalho arqueológico de maior extensão e profundidade.

À semelhança do Plano anterior, **o remanescente do território**, sobre o qual existe um limitado conhecimento arqueológico, mantém-se apenas sujeito ao normativo da lei nacional e dos convénios internacionais ratificados por Portugal. Parte deste espaço corresponde ainda a espaços não urbanizados, para os quais está prevista a elaboração de Planos de Urbanização, em cujos regulamentos deverão ser acautelados os procedimentos relativos à salvaguarda de eventuais vestígios arqueológicos.

153

A informação sintetizada no PDM é, e deverá ser, mais circunstanciada e detalhada nos articulados dos diferentes Planos de Urbanização e de Pormenor da cidade.

11. MOBILIDADE E TRANSPORTES

11.1 BREVE ENQUADRAMENTO

Lisboa tem assistido, em especial nas duas últimas décadas, a alterações importantes na transformação dos usos do solo e na distribuição do emprego e da habitação, com a progressiva deslocação para norte do seu CBD ("Central Business District") das áreas destinadas aos serviços e terciário, tendo como contraponto a concentração das funções residenciais para as zonas mais periféricas do concelho – Telheiras/Carnide, e Lumiar bem como a consolidação de centros secundários em torno das zonas das Amoreiras/Campolide e Parque das Nações. A Baixa deixou desde há muito de ser o pólo central e tradicional do comércio e dos serviços. Lisboa é agora uma cidade polinucleada e de zonas multifuncionais, com predominância do emprego nas zonas das Avenidas Novas e Parque das Nações, o comércio concentrado nos grandes centros comerciais localizados junto dos principais eixos rodoviários ou estações de metropolitano e o lazer ao longo da frente ribeirinha, acompanhando a aproximação da cidade ao rio.

154

A par destas transformações na organização da cidade, regista-se a continuada perda de população residente na cidade a uma média de 10.000 habitantes por ano nos últimos 30 anos mas que não tem sido felizmente acompanhada pela correspondente perda de empregos na cidade. Esta situação tem feito com que todos os dias úteis a população que entra em Lisboa seja equivalente à população que reside na cidade, tendo-se verificado nos Censos de 2001 que, quase 2/3 das viagens terminadas em automóvel em Lisboa por motivos pendulares (emprego ou estudo) eram realizadas por não residentes, o que levanta desafios adicionais ao planeamento das redes de transporte da cidade.

Por outro lado, estão a ser estudados diversos projetos estruturantes no âmbito do transporte internacional cuja implementação poderá ter impactes no modelo de acessibilidades da cidade (e também da área metropolitana) que devem ser considerados em sede da revisão do PDM. Entre estes projetos importa destacar a transferência da função aeroportuária internacional do Aeroporto da Portela para o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) em Alcochete, a ligação ferroviária Lisboa – Madrid em Alta Velocidade com amarração na Estação do Oriente, no Parque das Nações (e posteriormente, as restantes ligações previstas em Alta Velocidade), a Terceira Travessia do Tejo ou a ampliação do terminal de contentores de Alcântara. Se a saída do Aeroporto da Portela se poderá traduzir numa menor pressão rodoviária sobre Lisboa, os restantes projetos colocam desafios de gestão à cidade que importa acautelar tão cedo quanto possível.



Acresce a estas alterações ocorridas e previstas, os impactes decorrentes de alguns projetos de escala metropolitana planeados para Lisboa, entre os quais merecem realce o projeto do Pólo Hospitalar Oriental (em Chelas) e a Cidade Judiciária no Parque das Nações (já concretizada), que também irão obrigar a reequacionar o modelo de acessibilidades da cidade.

São muitos os desafios que se colocam a Lisboa nos próximos anos e, neste domínio, o desenho das redes e serviços de transportes (incluindo as redes, interfaces e a componente de estacionamento) são reconhecidos cada vez mais como elementos fundamentais na equação do planeamento e gestão da cidade. Perante estas alterações é preciso encontrar novas estratégias e modelos de intervenção, suficientemente flexíveis para se poderem adaptar e responder a novos problemas, mas inequivocamente claros e rigorosos no estabelecimento dos seus objetivos e pressupostos

Ao nível da hierarquia da rede viária constata-se que os modelos tradicionais radial e rádio-concêntrico⁸, com base nos quais se desenvolveu o sistema de infraestruturas viárias e a organização do sistema de transportes, já não satisfazem adequadamente os desejos de deslocação e os padrões de mobilidade dos residentes e visitantes de Lisboa. É por isso necessário evoluir para um modelo de malha reticulada, apoiado no conjunto de infraestruturas atuais e, nas que se prevê concretizar a curto/médio prazo e aprofundado na alteração dos modelos de ordenamento e gestão da circulação. O modelo de malha reticulada responde com melhores níveis de desempenho e de modo mais eficiente às necessidades da população e ao modelo de desenvolvimento de uma cidade que progressivamente se foi tornando num espaço polinucleado com atração que se estende a toda a Área Metropolitana de Lisboa.

155

Constituindo um vetor fundamental para o desenvolvimento de uma Mobilidade Sustentável, a política de estacionamento que se traduz nesta revisão do PDM assenta na ideia de que a oferta de estacionamento, sendo um elemento essencial para a vivência das zonas comerciais e a qualificação das zonas residenciais, deve constituir sempre, e em especial nas zonas de maior concentração de serviços, uma variável de controlo da geração de viagens em transporte individual e um fator indutor do aumento da repartição modal em favor do transporte público e dos modos suaves. Nessa perspetiva a proposta de regulamento municipal estabelece para os índices de geração de estacionamento não apenas valores mínimos de provimento, como é tradicional (ainda que mais restritivos) mas também valores máximos, definidos em função da qualidade do serviço de transporte público que serve cada zona da cidade.

Finalmente, em relação ao sistema de transporte público coletivo, são conhecidos os condicionalismos de intervenção e participação da Câmara de Lisboa nos processos de

⁸ Este com a agravante de ser incompleto face à situação geográfica de Lisboa, a qual só permite o fecho das circulares através do recurso a extensas pontes sobre o rio Tejo.

planeamento das redes e modelos de exploração dos serviços dos operadores da cidade (Metropolitano de Lisboa e Carris). Entende no entanto a Câmara que as limitações institucionais não a devem impedir de apresentar, em sede de revisão do PDM, as propostas que defende e os modelos que melhor se integram na sua estratégia para a Mobilidade e o sistema de Transportes da cidade. Nessa perspetiva é apresentada uma proposta de hierarquia da rede de Transporte Público e da criação de uma rede de Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP) em articulação com a expansão da rede do Metropolitano de Lisboa.

A proposta que se defende no âmbito da revisão do PDM no que respeita ao modelo e aos sistemas de mobilidade e transportes, procura assim dar as respostas necessárias a uma mobilidade mais amiga do ambiente e preparar a cidade para os desafios que se adivinham, num quadro de aumento da eficiência da mobilidade. A sua apresentação está estruturada em função das diferentes componentes que definem a oferta.

11.2 REDE RODOVIÁRIA

11.2.1. HIERARQUIZAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA

156

Ao nível da Rede Rodoviária, uma das principais alterações desta revisão do PDM traduz-se numa mudança de paradigma em relação aos modelos anteriores de planeamento da rede rodoviária. Abandona-se o conceito de provimento de novas infraestruturas rodoviárias como reação à pressão da procura crescente do tráfego, para se defender um novo paradigma no qual a estruturação da rede rodoviária deve ser realizada tendo em consideração a necessidade de não ultrapassar os limites de tráfego considerados adequados para garantir a promoção da melhoria da qualidade urbana e ambiental através da diminuição dos seus impactes ambientais.

Por outro lado, abandona-se o modelo rádio-concêntrico (ainda que incompleto) que tradicionalmente tem estado na base do desenvolvimento das redes de infraestruturas de transportes e da produção do serviço de transporte público coletivo em Lisboa. Em sua substituição evolui-se para um modelo que assenta no desenvolvimento de uma estrutura reticulada, que é mais eficiente e adequada às características da Lisboa atual.

Lisboa já não é uma cidade concentrada na Baixa. Lisboa é hoje uma cidade polinucleada, estruturada em diferentes centros de atividade, como o corredor da Av. da Liberdade, as Avenidas Novas, a zona das Amoreiras/Campolide, o Lumiar ou o Parque das Nações (referindo-se apenas algumas das zonas mais importantes). Os maiores pólos geradores de viagens associadas aos serviços ou ao comércio têm vindo a deslocar-se progressivamente para norte, ao mesmo tempo que os novos bairros habitacionais se localizam nas zonas norte e oriental de Lisboa.



O arco ribeirinho, que até agora funcionou essencialmente como corredor de aproximação ao centro da cidade e seu principal eixo de atravessamento, perde importância nesta nova estratégia. A par da limitação da circulação rodoviária na zona da Baixa, pretende-se atenuar o efeito de barreira das infraestruturas de transporte entre Santa Apolónia e Alcântara e em particular dos seus eixos rodoviários. Prevê-se assim a redução do perfil destes eixos, limitando as suas funções de atravessamento e promovendo a aproximação da cidade ao rio.

Em face destas alterações, a adoção de um modelo assente numa malha reticulada, responde mais eficazmente às necessidades das populações e adequa-se melhor ao modelo de expansão e desenvolvimento da cidade no futuro. Através deste modelo otimizam-se os percursos, reduz-se a extensão das viagens, privilegia-se a existência de diversas alternativas de caminho (rede redundante) e liberta-se o centro histórico e os seus eixos radiais, facilitando a ligação a todas as zonas da cidade e não apenas ao hiper-centro.

Grande parte desta rede já se encontra concretizada. Ao nível regional, e pertencente à Rede Rodoviária Nacional, faltam integrar o fecho do IC17-A36 (CRIL), nomeadamente com a abertura a curto prazo do sub-lanço Buraca/Pontinha, e os acessos previstos à Terceira Travessia Rodoviária do Tejo, estes a médio prazo. A nível municipal estão apenas por realizar alguns arcos em zonas menos estruturadas da cidade como a Coroa Noroeste, Lumiar, Chelas, Madre de Deus ou encosta do Alto da Ajuda.

157

Para a concretização do modelo de malha reticulada e o seu pleno funcionamento será sobretudo necessário reformular a configuração de alguns nós, promover ligações pontuais para fechos de malha, e adotar um novo modelo de gestão da circulação e das prioridades no sistema de regulação semafórica, de modo a facilitar a circulação de carácter não radial e as mudanças entre malhas.

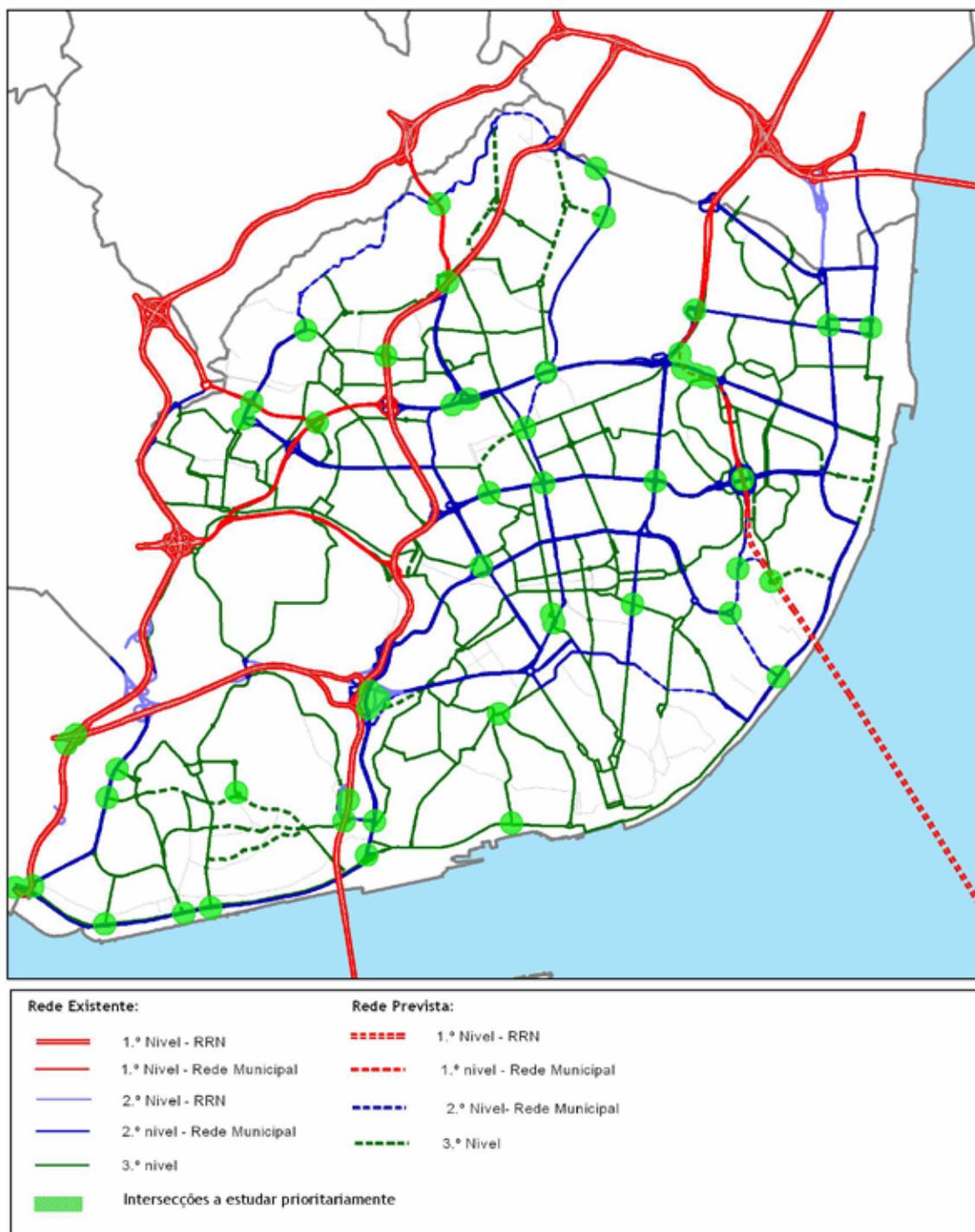
De acordo com este conceito, o eixo longitudinal IP1-A1/Central de Chelas/Barreiro funcionará em contraponto com o outro eixo longitudinal IC1-A8/Eixo Norte-Sul/Almada. Este sistema permitirá uma distribuição equilibrada dos tráfegos através dos eixos transversais, quer na margem Norte, quer na margem Sul, atenuando substancialmente as atuais assimetrias regionais. Dada a sua importância na estruturação da cidade, o eixo longitudinal IP1-A1/Central de Chelas/Barreiro deverá ser relevado mesmo sem a consideração da construção a curto prazo da Terceira Travessia do Tejo (ou da sua componente rodoviária) devendo, neste sentido, ser reservado o corredor da sua plataforma e respetivos acessos rodoviários.

Neste entendimento, a proposta de organização do sistema rodoviário da cidade assenta em cinco níveis hierárquicos:

Níveis	Descrição
1.º nível – Rede Estruturante	Assegura as ligações inter-concelhias e de atravessamento, bem como as deslocações de maior distância dentro de Lisboa. Dadas as suas características contém, para além das vias municipais, vias pertencentes à Rede Rodoviária Nacional.
2.º nível – Rede de Distribuição Principal	Assegura a distribuição dos maiores fluxos de tráfego internos ao município, bem como os percursos médios e o acesso à rede estruturante.
3.º nível – Rede de Distribuição Secundária	É composta por vias internas e assegura a distribuição de proximidade, bem como o encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior.
4.º nível – Rede de Distribuição Local (rede de proximidade)	É composta pelas vias estruturantes ao nível do Bairro, com alguma capacidade de escoamento, mas onde os elementos principais de dimensionamento são o estacionamento e a circulação de peões e bicicletas.
5.º nível – Rede de Acesso Local (rede de Bairro)	Garante o acesso rodoviário ao edificado (representa o sistema porta a porta em relação a cada edifício), reunindo condições privilegiadas para a circulação pedonal.

Na figura seguinte apresenta-se a hierarquia proposta para a rede rodoviária, identificando-se também os principais nós que importa intervencionar.

Figura 1 – Proposta de hierarquia da rede rodoviária (rede rodoviária existente e proposta)



11.2.2 NOVAS VIAS E FECHO DE MALHAS

Respeitando o conceito de hierarquia proposto e de modo a aumentar a coerência da rede rodoviária, referem-se algumas intervenções na rede cuja implementação está relacionada com:

- § ganhos de coerência da rede;
- § eliminação de estrangulamentos pontuais;
- § fecho de malhas;
- § minimização do tráfego de atravessamento no interior dos bairros;
- § aumento da segurança rodoviária e pedonal.

De acordo com cada nível hierárquico, identificam-se de seguida as principais intervenções na rede rodoviária que contribuirão para o fecho de malhas, em particular, e para o aumento da coerência da rede rodoviária da cidade, em geral.

Rede de 1º nível

- § **Terceira Travessia do Tejo.** A Terceira Travessia do Tejo reforça a articulação de Lisboa com a margem sul do Tejo, permite reduzir os tráfegos na Ponte Vasco da Gama, equilibra as entradas de tráfego em Lisboa, e cria reserva de capacidade para o tráfego que vier a ser gerado pelo novo Aeroporto de Lisboa;
- § **Conclusão do IC17-A36 (CRIL).** A conclusão da CRIL (sub-lanço Buraca-Pontinha) é de grande importância para a melhoria das atuais condições de circulação e de mobilidade na AML. Este sub-lanço que liga o Nó da Buraca ao Nó da Pontinha, completando a circular, tem um perfil transversal variável entre 2x3 e 2x4 vias. Ao nível da cidade, a construção deste sub-lanço permite libertar a 2ª Circular de parte do tráfego de atravessamento, constituindo-se como um eixo fundamental para as viagens inter-concelhias.

Rede de 2º Nível

- § **Conclusão da Radial da Pontinha (ligação à CRIL e ao IC16-A16)** - Com a recente abertura do IC16-A16, a conclusão da Radial da Pontinha permitirá a ligação entre a CRIL/CREL/IC16-A16 e a Av. Lusíada/2ª Circular, facilitando a acessibilidade a Lisboa. Com esta ligação, a Av. das Nações Unidas e a Circular do Centro Comercial Colombo passam a ter uma maior importância em termos de distribuição dos fluxos na rede viária da cidade;
- § **Via Estruturante da Coroa Noroeste** - Esta via irá articular e coser um tecido urbano pouco estruturado e com muitas insuficiências ao nível das acessibilidades, assumindo carácter estruturante naquela zona da cidade. Neste sentido, aproveitando o espaço canal ainda existente, propõe-se um eixo viário com características de segundo nível entre a Radial da Pontinha e o topo Nascente da Calçada de Carriche;
- § **Av. Santos e Castro** - A Av. Santos e Castro será um eixo estruturante do Alto do Lumiar e uma via importante na distribuição dos acessos à cidade a partir da CRIL, integrando a rede de Distribuição Principal da cidade de Lisboa;



- § **Av. de Ceuta – Plano de Urbanização de Alcântara / Nó Rodo-Ferroviário de Alcântara** - A reformulação do Nó de Alcântara é motivada pela decisão de ligar em túnel as linhas ferroviárias de Cascais e do Terminal de Contentores à linha de Cintura. A sua concretização permitirá estabelecer a continuidade dos serviços urbanos de passageiros entre as duas linhas e melhorar a intermodalidade no transporte de mercadorias. A intervenção neste nó insere-se no novo modelo de hierarquia rodoviária ao privilegiar o encaminhamento do tráfego de entrada em Lisboa para a Av. de Ceuta e, a partir daqui, para os eixos formados:
- pelas Av. Calouste Gulbenkian, Av. de Berna, Av. João XXI e Av. Afonso Costa;
 - pelo Eixo Norte-Sul, Av. das Forças Armadas, Av. dos Estados Unidos da América e Av. Marechal António de Spínola;
 - pela 2ª Circular e Avenida Marechal Gomes da Costa;
 - ligação ao Marquês de Pombal.
- § **Diagonal nascente/poente** - A continuação do alívio da carga de tráfego na Baixa de Lisboa passa pela criação de condições de bom funcionamento de vias transversais ao longo do tecido urbano localizado mais próximo do centro histórico. Neste contexto, definiu-se um eixo transversal que se materializa a partir da melhoria das condições de circulação em determinadas artérias já existentes, complementadas pela construção de algumas infraestruturas rodoviárias de apoio (como é exemplo a execução de um túnel sob a Colina da Penha de França);
- § **Rua Gualdim Pais** - A reconstrução da Rua Gualdim Pais com um perfil de duas vias por sentido desde a Av. Infante D. Henrique até à Av. Afonso Costa junto às Olaias completa a transversal da Av. de Berna (1ª “circular” interna) e constitui um elemento importante para a conclusão da rede de distribuição principal da cidade;
- § **Troço sul da Av. Central de Chelas** - Este troço faz a ligação desde o ponto de encontro da R. Gualdim Pais com a Av. Afonso Costa até à parte já existente da Avenida Central de Chelas – Av. Nuno Álvares. A sua concretização promove a ligação entre a 1ª e a 2ª “circular” (eixo das avenidas Forças Armadas/EUA/Marechal António Spínola) internas e constitui um acesso importante na zona oriental de Lisboa para a Terceira Travessia do Tejo e para o fecho do sistema de malhas reticuladas da rede de distribuição principal de Lisboa na sua zona oriental.

Rede de 3º Nível

- § **Eixo Central da Alta de Lisboa** - É a continuação para norte até ao Lumiar e Galinheiras do Eixo Central da cidade (Av. da Liberdade/Fontes Pereira de Melo/República e Campo Grande). Este eixo pertence à rede viária integrante do Plano de Urbanização da Alta de Lisboa e constitui a via mais estruturante do Plano através da qual se fazem as ligações entre a parte norte e sul daquele novo bairro e a

transposição da 2ª circular até à Av. do Brasil e ao Campo Grande. Sendo um eixo de distribuição para esta área da cidade, possuirá para Norte uma ligação “direta” ao Eixo Norte/Sul.

11.3 REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS

O sistema de transportes públicos constitui uma peça fundamental na estratégia de mobilidade da cidade. Por esse motivo a CML entende que deve apresentar o modelo que defende para a organização e o sistema de exploração das redes dos dois operadores públicos (ML e Carris), e através da sua defesa participar no processo de decisão relativos ao desenho da rede, definição de prioridades, modelos de exploração e integração com outros modos de transporte. Para além deste tipo de intervenções, a CML continuará a promover a mobilidade em transporte público através de medidas de gestão da sua rede rodoviária que favoreçam a fluidez de circulação dos TC rodoviários (e.g., com a introdução de corredores BUS, atribuição de prioridade semaforica para autocarros, resolução dos pontos de conflito entre o TC e o TI).

11.3.1. PROPOSTA DE HIERARQUIZAÇÃO DA REDE TC

162

Tal como para a rede rodoviária, a rede de transportes públicos deve estar hierarquizada em relação às funções específicas a desempenhar por cada um dos seus componentes. Esta hierarquização passa pelo estabelecimento de um conceito para a própria rede (i.e., para o conjunto de serviços), mas também para os nós de acesso ao sistema (as interfaces) como pontos fulcrais na construção de uma rede competitiva e eficiente. Através da hierarquização da rede de transportes públicos pretende-se atingir os seguintes objetivos:

- § Maximização das sinergias com a rede TC estruturante existente e prevista;
- § Satisfação das necessidades de mobilidade dos principais bairros e corredores de procura existentes e preconizados pelo PDM e, tendo em consideração a localização dos principais geradores (universidades, hospitais, centros comerciais, etc.);
- § Estabelecimento de uma rede, na qual a ligação entre os diversos corredores de oferta seja múltipla e possível em diversos pontos da cidade;
- § Facilidade de leitura da oferta por parte dos potenciais utilizadores.

Seguidamente apresenta-se o conceito defendido para a hierarquização da rede de TC:

Rede de 1.º nível

A rede de transportes públicos de 1º nível desenvolve-se ao longo dos eixos estruturantes da cidade, sendo constituída pelas redes do Metropolitano de Lisboa e da REFER.

A rede estruturante de transportes públicos de Lisboa tem em consideração a proposta que está a ser desenvolvida no âmbito dos estudos de revisão do PROT e, também o Plano de Expansão da Rede do Metropolitano: 2010 - 2020, apresentada pelo MOPTC/ML em Setembro



de 2009 e, aprovado pela Câmara Municipal. Considera-se que a concretização deste Plano de Expansão vai ao encontro das reivindicações da CML no sentido de dar prioridade nos novos investimentos do Metro e ao reforço do serviço na zona central da cidade de Lisboa.

Rede da REFER

No que respeita ao transporte ferroviário são considerados os seguintes projetos com fortes implicações na estruturação urbana da cidade:

- § Reforço da importância da Estação do Oriente associado ao seu papel de estação central da Alta Velocidade Ferroviária (AVF) e de estação de acesso ao serviço *shuttle* de ligação ao NAL;
- § A construção da componente ferroviária da TTT que permitirá fechar o anel ferroviário Lisboa – Barreiro – Pinhal Novo – Pragal – Lisboa. No âmbito deste projeto, a estação de Chelas será realocada para Norte, reforçando a sua interface com o metropolitano nas Olaias;
- § A inserção da Linha de Cascais na Linha de Cintura, projeto este que está a ser desenvolvido no âmbito do projeto de Ligação ferroviária desnivelada, da Linha de Cascais e do Porto de Lisboa à Linha de Cintura.

Neste contexto, em que a oferta ferroviária pesada suburbana irá melhorar substancialmente a oferta em Lisboa, é estratégico que esta oferta seja equiparada ao transporte urbano no que diz respeito ao tarifário (inclusão no passe L e tarifas pré-compradas próximas das praticadas pelo Metro e Carris).

163

Rede do Metropolitano de Lisboa

A proposta do MOPTC para a reestruturação da rede de Metropolitano pressupõe a reorganização das diversas linhas de Metropolitano, de modo a criar as seguintes linhas:

- § Uma **Linha Circular** (apresentada a cor verde) que promoverá a ligação entre o Cais do Sodré, o corredor da Almirante Reis e Av. de Roma até ao Campo Grande e, depois ao longo do eixo das Avenidas Novas (Entrecampos – Saldanha – Marquês de Pombal) e Rato/Estrela. O fecho da circular implica a extensão da rede do metro a partir do Rato até São Bento e Cais do Sodré. Está também pensada a abertura de nova estação, designada Madrid, de modo a melhorar as condições de interface entre o metropolitano e o transporte ferroviário na estação Roma-Areeiro.
- § A Linha Amarela passa a iniciar-se no Campo Grande e constitui-se como um corredor de oferta suburbano, no qual os passageiros provenientes do eixo Alta de Lisboa – Odivelas e, futuramente de Loures, têm que realizar um transbordo para a Linha Circular, o que irá acontecer no Campo Grande.
- § Sem pôr em causa este novo conceito de rede para o ML, será útil desenvolver os estudos necessários à análise do interesse e viabilidade da futura linha Amarela poder

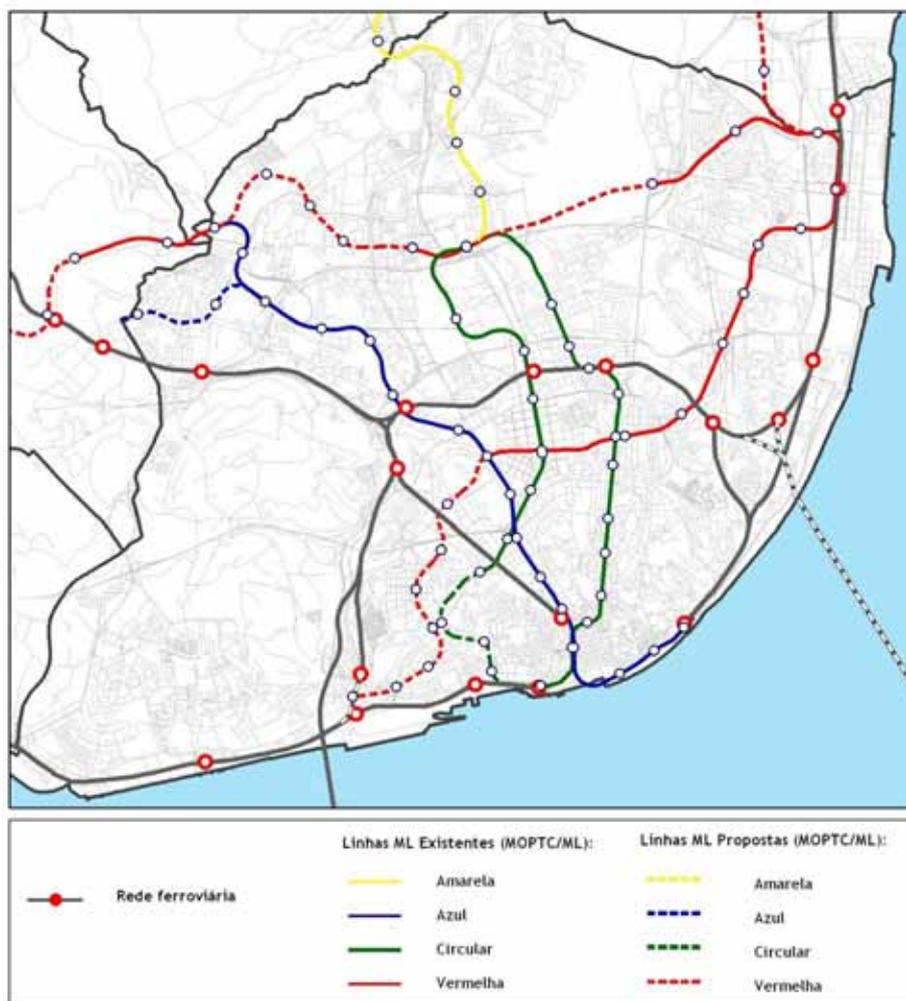
inserir-se, em parte do seu percurso, na linha Circular, evitando-se assim o aumento dos transbordos na estação do Campo Grande, e permitindo ao mesmo tempo um reforço das frequências entre o Campo Grande e o Marquês de Pombal.

- § A Linha Azul será também alvo de alterações, uma vez que é proposta a sua derivação entre o Colégio Militar e a Pontinha, de modo a promover a oferta na zona de Benfica (estão previstas duas novas estações, respetivamente, Uruguai e Benfica, junto às Portas de Benfica). Está também prevista a abertura de uma nova estação de serviço a Alfama, que se localizará no enfiamento do Campo das Cebolas e do novo terminal de cruzeiros.
- § A Linha Vermelha passa a ser uma “super-linha”, uma vez que servindo o corredor da Amadora (fora de Lisboa a linha Azul passa a Vermelha), passa pela estação da Pontinha e chega a Telheiras-Campo Grande (este troço da Linha Verde passa a Vermelha), estendendo-se depois ao Aeroporto e à estação do Oriente. No extremo oposto, a linha Vermelha inicia-se junto a Alcântara e serve Campo de Ourique, São Sebastião e, percorre todo o eixo de oferta até ao Oriente, com a possibilidade de bifurcação até à Portela e Sacavém (já no concelho de Loures). É de admitir que a linha Vermelha será servida por duas famílias de comboio, uma servindo o corredor central e, a outra a coroa Noroeste.

164

Esta organização da rede de Metropolitano vai impor a realização de um transbordo aos passageiros provenientes dos corredores suburbanos, sendo de esperar um aumento significativo dos movimentos de transbordo nas interfaces da Pontinha, Campo Grande, Alcântara e Gare do Oriente.

Figura 2 – Expansão prevista das redes ferroviárias e de metropolitano



Rede de 2.º Nível

Muitas das linhas de desejo de mobilidade em transporte público são atendíveis com serviços cujo nível de procura é inferior à dos serviços que constituem a oferta de 1º nível, mas suficientemente forte para merecer um serviço de boa qualidade. Nesta perspetiva, as redes de TC de 2º nível devem assegurar:

- as ligações entre as diferentes linhas do 1º nível;
- a acessibilidade aos grandes bairros não servidos pela rede do 1º nível;
- atender às necessidades de mobilidade geradas pelos equipamentos coletivos de hierarquia superior (ou seja, com um potencial de atração diário de 5.000 utentes / visitantes).

Desenvolveu-se uma proposta de rede de linhas de Transporte público em Sítio Próprio, com as quais se pretende promover bons padrões de serviço a zonas da cidade ainda não cobertas pela rede estruturante de 1.º nível, e que apresentam (ou que se espera que venham a apresentar, no âmbito da implementação do modelo territorial proposto nesta revisão do PDM)

potenciais de procura que justifiquem a existência de um serviço de transporte de elevada qualidade.

A proposta de desenvolvimento de uma rede de transporte público de 2.º nível teve presente a necessidade de garantir a conexão às principais interfaces de transportes, e, ao mesmo tempo, garantir que os diferentes corredores de oferta se cruzam, de modo a aumentar as possibilidades de combinação de serviços e a racionalizar as infraestruturas de apoio (e.g., Parques de Materiais e Oficinas existentes).

Propositadamente não é definida a tecnologia de transportes associada a estas linhas de TCSP por se entender que ela deve ser escolhida em função da ponderação de critérios claros e objetivos, nomeadamente relacionados com a procura estimada, com as restrições físicas dos corredores e com as características específicas de cada solução tecnológica. A escolha da solução que melhor se adequa em cada caso deve pois ser antecedida da realização de Estudos de Procura e de Análise Custo-Benefício que tenham em conta o conjunto da rede.

166

Difícilmente a rede de TCSP estará concluída no período temporal em que este PDM irá vigorar; todavia, considerou-se desejável desenhar uma rede integrada e pensada a longo prazo, de modo a que esteja sempre presente a ideia de rede futura a que se pretende chegar e desde já reservar o espaço canal que a viabiliza. Seguidamente, apresenta-se a rede de TCSP, e descreve-se sumariamente as vantagens associadas a cada corredor, estabelecendo também a prioridade de concretização que é defendida para cada um destes.

Figura 3 - Rede de TCSP



Na tabela 1 apresenta-se cada uma destas linhas, identificando os principais pontos de passagem e as conexões que estas permitem com a rede estruturante de 1.º nível.

Tabela 1 – Proposta de criação de linhas de TCSP de superfície, principais pontos do percurso e principais conexões de TC

Nível de prioridade	Designação	Principais pontos do percurso
1	Eléctrico 15 - Algés - Praça da Figueira	Algés - Rua de Pedrouços - Rua da Junqueira - Av. 24 de Julho - Praça da Figueira
1	Falagueira - Benfica - Santa Apolonia	Estrada de Benfica - Rua Professor Lima Basto - Av. de Berna - Av. João XXI - Av. Afonso Costa - Avenida Mouzinho de Albuquerque - Rua de Santa Apolónia
2	Cais do Sodré - Parque das Nações	Cais do Sodré - Santa Apolónia - Parque das Nações
2	Algés - Alcântara	Algés - Miraflores - Hospital São Francisco Xavier - Rua Antão Gonçalves - Rua das Açucenas - Rua dos Marcos - Avenida da Universidade Técnica - Alcântara
2	Alta de Lisboa - Entrecampos	Eixo Central - Campo Grande - Entrecampos
2	Oriente - Sete Rios (via Av. do Brasil)	Oriente - Avenida de Berlim - Aeroporto - Av. do Brasil - Cidade Universitária - Avenida Professor Gama Pinto - Rua Professor Lima Basto - Sete Rios
2	Portela - Alta de Lisboa	Portela - Zona de serviços do Aeroporto da Portela - Alta de Lisboa
2	Alta de Lisboa - Benfica	Alta de Lisboa - Av. Álvaro Cunhal - Estrada da Torre - Azinhaga das Lajes - Rua Fernando Lopes Graça - Rua A (Pólo Tecnológico de Lisboa) - Av. Cidade de Praga - Av. do Uruguai - Av. Gomes Pereira
2	Oriente - Sete Rios (via Bela Vista)	Alameda dos Oceanos - Avenida Infante Dom Henrique - Azinhaga do Vale Fundão - Avenida Marechal António de Spínola - Av. EUA - Av. Forças Armadas - Sete Rios

168

Nível de prioridade	Designação	Metro (Rede MOPTC)				Comboio	Barco
		Amarela	Azul	Verde	Vermelha		
1	Eléctrico 15 - Algés - Praça da Figueira		Terreiro do Paço (ind.)	Cais do Sodré		Algés (ind.), Belém (ind.), Alcântara (ind.), Santos e Cais do Sodré	Cais do Sodré
1	Falagueira - Benfica - Santa Apolonia		Sete Rios, Praça de Espanha e Santa Apolónia	Areiro Campo Pequeno		Sete Rios, Santa Apolónia	
2	Cais do Sodré - Parque das Nações		Terreiro do Paço Santa Apolónia	Cais do Sodré	Oriente	Cais do Sodré Santa Apolónia Oriente	Cais do Sodré, Terreiro do Paço
2	Algés - Alcântara				Alcântara	Algés, Alcântara	
2	Alta de Lisboa - Entrecampos			Entrecampos		Entrecampos	
2	Oriente - Sete Rios (via Av. do Brasil)		Praça de Espanha; Sete Rios	Cidade Universitária	Oriente		
2	Portela - Alta de Lisboa				Aeroporto		
2	Alta de Lisboa - Benfica	Lumiar	Carnide			Benfica	
2	Oriente - Sete Rios (via Bela Vista)		Sete Rios	Entrecampos Roma	Oriente Belavista	Oriente; Sete Rios	

ind - indirectamente

Nesta análise considera-se a actual organização da rede ML por não se conhecer em rigor a combinação de serviços.

1 - Linhas TCSP prioritárias; 2 - linhas TCSP para as quais é necessário reservar o corredor

Beneficiação da linha do Eléctrico 15 - Algés/Praça da Figueira.

Propõe-se a beneficiação da linha de elétrico E15 através da eliminação dos estrangulamentos que atualmente reduzem a sua velocidade comercial. Esta linha promove a ligação à zona ribeirinha ocidental, proporcionando ligações diretas ao interface de Algés, zona histórica de Belém, Hospital Egas Moniz, Universidade Lusíada na Rua da Junqueira, Alcântara, Santos, Cais do Sodré e Baixa. A procura neste corredor será substancialmente reforçada, nomeadamente com a concretização dos diversos projetos de requalificação urbana em estudo para a zona ribeirinha, destacando-se, entre estes os projetos Alcântara XXI e do Aterro da Boavista. No contexto da revisão do PDM, esta linha é considerada estratégica e, como tal, será de prioridade de intervenção máxima.

Falagueira – Benfica – Santa Apolónia

A proposta de introdução de um corredor de TCSP no corredor Falagueira – Benfica - Santa Apolónia recupera em grande medida, um projeto que foi estudado pela Carris em 2000/2001, ainda que na zona central entre a Av. Calouste Gulbenkian e a Av. Paiva Couceiro, o traçado seja distinto do então estudado. Esta linha tem como objetivo servir eixos com densidade de população residente e de emprego muito elevados e que até hoje não têm um serviço de TC de elevada qualidade, seja na zona de Benfica, seja no corredor da Av. Mouzinho de Albuquerque.

Com uma extensão aproximada de 12,4 km, esta linha constitui um importante eixo de ligação entre a zona poente de Lisboa e o principal centro de emprego na AML (Avenidas Novas) e a zona de expansão na envolvente do Vale de Santo António, potenciando ao mesmo tempo a conexão com as redes de transporte pesado, nomeadamente com o caminho-de-ferro suburbano (em Sete Rios e, indiretamente no Areeiro) e com o Metropolitano de Lisboa (na Falagueira, Sete Rios, Praça de Espanha, Campo Pequeno, Areeiro, e Santa Apolónia). Em Benfica, este corredor desenvolve-se em alguns troços que já hoje são em sítio próprio, mas mais do que garantir a existência de um corredor com espaço canal reservado à circulação dos transportes coletivos, importa acautelar a existência de um serviço que estabeleça ligações frequentes ao longo de todo o corredor.

Trata-se também de uma linha de intervenção prioritária propondo-se que sejam atualizados os estudos de procura e de viabilidade física, de modo a que seja possível avançar com a implementação deste projeto no curto/médio prazo.

Cais do Sodré – Parque das Nações

A proposta de introdução de um corredor de TCSP na ligação entre o Cais do Sodré e o Parque das Nações, tem como objetivo responder aos desejos de mobilidade diametrais de ligação do corredor de Cascais e da zona ocidental de Lisboa com o Parque das Nações, mas sobretudo, garantir que o corredor Oriental beneficia de ligações à restante rede de transportes públicos, com amarração às interfaces do Cais do Sodré, Santa Apolónia e Oriente.

A uma escala mais local, esta proposta tem também como objetivo a melhoria da acessibilidade em transporte público no interior do perímetro do Parque das Nações, seja nas ligações entre a zona Norte e Sul, sejam destas zonas com a interface do Oriente.

A introdução de um corredor de TCSP neste eixo constitui uma oportunidade para o desenvolvimento de um Estudo de Valorização da Envoltura de Infraestruturas de Transporte (EVEIT), no qual a integração entre projeto urbano e de transportes (desenho do corredor e implantação das paragens) possa contribuir para aumentar o potencial de procura.

Trata-se de um projeto de intervenção não prioritária (médio / longo prazo), dependente em boa medida da rapidez de intervenção no corredor entre Santa Apolónia e a Matinha; em qualquer caso, é fundamental que este projeto seja integrado nos planos e projetos para esta zona, de modo a assegurar que, quando for possível a sua implementação, o espaço canal está garantido.

Algés – Alcântara

170

A proposta de um corredor em sítio próprio no corredor Algés – Miraflores – Alcântara tem como objetivo melhorar a acessibilidade à zona ocidental da cidade e ao concelho de Oeiras (particularmente a Algés, Miraflores, Carnaxide e Linda-a-Velha, já que se tratam de zonas com fortes ligações a Lisboa), servindo o Hospital de São Francisco Xavier, as Torres do Restelo, o Pólo Universitário da Ajuda e a interface de Alcântara/Alvito, o que, com a ligação prevista do Metro da linha Vermelha a Alcântara permitirá estabelecer uma ligação rápida ao Centro da cidade.

Numa solução apoiada nas vias existentes, e admitindo a utilização de autocarros, será possível introduzir desde já este corredor de oferta (com início no Hospital São Francisco de Xavier), mas é de admitir que as velocidades comerciais atingidas sejam inferiores ao desejável, dada a existência de fortes constrangimentos na zona da Ajuda – Alcântara.

A introdução deste corredor está enquadrada com a vontade da CM de Oeiras em vir a introduzir um TCSP na ligação Algés – Miraflores – Carnaxide, podendo até permitir o desenvolvimento de um conjunto de serviços complementares entre os dois municípios.

Alta de Lisboa – Entrecampos

No contexto do projeto do Eixo Central está prevista a inserção de um corredor de TCSP, para o qual se propõe o seu prolongamento até à Cidade Universitária (via Calvanas) e a Entrecampos (ao longo dos terrenos da antiga Feira Popular). Esta extensão permitirá garantir ligações rápidas e diretas deste corredor ao centro da cidade, mas também a possibilidade de



conexão com a linha Amarela do Metropolitano e com o comboio suburbano numa das principais estações ferroviárias da Linha de Cintura.

Para que este corredor de TCSP seja concretizado é necessário resolver o nó das Calvanas e intervir no corredor rodoviário Campo Grande – Entrecampos, transferindo o tráfego rodoviário para o corredor Nascente.

Oriente – Sete Rios (via Av. do Brasil)

Em pouco mais de uma década a Estação do Oriente afirmou-se como um dos nós fulcrais da rede de transportes de Lisboa, posição esta que será reforçada quando aqui for instalada a estação da Alta Velocidade e as ligações ferroviárias ao Novo Aeroporto de Lisboa. Por outro lado, a perda da componente aeroportuária no Aeroporto da Portela leva a equacionar em que modelo podem ser retirados benefícios da utilização das infraestruturas que servem (e irão servir) esta localização do aeroporto, nomeadamente da oferta de metro e de estacionamento aqui concentrada.

Nesse sentido, propõe-se considerar a introdução de uma linha de TCSP entre a estação do Oriente e Sete Rios, passando pela Avenida de Berlim, Aeroporto, Av. do Brasil, Cidade Universitária, Avenida Professor Gama Pinto, Rua Professor Lima Basto e Sete Rios, a qual permitirá servir de modo mais efetivo a zona dos Olivais e de Alvalade Norte.

171

Portela – Aeroporto – Alta de Lisboa – Benfica

Esta linha de TCSP tem como objetivo melhorar a oferta de TC à zona de serviços afeta hoje ao Aeroporto (e que futuramente poderá receber outras atividades de serviços) uma vez que promove a ligação direta à Linha Vermelha.

A continuidade desta ligação pressupõe que o Aeroporto da Portela já não esteja em funcionamento, uma vez que aponta para o prolongamento deste corredor até à Alta de Lisboa e, daí, ao eixo do Paço do Lumiar e até Benfica, permitindo servir toda a zona de expansão do Paço do Lumiar e de Benfica (Av. do Uruguai).

Tratando-se de uma ligação que apenas pode ser concretizada a prazo, importa garantir a disponibilidade do corredor para a inserção de um modo de TCSP, o que deve ser acautelado nos projetos de intervenção que venham a ser desenvolvidos neste corredor, nomeadamente aqueles que forem desenvolvidos na zona do Lumiar.

Estação Oriente – Sete Rios (via Bela Vista)



Esta linha de TCSP tem como objetivo garantir um serviço TC de qualidade ao futuro Hospital de Todos-os-Santos, garantindo ligações a duas das principais interfaces de transporte da cidade, respetivamente a Estação do Oriente e Entrecampos.

A concretização deste corredor de oferta apenas se justificará quando for construído o Hospital de Todos-os-Santos, devendo ser desenvolvido em simultâneo com a construção deste equipamento, de modo a que, desde uma fase inicial seja possível garantir boas ligações em TC.

A inserção destas linhas no espaço canal deve ser estudada pormenorizadamente no âmbito dos projetos para as Unidades de Execução, por forma a garantir a viabilidade de execução futura da rede.

Rede de 3.º Nível

Rede da Carris

A rede da Carris, em especial no que se refere ao serviço de autocarros, deverá desempenhar funções de distribuição fina e complementar da rede pesada de transporte público da cidade, correspondendo à rede de 3.º nível. Nesse sentido esta rede deverá garantir os serviços de rebatimento sobre as principais interfaces da rede de TC e nos serviços de proximidade nos bairros históricos e nas zonas de maior concentração de comércio e serviços.

Nas zonas da cidade não cobertas pelas redes ferroviárias (isto é, REFER e Metropolitano), pode vir a desempenhar funções de rede estruturante de 2.º nível, desde que cumpra os critérios estabelecidos para este nível hierárquico.

11.3.2. HIERARQUIA DAS INTERFACES

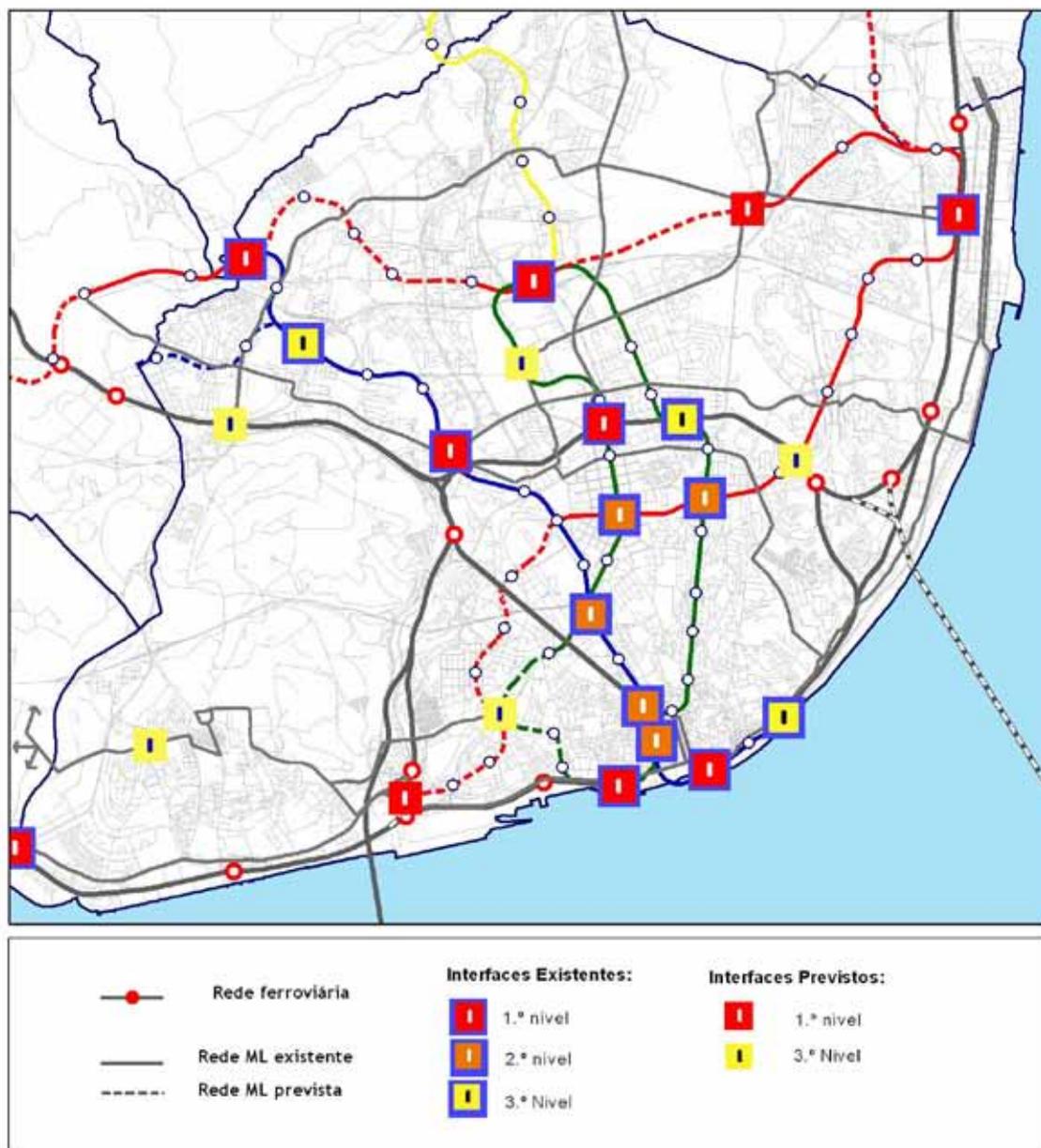
As interfaces de transporte público diferem das paragens ou estações de transporte público, por permitirem uma conexão organizada entre os diferentes modos de transporte (coletivo e individual) disponíveis. A proposta de hierarquia das interfaces é definida em função:

- § do volume e diversidade de modos de transporte e da oferta associada, que confluem numa determinada interface;
- § da importância da interface no que respeita aos fluxos de passageiros movimentados.

Enquanto na definição da hierarquia das redes de transporte público apenas se consideram os modos coletivos, na definição dos atributos dos vários níveis hierárquicos das interfaces, é fundamental considerar também a interação com as redes de transporte individual e correspondente estacionamento.

Na Figura 4 apresenta-se a rede de interfaces existente e prevista, passando-se a descrever em maior detalhe cada um dos níveis nos pontos seguintes.

Figura 4 – Rede de interfaces existente e prevista



Interfaces de 1º Nível

Para que uma interface de transportes coletivos seja de 1º Nível, ela deve cumprir os seguintes requisitos, aceitando-se que possa falhar nos critérios relacionados com a oferta em transporte individual:

- § Localização junto a nós da rede rodoviária de 1º nível;

- § Capacidade média a elevada de estacionamento de longa duração (estacionamento “Park & Ride”) quando localizados fora da área central da cidade;
- § Garantir a conexão com a rede de transporte público de 1º Nível;
- § Rebatimento de transporte público suburbano com procura elevada (genericamente mais de 50 mil passageiros por dia em transbordo). Esta oferta pode ser promovida pelo transporte ferroviário, pelo transporte fluvial, ou pelo transporte rodoviário suburbano de passageiros.

Tabela 2 – Interfaces de Transporte Público – 1.º nível

Nível Hierárquico	Designação	Situação	Proximidade à rede rodoviária de 1.º nível	Oferta de estacionamento longa duração	Procura ML (rede MOPTC)				Comboio	Fluvial	Terminal rodoviário suburbano
					Verde	Amarela	Azul	Vermelha			
1.º Nível	Algés	Existente	X	X					X		X
	Cais do Sodré	Existente			X				X	X	
	Campo Grande	Existente	X	X	X	X		X			X
	Entrecampos	Existente			X				X		
	Oriente	Existente		X				X	X		X
	Pontinha	Existente	X	X			X	X			X
	Sete Rios	Existente	X	X			X		X		X
	Sul e Sueste	Existente					X			X	
	Aeroporto	Prevista	X	X				X			X
	Alcântara /Alvito	Prevista	X	X				X	X		

As interfaces de transportes de 1º nível correspondem por excelência às principais portas de entrada na cidade de Lisboa, quer em transporte público, quer para os utilizadores do transporte individual que optam pela solução de “Park & Ride”. É obrigatório que estas interfaces estejam conectadas com a rede de Transporte Público de 1º nível.

A interface do Oriente verá a sua importância substancialmente reforçada com a introdução do TGV e do *shuttle* de ligação ao NAL, mas já hoje é uma das principais interfaces da cidade. Com a reconfiguração da rede do Metropolitano é de esperar que as estações do Campo Grande e Pontinha venham a ter acréscimos significativos de procura, já que passam a constituir-se como “portas de entrada” na cidade para os passageiros provenientes da Linha Amarela e da Linha Vermelha.

Com a desafetação (ou perda de importância) da função aeroportuária na Portela, propõe-se a criação de uma nova interface no Aeroporto, de modo a beneficiar da existência de boas ligações à rede do 1.º nível e da oferta de estacionamento, mas também da ligação ao metro, e às linhas de TCSP que se propõe. Por outro lado porque a capacidade de estacionamento hoje

disponibilizada passará a ser excedentária, propõe-se que passe a ser utilizada para “Park&Ride” e como interface de rebatimento do transporte suburbano de passageiros.

Interfaces de 2º Nível

As interfaces de 2º nível correspondem a importantes pontos de conexão, mas com fluxos de passageiros com menor expressão do que no caso das interfaces de 1.º nível. Podem corresponder ao cruzamento de duas ou mais linhas de transporte público urbano de 1º nível com um fluxo de transbordo superior aos 25.000 passageiros por dia. Para que uma interface seja de 2º nível tem que cumprir os seguintes requisitos:

- Garantir a conexão entre redes de transporte público de 1º nível com fluxos superiores a 25 mil passageiros/dia; ou
- Rebatimento sobre uma linha de 1º nível a partir de sistemas de transportes coletivos com níveis de procura (em transbordo) semelhantes.

As interfaces de transporte de 2.º nível localizam-se em zonas mais centrais da cidade e apoiam-se na oferta proporcionada pelo metropolitano (apenas os Restauradores – Rossio e Alcântara não cumprem este critério).

Tabela 3 – Interfaces de Transporte Público – 2.º nível

Nível Hierárquico	Designação	Situação	Proximidade à rede rodoviária de 1.º nível	Oferta de estacionamento longa duração	Procura ML (rede MOPTC)				Comboio	Fluvial	Terminal rodoviário suburbano
					Verde	Amarela	Azul	Vermelha			
2.º Nível	Alameda	Existente			X			X			
	Baixa-Chiado	Existente			X		X				
	Marquês de Pombal	Existente			X		X				X
	Restauradores - Rossio	Existente					X		X		
	Saldanha	Existente			X			X			

Interfaces de 3º Nível

As interfaces de 3º nível correspondem a todos os pontos da rede que permitem a conexão entre linhas da rede de transportes coletivos, envolvendo pelo menos uma linha de 1º nível, e com fluxos em transbordo abaixo dos exigidos para o 2º nível.

Tabela 4 – Interfaces de Transporte Público – 3.º nível

Nível Hierárquico	Designação	Situação	Proximidade a rede rodoviária de 1.º nível	Oferta de estacionamento longa duração	Procura ML (rede MOPTC)				Comboio	Fluvial	Terminal rodoviário suburbano
					Verde	Amarela	Azul	Vermelha			
3.º Nível	Roma-Areeiro	Existente			X				X		X
	Santa Apolónia	Existente					X		X		
	Colégio Militar	Existente	X				X				X
	Benfica	Prevista							X		
	Cidade Universitária	Prevista			X						
	Estrela	Prevista			X			X			
	Olaias / Chelas	Prevista						X	X		
	Alto do Restelo	Prevista	X								

Estão incluídas neste nível, as interfaces que movimentam passageiros abaixo dos considerados para o 2.º nível e nas quais as valências modais estão apoiadas sobretudo na opção metro.

176

É proposta a criação de cinco novas interfaces, respetivamente:

- § Benfica – esta interface depende da introdução de uma ligação transversal em TCSP entre o Lumiar e Benfica, mas constitui uma excelente oportunidade para densificar a oferta de transporte público neste bairro;
- § Cidade Universitária – os projetos de requalificação do Campo Grande e a aposta na criação de uma rede de TCSP estruturante, permitem apontar esta interface como uma nova centralidade em transportes públicos;
- § Estrela – a introdução de uma interface na Estrela depende da expansão da rede de metropolitano, já que nesta estação está preconizada a ligação entre a linha Vermelha e a Linha Amarela (Linha Verde, no futuro) no prolongamento do Rato;
- § Olaias / Chelas – No âmbito do projeto de construção da TTT está prevista a realocação da estação ferroviária de Chelas, o que permitirá garantir a interface com o metropolitano nas Olaias;
- § Alto do Restelo – Esta interface de importância local tem como objetivo dotar a zona do Restelo de um pólo de concentração da oferta de transporte público, aproveitando o serviço proporcionado pela linha TCSP Algés – Alcântara.

11.4 POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO

O estacionamento é um importante instrumento de gestão e controle da procura de transporte individual, tendo em conta as diferentes variáveis passíveis de promover esse controle



(quantidade, preço, período de permanência). Por outro lado, as políticas de estacionamento têm que ter em consideração as necessidades dos diferentes utilizadores (residentes, empregados e visitantes), sem no entanto descuidar a perspetiva global do que se pretende para a cidade.

A facilidade de encontrar um lugar para estacionar junto do destino é um fator que influencia as opções modais dos cidadãos; por isso, a quantidade e regime da oferta de estacionamento devem ser usados como instrumentos de incentivo à promoção do uso do transporte público. Por outro lado, nas áreas de maior concentração de comércio e serviços, onde a oferta de lugares é claramente inferior à procura, o regime de estacionamento é um elemento imprescindível para assegurar a rotatividade adequada dos lugares disponíveis. Deste modo evita-se que os mesmos sejam ocupados durante todo o dia pelo mesmo utilizador, impedindo que os clientes e utentes da zona aí possam encontrar um lugar para estacionar.

Também o estacionamento dos residentes é um aspeto que deve ser acautelado, uma vez que a existência de estacionamento é, para alguns segmentos da procura, um fator que influencia consideravelmente a decisão de compra ou aluguer de habitação.

Seguidamente apresenta-se a proposta do PDM no que respeita à política e gestão do estacionamento, proposta esta que foi estruturada tendo em consideração as dimensões de oferta de estacionamento de acesso privado e público.

177

11.4.1. ESTACIONAMENTO PRIVADO

A oferta de estacionamento privado não pode ser entendida como uma variável independente controlada exclusivamente pela iniciativa privada, defendendo-se que o seu dimensionamento deve ter em consideração os seguintes aspetos:

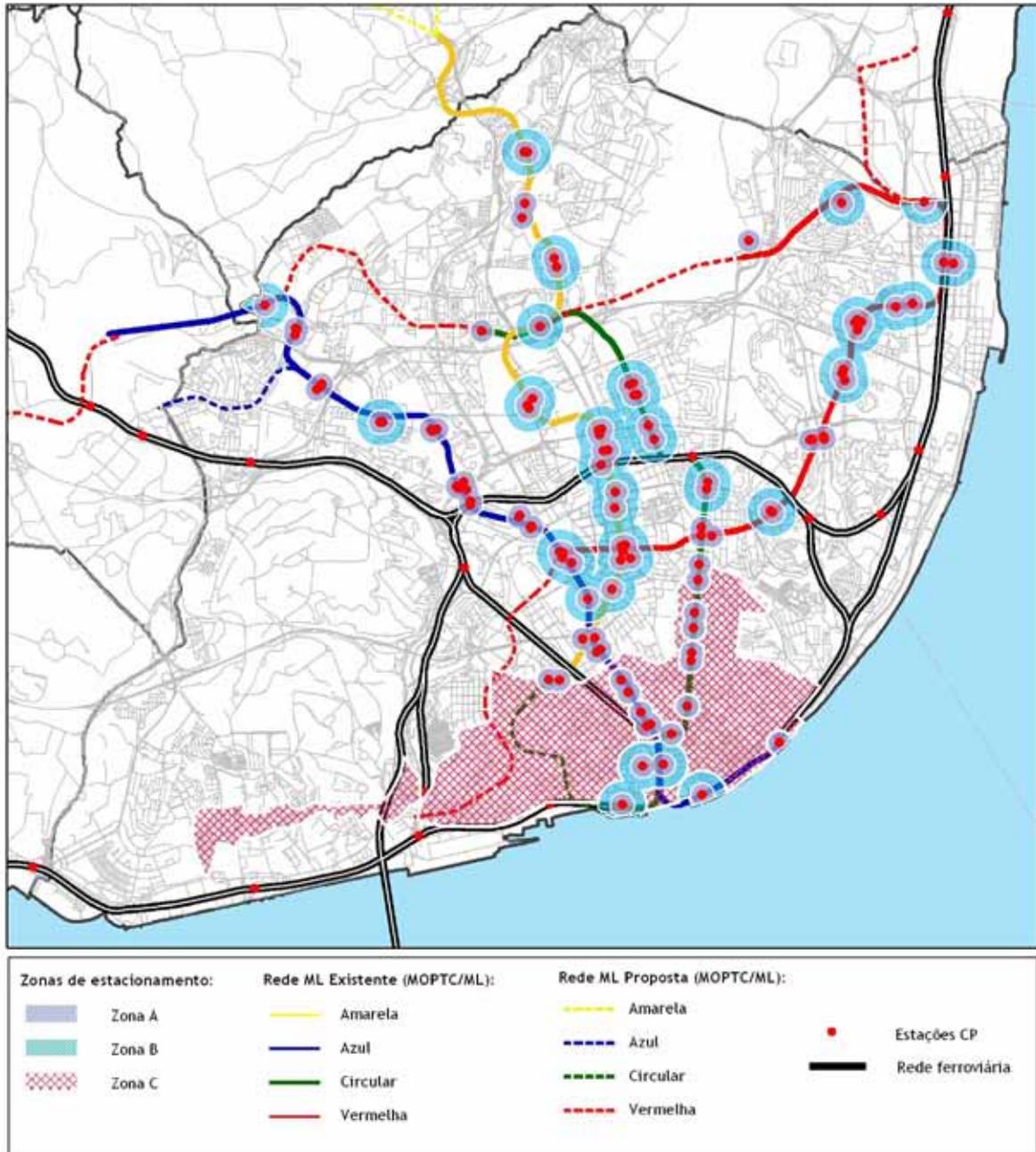
- § A oferta de estacionamento deve ser tanto mais limitada quanto maior for a oferta de transportes coletivos que serve a zona em causa.
- § Devem garantir-se as condições que promovam a regeneração da zona central da cidade, e por isso, a oferta de estacionamento deve contribuir para essa regeneração.
- § Está demonstrado que quanto maior for a oferta de estacionamento nos locais de trabalho, maior a propensão para o reforço da motorização, e consequentemente para a utilização do automóvel.

A consideração destes três vetores leva a propor que a dotação de estacionamento de acesso privado seja estabelecida em função da oferta de transporte público, tendo sido definidas quatro zonas de dimensionamento da oferta privada de estacionamento (as quais estão representadas na figura seguinte):

Zonas de estacionamento	Descrição
A	Correspondem às zonas da cidade que estão na área de influência direta das estações de metropolitano. Estas zonas incluem o raio de 150 metros medido a partir de cada uma das saídas das estações ou interfaces.
B	Correspondem às zonas da cidade que estão na segunda coroa da área de influência das estações de metropolitano identificadas em regulamento municipal específico. Estas zonas correspondem à área entre os 150 e os 300 metros de raio medidos a partir de cada uma das saídas das estações ou interfaces. Apenas é considerada a existência de uma zona B quando as estações estão inseridas em territórios planos ou de declive suave e quando a envolvente urbana é favorável à realização de deslocações a pé até à estação ou interface de transporte.
C	Correspondem às zonas da cidade que não estão na área de influência direta da oferta de transporte público estruturante, mas porque correspondem a tecidos urbanos muito consolidados nos quais importa promover a renovação urbana, se admitem menores índices de provisão de estacionamento.
D	Correspondem a zonas de estacionamento padrão e englobam o restante território municipal não abrangido pelas zonas A, B e C.

O raio de influência direta das estações ou interfaces é medido em linha reta a partir de cada um dos acessos às mesmas. A figura seguinte apresenta a delimitação de cada uma destas zonas.

Figura 5 – Zonas de dimensionamento dos parâmetros estacionamento



No caso de intervenções pontuais de escala significativa (estacionamento para usos próprios não inferior a 60 lugares) em zonas consolidadas com fortes défices de estacionamento deverá, além dos lugares para usos próprios, ser construída uma “área extra” de estacionamento que permita atenuar essas necessidades em regime de cedência privada de uso público ou não.

Sem prejuízo da medida descrita no ponto anterior, em zonas consolidadas com fortes défices de estacionamento, a CML deve apoiar e incentivar as iniciativas dos residentes, trabalhadores

e/ou comerciantes, no sentido de se juntarem para solucionarem o problema da falta de estacionamento. Nessa medida deverão ser procuradas soluções que passem por estruturas já existentes ou espaços livres que possam ser alvo de construção e / ou renovação de modo a poderem funcionar como silos para estacionamento.

11.4.2. ESTACIONAMENTO PÚBLICO

O estacionamento de acesso público integra a oferta na via pública mas também a oferta de estacionamento em parque, as quais devem ser geridas de forma integrada de modo a que o sistema de estacionamento contribua para atingir os objetivos preconizados em matéria de mobilidade e transportes. No dimensionamento da oferta e definição de regimes de preço no estacionamento de acesso público propõe-se:

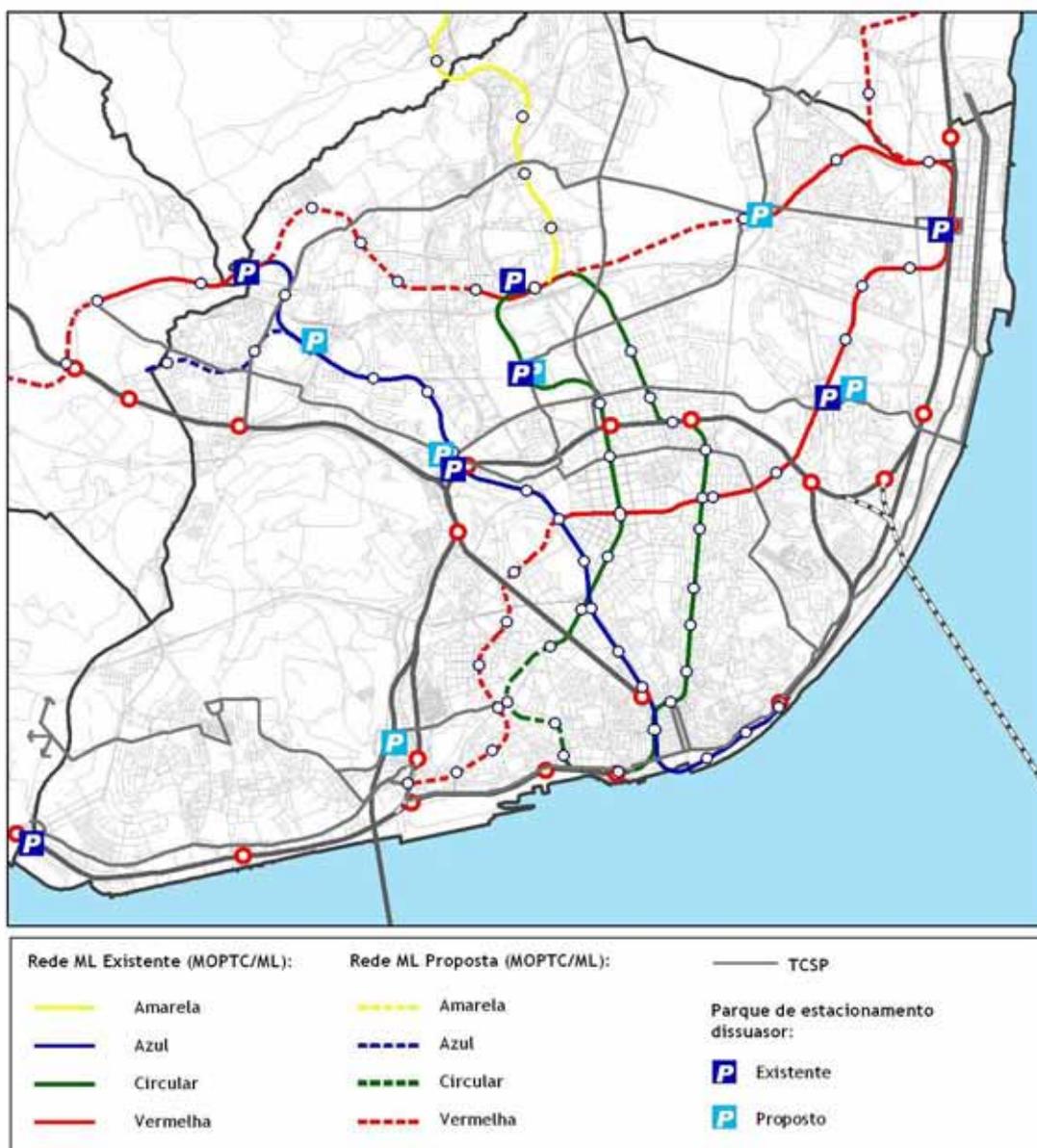
- § Gerir a oferta de estacionamento tendo em consideração a oferta de serviço proporcionado pelo transporte público, regulando quer os tempos de permanência máximos, quer o preço;
- § Usar o preço do estacionamento como instrumento de gestão da procura de modo a obter em cada zona, valores dos níveis de saturação e das taxas de rotação próximos dos desejados (o que pode implicar variações periódicas do preço em cada zona);
- § Gerir as iniciativas ou as autorizações para a construção de parques de acesso público em conjunto com a oferta de estacionamento na via pública, controlando a soma das duas ofertas (através das capacidades e regimes tarifários), por forma a influenciar a repartição modal no sentido desejado e assegurar a compatibilidade dos fluxos assim gerados com a capacidade de circulação na zona;
- § O estacionamento na via pública seja mais caro e mais restritivo no que respeita aos tempos de permanência do que o estacionamento em parque.

Recentemente foram aprovados o Plano Estratégico e o Novo Modelo Tarifário para a EMEL os quais vão ao encontro destas propostas já que é preconizada a reorganização das zonas de estacionamento tarifado em três coroas, respetivamente:

- § Zona Vermelha, abrangendo a área da Baixa e corredor da Av. da Liberdade, para a qual se defende uma rotação de estacionamento elevada. Nestas zonas, o período máximo de estacionamento deve ser fortemente limitado;
- § Zona Verde, corresponde a uma zona de rotação intermédia e abrange as Avenidas Novas e encostas históricas adjacentes à Baixa, e inclui a envolvente à zona central do Parque das Nações;
- § Zona Azul, corresponde a uma zona de estacionamento de baixa rotação e abrange a zona ocidental até Alcântara, a bacia da Av. Almirante Reis, o Bairro de Alvalade e a segunda coroa do Parque das Nações. Correspondem a zonas onde a função dominante é a residencial, mas nas quais coexistem algumas atividades de comércio e serviço, cuja pressão importa restringir.

Ainda que o estacionamento dissuasor do tipo "Park & Ride" deva estar localizado preferencialmente nos municípios em que a dependência face a Lisboa é mais elevada, importa também identificar as localizações em que esta função pode ser assegurada em Lisboa; três dos locais considerados correspondem a parques de estacionamento existentes, respetivamente Algés, Pontinha e Campo Grande. Complementarmente propõe-se a existência de um parque dissuasor no Centro Comercial Colombo (utilizando parte da oferta do piso -3) e no Aeroporto, quando a sua função aeroportuária for transferida para o NAL..

Figura 6 – Parques de estacionamento de dissuasão



11.5 PROMOVER UMA LOGÍSTICA MAIS EFICIENTE

Quando se analisa a atividade logística na cidade de Lisboa tem que ser considerada para além da dimensão concelhia também a dimensão regional uma vez que estão presentes na cidade infraestruturas logísticas estruturantes de âmbito regional, as quais têm importantes impactes no funcionamento global da cidade, e que importa acautelar no seu modelo de funcionamento.

A realização das atividades logísticas na cidade de Lisboa tem vindo a registar nos últimos anos importantes alterações que decorrem da organização e do funcionamento do sector em resposta às necessidades do mercado. A criação do MARL e das grandes superfícies comerciais (retalhistas e grossistas), fez com que os pequenos comerciantes dos sectores da restauração e da distribuição alimentar se abastecessem através meios próprios em geral viaturas ligeiras que não causam grandes impactes na circulação. Por outro lado a proliferação de supermercados de média dimensão pertencentes a grandes cadeias com sistemas de distribuição próprios contribuiu para uma maior eficiência do sector. Ainda assim existem inúmeras atividades comerciais e industriais dentro da cidade, geradoras de viagens de veículos comerciais pesados, por vezes com impactes negativos para a circulação e cuja organização e produção terão de estar enquadradas com a estratégia da cidade para o aumento da eficiência do sector dos transportes.

182

Nessa perspetiva o sistema de distribuição logística da cidade assenta:

- § na criação de Centros Logísticos Principais a instalar preferencialmente na periferia da cidade em locais com boas ligações às redes de transporte de nível superior e que atualmente já registam grande atividade logística;
- § na potenciação de Centros Logísticos Secundários em zonas da cidade de maior concentração de atividades comerciais, aproveitando por exemplo a reconversão de mercados municipais com reduzida atividade;
- § no ordenamento e regulação do sistema de cargas e descargas e da circulação dos veículos de mercadorias;

11.5.1 AS INFRAESTRUTURAS DE NÍVEL SUPERIOR

Lisboa é um ponto fundamental da estruturação da rede nacional logística, seja porque é um importante pólo consumidor, seja porque aqui estão localizados o Porto de Lisboa e o Terminal de Carga Aérea no Aeroporto da Portela.

Nas Orientações Estratégicas para o sector Marítimo-Portuário, é defendida a posição de reforço da vocação multifuncional do Porto de Lisboa, nomeadamente com o aumento da capacidade de carga atual por via da otimização e modernização das infraestruturas existentes.



Para tal, foi decidido pelo Governo, o aumento da capacidade do Terminal de Contentores de Alcântara de 350 para 1.000 mil TEUS/ano, o qual deverá ser conjugado com o aumento da quota do modo ferroviário para o escoamento das mercadorias aí movimentadas, o que coloca desafios importantes à capacidade da Linha de Cintura. Está em curso o projeto de requalificação do Nó de Alcântara, que está a ser desenvolvido de modo a garantir a integração do ramal ferroviário de Alcântara na Linha de Cintura. Esta ligação permitirá satisfazer uma parte significativa do aumento dos fluxos de mercadorias decorrentes da ampliação do Porto de Lisboa por via ferroviária e que será complementado pela introdução do transporte fluvial de barcaças que assegurará o transbordo para as instalações do Porto de Lisboa no Barreiro e a sua ligação à linha ferroviária do sul. A ampliação do Porto de Lisboa irá também provocar o aumento da circulação de veículos comerciais pesados que serão, a semelhança do que já ocorre hoje, obrigatoriamente encaminhados para a Av. de Brasília, e daí para a CRIL através do nó de Algés e para a CREL através da ligação a realizar entre Algés e a Cruz Quebrada.

O segundo pólo logístico de âmbito regional é o Centro de Carga Aérea localizado no Aeroporto da Portela (com capacidade de processamento potencial para 150 mil toneladas/ano). A entrada no Terminal de Cargas processa-se pela 2.ª Circular e pela Av. Santos e Castro e, está fortemente dependente do escoamento em modo rodoviário.

183

Para ambos os casos as soluções de acesso previstas no PDM estão em conformidade com os volumes e a natureza do tráfego gerados por estes equipamentos.

Ainda que não seja intenção do presente PDM apostar na generalização da logística pesada na cidade de Lisboa, considera-se ser importante proceder à reserva de espaços com vocação para a localização de Centros Logísticos Principais como por exemplo:

- na zona atualmente ocupada pelos serviços da ANA, aproveitando as áreas que ficarão livres aquando da desafetação da função aeroportuária da Portela, já que é de admitir que parte destes serviços se irão transferir para o NAL.
- na coroa noroeste da Cidade, em zona a definir aproveitando às boas ligações à CRIL e a via estruturante prevista para aquela zona.

11.5.2 A ACTIVIDADE LOGÍSTICA À ESCALA MUNICIPAL

Muitos dos fornecedores que abastecem hoje a cidade de Lisboa apostaram já na consolidação das mercadorias enquanto mecanismo de racionalização da cadeia de custos internos, o que contribui positivamente para a racionalização do total de veículos de pesados a circular na cidade.

Ainda assim, persiste um número excessivo de veículos pesados que circulam na cidade, sendo necessário considerar a introdução de soluções de organização logística mais eficientes e que contribuam para a redução dos impactes associados a este sector económico. Neste processo é fundamental procurar o equilíbrio entre a necessidade de atender aos desejos de eficiência das atividades económicas (na perspetiva dos comerciantes, e dos distribuidores), mas também à sustentabilidade da cidade no que se refere ao sistema ambiental (em particular à qualidade do ar) e ao sistema de acessibilidade, em geral.

A intervenção nesta matéria terá que ser realizada a dois níveis:

- § Aplicação do Regulamento de Cargas e Descargas
- § Desenvolvimento de um Plano Estratégico para a logística urbana

Em 2004, foi aprovado um regulamento municipal para as Cargas e Descargas⁹, no qual se defendia a introdução de regras claras para o desempenho desta atividade na cidade. Este regulamento relacionava os horários de permanência, o nível hierárquico das vias e a utilização dos espaços de cargas e descargas, em função das dimensões dos veículos que realizam estas operações. Subjacente à sua aplicação estava a necessidade de registo de todos os fornecedores da cidade, e a necessidade de controlo dos tempos de permanência através da utilização de sistemas tecnológicos mais avançados. Este Regulamento Municipal de Cargas e Descargas e das Bolsas de Estacionamento para Comerciantes defendia que:

- § a circulação dos veículos pesados (mais de 19 ton) é possível sem restrições na rede fundamental; nos restantes níveis hierárquicos da rede rodoviária, a circulação deste tipo de veículos apenas é possível mediante autorização especial ou, no caso dos veículos pesados abastecerem hipermercados inseridos em Centros Comerciais;
- § a circulação dos veículos de pequena e média dimensão é realizada sem restrições de horário, mas as operações de cargas e descargas estão sujeitas ao cumprimento dos horários estabelecidos;
- § o período gratuito de cargas e descargas depende da dimensão dos veículos mas não pode ultrapassar os 30 minutos. Para permanências superiores, existe a contrapartida do preço o qual deve ser progressivo e, muito superior ao correspondente à utilização dos espaços de parquímetros na zona envolvente;
- § os espaços destinados a cargas e descargas devem estar assinalados, devendo implantar-se gradualmente bolsas de estacionamento para atividades comerciais.

Este projeto está atualmente a ser reavaliado pela EMEL tendo em vista ultrapassar as dificuldades técnicas ocorridas no passado.

⁹ Refira-se que este regulamento teve o acordo generalizado das principais associações de comerciantes e distribuidores.



Complementarmente, recomenda-se que durante a vigência do atual PDM seja realizado um Plano Estratégico para a Logística Urbana onde sejam estudadas soluções que contribuam para o aumento da eficiência desta componente, nomeadamente através da criação de Centros de Consolidação Urbana¹⁰ ou Centros Logísticos Secundários, aproveitando por exemplo a existência de mercados municipais a reformular, particularmente nas zonas históricas e/ou com forte componente de comércio. No desenvolvimento deste plano deverão ser tidas em conta as recomendações decorrentes do PPar na Região de LVT (Planos e Programas para a melhoria da Qualidade do Ar) para a cidade de Lisboa designadamente o estabelecimento de Zonas de Emissões Reduzidas.

11.5.3 ARTICULAÇÃO COM O PPAR

A gestão da qualidade do ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo é da competência da respetiva Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR/ LVT), que dispõe de uma rede de estações de monitorização, com medições em contínuo.

Adicionalmente, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) dispõe de um posto móvel de qualidade do ar que, em regime de aluguer, disponibiliza a todos os Municípios e outras entidades que o requeiram. A APA e a CCDR/LVT, disponibilizam *on-line* os dados resultantes da avaliação da qualidade do ar.

185

Em Lisboa o tráfego automóvel é a principal fonte de emissão de diversos poluentes com impacte na qualidade do ar e na saúde pública, sendo os principais poluentes objeto de avaliação o monóxido de carbono (CO), dióxido de azoto (NO₂), as partículas (PM₁₀), o Ozono (O₃) e o benzeno (C₆H₆), uma vez que são originados por este tipo de fonte. O tráfego é, igualmente, uma das principais origens de emissões de gases com efeito de estufa, dificultando o cumprimento do Protocolo de Quioto por Portugal, no quadro da Convenção das Nações Unidas para as Alterações Climáticas.

Nos últimos anos, a cidade de Lisboa tem apresentado concentrações de dióxido de azoto (NO₂) e partículas inaláveis (PM₁₀) superiores aos valores limite estabelecidos pela legislação nacional e comunitária para proteção da saúde humana, sobretudo nas zonas de maior tráfego. O Ozono (O₃) é um dos poluentes que, também, tem verificado valores elevados face aos limites legais.

A CCDR-LVT e a Câmara de Lisboa celebraram em Setembro de 2009 um protocolo que visa a adoção de medidas de melhoria da qualidade do ar no município, em particular nas principais artérias da cidade. Este protocolo foi celebrado na sequência da aprovação do Plano de Melhoria da Qualidade do Ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo, em Agosto do mesmo ano.

¹⁰ Um Centro de Consolidação Urbana (CCU) é um equipamento logístico localizado próximo da sua área de influência de onde são despachadas as entregas consolidadas para o seu destino.

O protocolo prevê, entre outras medidas, a redução do tráfego automóvel de atravessamento da cidade, assim como o estacionamento, para além da redução e renovação da frota automóvel municipal e a promoção do uso dos transportes públicos, traduzidas num total de 25 indicadores de monitorização.

De acordo com o relatório de progresso de Monitorização do Programa de Execução do Plano de Melhoria de Qualidade do Ar, emitido em Dezembro de 2010, as medidas preconizadas foram agrupadas por tipologia (M1 a M7) tendo sido implementadas algumas delas, de acordo com o Quadro seguinte:

Medidas de melhoria da qualidade do ar da responsabilidade da CML, adotadas no período considerado

Tipo de Medidas	Medidas a implementar	Medidas implementadas	Medidas parcialmente implementadas	Medidas não implementadas
M1- Gestão e Acalmia de Tráfego	6	2	1	3
M2-Optimização e Melhoria do Desempenho Ambiental de Veículos e Frotas	3	1	1	1
M3- Promoção e Sensibilização Ambiental	1	1	-	0
M4-Promoção da Utilização dos Transportes Público	1	0	1	0
M5-Promoção de Modos Suaves de Mobilidade	3	0	2	1
M6-Gestão da Oferta e Procura de estacionamento	3	1	0	2
M7-Outro Tipo de Medidas	6	0	1	5
Total	23	5	6	12

A análise dos resultados mostra que a taxa de execução das medidas apresenta alguma debilidade, no entanto, as propostas previstas no novo PDML, visam a continuidade no investimento no esforço de implementação das medidas a cargo da CML. Esta premissa conduzirá, naturalmente, a uma melhoria do seu desempenho, não só dando resposta aos incumprimentos legais dos valores limite estabelecidos para partículas (PM10) e Dióxido de Azoto (NO₂), como também, incentivando os restantes atores deste PPar, dado que a cidade de Lisboa constitui o elemento central da estratégia de redução de emissões de poluentes atmosféricos, ao nível metropolitano.

11.6 REDES DE MODOS SUAVES

Mais vezes do que seria desejável, as redes pedonal e ciclável têm sido negligenciadas, seja porque muitas vezes não foi compreendida a sua importância no contexto da mobilidade urbana, seja porque a maior parte das intervenções que beneficiam estas redes são de “reduzida visibilidade” política e implicam a sua vigilância e manutenção permanentes.

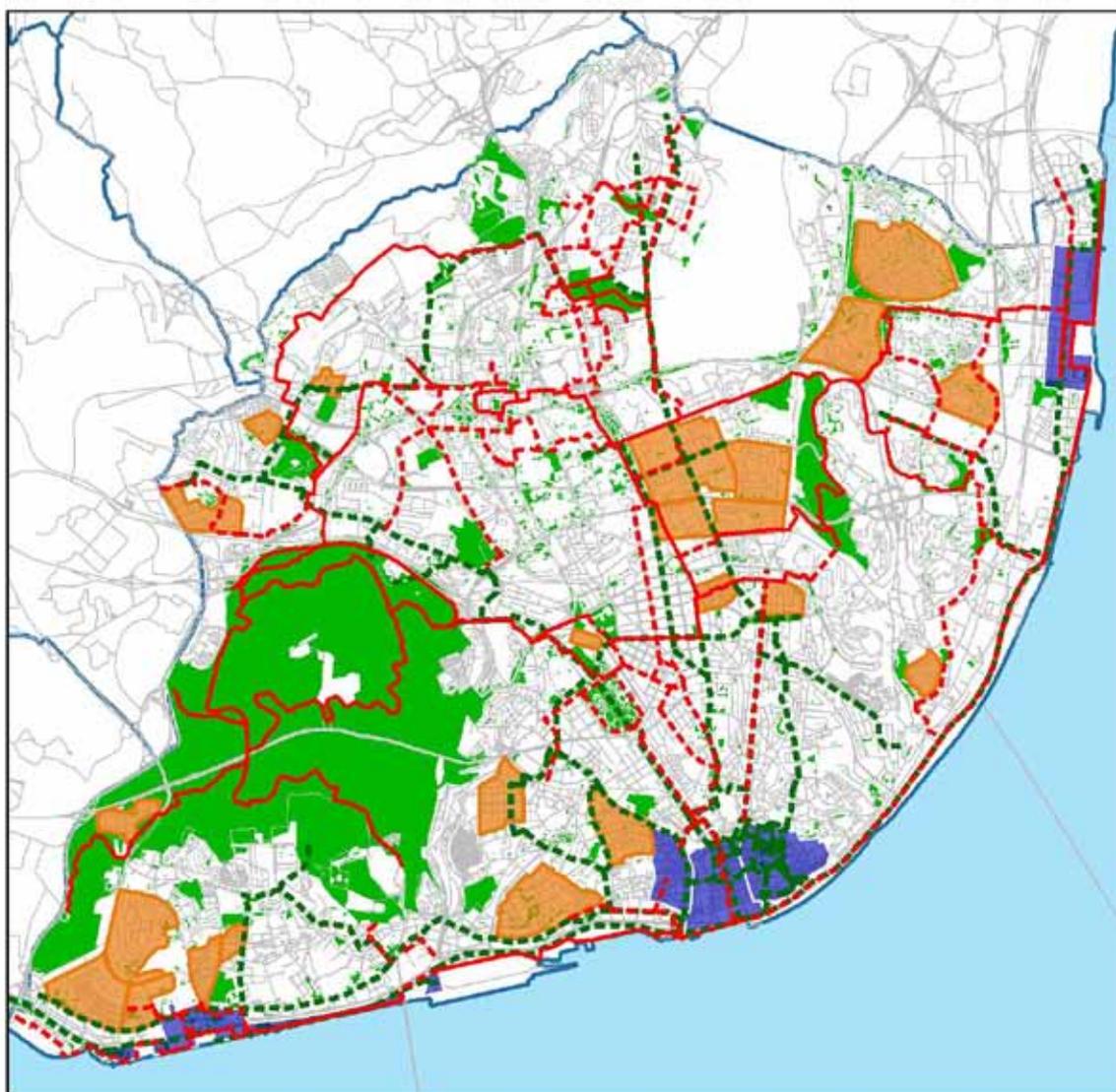


Felizmente, existe já um maior reconhecimento de que os modos suaves são uma alternativa eficaz nas deslocações de curta distância ou um complemento essencial a outros modos de transporte (nomeadamente no acesso/egresso às redes de transporte coletivo) e que contribuem de forma positiva para a qualidade do ambiente e para a saúde pública, sendo intenção do PDM de Lisboa promover a qualificação destas redes de modo a propiciar a sua maior utilização, o que passa pela:

- § implementação de zonas de moderação de tráfego (zonas 30 e/ou zonas mistas);
- § valorização das áreas pedonais nas zonas históricas e/ou turísticas;
- § definição dos percursos pedonais estruturantes;
- § promoção da utilização da rede ciclável

Na figura seguinte apresenta-se, não só a rede ciclável estruturante existente, mas também as propostas para a rede pedonal da cidade. Todas estas redes devem ser entendidas como indicativas; em sede do Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa (no caso da rede pedonal estruturante) e da programação das redes cicláveis poderão ocorrer ajustes e correções a esta proposta de rede de modos suaves.

Figura 7 – Rede de modos suaves da cidade de Lisboa (existente e proposta)





11.6.1 IMPLEMENTAÇÃO DE ZONAS DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO / ZONAS 30

As zonas de moderação de tráfego devem ser implementadas em áreas residenciais consolidadas ou em desenvolvimento, em áreas com elevada atividade comercial, na proximidade de equipamentos escolares ou de vias cicláveis, tendo como objetivo:

- § Proteger os bairros do tráfego de atravessamento indesejado;
- § Reduzir a poluição ambiental associada à circulação dos veículos motorizados;
- § Reduzir o ruído provocado pela circulação dos veículos;
- § Assegurar a segurança rodoviária para todos os utilizadores especialmente para os utilizadores não-motorizados (peões e ciclistas);
- § Reduzir a ocorrência e a gravidade dos acidentes.

As zonas de moderação da circulação automóvel podem ser concretizadas através da consideração de Zonas Mistas ou de Zonas 30. Nas zonas mistas o espaço canal reservado à circulação é partilhada entre peões e veículos motorizados sendo dada prioridade aos modos não motorizados.

189

Nas Zonas 30 limita-se a velocidade de circulação aos veículos motorizados a um máximo de 30km/h. São várias as soluções passíveis de serem utilizadas para cumprir este objetivo, destacando-se entre estas a adoção de uma ou combinação de várias medidas, como por exemplo:

- § Estreitamento da faixa de rodagem, através da redução da largura da via de circulação;
- § Introdução de lombas ou sobreelevação da via (nos acessos da Zona 30, associada a uma travessia de peões ou isolada);
- § Introdução de descontinuidades no alinhamento do eixo rodoviário;
- § Introdução de elementos que transmitam a perceção de redução da largura da via aos automobilistas (arbustos/árvores ou mobiliário urbano);
- § Gerir a localização das bolsas de estacionamento de modo a contribuir para a redução da velocidade (criação de “chicanes”).



A concretização de cada Zona 30 ou de zonas mistas será acompanhada de um projeto de desenho urbano que permita valorizar as vias abrangidas e fomente a existência de espaços de estadia e de convívio (jardins infantis, esplanadas, ...).

No âmbito do PDM são identificados alguns dos bairros que podem ser transformadas em zonas 30. Importa referir mais uma vez, que esta proposta não é vinculativa nem é exaustiva, uma vez que a sua seleção foi norteada pela vontade de implementar zonas 30 em diferentes contextos urbanos, de modo a demonstrar a versatilidade deste conceito. Nalgumas zonas pode vir a ser considerada a sua transformação em Zonas Mistas, mas na presente fase de desenvolvimento da proposta, optou-se por considerar a solução menos exigente do ponto de vista das alterações físicas que é necessário concretizar.

Em cooperação com as Juntas de Freguesia da cidade é desejável que se delimitem outras zonas onde este conceito possa ser aplicado, tendo em vista melhorar a segurança na utilização da via pública a qualificar o ambiente urbano desses bairros.

Nestas zonas não será permitida a localização de atividades que, pela geração de tráfego que provoca, em particular de veículos pesados, possam pôr em causa o seu carácter predominantemente residencial e a qualidade da vivência urbana da zona.

190

11.6.2 VALORIZAÇÃO DAS ÁREAS PEDONAIS NAS ZONAS HISTÓRICAS E/OU TURÍSTICAS

A valorização de Lisboa para os seus habitantes e visitantes passa também pela qualificação do espaço pedonal e do ambiente urbano em especial dos bairros ou zonas da cidade com maior vivência e utilização do seu espaço público. Estas zonas não podem ser tratadas como zonas 30 porque:

- § apresentam volumes de tráfego rodoviário superiores aos que são compatíveis com esta classificação (e.g., é o caso da Baixa ou do Parque das Nações)
- § implicam cuidados acrescidos na intervenção, relacionados com a existência de declives ou pré-existências históricas que importa preservar (e.g. Castelo ou Bairro Alto)
- § implicam que a informação e encaminhamento dos fluxos pedonais tenham em consideração as necessidades das pessoas que não estão tão familiarizadas com estes bairros.



Nestas zonas é fundamental a promoção da qualificação do espaço urbano, o que passa por:

- § Alargamento dos passeios e controle do estacionamento na via de modo a garantir que a largura destes é adequada face aos fluxos pedonais existentes e previstos;
- § Adequação da velocidade de circulação rodoviária e do tempo de travessia para peões nas intersecções semaforizadas em função dos fluxos pedonais presentes;
- § Alargamento do espaço reservado a esplanadas e estabelecimentos de restauração e bebidas e quiosques, de modo a promover a estadia nas diferentes zonas de atração turística;
- § Evolução para pavimentos confortáveis e adequados ao “modo pedonal, particularmente significativo nas zonas do Castelo, Bairro Alto e Chiado, uma vez que aliam a existência de pisos gastos ou inadequados a uma pendente mais acentuada;
- § Valorização dos ascensores da Glória, da Bica e do Lavre nas ligações entre as quotas mais baixas e as colinas. No caso do ascensor da Glória recomenda-se o reforço da sua frequência de modo a melhor se adequar à forte procura turística;
- § Introdução de novas ajudas mecânicas que auxiliem à transposição do declive entre as colinas do Bairro Alto, Castelo e Santa Apolónia, as quais podem passar pela introdução de elevadores (inseridos em edifícios ou ao longo da via), escadas rolantes ou funiculares.

As cinco zonas consideradas apresentam já algumas áreas que cumprem plenamente os critérios de qualidade aqui defendidos, mas o que se defende agora é a garantia de que estas zonas apresentem um tratamento do espaço público de grande qualidade e que as condições de circulação de peões e de pessoas com mobilidade reduzida são asseguradas à luz do disposto no Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de Agosto.



11.6.3 PERCURSOS PEDONAIS ESTRUTURANTES

Com o objetivo de aumentar a atratividade pedonal da cidade e, tendo em consideração o tipo de deslocações de cada um dos segmentos de procura (utilitária, lazer e turismo), defende-se que as redes pedonais estruturantes incluam:

- § As zonas envolventes aos principais geradores de viagens (públicos e privados) e destes com as interfaces e paragens de transportes que os servem;
- § As ligações pedonais das interfaces de transporte face ao espaço envolvente em que se inscrevem;
- § As zonas com maior intensidade de comércio e serviços;
- § As zonas residenciais, com a qualificação do espaço de circulação pedonal e a penalização das condições da circulação rodoviária de atravessamento (evitando ligações retilíneas);
- § Os corredores de ligação entre os principais espaços verdes da cidade;
- § Os pólos de maior atratividade turística.

192

O Plano de Acessibilidade Pedonal atualmente em desenvolvimento, irá definir uma estratégia integrada para garantir que a cidade de Lisboa seja, em 2017, acessível para todos, e irá tratar esta temática com muito maior profundidade do que aqui é considerada.

Mas no âmbito da revisão do PDM considerou-se importante apresentar uma proposta preliminar dos eixos pedonais estruturantes, os quais devem ser intervencionados prioritariamente de modo a cumprirem o disposto no DL. 163/2006. A proposta que agora se apresenta deve, por isso, ser considerada como indicativa.

Na definição dos corredores pedonais estruturantes procurou-se garantir:

- § a boa qualidade pedonal dos corredores comerciais principais (e.g., Baixa, Av. de Roma/Av. da Igreja);
- § a ligação das diferentes zonas da cidade aos parques e jardins próximos;

§ a ligação das zonas 30 e das zonas de qualificação pedonal ao restante território municipal;

A maior densidade de corredores pedonais estruturantes coincide com as zonas centrais e ribeirinha da cidade. Esta opção procura garantir que as zonas que mais facilmente podem ser requalificadas o sejam prioritariamente, de modo a que a intervenção no restante território concelhio ocorra através de um efeito de “mancha de óleo”, em que as zonas adjacentes a estas passem também a ser intervencionadas.

Em alguns destes percursos, designadamente nos que promovem a ligação entre a zona da baixa e as cotas altas das encostas do Castelo ou da Mouraria está previsto serem projetados Percursos Pedonais Assistidos em que o caminho a pé é complementado por ajudas mecânicas sempre que for necessário vencer declives com grande pendente.

As ajudas mecânicas podem ser materializadas através de passadeiras rolantes, elevadores ou funiculares a instalar no espaço público ou, no caso das duas primeiras soluções, em edifícios sendo garantido o acesso público a estes meios.

11.6.4 PROMOÇÃO DA UTILIZAÇÃO DA REDE CICLÁVEL

Lisboa dispõe de algumas ciclovias, as quais se localizam maioritariamente junto à zona ribeirinha (e.g., Museu da Eletricidade – Alcântara), nas ligações a Monsanto e em algumas zonas da cidade (e.g., ligação Telheiras – Campo Grande).

Todavia, a descontinuidade entre troços não permite garantir a oferta de uma rede ciclável coerente e articulada que seja entendida como um todo pelos seus potenciais utilizadores. Daí a proposta de completar esta malha de redes cicláveis, permitindo a constituição de um eixo nascente-poente na zona das avenidas novas, a que acresce o eixo norte-sul que o liga aos dois eixos ribeirinhos.

Para além disso propõe-se, sempre que possível, o alargamento dos corredores BUS para também poderem acolher a circulação de bicicletas, à semelhança do que se concretizou em Paris, onde a partir deste método se chegou a uma rede ciclável de 150 km em pouco mais de 2 anos.

A rede ciclável apresentada atrás, na figura 7, deve ser entendida como uma proposta indicativa a consolidar em sede de um estudo específico, o qual deve ter em consideração a estratégia de definição de uma rede ciclável estruturante e a definição de uma rede de infraestruturas de parqueamentos de bicicletas.



Neste domínio importa referir a intenção da autarquia de promover a instalação de uma rede de empréstimo de bicicletas, o qual contribuirá inequivocamente para uma maior generalização da utilização deste modo nas deslocações quotidianas.



12. SANEAMENTO

Foram identificados na Planta de condicionantes de infraestruturas do PDM a Rede principal de coletores, a Trincheira de Infiltração, as Bacias de Retenção/Reservatórios, as principais Ribeiras, as ETAR e o Sistema Intercetor, não estando assinaladas a rede secundária de coletores.

Rede Principal

É apresentada nesta planta a rede principal de drenagem de águas residuais da Cidade de Lisboa superior a 170 km.

Os critérios para a seleção dos coletores foram: coletores unitários e separativos com diâmetros iguais e superiores a 1000 mm e coletores domésticos com diâmetros iguais e superiores a 500 mm. A restante rede de coletores denominada rede secundária abrange uma extensão superior a 1330 km.

Trincheira de Infiltração

Com o objetivo de garantir o controlo de escorrências pluviais à rede de coletores e melhorar as condições de drenagem propõe-se a construção no sopé de Monsanto de uma trincheira de infiltração.

Bacias de Retenção/Reservatórios

A construção de uma bacia de infiltração/retenção a céu aberto junto ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, no limite do parque de Monsanto, destinada a amortecer os caudais de ponta pluviais.

A construção de uma bacia de retenção na Ameixoeira que intercepta o curso da linha de água numa zona de terreno livre.

Propõe-se a construção de 5 infraestruturas de armazenamento para atenuação de caudais máximos e que são Reservatório Benfica-Campolide, Reservatório das Av. Novas, Reservatório das Olaias/V. de Chelas, Reservatório da Cidade Universitária e Reservatório da Av. Berlim/Av. Inf. D. Henrique.

Ribeiras

Foram identificadas as principais ribeiras, e que são a Ribeira do Rio Seco, Ribeira da Praça de Espanha, Ribeira do Parque de Monteiro-Mor e Ribeira da Ameixoeira.

ETAR e Sistema Intercetor

Foram ainda identificadas as ETAR de Beirolas de Alcântara e Chelas e o Sistema Intercetor.

13. EQUIPAMENTOS

13.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

O Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território (REOT), Julho 2009, revelou-se um exercício importante, na medida em que permitiu identificar carências e alguns bloqueios a uma adequada programação de equipamentos coletivos, face a novas dinâmicas populacionais e residenciais emergentes e aos atuais padrões das necessidades básicas.

Por outro lado, a elaboração das Cartas de Equipamentos, a rever com os dados do próximo Recenseamento 2011, “Carta Educativa de Lisboa” (Maio, 2008), “Carta de Equipamentos de Saúde” (Março, 2009), “Carta Desportiva de Lisboa” (Julho, 2009) e as “Orientações Estratégicas – Equipamentos Sociais – Rede Pública de Creches” (Maio, 2009), vêm traçar objetivos e definir ações concretas com o propósito de colmatar carências identificadas na Cidade.

De salientar ainda, o contributo dos diagnósticos contemplados no “Programa Local de Habitação” (Julho, 2009) e nas “Estratégias para a Cultura em Lisboa” (Junho, 2009), cuja relevância e pioneirismo contribuíram, respetivamente, para uma melhor perceção e identificação dos problemas habitacionais existentes na cidade de Lisboa e para a identificação das potencialidades e fragilidades subjacentes à atual atividade cultural da cidade.

O processo de planeamento das redes de equipamentos deverá ser dinâmico, de modo a adaptar-se às constantes alterações de paradigma de conceção geral (novas diretivas e novos enquadramentos legais), bem como refletir sobre as conclusões decorrentes dos exercícios de monitorização territorial. Nessa medida, prevê-se a revisão das Cartas de Equipamentos bianualmente, na sequência da elaboração dos REOT.

13.2. EQUIPAMENTOS DE ENSINO

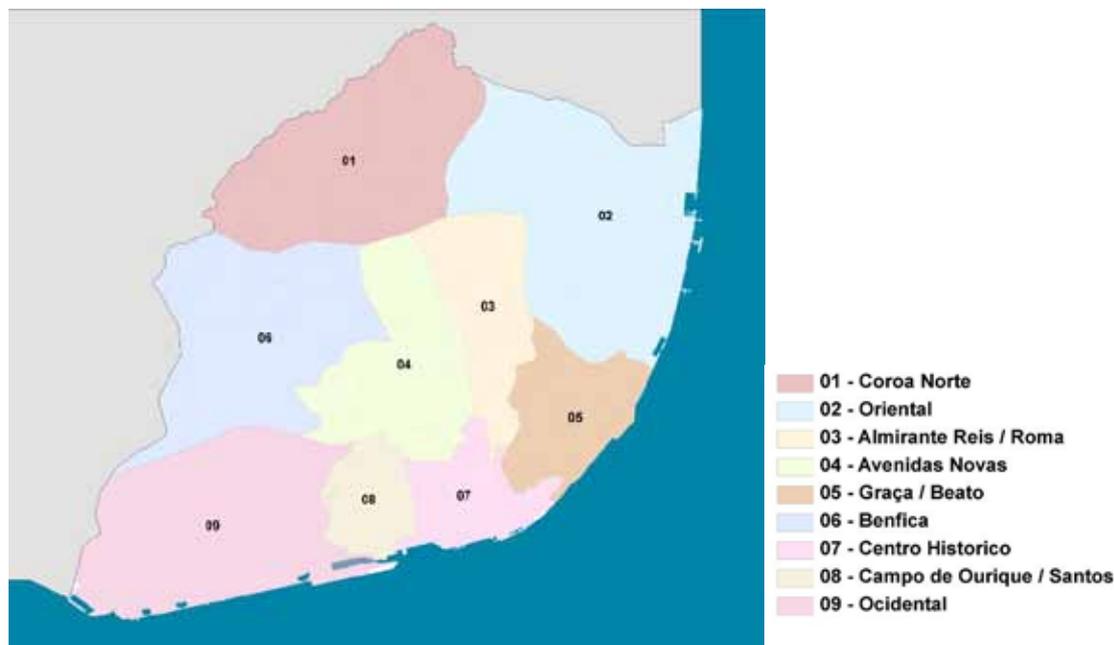
A Carta Educativa de Lisboa, concluída em Março de 2008 e homologada pelo Ministério da Educação em Maio do mesmo ano, apresenta o diagnóstico da situação da rede pública de equipamentos de ensino (caracteriza cada uma das valências, a oferta e a procura) e desenvolve, paralelamente, projeções da procura face a uma população estimada para 2007 (com base numa projeção de partida nos Censos de 2001), e por último, identifica no território, as necessidades de reforço e de reabilitação de equipamentos.

No diagnóstico efetuado ao nível das diferentes valências de ensino, destacamos, em particular, os seguintes aspetos: O reconhecimento que existem grandes carências na oferta educativa, resultantes, em grande medida, de assimetrias entre áreas da cidade, em desfavor das áreas onde houve uma maior dinâmica recente de urbanização.

Neste sentido, atenda-se ao expressivo número de crianças inscritas nos diferentes níveis de ensino, com particular destaque para a valência pré-escolar (crescimento bastante

significativo), com maior enfoque, na coroa periférica da cidade, mais concretamente nas UOPG 1 - Coroa Norte, 2 - Oriental e 6 - Benfica.

Unidades Operativas de Planeamento e de Gestão (UOPG)



De salientar a assimetria que se verifica ao nível da taxa de cobertura do pré-escolar: identificam-se 25 freguesias sem esta oferta educativa, fundamentalmente localizadas nas UOPG 3 - Almirante Reis/Roma, 4 - Avenidas Novas, 7 - Centro Histórico e 8 - Campo de Ourique/Santos, enquanto noutras se verifica uma elevada taxa de cobertura, como é caso particular de algumas Freguesias pertencentes à UOPG 7 -Centro Histórico: Castelo -125% e Santiago -108%.

Relativamente à cobertura do nível de ensino básico, 1º ciclo, salienta-se a sua inexistência em 6 freguesias, localizadas predominantemente nas UOPG 7 - Centro Histórico e 8 - Campo de Ourique/Santos. Destaca-se ainda a existência de escolas que possuem elevadas taxas de ocupação, situadas na UOPG 2 - Oriental. Para além destas carências, sublinha-se a existência de 11 Estabelecimentos de Ensino que funcionam em regime duplo (identificados na Carta Educativa), o que conduz a uma prática educativa não desejável para a população alvo (6-9 anos).

As maiores taxas de ocupação ao nível do ensino secundário, ocorrem nas UOPG 1 - Coroa Norte e 2 - Oriental , "...confirmando uma tendência verificada de deslocação da população para a periferia da cidade em consonância com a construção de novos fogos quer de iniciativa privada quer pública, no âmbito de iniciativas de realojamento, verificando-se um forte aumento do número de famílias e uma boa dinâmica demográfica natural" (REOT, 2009, pg 62).

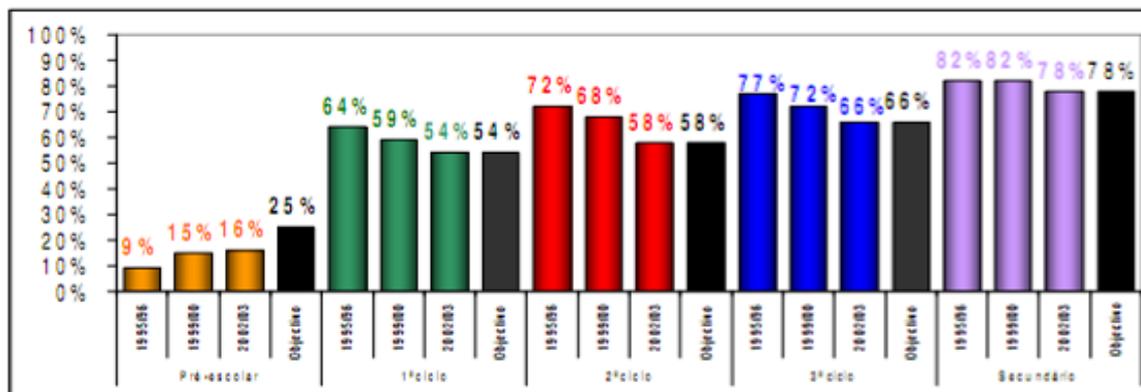
No contexto do diagnóstico efetuado, salienta-se ainda, o reconhecimento que um dos pontos fracos da oferta educativa assenta num “*parque escolar envelhecido, com deficiente estado de conservação e espaços exteriores degradados, o que não propicia condições funcionais adequadas para o desenvolvimento dos processos educativos e dificulta a concretização de uma prática escolar a tempo inteiro*” (Carta Educativa, 2008, págs. 83 e 84).

Face à avaliação efetuada da rede escolar existente, as propostas de intervenção territorial, consubstanciadas pela Carta Educativa, têm subjacente o objetivo estratégico de reforço da rede escolar pública. Com este propósito, são fixadas taxas de cobertura da procura para os diferentes níveis de ensino: Educação Pré-Escolar – 25%; 1º Ciclo-54%; 2º. Ciclo-58%; 3º Ciclo-66% e Secundário-78%. Conforme referido neste documento analítico, o estabelecimento destas metas “...correspondem a quebrar a tendência de perda de quota que se tem vindo a verificar na última década e, no caso do Pré-Escolar, aponta para um assinalável reforço da oferta pública, elevando a quota de 16% verificada em 2005/2006 para 25%” (idem, pag. 90).

Na figura seguinte, podemos verificar a evolução das quotas por nível de ensino e objetivo de cobertura, desde 1995/96.

198

Evolução da quota da rede de escolas públicas por nível de ensino e objetivo de cobertura



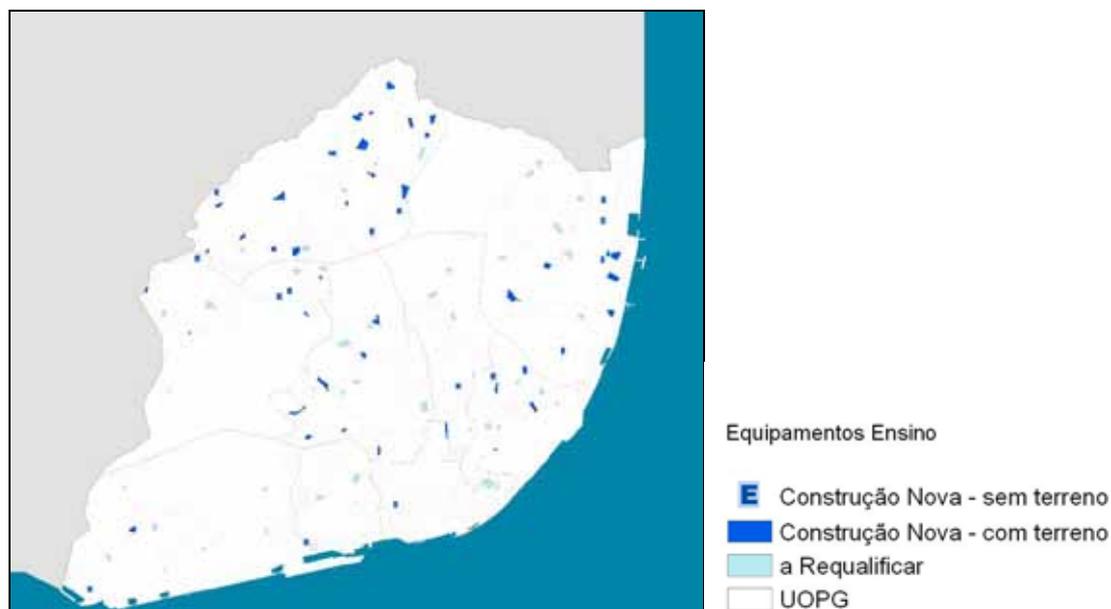
Fonte: CML/Carta Educativa, Março 2008

Neste contexto, as intervenções prioritárias propostas pela Carta Educativa desenvolvem-se segundo dois eixos estratégicos: **Reforço da rede escolar e requalificação do parque escolar existente**, apresentando, para cada um deles, ações concretas.

No processo de elaboração do Programa de Execução e Plano de Financiamento do PDM, foi solicitado ao serviço municipal que tutela estes equipamentos, o escalonamento das prioridades das ações previstas. Para este tipo de equipamentos, essa definição teve subjacente, essencialmente, três critérios: **as necessidades urgentes de reabilitação do edificado existente, as carências diagnosticadas, resultantes de constrangimentos**

urbanísticos não acautelados, e os acréscimos de população induzidos pela concretização de Instrumentos de Gestão Territorial (IGT).

Rede Pública de Equipamentos de Ensino - Unidades Propostas – A Construir e a Requalificar



Fonte: CML, Julho 2010

Em termos de localização geográfica, constata-se que aproximadamente 64% das propostas de equipamentos de ensino da rede pública (de um total de 108 ações), para o horizonte do PDM, se concentram nas unidades territoriais da Coroa Norte (26 equipamentos), Oriental (16 equipamentos), Avenidas Novas (14 equipamentos) e Benfica (13 equipamentos). Refira-se que, do total de equipamentos propostos para estas 4 UOPG (69), 48 (aproximadamente 70%) dizem respeito a novos equipamentos escolares.

Relativamente à proposta de equipamentos de ensino para as restantes UOPG, fundamentalmente as que se inserem na área mais consolidada da cidade, nomeadamente 7 - Centro Histórico e 8 - Campo de Ourique/Santos, é de salientar o predomínio de ações direcionadas para a reabilitação de equipamentos de ensino já existentes e para a adaptação de património edificado para o uso educativo (ex: Convento do Desagravo – UOPG 7 - Centro Histórico).

No âmbito das iniciativas que se prendem com a reabilitação, é de salientar que se encontram em curso e a iniciar, obras em alguns estabelecimentos de ensino com valências ao nível dos 2º e 3º ciclos, e secundário, nomeadamente: Escola Marquesa de Alorna, Escola Eça de Queirós, Escola D. Pedro V, Escola Pedro Nunes, Escola Secundária Camões, Escola Rainha D. Leonor, Escola Josefa de Óbito, Escola Nuno Gonçalves, Escola Gil Vicente e Escola Secundária Passos Manuel.

13.3 EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

A Carta de Equipamentos de Saúde de Lisboa, concluída em Março 2009 e aprovada pela Assembleia Municipal em Abril do mesmo ano, elaborada em articulação com a Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo, possibilitou à edilidade ter um papel interventivo na programação desta rede de equipamentos.

Ao nível dos cuidados de saúde primários, de acordo com o diagnóstico apresentado pela Carta de Equipamentos de Saúde de Lisboa e conforme abordado no REOT (Julho 2009, págs. 237-245), a realidade atual da cidade revela-se ainda insuficiente, não garantindo na íntegra, a coesão e a equidade social de todo o território da cidade, reconhecendo-se a existência de carências aos níveis qualitativo e quantitativo. Relativamente às primeiras, destaca-se a existência de serviços que funcionam em instalações adaptadas, desadequadas a uma boa prestação dos cuidados de saúde. No caso das segundas, de salientar a existência de algumas áreas da cidade, sujeitas a novas dinâmicas populacionais recentes, com maior incidência nas UOPG 1 - Coroa Norte e 2 – Oriental, que não foram acompanhadas pelo desejável planeamento da rede de equipamentos desta natureza.

200

Em resposta a este diagnóstico, a Carta da Saúde prevê a substituição de 18 das 33 instalações existentes no território da cidade, e um acréscimo de 7 unidades, a construir de raiz. Neste último caso, encontram-se, na sua maioria, definidas as localizações para a sua implantação.

Ao nível dos cuidados continuados integrados foi recentemente considerada prioritária pela entidade governamental da tutela uma intervenção direcionada, fundamentalmente, para uma população alvo idosa e dependente. A meta estabelecida prevê que a satisfação das necessidades deste segmento da população venha a atingir os 100% no período de 2013-2016.

Refira-se que, atualmente existe em Lisboa uma capacidade de oferta de 82 camas de internamento, ao nível das valências de convalescença e de cuidados de média e longa duração, sedeadas em instituições de cariz privado.

De acordo com o diagnóstico apresentado, o Município de Lisboa, para ir ao encontro dos objetivos delineados pelo Ministério da Saúde e do Trabalho e Solidariedade Social, necessita que sejam criadas 50 unidades de cuidados continuados, distribuídos pelas diversas tipologias de internamento, com capacidade para 1.293 utentes (215 nas unidades de convalescença; 271- média duração, 719 - longa duração e 88 - cuidados paliativos) e com 219 lugares em Unidades com a valência de Dia. Salienta-se ainda, neste contexto, que as diversas tipologias de internamento podem coexistir na mesma unidade prestadora e/ou coabitar com outras



unidades de saúde onde são prestados outros cuidados de saúde, como por exemplo, os relacionados com cuidados primários (Centros de Saúde).

Tendo em vista colmatar as carências existentes na cidade, ao nível dos cuidados continuados, a Carta da Saúde identifica 15 localizações passíveis de concretização a médio e a longo prazo. Contudo, após avaliação do contexto urbanístico foi possível, desde já identificar 14 localizações, das quais 4 são exequíveis a curto prazo.

13.4 EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS

A Carta Desportiva de Lisboa, concluída em Julho 2009, apresenta o diagnóstico da rede de instalações desportivas de base formativa, atualmente existentes em Lisboa. Baseia-se, para o efeito, não apenas nas instalações municipais, mas considerou, igualmente, as ligadas ao movimento associativo (federações e associações de modalidade), as inseridas em escolas e instalações militares e as de gestão privada.

Com base nestes elementos de análise, foram identificadas carências desportivas e assinalaram-se assimetrias.

Tendo como referência o indicador de afetação de superfícies desportivas, recomendado pelo Conselho da Europa e pela UNESCO, para a programação de equipamentos desportivos de tipologia base - 4m² de Área Desportiva Útil (ADU) por habitante - constata-se pelo diagnóstico apresentado, que a média atual concelhia é da ordem dos 1,61 m²/hab, valor francamente inferior ao recomendado.

A este propósito, salienta-se, no entanto, que não é territorialmente possível satisfazer as carências calculadas com base neste índice, aplicado exclusivamente às tipologias de base ¹¹. Dado que não são contempladas na ADU espaços existentes na cidade que se encontram afetos a atividades desportivas considerados de natureza mais informal ¹² ou especializada, facto que poderia alterar, embora de uma forma ténue, o rácio referido.

De acordo com a Carta Desportiva, existem grandes disparidades na oferta desportiva entre as diversas áreas da Cidade. No que se refere ao rácio ADU/hab, constatam-se valores significativamente superiores ao recomendado nas UOPG 3 – Almirante Reis/Roma, 4 – Avenidas Novas e 9 – Ocidental. Este facto prende-se com a presença, em cada uma destas UOPG, de grandes espaços desportivos, como é o caso dos existentes nas freguesias do

¹¹ Admitindo-se por tipologias de base os seguintes equipamentos desportivos: salas de desporto e pavilhões, campos de grandes jogos, campo de pequenos jogos, pistas de atletismo e piscinas.

¹² Desenvolvidos em espaços integrados em jardins, parques e ao ar livre. Anexando-se a estas situações, as actividades desportivas que se desenvolvem em equipamentos especializados, tais como o hipismo, o golfe, a patinagem e as actividades náuticas.

Campo Grande (7,81m² ADU/hab), Santa Maria de Belém (6,58m² ADU/Hab) e Alcântara (5,08 m² ADU/Hab).

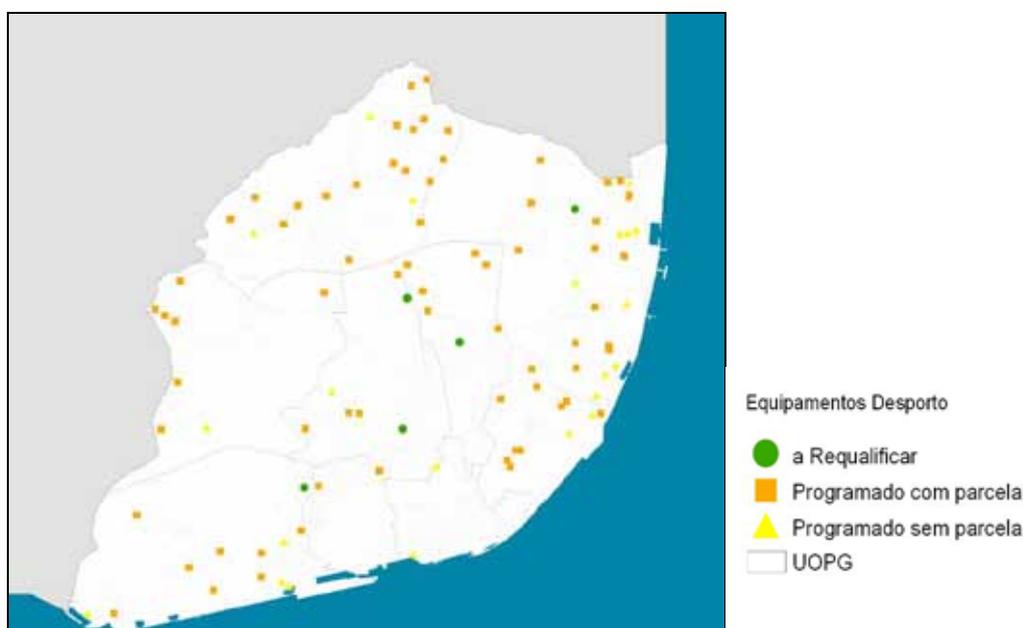
Em oposição, observa-se que o maior número de freguesias desprovidas de qualquer equipamento desportivo de base se localiza na UOPG 7 - Centro Histórico, com particular destaque para as freguesias da Madalena, dos Mártires, do Sacramento, de S. Justa, de S. Cristóvão/S. Lourenço e de S. Nicolau. Relativamente às restantes freguesias, o índice de ADU/Hab oscila entre 0,07 e 2,89 m² ADU/Hab.

Atendendo às carências identificadas, tendo presente o carácter mono funcional de algumas das instalações existentes e a desadequada oferta de tipologias em resposta às tendências de procura emergentes, a Carta Desportiva de Lisboa equaciona e propõe a implantação de novas unidades desportivas, para além da reabilitação de instalações existentes (ex: Complexo Desportivo Municipal dos Olivais, das Piscinas Municipais do Areeiro e do Campo Grande).

Na estratégia de **criação de novos equipamentos** está implícita a intenção de dotar a cidade de equipamentos onde seja possível uma complementaridade e articulação de práticas desportivas diferenciadas, e de estreita ligação com o espaço verde existente e proposto para a cidade.

202

Rede de Equipamentos de Desporto – Unidades Propostas – A Construir e a Requalificar



Fonte: CML, Julho 2010

Nos equipamentos propostos está prevista a construção do centro náutico, no âmbito do processo de requalificação da zona ribeirinha. Prevê-se ainda a localização, na Doca de Santo Amaro, de um espaço vocacionado para apoio e dinamização das atividades náuticas. Mais a Norte, no Lumiar, propõe-se a construção de dois grandes campos de jogos destinados à



prática de rugby. Por sua vez, a Zona Oriental, irá beneficiar de um complexo desportivo, programado no âmbito do Plano de Urbanização da Envolvente da Estação do Oriente.

Pretende-se ainda concretizar mecanismos de gestão que permitam abrir ao público em geral, fora do horário escolar, as instalações desportivas existentes nos estabelecimentos de ensino da rede pública.

Relativamente à **reabilitação** dos equipamentos desportivos, salienta-se que *“Esta opção deve-se ao facto de existirem numerosas instalações desportivas dispersas pela cidade que necessitam melhoramentos, do ponto de vista do edificado, carecendo, por vezes também, de algumas alterações com vista a tornar possível a oferta de serviços mais adequada e segura. Sendo Lisboa uma cidade com um tecido urbano consolidado e com cada vez menos espaços livres para a localização de novas instalações desportivas é fundamental preservar e melhorar as que existem. Atenda-se ainda que muitas destas instalações desportivas de proximidade fazem parte da vivência diária da população do bairro onde se inserem e, por isso, são também referências na estrutura urbana de Lisboa”* (Carta Desportiva de Lisboa, 2009, págs. 164 e 165).

Neste contexto, está prevista a requalificação, bem como, a inserção complementar de outras valências desportivas (SPA e Ginásios), nas Piscinas Municipais do Areeiro e do Campo Grande e do Complexo Desportivo Municipal dos Olivais. O Complexo Desportivo da Lapa mantém-se como equipamento desportivo ainda que possa vir a ser requalificado.

Ainda em relação à proposta dos novos equipamentos desportivos considerados no Programa de Execução e de Financiamento do PDM, é de salientar que uma parte do investimento público canalizado para estes, aponta para localizações que se encontram inseridas em áreas abrangidas por Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), aprovados ou em fase de tramitação. Um grande número dos novos equipamentos desportivos propostos concentram-se nas UOPG - Oriental (maior concentração no Vale de Chelas e em Olivais) e Coroa Norte (maior concentração na área do PU do Alto do Lumiar).

Na unidade territorial circunscrita ao Centro Histórico estão propostos de 2 novos equipamentos considerando a reduzida oferta de equipamentos desta natureza à população endógena, bem como à exógena (pessoas que trabalham e frequentam as unidades hoteleiras sedeadas na área).

De referir que as ações propostas pela Carta Desportiva estarão sujeitas à redefinição de prioridades na sequência do Programa de Execução e Plano de Financiamento, a aprovar no âmbito da revisão do PDM.

13.4 EQUIPAMENTOS DE ACÇÃO SOCIAL – CRECHES

Apesar de não existir obrigatoriedade legal para a elaboração de uma Carta de Equipamentos Sociais, nos moldes das anteriormente referidas, de acordo com nº 1 do art.º 17º do Decreto-Lei nº 380/99, de 22 de Setembro, impõe-se proceder à identificação das Redes de Infraestruturas de Equipamentos, em que se inclui a Segurança Social.

As Orientações Estratégicas para a Rede de Equipamentos Sociais direccionados para a infância, vêm contribuir positivamente para promover a atratividade da cidade e potenciar a qualidade de vida urbana.

De acordo com este documento, é fundamental a criação de uma rede pública de creches, “... num quadro de modernidade, como um dos instrumentos de incentivo à natalidade, de entre as diferentes políticas possíveis de adotar no combate ao envelhecimento e declínio populacionais” (Orientações Estratégicas Equipamentos Sociais, 2009 pág. 15).

Segundo as Orientações Estratégicas, a abordagem efetuada vem privilegiar a identificação das carências existentes, face à população estimada para 2007 (recorre ao método adotado pelas Cartas anteriormente referidas), e vem apresentar propostas de solução, tendo em vista a satisfação ou a redução das lacunas diagnosticadas no território.

204

Das Orientações Estratégicas para as Creches, destacamos o seguinte:

- § Existência de 153 equipamentos com esta valência, dos quais, 104 se encontram afetos à rede pública, correspondendo a uma oferta de 4.773 lugares, até aos 3 anos de idade.
- § Taxa de cobertura referente a Creches adotada para a realidade concelhia, é de 50%, sendo que a atual cobertura média registada para o território da cidade, de cerca de 36,4%, valor inferior à meta definida.
- § Atualmente a distribuição espacial de creches da rede pública pelo território da cidade apresenta assimetrias. Enquanto existem freguesias sem este tipo de equipamento, outras apresentam taxas de cobertura muito superiores à taxa de referência (50%).
- § As Orientações Estratégicas apontam para a criação de 73 novas creches na cidade. A maior carência localiza nas freguesias de Stª Maria dos Olivais (10), Lumiar (12), Benfica (10) e S. Domingos de Benfica (7), o que corresponde a uma concentração na coroa periférica da cidade, em particular nas UOPG de Benfica, Coroa Norte e Oriental.

Para resolver as carências identificadas, os serviços municipais, de forma articulada, avaliaram as possibilidades de localização no território da cidade e os níveis de prioridades face às condicionantes urbanísticas existentes. As propostas ao nível desta valência são contempladas no Programa de Execução e Plano de Financiamento do PDM.



Para além da criação/implantação de equipamentos em terrenos reservados especificamente, admite-se a possibilidade, para os que ainda não têm localização definida, de os integrar em edifícios que reúnam as condições adequada, desde que salvaguardados os espaços exteriores adjacentes, no cumprimento dos critérios de dimensionamento em vigor.

13.6 EQUIPAMENTOS DE CULTURA

Apesar de não existir obrigatoriedade legal para a elaboração de uma Carta de Equipamentos de Cultura, esta temática reveste-se de uma importância vital para o planeamento urbano da cidade, no sentido de facultar um diagnóstico da realidade existente, a partir do qual podem ser identificadas as carências e os constrangimentos existentes.

Contudo, a participação e a discussão pública alargada a vários sectores da sociedade civil, aquando da elaboração da Carta Estratégica de Lisboa 2010-24, permitiu identificar quais as potencialidades e fragilidades do sector cultural. Neste contexto, apresentamos as principais diretrizes a equacionar na definição e implementação de uma política de intervenção cultural.:

- § **Competitividade Cultural** – Reforçar a competitividade, quer ao nível interno, quer externo, na organização de eventos de dimensão internacional, considerando o facto de a cidade ter vindo a ser dotada de grandes infraestruturas culturais (equipamentos âncoras). Concorrendo para esta competitividade, assumir a “**Marca da Cidade**”, como estratégia de promoção e de afirmação da sua posição na rede global de sistemas urbanos.
- § **Identidades Socioculturais** – Apostar num desenvolvimento integrado que, para além da intervenção no património edificado (material), contemple as dinâmicas sociais, possibilitando a continuidade de vivências únicas e genuínas ainda existentes na cidade (património imaterial).
- § **Proximidade Cultural** – Proporcionar e incentivar a oferta cultural de proximidade, possibilitando, deste modo, uma melhor e mais adequada coesão social e territorial na cidade (ex: rede de bibliotecas municipais, centros culturais locais).
- § **Qualidade e Integração Cultural** – Assegurar e incentivar uma melhor qualidade programática nas estruturas culturais existentes na cidade e criar condições para que haja uma interação entre todos os equipamentos com atividades culturais na cidade.
- § **Articulação Turismo/Cultura** – Melhorar a integração e divulgação da oferta e da programação cultural da cidade.

O recente estudo “Estratégias para a Cultura em Lisboa” (CML/ISCTE, Junho 2009), apresenta um diagnóstico sobre a realidade cultural da cidade e define 4 eixos principais (Promoção da Competência Cosmopolita e da vocação internacional da cidade; Desenvolvimento de condições facilitadoras da criação e da produção cultural; Reforço da vivência da cidade e da (s) sua memória (s) e promoção do conhecimento e Revisão do modelo de governança cultural

da cidade), considerados como sendo estratégicos e basilares para a definição e estruturação de uma política de intervenção cultural.

Os documentos referidos constituem um ponto de partida para a concretização da Carta de Cultura de Lisboa, fundamentando à definição de ações de planeamento, concretas e territorializadas na cidade.

Na intervenção cultural para a cidade, será de equacionar, de forma articulada, outras valências culturais existentes ao nível da Área Metropolitana de Lisboa, contribuindo para a conectividade entre os diferentes centros urbanos e o aumento da competitividade da região.

Ainda no âmbito dos equipamentos de natureza cultural, é de salientar que recentemente o Grupo de Trabalho da Rede de Bibliotecas Municipais de Lisboa, considerou que as Bibliotecas Municipais atualmente existentes e em funcionamento na cidade de Lisboa, se encontram desadequadas à sua função e apresentam uma cobertura territorial muito insuficiente.

Face a esta situação, o Pelouro da Cultura da CML propõe a conversão da Rede Municipal de Bibliotecas numa Rede de Bibliotecas de 3ª Geração, tendo subjacente o papel catalisador e estruturante que este tipo de equipamentos pode assumir nas comunidades locais, constituindo um incentivo ao desenvolvimento de dinâmicas já existentes. Tendo presente este objetivo e considerando como cruciais alguns critérios de implantação (alargamento das áreas de influência; complementaridade com outros equipamentos coletivos existentes e/ou propostos; reforço de centralidades urbanas e aposta em locais de grande acessibilidade), é proposto para cada Unidade Operativa Planeamento e de Gestão (UOPG), a implementação de um núcleo da rede de bibliotecas constituído, de um modo hierárquico, por uma Biblioteca Âncora e por Bibliotecas de Bairro. De salientar que as propostas ao nível desta valência, são contempladas no Programa de Execução e Plano de Financiamento do PDM.

206

13.7 OUTROS EQUIPAMENTOS COLECTIVOS

Para além dos equipamentos de utilização coletiva referidos nos pontos anteriores merecem ainda destaque algumas ações propostas para o horizonte do PDM, nomeadamente:

EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA E PROTECÇÃO CIVIL

Relativamente a este tipo de equipamento, são de destacar as ações previstas para as áreas ocupadas pelo Regimento de Sapadores de Bombeiros de Lisboa (RSB), que, suscitadas pela necessidade de relocalização e reestruturação das instalações existentes, surgem como uma oportunidade para a construção de instalações mais qualificadas.

As ações prioritárias consistem em adequar as novas instalações do RBS às atuais exigências funcionais e à requalificação de algumas das áreas disponibilizadas onde se propõe a implantação de equipamentos de utilização coletiva, identificados como carência na área. Como exemplo desta última situação, refira-se a proposta de reutilização de parte do edifício

do RSB da Av. D. Carlos I – Santos para a implantação de um equipamento de natureza social - Centro Cívico das Francesinhas (ocupando maioritariamente a área afeta ao lavadouro das Francesinhas), e a intenção de criar no local, um posto da Polícia de Segurança Pública (PSP).

Regimento de Sapadores Bombeiros de Lisboa – PROPOSTA



Fonte: CML, 2009

De destacar ainda das ações propostas, a criação de 2 novos equipamentos, a localizar nas UOPG da Coroa Norte e do Centro Histórico.

CEMITÉRIOS

Os Cemitérios Municipais de Lisboa constituem um conjunto de 7 equipamentos (Alto de S. João, Prazeres, Ajuda, Benfica, Olivais, Lumiar e Carnide), dos quais 6 foram edificados no século XIX e um no século XX (Carnide).

Relativamente a este tipo de equipamentos é de destacar o simbolismo sociocultural que representam para a população em geral, para além do seu contributo no enriquecimento patrimonial da cidade. Em relação a este último aspeto, é de salientar que a importância museológica e monumental ligada à temática da morte se encontra divulgada, desde 2001, através da criação do Centro de Interpretação dos Cemitérios Municipais de Lisboa, instalado no edifício da Capela do Cemitério dos Prazeres.

Para o horizonte do PDM está prevista a reserva de espaço de ampliação, com particular incidência nos cemitérios da Ajuda, dos Olivais, do Lumiar e de Carnide. Relativamente a este último equipamento, é de salientar o seu carácter inovador como primeiro “cemitério – jardim” de Lisboa, caracterizado por amplos espaços verdes e áreas de estadia. De destacar ainda, a

oferta pioneira de serviços ao nível de sala ecuménica, vocacionada para receber celebrações de outros cultos.

RESÍDUOS URBANOS

A problemática dos resíduos urbanos foi abordada no âmbito do REOT – relatório sobre o estado do ordenamento do território, documento em que se descreve detalhadamente a evolução do sistema de recolha e tratamento de resíduos urbanos na Cidade de Lisboa, bem como a boa performance deste processo relativamente às metas nacionais consideradas no Plano Estratégico para os Resíduos Sólidos Urbanos II (PERSU II).

Numa breve súpula deste processo refira-se que o vidro foi o primeiro tipo de resíduo a ser recolhido seletivamente, com a instalação de vidrões na cidade, em 1987. As primeiras fases de instalação de ecopontos, de 1997 a 1999, e desde 2001 a recolha porta-a-porta de vidro dirigida para estabelecimentos de restauração e similares, em algumas zonas históricas e centro da cidade, incrementaram os quantitativos de recolha deste material, ao longo dos últimos anos.

A recolha de papel/cartão iniciou-se em 1993 com a entrega voluntária deste tipo de material, em centros de receção de papel. Em 1995 iniciou-se a recolha do papel junto dos grandes produtores deste material, abrangendo progressivamente um maior número de entidades. A partir de 1997 iniciou-se a recolha de papel através dos ecopontos. Posteriormente, desde 2003, o incremento de novos sistemas de recolha seletiva possibilitou novo aumento dos quantitativos recolhidos deste tipo de material.

A recolha seletiva de embalagens iniciou-se em 1997, com a instalação dos ecopontos na cidade. Regista-se uma evolução crescente nos quantitativos recolhidos, acompanhando os projetos de recolha seletiva progressivamente implementados junto da população e entidades com a recolha Porta-a-Porta.

A recolha seletiva de resíduos biodegradáveis (orgânicos) provenientes dos sectores da restauração, hotelaria, mercados e cantinas iniciou-se em 2005. Esta recolha veio permitir o aproveitamento destes resíduos para produção de compostos orgânicos com potencial de utilização na agricultura e na geração de energia elétrica, com o encaminhamento para a Estação de Tratamento e Valorização Orgânica da VALORSUL (ETVO).

Em relação aos ecopontos, o seu número tem vindo a diminuir desde 2000 dado que em determinadas áreas da cidade, este sistema tem sido substituído por outros sistemas de recolha seletiva, como a recolha porta-a-porta e as ecoilhas.



Os vidrões continuam a assegurar a recolha de vidro em áreas residenciais, mesmo em bairros com recolha seletiva porta-a-porta de embalagens e papel/cartão, pelo que tem havido reforço do seu número.

As ecoilhas foram implementadas a partir de 2005, em áreas dotadas de contentores para resíduos indiferenciados de grande capacidade (1000/1100 litros), instalados no espaço público. Nestas áreas urbanas agruparam-se num mesmo local, contentores para as frações indiferenciada e reciclável (papel/cartão, embalagens e vidro).

Relativamente às pilhas, a sua recolha foi iniciada aquando da colocação dos ecopontos, havendo atualmente pilhões também instalados junto de ecoilhas e vidrões.

Para além dos equipamentos de deposição, colocados à disposição dos munícipes, mantém-se o serviço de recolha pontual, a pedido do munícipe, com marcação da recolha em data e local acordado. Este serviço é efetuado para alguns resíduos específicos, tais como resíduos verdes, objetos volumosos fora de uso e resíduos de construção e demolição provenientes de pequenas obras particulares, de forma a possibilitar o seu correto transporte e encaminhamento.

A CML tem também investido em novas formas de recolha para outros fluxos especiais de resíduos, ajustadas às suas características, tais como a receção de resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos (REEE) e óleos alimentares usados (OAU), através de pontos de recolha em instalações municipais.

209

A evolução positiva da percentagem de resíduos encaminhada para reciclagem traduz o crescente envolvimento da população na separação de resíduos e o aumento da quantidade e diversidade de sistemas de recolha seletiva implementados pela CML, ao longo dos últimos anos.

Resultados alcançados

Em 2010, cerca de 30% das habitações de Lisboa já se encontram abrangidas pela recolha seletiva porta-a-porta de papel e embalagens, através de contentores ou sacos para cada material.

Relativamente aos bairros servidos por contentores na via pública para os resíduos indiferenciados, estes já estão totalmente cobertos pelo sistema de ecoilhas.

Os munícipes já podem entregar gratuitamente os seus REEE e OAU em 16 e 38 pontos de recolha dispersos pela cidade, respetivamente (dados de Novembro de 2010).

Embora a quantidade total de resíduos produzidos tenha vindo a diminuir no município de Lisboa, a percentagem de resíduos recolhidos seletivamente e sujeitos a valorização ou a outros tratamentos ambientalmente adequados, tem subido ao longo dos últimos anos,

alcançando atualmente os 20%. Deste modo, tem-se conseguido reduzir notoriamente a fração de resíduos tratada indiferenciadamente e sujeita a incineração.

De acordo com o PERSU II, a capitação média para os resíduos recolhidos seletivamente em Portugal, em 2005, era de 39 kg/hab/ano, estabelecendo como meta a atingir pelos diversos sistemas plurimunicipais, em 2011, um valor de cerca de 50 kg/hab/ano, para o cumprimento da Diretiva 'Embalagens'.

Em 2005, Lisboa já tinha alcançado 55 kg/hab/ano e em 2009 atingiu 76 kg/hab/ano de resíduos recolhidos seletivamente (papel, embalagens e vidro), considerando a população dos últimos censos.

As elevadas quantidades de resíduos *per capita* na cidade devem-se sobretudo ao contributo da população flutuante e da alta densidade de atividades económicas. Efetivamente, apesar da população residente de Lisboa ter diminuído entre 1991 e 2001, até 1999 registou-se um aumento significativo do quantitativo dos resíduos urbanos recolhidos. O ligeiro decréscimo registado nos anos subsequentes poderá atribuir-se à evolução desfavorável da conjuntura socioeconómica, à deslocação de emprego para fora do concelho e à contínua perda de residentes na cidade.

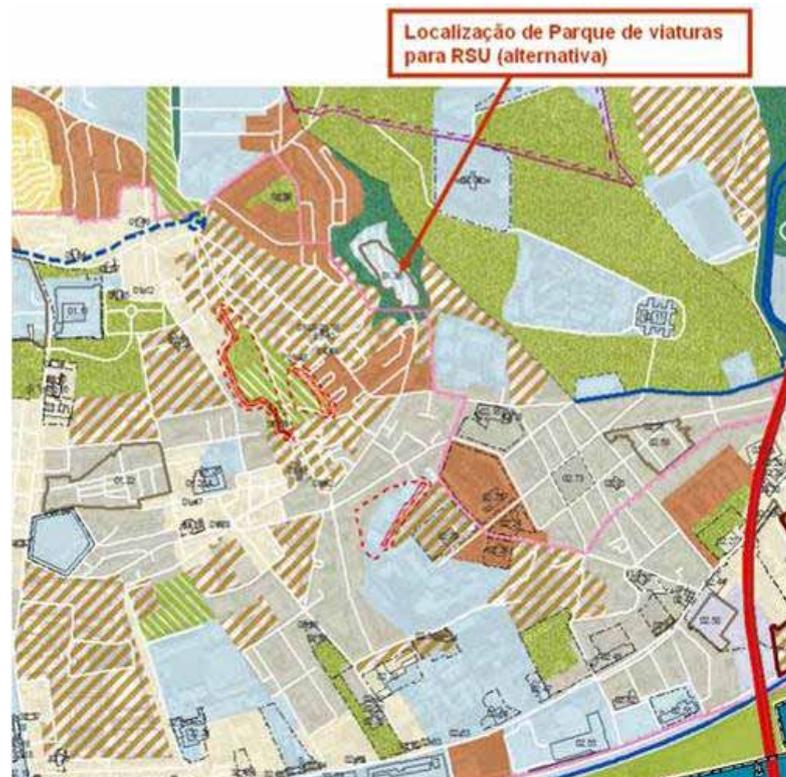
210

Proposta de Revisão do PDM – principais objetivos

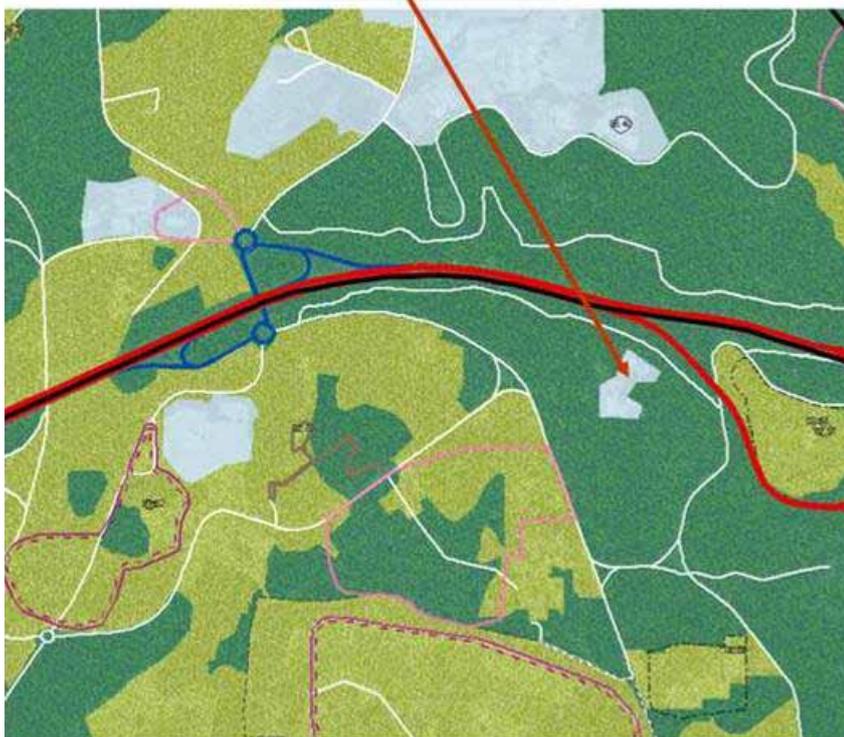
A Proposta de Revisão do PDM, no âmbito da recolha e gestão dos resíduos urbanos estabelece três objetivos, designadamente:

Infraestruturas principais

Ao nível das principais infraestruturas de suporte à atividade de recolha e gestão de resíduos urbanos pretende-se resolver os atuais impasses referentes à sua localização. Neste contexto, e tendo em vista viabilizar estas infraestruturas, foram consideradas as seguintes localizações, com tradução na requalificação do espaço urbano:



Localização de central de triagem e transferência



212

Postos de limpeza

Ao nível dos postos de limpeza está previsto expandir e requalificar a rede existente, criando novos postos, com dimensões que variam em função dos respetivos programas funcionais. As novas localizações estão a ser contempladas nos estudos urbanos e planos em curso.

Pela sua pequena dimensão, os novos postos não têm tradução na Planta de Ordenamento, Qualificação do Espaço Urbano, contudo, o investimento inerente está contabilizado no Programa de Execução e Plano de Financiamento do PDM.

Novos Postos de limpeza previstos

- Bairro da Boavista (loteamento inserido no QREN – Ecobairros) – em substituição do Posto de Limpeza existente, atualmente em processo de desativação;
- Bairro Padre Cruz (para realocação de posto de limpeza – Operação inserida no QREN – Parcerias para a regeneração);
- Alto dos Moinhos (Plano de Pormenor) – em substituição do existente Posto de Limpeza de Sete Rios, atualmente em processo de desativação;
- Marvila (Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental – realocação do atual Posto de Limpeza de Chelas);
- Alcântara (Plano de Urbanização – realocação do posto de limpeza);



- Aterro da Boavista Nascente (Plano de Pormenor – com reserva de área considerável, de modo a poder suportar um sistema de recolha pneumática);
- Zona envolvente à Estação do Oriente (Plano de Urbanização - Considerando o sistema de recolha pneumática);
- Posto de Limpeza de Carnide (Quinta de São Lourenço – Parque dos Artistas);
- Posto de Limpeza da Rua Rodrigo da Fonseca/Mercado do Rato (relocalização do atual posto de limpeza do Mercado do Rato);
- Parque de Apoio à Recolha Seletiva da Zona Oriental (Alteração do atual posto de limpeza da Valssassina);
- Posto de Limpeza do Lumiar (relocalização do atual posto de limpeza da área);
- Posto de Limpeza do Alto do Lumiar – Alta de Lisboa – Rua Maria de Lourdes Pintassilgo, PER 5, antiga Rua 3, Malha 23.1 – Coordenação do processo de construção do novo posto de limpeza assegurada pela UPAL;
- Posto de Limpeza do Alto do Lumiar, Alta de Lisboa, R. Helena Vaz da Silva, antiga Rua E.

Melhoria da gestão dos Resíduos Urbanos

Ao nível dos Resíduos Urbanos, o Programa de Execução e Financiamento do PDM prevê ainda um Programa de Melhoria da Gestão dos Resíduos Urbanos, que abrange todas as UOPG e tem como principais objetivos:

- Aumentar a eficácia na recolha e tratamento dos resíduos urbanos;
- Reduzir a produção de resíduos;
- Reduzir e libertar progressivamente o espaço público afeto a pontos de recolha de resíduos, com a subsequente requalificação desse espaço;
- Alargar a recolha seletiva porta-a-porta a toda a cidade.

Estratégia e linhas gerais de atuação na gestão de resíduos

A gestão de resíduos e limpeza urbana na cidade de Lisboa tem como principal objetivo estratégico, para os próximos anos, o aumento da percentagem de resíduos urbanos recolhidos seletivamente, face ao total de resíduos produzidos, com vista à sua valorização e reciclagem.

Para além dos materiais recicláveis mais comuns, pretende-se que os diferentes fluxos de resíduos venham a ser gradualmente desviados da fração indiferenciada, garantindo-se procedimentos de encaminhamento e tratamento mais sustentáveis e ambientalmente adequados às suas especificidades ou perigosidade.

Os resíduos de construção e demolição (RCD) merecem especial atenção, dadas as práticas não controladas a que têm sido sujeitos e o seu potencial de valorização. É aposta do município garantir condições para a sua recolha seletiva, na origem ou através de locais de entrega, e minimizar a sua deposição em aterro, indo de encontro às obrigações legais nesta matéria.

Além do incremento da recolha seletiva, também é importante assegurar níveis mínimos de qualidade nos resíduos recicláveis que são separados e, por outro lado, apostar, sempre que possível, em novas soluções de prevenção e redução de resíduos.

Para a persecução destes objetivos são imprescindíveis o envolvimento e a sensibilização dos munícipes. A satisfação dos munícipes, refletida no número de reclamações, é também, por sua vez, um objetivo a cumprir e traduz uma avaliação exterior do serviço que é prestado.

Para fomentar a participação da população, os sistemas de recolha seletiva têm de se ajustar às suas necessidades e às características urbanísticas e socioeconómicas de cada área. Deste modo e sempre que haja condições para a sua implementação, prevê-se o alargamento generalizado da recolha seletiva porta-a-porta a toda a cidade, o que permite obter capitações mais elevadas de materiais recicláveis.



A otimização dos meios e recursos afetos à remoção de resíduos e limpeza pública, numa lógica de custo-benefício, será sempre uma linha geral de atuação, privilegiando-se a modernização da frota e a utilização de equipamentos mecânicos, mais eficientes e menos poluentes. Para tal, é igualmente necessário o conhecimento aprofundado do terreno, dos produtores de resíduos e do nível de realização do serviço, só possível com o investimento contínuo em novos sistemas centralizados de informação e georeferenciação de localização de viaturas, circuitos e pontos de recolha, que possibilitem a alocação de pesos recolhidos, a atualização permanente de dados e a automação de rotinas.

Os compromissos assumidos vão igualmente de encontro a orientações e requisitos de ordem legal e normativa, de nível nacional e comunitário, e enquadram-se também, a diferente escala, nos instrumentos nacionais e regionais de planeamento e controlo, no domínio do ambiente e gestão de resíduos.

Ainda no contexto regulador, pretende-se que o desempenho dos serviços de higiene urbana e resíduos sólidos seja continuamente avaliado e sujeito a certificação no âmbito da qualidade, higiene e segurança.

14. AMBIENTE SONORO

O ruído assume-se como um dos problemas de saúde pública mais importantes da sociedade moderna. Com o evoluir de investigação sobre os seus efeitos nocivos para a saúde pública tem-se assistido a um número crescente de políticas públicas e enquadramento legislativo para as mesmas tendentes à minoração dos seus efeitos. Saliente-se que, a cidade de Lisboa sendo o maior centro urbano do país, e, possuindo 83% da sua área total consolidada, constitui um grande desafio a qualquer política que pretenda minorar os efeitos negativos do ruído. Assim pretende dar-se ao ruído a relevância devida nomeadamente através:

- a) De uma contribuição clara para a definição de uma política efetiva de redução de ruído compatível com o desenvolvimento da cidade;
- b) Da criação das bases para o desenvolvimento e implementação de planos de ação para a redução de ruído;
- c) Da integração transversal das políticas de ruído com outras políticas nomeadamente de mobilidade;
- d) Da promoção de zonas tranquilas;
- e) Articulação e definição da política com as entidades gestoras do tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo.

Com a caracterização de ruído existente na área do concelho, designadamente o mapa de ruído da cidade, é possível traçar objetivos claros para a redução de ruído tal como deduzir os principais instrumentos estratégicos para a sua obtenção.

14.1 ENQUADRAMENTO

O enquadramento legislativo, comunitário e nacional, tem vindo a dar uma importância crescente ao ruído estabelecendo obrigatoriedades, de diagnóstico e de adoção de medidas que promovam a sua redução, com vista a diminuir os seus efeitos que vão desde a perda de capacidade auditiva a quadros complexos de "stress" e problemas fisiológicos e cardiovasculares graves.

Lisboa como cidade de cerca de 565 mil habitantes em 2001 necessita, ao abrigo do enquadramento legal acima referido, não só de produzir mapas de ruído, instrumentos fundamentais para uma definição estratégica de combate ao problema como de planos de ação que a possam implementar.

O ruído possui diversas fontes de emissão. Se bem que, em locais e em planos de trabalho específicos se possa enquadrar diversos tipos de fonte (como o chamado ruído de vizinhança ou ruído gerado por atividades) aquilo que é relevante do ponto de vista do PDM é o ruído proveniente dos tráfegos ferroviário, rodoviário e aéreo.

Através da aplicação do modelo dose-resposta, que ilustra a relação entre os diferentes tipos de ruído de tráfego e o incómodo respetivo causado na população, a investigação científica e técnica tem incidido sobre o estudo destas fontes constatando diferenças de sensibilidade por tipo de ruído. Estes resultados estiveram na génese da definição dos níveis de ruído estabelecidos na legislação, comunitária e nacional, com vista a salvaguardar a saúde e o ambiente, prevenindo e reduzindo os efeitos prejudiciais da exposição ao ruído ambiente. Em suma, estes resultados assumem-se como critério para o estabelecimento de prioridades de intervenção dando corpo às estratégias de redução de ruído.

216

14.2 OBJECTIVOS DA POLÍTICA DE RUÍDO

O desenvolvimento de uma estratégia para o ruído no concelho, não pode ser desligado, de outros contributos, nomeadamente o da política de mobilidade. No entanto, são claros os objetivos gerais da política de ruído incluída neste Plano Diretor:

- a) Promover a qualidade de vida dos habitantes da cidade de Lisboa diminuindo o incómodo e os problemas de saúde associados ao ruído;
- b) Construir, atualizar e utilizar os instrumentos de mapeamento estratégico de ruído como instrumentos de definição de prioridades na intervenção em redução de ruído;
- c) Reduzir o número de habitantes e trabalhadores expostos a níveis de ruído acima do regulamentado;
- d) Delimitar zonas tranquilas promovendo estratégias de intervenção dirigidas à sua manutenção e extensão;

- e) Definir e implementar planos concelhios de ação para a redução de ruído que possuam mecanismos de revisão e atualização tal como instrumentos de avaliação do seu cumprimento;
- f) Articular e definir a política com as entidades gestoras do tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo.

14.3 ZONAMENTO ACÚSTICO

O Plano Diretor abrange um conjunto de opções que passam por promover uma cidade multipolar e multifuncional em que a diversidade é valorizada admitindo-se, na generalidade do território, um conjunto de usos desde que compatíveis com o habitacional.

De acordo com o Regulamento Geral de Ruído aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro retificado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de Março e alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de Agosto (RGR), compete às autoridades municipais e em instrumentos como o PDM, a classificação, delimitação e disciplina do Zonamento Acústico (ZA) que seja congruente com os usos previstos em sede de Plano Diretor. O RGR estabelece dois tipos de zonas: sensíveis e mistas:

§ Zonas sensíveis – as áreas vocacionadas para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares ou espaços de lazer, existentes ou previstos pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, tais como cafés e outros estabelecimentos de restauração, papelarias e outros estabelecimentos de comércio tradicional, sem funcionamento no período noturno. Estas, de acordo com a alínea b) do n.º 1 do art.º 11.º do RGR, não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L_{den} e superior 45 dB(A), expresso pelo indicador L_n .

§ Zonas mistas – as áreas cuja ocupação seja afeta a outros usos, existentes ou previstos, para além dos referidos na definição de zona sensível. Estas, de acordo com a alínea a) do n.º 1 do art.º 11.º do RGR, não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 65 dB(A).

Como decorre deste Plano Diretor e do Relatório do Estado do Ordenamento do Território, a situação e a dinâmica atual da cidade e as opções estratégicas que tem vindo a ser referidas implicam a classificação da totalidade do território municipal como Zona Mista, não devendo ficar exposta a níveis sonoros de ruído ambiente exterior superiores ao definido na legislação.

Esta opção tem dois aspetos relevantes que não é demais sublinhar: o primeiro prende-se com a situação concreta da cidade e dos níveis de ruído existentes. Por exemplo, muitos dos equipamentos sensíveis (hospitais e escolas) são eles próprios uma fonte direta e indireta de ruído que torna muito difícil, senão mesmo impossível, o cumprimento dos valores

estabelecidos para as zonas sensíveis. Por outro lado, o segundo aspeto a referir, a cidade multipolar e multifuncional possui características de tal modo relevantes que a classificação acústica não deve contrariar.

O Zonamento Acústico, pela sua natureza, é apenas uma definição de limites que, não raras vezes, constitui o essencial da política de ruído. Este PDM tem uma perspetiva de intervenção mais abrangente que não se esgota no mero ato de classificar. Pretende-se, não só, estimular a diversificação de uso do espaço mas também orientá-la de acordo com os objetivos aqui definidos.

14.4 CARACTERIZAÇÃO DO RUÍDO AMBIENTE

A caracterização acústica do espaço urbano revela-se uma ferramenta de análise e diagnóstico fundamental para a definição de requisitos e prossecução dos objetivos, delineados a prazo, no âmbito das ações de planeamento da cidade que, por exigência legal, deverão assegurar a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada dos usos do território tendo em consideração as fontes de ruído existentes e previstas.

218

Para caracterizar o ambiente sonoro a lei prevê a recolha de dados acústicos, através de medições de ruído ambiente e métodos mais complexos de simulação para a elaboração de mapas de ruído. De acordo com as características populacionais do município, que constituindo uma aglomeração com população residente superior a 100 000 habitantes e uma densidade populacional superior a 2 500 habitantes/km², Lisboa configura-se, desde a publicação do anterior Regulamento Geral de Ruído, em 2000, como sujeita à elaboração de mapas de ruído.

Assim, a cartografia do ruído, caracterizadora deste componente ambiental, é a ferramenta estratégica na avaliação e na gestão do ruído. O mapa de ruído da cidade de Lisboa foi desenvolvido tendo como base metodológica os documentos que definem os requisitos mínimos necessários à harmonização e comparabilidade dos resultados e, recorreu à utilização do *software* de Previsão de Acústica CadnaA.

O Mapa de Ruído é uma representação gráfica do ruído ambiente exterior, expresso pelos indicadores L_{den} e L_n , traçando as isófonas e as áreas por elas delimitadas às quais corresponde uma determinada classe de valores expressos em dB(A) e revela as influências de diferentes fontes de ruído e a exposição das populações ao ruído ambiente nas diferentes zonas da cidade.

Este mapa permite inferir um outro, representativo do cruzamento deste com os níveis sonoros estabelecidos pelo RGR para zonas mistas obtendo-se o Mapa das Desconformidades que ilustra as zonas que apresentam valores de ruído ambiente acima dos estabelecidos por lei para cada um dos indicadores de ruído. Este mapa também denominado Mapa de Conflitos, delinea desde logo uma prioridade de intervenção, a do cumprimento legal.

Finalmente, e não se esgotando as análises à situação do ruído ambiente existente, importa referir que, o Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, define como zona tranquila de uma aglomeração, uma zona delimitada pela câmara municipal, no âmbito dos estudos e propostas sobre ruído que acompanham os planos municipais de ordenamento do território, que está exposta a um valor de L_{den} igual ou inferior a 55 dB(A) e de L_n igual ou inferior a 45 dB(A), como resultado de todas as fontes de ruído existentes.

As zonas tranquilas são definidas de acordo com os níveis sonoros, independentemente dos usos existentes, existindo na cidade de Lisboa zonas, cujas características sonoras, se coadunam com os limites sonoros definidos para zonas tranquilas.

14.4.1 SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA

Figura 1 – Níveis sonoros resultantes do somatório da contribuição de todas as fontes de ruído, para as 24 horas do dia, representado pelo indicador Lden Carta do Património Arqueológico e Geológico

Mapa de Ruído Global – Período Diurno-Entardecer-Nocturno

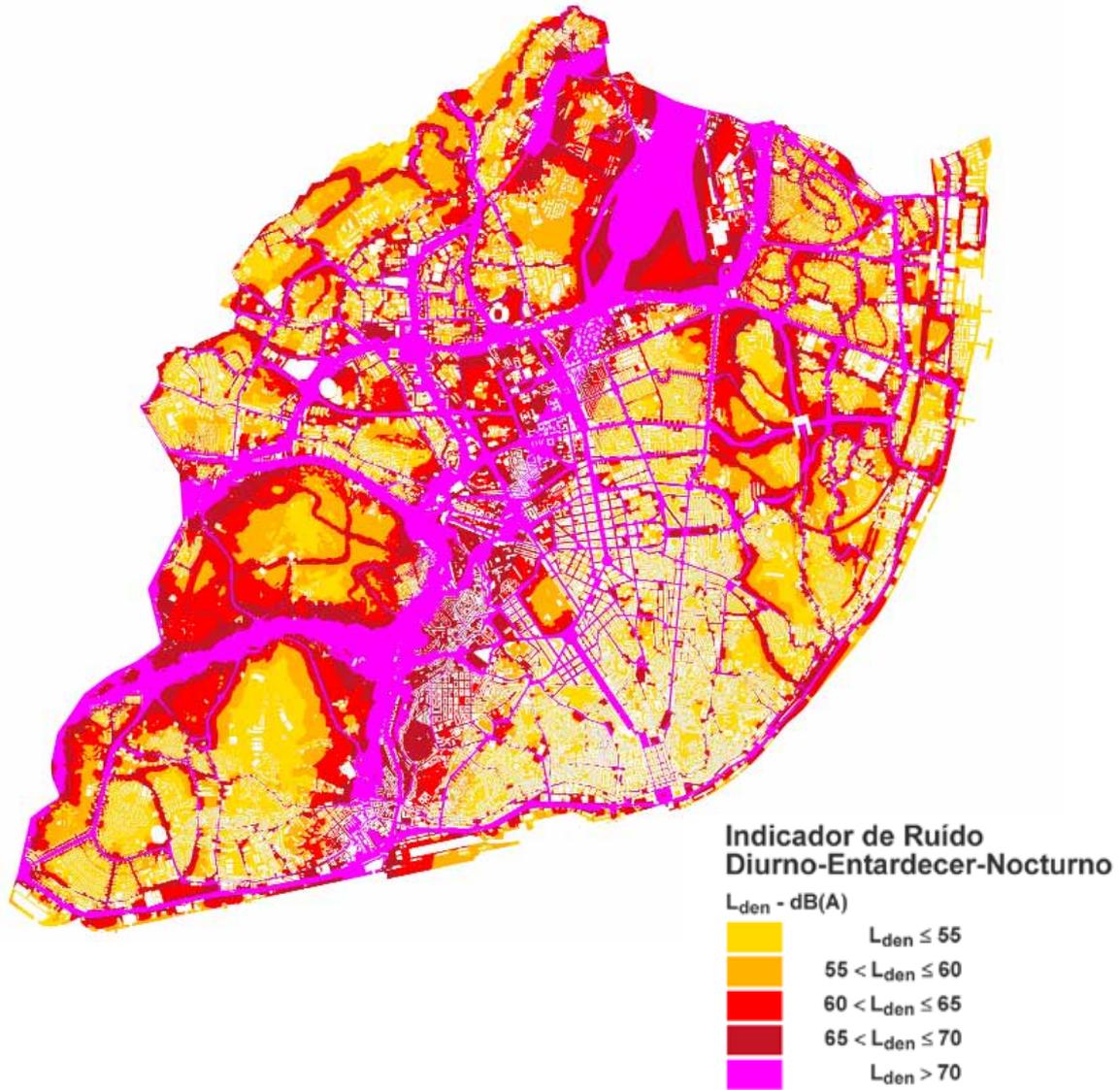
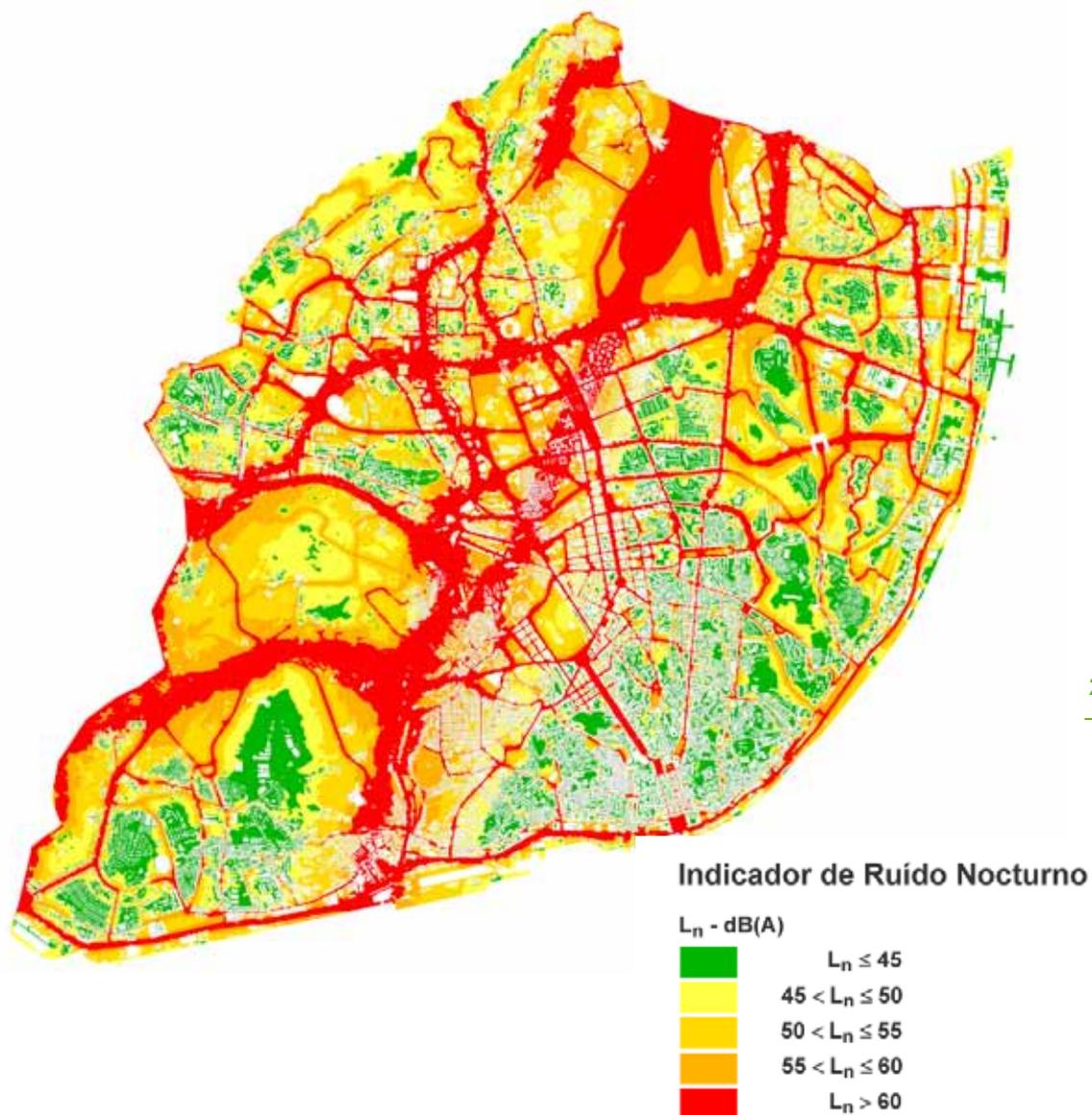


Figura 2 – Níveis sonoros resultantes do somatório da contribuição de todas as fontes de ruído, para o período entre as 23H00 e as 07H00, representado pelo indicador L_n



População e área expostas

Sendo objetivo essencial deste diagnóstico determinar a exposição da população apresentando-se as estimativas de população exposta efetuada pelo cruzamento do mapa de ruído com os dados de população dos Censos, 2001, bem como, a respetiva área geográfica a que se referem. Saliente-se que a área total do concelho é de 84,4 km².

Tabela 1 – Número estimado de pessoas (em centenas) expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} , a 4m de altura e na “fachada mais exposta”, para o ruído global e o ruído proveniente do tráfego rodoviário

L_{den} (dB(A))	População (centenas) Ruído Global	População (centenas) Ruído Rodoviário	Área (km ²)
$55 < L_{den} \leq 60$	995	869	15.4
$60 < L_{den} \leq 65$	1036	792	13.8
$65 < L_{den} \leq 70$	734	573	9.7
$70 < L_{den} \leq 75$	240	182	4.7
$L_{den} > 75$	21	19	2.0

Tabela 2 – Número estimado de pessoas (em centenas) expostas a diferentes gamas de valores de L_n , a 4m de altura e na “fachada mais exposta”, para o ruído global e o ruído proveniente do tráfego rodoviário

L_n (dB(A))	População (centenas) Ruído Global	População (centenas) Ruído Rodoviário	Área (km ²)
$45 < L_n \leq 50$	992	916	14.5
$50 < L_n \leq 55$	1028	835	15.9
$55 < L_n \leq 60$	843	641	14.9
$60 < L_n \leq 65$	323	244	10.8
$65 < L_n \leq 70$	49	37	5.8
$L_n > 70$	2	2	3.0

222

Tabela 3 – Distribuição da população em percentagem para os diferentes níveis de L_{den}

L_{den} (dB(A))	População (%) Ruído global	População (%) Ruído rodoviário
$L_{den} \leq 55$	45.6	56.2
$55 < L_{den} \leq 65$	36.5	29.9
$L_{den} > 65$	17.9	13.7

Tabela 4 – Distribuição da população em percentagem para os diferentes níveis de L_n

L_n (dB(A))	População (%) Ruído global	População (%) Ruído rodoviário
$L_n \leq 45$	41.7	52.6
$45 < L_n \leq 55$	36.3	31.0
$L_n > 55$	22.0	16.4

14.4.2 DESCONFORMIDADES

Apresenta-se o cruzamento dos Mapas de Ruído Global (L_{den} e L_n) com o mapa de zonamento acústico, ilustrando-se as zonas que apresentam valores de ruído ambiente acima dos estabelecidos por lei, para cada um dos indicadores – Mapa de Conflitos.

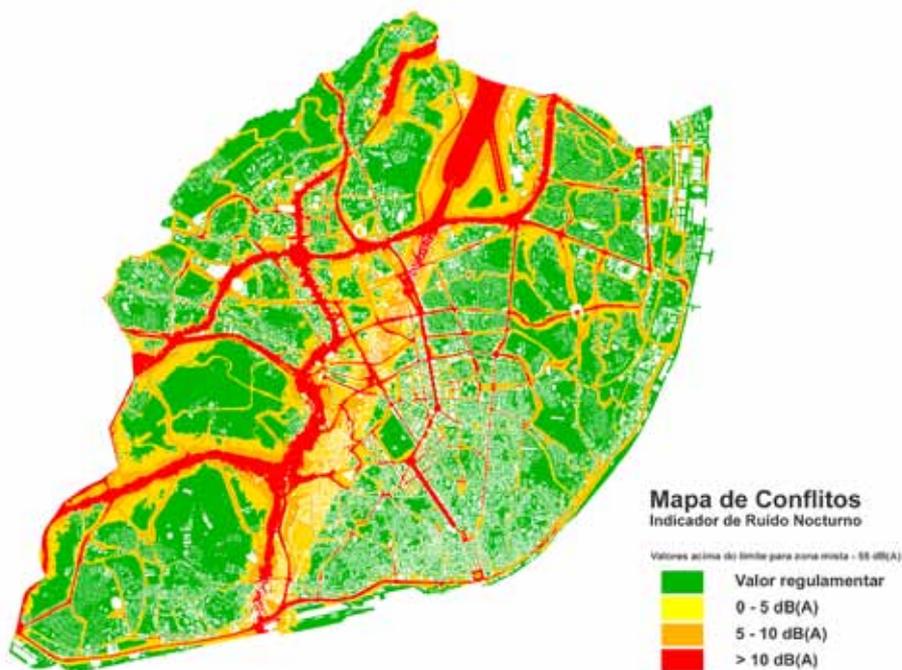


Figura 3 – Níveis sonoros conformes e desconformes para o indicador L_{den}

Mapa de Conflitos para o indicador L_{den}



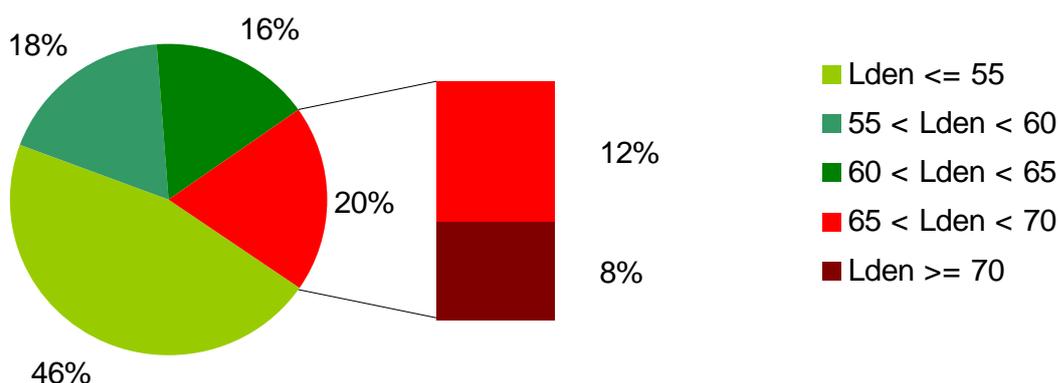
Figura 4 – Níveis sonoros conformes e desconformes para o indicador L_n



14.4.3 POPULAÇÃO E ÁREA EXPOSTAS A NÍVEIS SONOROS DESCONFIRMES

A distribuição dos níveis sonoros em área é a seguinte:

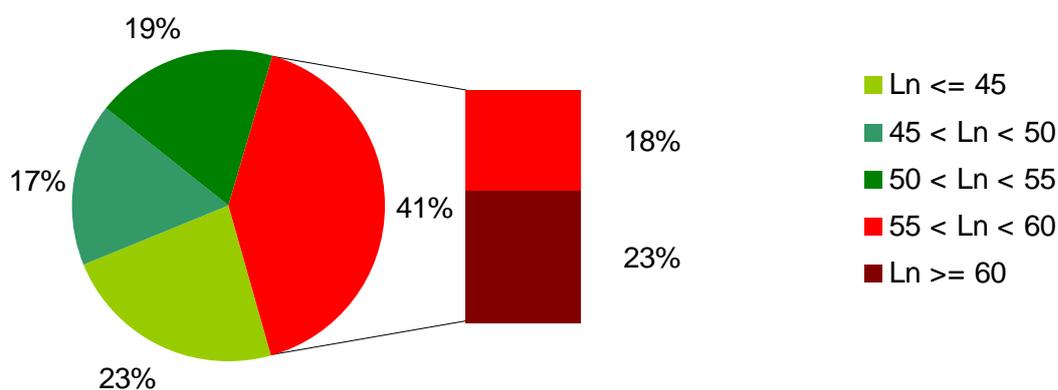
Gráfico 1 – Distribuição em área dos níveis sonoros, L_{den} dB(A)



224

Para o indicador L_{den} 20% da área do concelho está acima do valor limite dos quais 12% está 5 dB(A) acima desse valor e 8% está acima do valor limite em 10 dB(A) .

Gráfico 2 – Distribuição em área dos níveis sonoros, L_n dB(A)



Para o indicador L_n a área em desconformidade é maior, cerca de 41% dos quais 18% está 5 dB(A) acima desse valor e 23% está acima do valor limite em 10 dB(A).



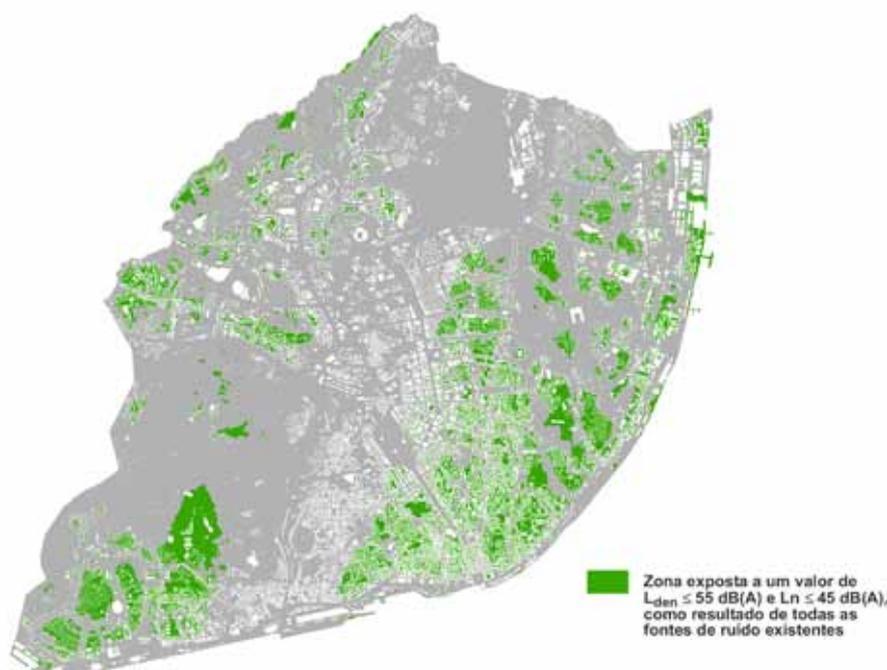
14.4.4 ZONAS TRANQUILAS

Os mapas e tabelas apresentados para os indicadores L_{den} e L_n evidenciam zonas que ficam expostas a ruído ambiente exterior inferior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L_{den} e inferior a 45 dB(A), expresso pelo indicador L_n . Pelas suas características sonoras estas áreas poderão ser enquadradas na definição de zona tranquila de uma aglomeração estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho. No âmbito de estudos e propostas que acompanham planos municipais de ordenamento do território serão sempre estudadas estratégias de intervenção que promovam a manutenção e extensão das zonas com características sonoras de zonas tranquilas propondo-se sempre que possível a sua delimitação.

Apresenta-se o mapa das zonas que, de acordo com a caracterização da situação de referência efetuada, estão expostas a um valor de L_{den} igual ou inferior a 55 dB(A) e de L_n igual ou inferior a 45 dB(A), como resultado de todas as fontes existentes.

Figura 5 – Áreas expostas a ruído ambiente exterior inferior a 55 dB(A) para o indicador L_{den} e inferior 45 dB(A), para o indicador L_n

Mapa de zonas tranquilas



14.4.5 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Da análise dos mapas de ruído verifica-se que as zonas que apresentam valores de ruído ambiente superiores a 60 e 70 dB(A) para L_n e L_{den} , correspondem a áreas próximas de vias de tráfego rodoviário intenso, sendo esta a principal fonte de ruído.

No caso do tráfego ferroviário, este tem uma expressão muito localizada, sendo apenas relevante para o ruído ambiente global numa faixa próxima das vias-férreas. O ruído do tráfego aéreo apesar de contribuir para o ruído ambiente global é na maior parte do território mascarado pelo ruído proveniente do tráfego rodoviário. A sua influência faz-se notar nas zonas próximo do aeroporto e numa faixa que acompanha as rotas de aproximação.

Pontualmente, outras fontes têm particular influência, designadamente as zonas de concentração de atividades de diversão noturna das quais se salientam o Bairro Alto, a Docca de Alcântara e o Parque das Nações.

Da análise das tabelas relativas à exposição da população aos diferentes níveis de ruído para todas as fontes, constata-se que cerca de 18% da população está sujeita a níveis superiores aos limites regulamentares para o L_{den} e aproximadamente 22% para o indicador L_n . Comparando estes valores com a exposição ao ruído rodoviário, verifica-se uma variação para 14 e 16% respetivamente. Pelo exposto, poder-se-á inferir que a soma das outras fontes de ruído ao ruído rodoviário vem contribuir para um agravamento de aproximadamente 4% da população exposta a níveis de ruído não regulamentares, pelo que, se confirma que a principal fonte de ruído na cidade é proveniente do tráfego rodoviário.

226

Para o indicador L_{den} 20% da área do concelho está acima do valor limite dos quais 12% está 5 dB(A) acima desse valor e 8% está acima do valor limite em 10 dB(A).

Para o indicador L_n a área em desconformidade é maior, cerca de 41% dos quais 18% está 5 dB(A) acima desse valor e 23% está acima do valor limite em 10 dB(A).

Os valores percentuais correspondem a uma população exposta a valores não regulamentares de 995 centenas para o L_{den} e 1217 centenas para o L_n .

14.5 INTERVENÇÃO E PLANO DE ACÇÃO

A prossecução dos objetivos relativamente ao ruído tem de ser enquadrada pela opção estratégica deste plano conjuntamente com as orientações e concretização, em paralelo, do preconizado, entre outros, pelo plano de mobilidade, por medidas de ordenamento de território, pela gestão do licenciamento de atividades económicas e pela articulação com outras entidades.

Como foi já referido, a Revisão do PDM considera que o ruído não é um condicionante que possui uma definição puramente geográfica mas sim um indutor de políticas a aplicar de acordo com uma visão estratégica. Aliás ele deve ser encarado como algo que integre e adapte



as atividades aos regulamentos e, simultaneamente consiga reduções de ruído nas zonas onde ele atinge níveis incompatíveis com a saúde e bem-estar da população do concelho.

Esta redução dos níveis sonoros representa um desafio complexo e difícil que, não obstante a situação existente terá necessariamente de ter a preocupação de refletir na disciplina das zonas mistas, planos diferenciados, consoante as características de cada local, de modo a que se promova e assegure a qualidade do ambiente sonoro e a manutenção das atividades da cidade.

É objetivo da Revisão do PDM a promoção da multifuncionalidade e da diversidade de usos por toda a área do concelho. Essa política terá de ser aliada à necessária manutenção do funcionamento da cidade e das suas diversas vivências, bem como, ao cumprimento dos objetivos de redução de ruído. Neste contexto, as necessárias mudanças da implantação de uma política de redução de ruído, deverão ser promovidas faseadamente de modo a que, a prazo, e de forma igualmente suave se atinjam as metas.

É crucial que, paralelamente, a todas as medidas de gestão de ruído a implementar outras sejam definidas destinadas a promover uma sensibilização clara e eficaz da população que a permita compreender e aceitar as opções tomadas e os seus objetivos de promoção do bem-estar e da saúde pública.

227

14.5.1 OBJECTIVOS

Em linhas gerais os objetivos da intervenção visam promover as ações concretas para:

- a) A redução faseada da área desconforme e da respetiva população exposta definindo prioridades de acordo com os recetores sensíveis afetados e despectivos efeitos;
- b) O estabelecimento de valores limite inferiores aos estabelecidos para as zonas mistas em determinadas áreas;
- c) A manutenção e extensão de zonas tranquilas.

14.5.2 NOTA JUSTIFICATIVA DA NÃO EXISTÊNCIA DO MAPA DE RUÍDO PREVISIONAL

Decorre do processo de concertação com a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional a necessidade de se justificar a não inclusão de mapa de ruído previsional com a cenarização futura, tendo em consideração o horizonte temporal do plano.

A possibilidade técnica de execução de um mapa com a cenarização de ruído futura depende do conhecimento prévio de um conjunto de fatores que influenciam decisivamente o ambiente sonoro.

Neste momento subsistem incertezas que tornam esse exercício meramente académico:



- Horizonte temporal de concretização das grandes infraestruturas (Terceira Travessia do Tejo, Alta Velocidade e Novo Aeroporto de Lisboa) e manutenção de todas as componentes consideradas inicialmente;
- Impacte na distribuição do tráfego, resultante da nova classificação da rede viária e completamento da malha consideradas no plano;
- Impacte das medidas de diminuição do tráfego individual, através da gestão de oferta de estacionamento e de credibilização do transporte coletivo, relacionado com a sua distribuição interna nos diversos eixos da Cidade;
- Impacte da concretização de zonas 30, na redistribuição do tráfego que atualmente atravessa os interiores dos Bairros;
- Impacte resultante das alterações profundas na tecnologia dos veículos, por substituição dos atuais motores de combustão.

Neste momento, por razões macroeconómicas e orçamentais, encontra-se em avaliação o calendário estabelecido para a concretização das grandes infraestruturas de mobilidade previstas, pelo que não há certezas sobre a data de entrada em funcionamento de qualquer uma delas e conseqüentemente do escalonamento de impactes ao nível do ruído resultante. Por outro lado, no que se refere à Terceira Travessia do Tejo, encontra-se em avaliação a manutenção da opção rodoviária, podendo no futuro apenas ser considerada a componente ferroviária da travessia, o que implica cenários muito diferenciados ao nível do ruído.

228

Mesmo que, por razões de simplificação deste exercício, considerássemos inalterados os calendários e as opções iniciais, haveria sempre a dificuldade de prever o impacte na distribuição do tráfego ao nível da malha viária urbana para a cenarização futura, atendendo à realidade eminentemente urbana e consolidada do Município de Lisboa.

A nova classificação do nível hierárquico da rede viária segue o princípio da proteção das malhas urbanas com cariz residencial e insere-se no âmbito do objetivo de reabilitação e regeneração da área central da Cidade, protegendo estas áreas do tráfego de atravessamento.

O modelo anterior, radiconcêntrico, com o vértice na Praça do Comércio, fazia confluir os principais fluxos sobre as via radiais, penalizando a vivência dos eixos centrais da Cidade (Campo Grande/Av. da República/Av. Fontes Pereira de Melo/Av. da Liberdade e Rua da Palma/Av. Almirante Reis/Av. Almirante Gago Coutinho), contribuindo, designadamente, para a degradação dos níveis de ruído e de poluição atmosférica da Baixa Pombalina e da Av. da Liberdade.

O novo modelo de mobilidade, assente numa malha reticulada, propõe uma redistribuição equilibrada do fluxo viário de entrada de veículos, através do conjunto das antigas circulares, articuladas com os dois eixos Norte/Sul existente e proposto. Espera-se, ao nível dos



resultados, uma melhoria da qualidade ambiental dos eixos centrais, da Baixa e dos Bairros predominantemente habitacionais, em linha com objetivo estratégico de regeneração da Cidade consolidada.

Por outro lado, o plano prevê a densificação das áreas melhor servidas por transporte coletivo, com vista à consolidação de novos pólos urbanos, e uma política de oferta de estacionamento restritiva nessas áreas. A conjugação destas medidas vem favorecer uma dinâmica de credibilização do transporte coletivo, penalizando o transporte individual nas deslocações pendulares, acentuando a tendência de diminuição de tráfego registada nos últimos 5 anos: pelos 9 corredores de acesso a Lisboa entram diariamente em 2003 cerca de 413.000 veículos, contra apenas cerca de 370.000 em 2010 (-11%).

Mas a construção e entrada em serviço da Terceira Travessia do Tejo em modo rodoviário, caso se venha a verificar durante a vigência do PDM revisto, poderia ser considerada um fator de sentido oposto a esta tendência de inversão do aumento de veículos que entram diariamente em Lisboa. No entanto, os estudos de procura da TTT referem que apenas cerca de 5% do tráfego que irá circular naquela ponte será tráfego induzido (gerado pela nova infraestrutura) correspondendo a cerca de 2400 veículos diários nos 2 sentidos, sendo os restantes 95% de tráfego desviado das pontes 25 de Abril e Vasco da Gama. A confirmarem-se estas estimativas o acréscimo de tráfego entrado em Lisboa provocado pela TTT será de apenas 1200 veículos, com ganhos ambientais nos eixos de acesso às duas outras travessias.

229

Por cautela, a proposta de ordenamento contida na revisão do Plano preconiza a requalificação de solo ao longo do canal do acesso à TTT em espaço verde, retirando-lhe a aptidão à edificação que o PDM de 1994 lhe confere.

Esta medida de ordenamento teve como principal preocupação salvaguardar o ambiente sonoro das futuras áreas envolventes ao canal reservado, dado o previsível impacto no ambiente sonoro gerado pelo futuro volume de tráfego regional que por aí irá atravessar.

Apesar das orientações preconizadas no plano convergirem na diminuição do tráfego rodoviário e dos despectivos impactes ambientais resultantes, não se torna possível produzir uma simulação na malha interna da Cidade que permita, de forma consistente, cenarizar o ambiente acústico para o horizonte temporal do plano.

Por ventura, tendo em vista colmatar a lacuna gerada pela não apresentação de um Plano de Ação por parte do Município, dentro dos prazos legais, poderia defender-se que a cenarização futura do ambiente sonoro seria uma peça fundamental para a concretização de uma política de redução de ruído em Lisboa.



Defendemos precisamente o contrário: O PDM constitui a tradução territorial da estratégia de desenvolvimento local preconizada, não podendo, nem devendo, substituir-se a outros instrumentos de política sectorial previstos na Lei.

O PDM, enquanto instrumento de política urbanística contribui decisivamente para a adoção de medidas estruturantes que permitem adotar estratégias de redução de ruído exequíveis, devidamente sustentadas no modelo urbano e, por isso, com efeitos duradouros.

Assim, o Plano de Ação, previsto no Decreto Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, que se encontra iniciado pelos Serviços Municipais e que se prevê concluir até ao final de Dezembro de 2011, vem beneficiar da conclusão do processo de revisão do PDM.

O Plano de Ação deverá adotar políticas subseqüentes à aprovação do PDM, de melhoria ambiental, que devem ser dinâmicas e adaptativas às alterações de contexto (estruturais e tecnológicas), baseando-se em intervenções por vezes localizadas, descendo a uma escala de maior detalhe, concertando medidas com as entidades supra-municipais gestoras das infraestruturas produtoras de ruído.

230

14.5.3 PLANOS DE ACÇÃO

De acordo com o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, “a gestão dos problemas e efeitos do ruído, incluindo a redução de ruído, em municípios que constituam aglomerações com uma população residente superior a 100 000 habitantes e uma densidade populacional superior a 2500 habitantes/km² é assegurada através de planos de ação nos termos do Decreto-Lei n.º 146/ 2006, de 31 de Julho”.

O Plano de Ação incorporará as medidas aplicáveis na prossecução dos objetivos aqui elencados pormenorizadas, temporal e espacialmente, e o respetivo sistema de monitorização e avaliação das mesmas.

As medidas de intervenção serão estudadas e planeadas para aplicar consoante as possibilidades de intervenção, designadamente instrumentos legais e de planeamento, e a combinação de fatores que incluem as prioridades de intervenção, a população afetada e outras características da área a abranger pelas medidas e a complexidade de aplicação das mesmas. Incluem as seguintes, que se exemplificam:

- a) Medidas programadas de ordenamento do território (por exemplo, medidas gerais do tipo funcional e/ou estrutural, nomeadamente com a criação de zonas *non aedificandi* junto a grandes eixos viários);

- b) Medidas programadas de gestão de tráfego (por exemplo, a reestruturação e/ou redução do perfil dos arruamentos, limitação da velocidade, através da colocação de bandas sonoras ou sinalização vertical);
- c) Medidas programadas de planeamento de circulação (por exemplo, a restrição e/ou limitação nas acessibilidades das principais artérias rodoviárias, desvios ou cortes de tráfego, total ou parcial, em zonas a intervencionar);
- d) Medidas relativas à instalação e exercício de atividades económicas (por exemplo, a limitação da implantação de determinadas atividades que pela sua natureza ou condições de funcionamento contribuam para uma deterioração do ambiente sonoro da zona, limitação das condições de funcionamento de determinadas atividades, nomeadamente limitação de horário máximo de encerramento);
- e) Medidas relativas à atribuição de licenças de utilização do edificado e respetivas alterações das mesmas (por exemplo, a atribuição ou alteração de uma licença de utilização deverá ter em conta a envolvimento do local).

GLOSSÁRIO

Indicador de Ruído – Parâmetro físico-matemático para a descrição do ruído ambiente que tenha uma relação com um efeito prejudicial na saúde ou no bem-estar humano.

Indicador de ruído diurno (L_d) - o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na Norma NP 1730, ou na versão atualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos diurnos representativos de 1 ano.

Indicador de ruído entardecer (L_e) - o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na Norma NP 1730, ou na versão atualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos entardecer representativos de 1 ano.

Indicador de ruído noturno (L_n) - o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na Norma NP 1730, ou na versão atualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos noturnos representativos de 1 ano.

Indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno (L_{den}) - o indicador de ruído, expresso em dB(A), associado ao incómodo global dado pela expressão.

$$L_{den} = 10 * \log \frac{1}{24} \left(\frac{L_d}{3} + \frac{L_e + 5}{10} + \frac{L_n + 10}{10} \right)$$

Mapa de Ruído - descritor de ruído ambiente exterior, expresso pelos indicadores L_{den} e L_n , traçado em documento onde se representam as isófonas e as áreas por elas delimitadas às quais corresponde uma determinada classe de valores expressos em dB(A).

Mapa de Conflitos – representação gráfica da interceção do mapa de ruído com o mapa de zonamento acústico, ilustrando as zonas que apresentam valores de ruído ambiente acima dos estabelecidos por lei. Períodos **de**

Referência – o intervalo de tempo a que se refere um indicador de ruído, de modo a abranger as atividades humanas típicas, delimitado nos seguintes termos:

Período diurno – das 7 às 20 horas;

Período de entardecer – das 20 às 23 horas;

Período noturno – das 23 às 7 horas.



Plano de Ação – planos elaborados pelo município com o objetivo de gerir o ruído no sentido de minimizar os problemas dele resultantes, nomeadamente pela redução de ruído.

Zonamento Acústico - Classificação de áreas em função dos seus usos existentes ou previstos em que estão sujeitas a valores limite de exposição máxima regulamentares.

Zona Sensível – Área definida em Plano Municipal de Ordenamento do Território como vocacionada para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, existentes ou previstos, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local.

Zona Mista – Área definida em Plano Municipal de Ordenamento do Território, cuja ocupação seja afeta a outros usos existentes ou previstos, para além dos referidos nas zonas sensíveis.

Zona Tranquila de uma aglomeração - áreas definidas pelo município que por estarem expostas a valores de L_{den} e L_n iguais ou inferiores a 55 e 45 dB(A) respetivamente, se pretende preservar os níveis sonoros de ruído ambiente, independentemente dos usos do solo.



15 CONDICIONANTES

15.5 SERVIDÕES E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA

As Servidões e Restrições de Utilidade Pública correspondem às servidões e restrições de utilidade pública em vigor à data e que podem constituir limitações ou impedimentos a qualquer forma de intervenção no território municipal.

As Plantas de Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública I e II contêm as condicionantes em vigor, constitutivas de limitações ou impedimentos a qualquer forma específica de aproveitamento do solo. Nas áreas abrangidas por servidões administrativas e restrições de utilidade pública aplicam-se os respetivos regimes jurídicos em vigor.

As servidões administrativas e restrições de utilidade pública encontram-se assinaladas nas referidas plantas, com exceção das referidas nas alíneas f) e o):

- a) Aeroporto de Lisboa;
- b) Área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa (APL);
- c) Áreas sujeitas ao regime florestal;
- d) Centros radioelétricos e ligações hertzianas;
- e) Domínio hídrico;
- f) Edifícios públicos;
- g) Ferrovias;
- h) Fitomonumentos;
- i) Gasoduto;
- j) Imóveis, conjuntos e sítios classificados e em vias de classificação e respetivas zonas gerais e zonas especiais de proteção;
- l) Instalações militares;
- m) Marcos geodésicos;
- n) Prisões e estabelecimentos tutelares de menores;
- o) Rede de faixas de gestão de combustível;
- p) Redes de distribuição de energia elétrica;
- q) Rede rodoviária nacional e estradas e caminhos municipais;
- r) Sistema de infraestruturas de abastecimento de água;

É no entanto de salientar que qualquer alteração às servidões e restrições de utilidade pública identificadas nas plantas referidas atrás, ou o decretar de novas servidões e restrições de utilidade pública, produzirão efeitos imediatos sendo as respetivas plantas atualizadas em consonância.

Com vista a garantir o período necessário para a programação e execução da ligação ferroviária de alta velocidade do eixo Lisboa-Porto e de forma a não comprometer a sua



viabilização, foram delimitados na Planta de condicionantes de infraestruturas os traçados preliminares aos quais se aplicam as medidas preventivas aprovadas pelo Decreto n.º 7/2008, de 27 de Março e prorrogadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 31/2010, de 15 de Abril.

15.1.1 PATRIMÓNIO EDIFICADO

A Carta dos Imóveis Classificados e Em Vias de Classificação, que integra a Planta de servidões administrativas e restrições de utilidade pública II, contém todas as condicionantes estabelecidas pelo IGESPAR e pelo DPC (Departamento de Património Cultural), nomeadamente:

- § Imóveis em Vias de Classificação
- § Imóveis Classificados – Monumentos Nacionais, Imóveis de Interesse Público e Imóveis de Interesse Municipal.
- § Zonas de Proteção
- § Zonas Especiais de Proteção

15.1.2 FITOMONUMENTOS

234

Os Fitomonumentos são constituídos por árvores isoladas, alamedas, maciços florestais, arvoredos e bosquetes classificados pelo Ministério da Agricultura nos termos do Decreto-lei n.º 28468 de 15 de Fevereiro de 1938, do Decreto n.º 20985 de 7 de Março de 1932, do Decreto Regulamentar n.º 80/2004 de 10 de Abril e da Portaria n.º 574/2004 de 28 de Maio.

Os Fitomonumentos constituem património natural regulamentado e, como tal, foram incluídos na Planta de Condicionantes – Servidões e Restrições de Utilidade Pública I. Foram cartografados pelos limites do copado das árvores e/ou dos maciços e incluem uma área de proteção de 50m.

Encontram-se classificados 86 fitomonumentos: 62 árvores, 1 arvoredos, 3 alamedas, 12 bosquetes e 8 maciços. Encontram-se 2 árvores em vias de classificação.

15.2 RISCOS NATURAIS E ANTRÓPICOS

Conceito

Os Riscos Naturais e Antrópicos, que integram a Planta de Ordenamento do PDM, correspondem à suscetibilidade e vulnerabilidade do território face à ocorrência de fenómenos potencialmente danosos. Foram cartografadas as áreas suscetíveis a cada tipo de risco assim como no Regulamento constam as medidas restritivas ou mitigadoras visando a salvaguarda e segurança de pessoas, bens e ambiente.



Por probabilidade entende-se a frequência de registos ocorridos no passado de um determinado tipo de fenómeno potencialmente danoso, sobre uma determinada área.

Por suscetibilidade de um determinado local, consideram-se as condições que um determinado espaço apresenta em termos de ocorrência e potencial, a um fenómeno potencialmente danoso.

Por vulnerabilidade entende-se a determinação do grau de perda de um elemento ou conjunto de elementos (pessoas, bens ou ambiente) expostos a um fenómeno natural de determinada magnitude.

Por risco entende-se a possibilidade de ocorrência inesperada de determinado acontecimento indesejável, expondo as comunidades a consequentes perdas de vidas, bens e/ou à degradação do meio envolvente em geral.

De acordo com os objetivos definidos no artigo 4º da Lei de Bases Nº27/2006 de 3 Julho, consideram-se como áreas prioritárias de intervenção da proteção civil: a prevenção dos riscos coletivos e da ocorrência de acidente grave ou de catástrofes deles resultantes; a atenuação dos mesmos e limitação dos seus efeitos; o socorro e assistência a pessoas e outros seres vivos em perigo; a proteção de bens e valores culturais, ambientais e de elevado interesse público bem como, o apoio à reposição da normalidade na vida das pessoas em áreas afetadas.

235

Dando cumprimento às imposições legais e partindo dos pressupostos atrás descritos, encontra-se em revisão pelo Serviço Municipal de Proteção Civil, o Plano Municipal de Emergência (PME), um instrumento para gestão da atuação na emergência, em desenvolvimento articulado com outros instrumentos de planeamento e ordenamento regionais, distritais e municipais, como o PDM. O PME apresenta uma metodologia específica para identificação, avaliação e prevenção de riscos coletivos expectáveis na cidade de Lisboa, que afetam o normal funcionamento da vida quotidiana. Este instrumento permite conhecer, caracterizar e avaliar as fragilidades que afetam o território, definir prioridades, cartografar áreas sensíveis, propor medidas de prevenção e proteção a implementar, bem como, gerir, partilhar e disponibilizar de forma articulada toda informação produzida, de forma georreferenciada.

Esta articulação entre o PME e o PDM, permite compatibilizar informação referente à identificação e/ou avaliação das principais situações de risco associadas por vezes, a cenários, bem como, destacar áreas territoriais para onde convergem interesses públicos incompatíveis entre si, dando-se prioridade àqueles cuja prossecução determine o mais adequado uso do solo, em termos ambientais, económicos, sociais e culturais, com exceção dos interesses respeitantes à defesa nacional, à segurança, à saúde pública e à proteção civil, com prioridade sobre os demais interesses públicos.

15.2.1 VULNERABILIDADE SÍSMICA DOS SOLOS

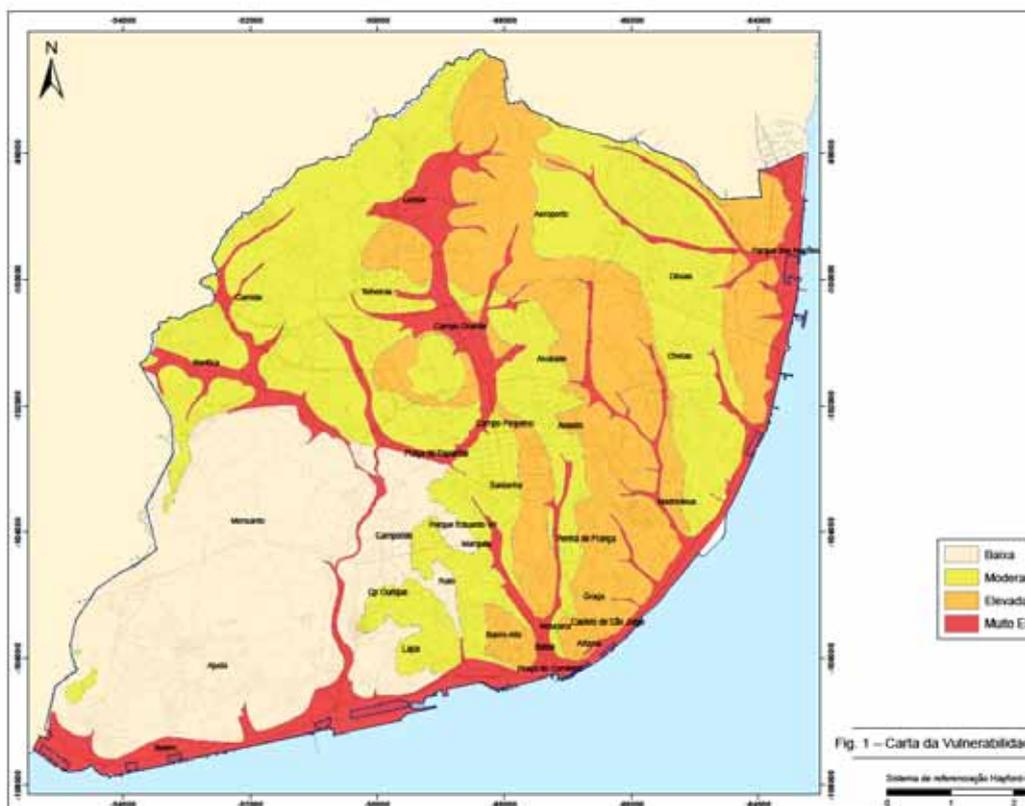
A cartografia referente à vulnerabilidade sísmica dos solos de Lisboa foi obtida com base nos efeitos dos solos.

Do cruzamento desses fatores foi possível obter “Áreas Críticas” que, para os diferentes sismos potencialmente danificadores simulados, sistematicamente produziam maior concentração de danos em termos de edifícios com danos moderados a graves e, conseqüentemente, maiores danos humanos (mortos e feridos). Correspondem às áreas que mais contribuem em termos de danos globais da cidade, para qualquer dos sismos.

As Áreas Críticas de Risco Sísmico constituem um conceito estratégico e de grande importância para o planeamento e a gestão de emergência. Com efeito, é com base na definição destas áreas que se torna possível executar um zonamento da cidade com vista à identificação dos locais que poderão exigir uma intervenção prioritária, estimar os meios humanos e materiais a disponibilizar para cada um deles, e estabelecer a prioridade das ações de socorro a desencadear.

236

Figura 1 – Carta da Vulnerabilidade Sísmica dos Solos





15.2.2 SUSCEPTIBILIDADE DE OCORRÊNCIA DE MOVIMENTOS DE VERTENTE

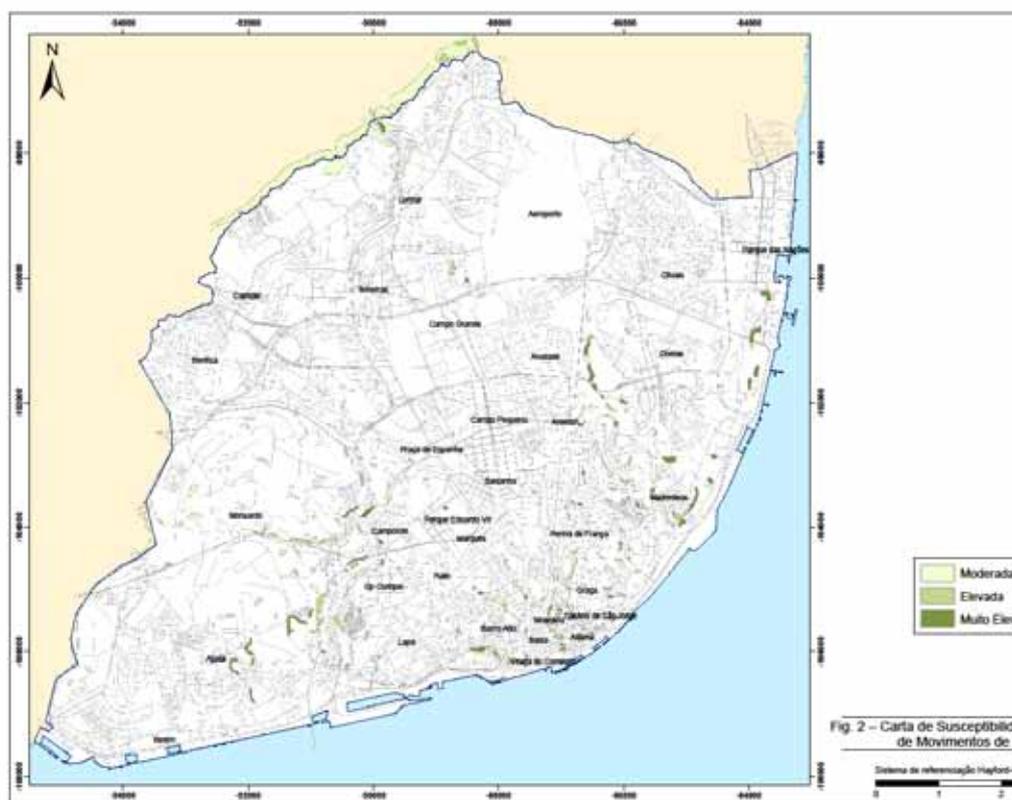
A suscetibilidade de ocorrência de movimentos de vertentes encontra-se associada a diversos fatores, entre eles a natureza geológica das formações, a geomorfologia e a presença ou circulação de água.

Para a identificação das áreas com maior suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertente foi efetuado um trabalho baseado na análise da informação existente acerca do comportamento geotécnico dos solos e rochas da cidade de Lisboa. Esses dados foram comparados com as situações de instabilidade conhecidas, o que permitiu a estimativa dos principais parâmetros de resistência ao corte (coesão e ângulo de atrito interno) de cada uma das unidades geológicas de Lisboa.

Com estes valores foram realizadas simulações acerca da variabilidade do fator de segurança estática dos taludes em função do declive, da espessura da camada instável e da posição do nível de água.

A partir dos resultados obtidos matematicamente, e para cada formação geológica, foram definidas 4 classes de suscetibilidade à ocorrência de movimentos de massa, expressas em intervalos de declives, nomeadamente “suscetibilidade baixa, moderada, elevada e muito elevada”.

Figura 2 – Carta de Suscetibilidade de Ocorrência de Movimentos de Vertente



15.2.3 VULNERABILIDADE A INUNDAÇÕES

A definição das áreas sujeitas a Inundação teve como base o cruzamento da variável precipitação extrema com diversos parâmetros, entre eles os registos de intervenção do Regimento de Sapadores Bombeiros e da Brigada de Coletores da CML, no período compreendido entre 1972 e 2008, e das ocorrências de dia 26 de Novembro de 1967. Não foram tidas em conta as situações de rutura na rede de saneamento e /ou abastecimento assim como, o rebentamento de barragens na Bacia do Vale do Tejo.

Foram ainda usados dados referentes à geomorfologia (como o declive), efeito de maré direto, presença de linhas de água, principais locais de foz, grau de permeabilidade das formações geológicas, presença de desnivelamentos na estrutura viária e características das infraestruturas de saneamento. Estes dados foram cruzados com o Sistema Húmido e com o Sistema de Transição Fluvial-Estuarino.

O cruzamento destas variáveis permitiu definir 3 classes de vulnerabilidade a inundações.

Figura 3 – Carta de Vulnerabilidade a Inundações

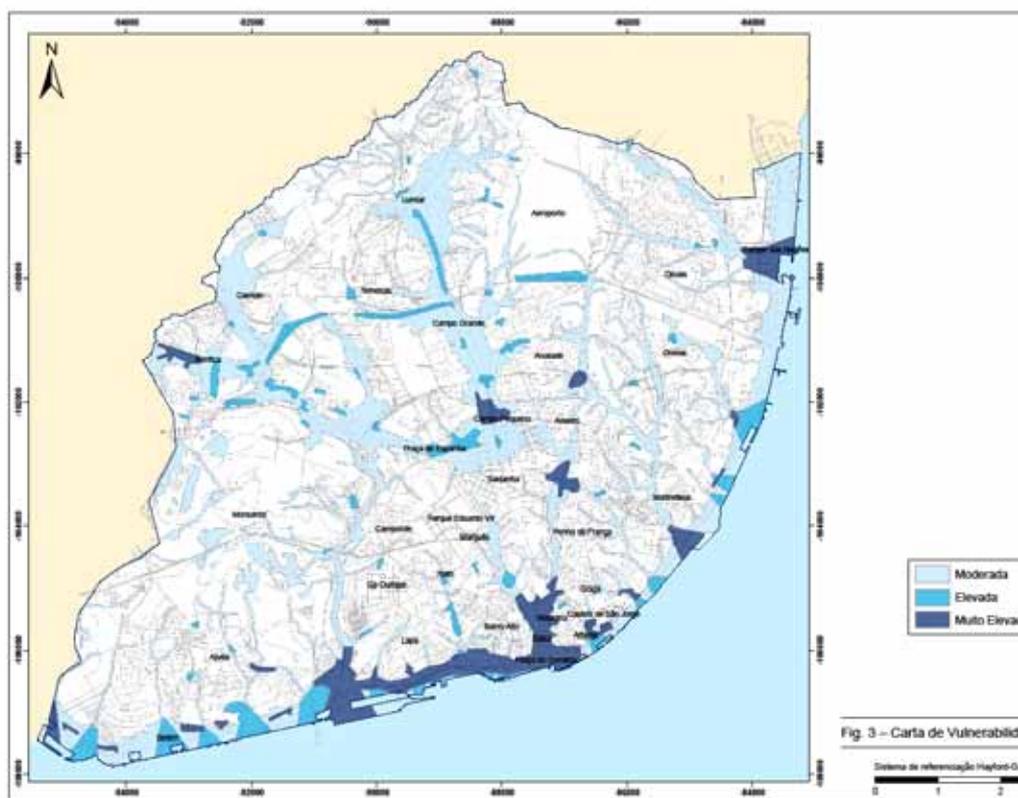


Fig. 3 – Carta de Vulnerabili

Sistema de referência UTM
0 1 2

15.2.4 SUSCEPTIBILIDADE AO EFEITOS DE MARÉ

A definição da área sujeita à suscetibilidade direta do efeito de maré por inundação, no concelho de Lisboa, teve por base o conhecimento dos fatores locais agravantes, como a



agitação marítima e fluvial, as características de maré, a sobrelevação meteorológica, a morfologia do litoral, mas também, as respetivas interações dos parâmetros entre si e com a plataforma adjacente, uma vez que esta condiciona a propagação e dissipação de energia das ondas, relatos históricos sobre os efeitos de Tsunamis na cidade e os critérios utilizados pelo Instituto de Meteorologia (IM) para a emissão de avisos meteorológicos por agitação marítima.

A agitação fluvial sentida em Lisboa encontra-se associada à agitação marítima de largo e à profundidade das águas, entre outros. De destacar as alterações no caudal dos rios (por inundação/cheia ou período de estiagem), a subida anual do nível médio do mar e os efeitos meteorológicos, mais especificamente ventos fortes ou de longa duração, seichas (mudanças súbitas das condições meteorológicas que podem induzir oscilações periódicas no nível do mar) e pressões atmosféricas extremamente baixas ou elevadas.

Para Lisboa, os valores de maré foram calculados pelo Modelo de Previsão de Marés Astronómicas da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa (FCUL). Este modelo resulta da análise harmónica dos dados obtidos pelo marégrafo do Cais do Terreiro do Trigo, para o ano de 2007, com integração do atual valor de subida do nível do mar (SNM), resultante das alterações climáticas e a respetiva taxa de subida de 2.1 mm/ano, referente à década de 1990.

239

As previsões dos níveis extremos de altura das preia-mares e baixa-mares máximas, no período de referência 2000-2010, apresentam amplitudes a variarem entre 4.26m e 4.50m em momentos de preia-mar e 1.86 e 2.01m em baixa-mar, com valores médios de 4.41m e 1.94m, respetivamente. Estes parâmetros variam ao longo do período de 18,6 anos e consideram como plano de referência o Zero Hidrográfico (ZH) definido pelo marégrafo de Cascais, com um valor de 2.08m abaixo do nível médio das águas do mar.

De acordo com o Catálogo Português de Tsunamis, é possível identificar as situações mais relevantes que afetaram Lisboa. Este estudo refere-se ao período compreendido entre 60 A.C. e 1980. Excetuando a referência a 1 de Novembro de 1755, onde se aponta uma altura máxima superior a 10m, não houve registos de Tsunamis cuja onda tenha alcançado alturas superiores a 2.4m (31 de Março de 1761). A CCDR-LVT aponta para que, na generalidade da AML, na eventualidade de ocorrência de ondas de *tsunami*, esta rondará os 6m de altura com um “run off” de 15m (informação proveniente da Revisão do PROT-AML).

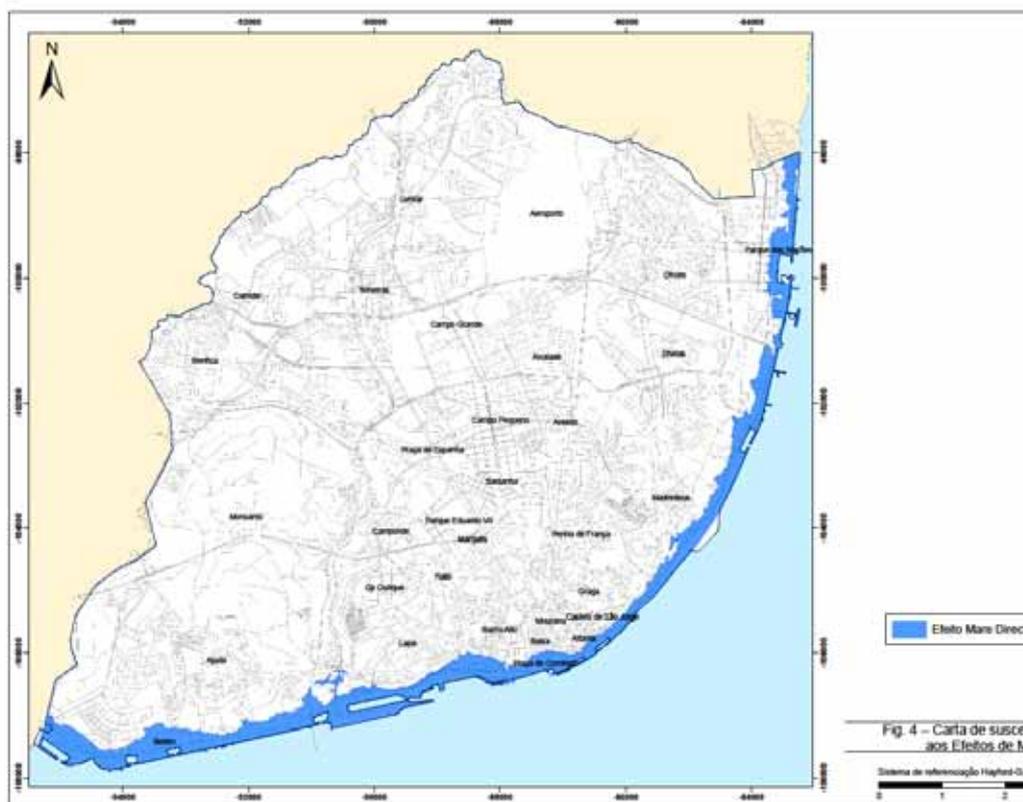
De acordo com o Instituto de Meteorologia (IM), a emissão de avisos far-se-á no caso da agitação marítima ultrapassar o valor dos 4m.

Numa análise integrada das diferentes componentes em estudo, como sejam os valores estatísticos das médias e extremos de marés astronómicas, os níveis a serem considerados na individualização da área sujeita à suscetibilidade direta do efeito de maré por inundação,

permitem produzir um mapa com definição da cota aproximada de galgamento da água ao longo do litoral deste concelho.

Numa análise integrada das diferentes componentes em estudo, considera-se relevante adotar como área de suscetibilidade direta ao efeito de maré a cota dos 5m.

Figura 4 – Carta de suscetibilidade aos Efeitos de Maré



15.2.5 INCÊNDIO FLORESTAL

O município de Lisboa, em 2002, numa atitude precursora de salvaguarda da principal mancha florestal existente no concelho, promoveu a elaboração do Plano de Emergência do Parque Florestal de Monsanto em articulação estreita com os principais intervenores, no âmbito da proteção e intervenção face ao risco de incêndio, que envolveu o Serviço Municipal de Proteção Civil (SMPC), a Divisão de Matas (DM), o Regimento de Sapadores Bombeiros (RSB), a Polícia Municipal (PM) e a Polícia Florestal (PF).

Contudo, as atuais alterações legislativas vieram a delinear uma nova estratégia nacional de atuação no domínio da proteção da floresta contra incêndios. Com o objetivo de reduzir e minimizar as consequências ao nível dos fogos florestais, tornaram-se obrigatórios para todos os municípios, novos instrumentos de planeamento florestal, nomeadamente o Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios (PMDFCI) e o Plano Operacional Municipal (POM). Estes planos, elaborados em estreita articulação entre si e com outros instrumentos,



pretendem definir as ações necessárias à defesa da floresta contra incêndios, em termos de prevenção, previsão e a programação integrada das intervenções das diferentes entidades envolvidas perante a eventual ocorrência de incêndios.

A primeira versão do PMDFCI de Lisboa foi aprovada em 2007, com a necessidade de revisão quinzenal. Em 2008 surge a necessidade de reformulação deste plano, o qual foi revisto em 2009, encontrando-se o mesmo presentemente em fase de aprovação.

Quanto ao POM de Lisboa, a primeira versão data de 2008, tendo-se procedido a partir desse ano à sua atualização anual, encontrando-se aprovada a versão de 2010.

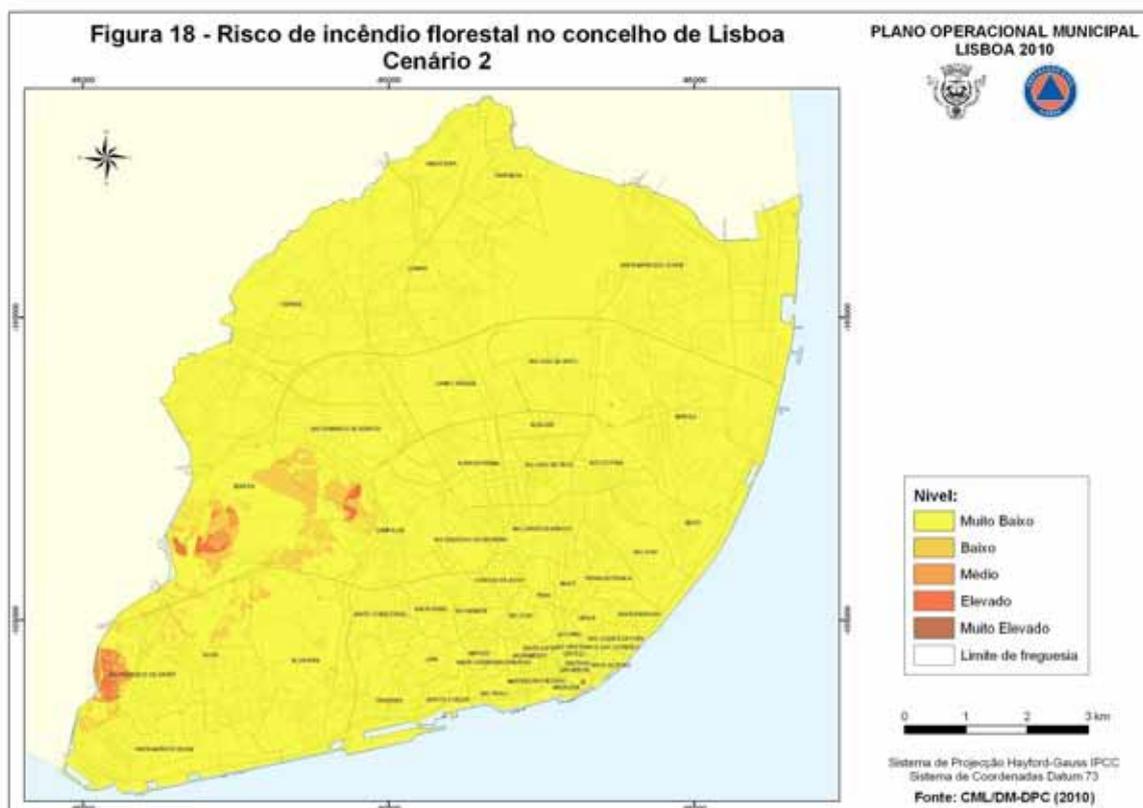
O concelho de Lisboa, ao classificar-se como solo urbano, sem vocação agrícola e/ou florestal, apresenta um baixo risco de incêndio florestal. Apesar de esta classificação abranger todo o solo municipal, no seu interior delimitam-se espaços verdes com funções de equilíbrio ecológico e de acolhimento de atividades ao ar livre para fins de recreio, desporto, lazer, cultura, agrícola ou florestal.

O destaque é dado ao Parque Florestal de Monsanto (PFM), não só por o mesmo se encontrar classificado em regime florestal, como também por constituir a única área florestal de dimensão relevante do concelho, para além de se encontrar classificada como zona crítica, ou seja um espaço onde se reconhece ser prioritária a aplicação de medidas mais rigorosas face ao risco de incêndio que apresentam e em função do seu valor económico, social e ecológico (Portaria n.º 1056/2004, de 19 de Agosto). Simultaneamente existem outras áreas classificadas em regime florestal, entre outros espaços verdes e incultos, inseridos na malha urbana do concelho, cujas características, dimensões e historial de registos de incêndios, conferem baixa fragilidade.

De acordo com a metodologia utilizada, foi possível proceder ao zonamento do concelho quanto ao risco de incêndio florestal. Da análise à carta de risco de incêndio florestal é possível concluir que a classe de risco mais representativa é a Muito Baixa.

Especialmente as áreas mais vulneráveis, integram as classes entre o baixo e o elevado risco, encontrando-se as mais gravosas localizadas no interior do PFM.

É de destacar que não existem zonas classificadas como risco muito elevado de incêndio florestal.



242

15.3 SISTEMA DE VISTAS

Para a definição do Sistema de Vistas, incluído na Planta de Ordenamento, foi elaborada uma carta a partir do Sistema de Vistas do PDM de 94, da sua atualização no Aprofundamento do Plano Verde de Lisboa (2002) e de trabalhos de campo no âmbito de trabalhos de estágio.

O sistema de vistas é formado pelas panorâmicas da cidade de Lisboa e do rio Tejo, definidas a partir do relevo e apoiadas em valores telúricos como a Serra de Monsanto, o rio e estuário, as colinas e os vales da cidade e constitui um valor paisagístico e cultural, a preservar e a valorizar.

Qualquer intervenção urbanística localizada nas áreas abrangidas pelo campo de visão dos pontos de vista, não deve impedir ou limitar estas panorâmicas, não sendo, por isso, permitidas quaisquer obstruções às panorâmicas, a partir dos espaços públicos a que se encontram referenciadas.

Os planos de urbanização e os planos de pormenor devem estabelecer condicionamentos à altura, implantação e características das construções, de forma a preservar e valorizar o sistema de vistas.



Os pontos de vista localizam-se em espaços públicos. Alguns miradouros estão incluídos na Carta de Património.

O sistema de vistas é constituído pelos seguintes sub-sistemas:

- § Sub-sistema da frente ribeirinha;
- § Sub-sistema de pontos dominantes;
- § Sub-sistema de cumeadas principais;
- § Sub-sistema de vales.

13.6.1 SUB-SISTEMA DE PONTOS DOMINANTES.

É o conjunto de vistas que se apoiam em pontos de vista especialmente destacados pela fisiografia. É caracterizado por vistas panorâmicas amplas, abrangendo locais especialmente importantes da paisagem: Fortes do Duque e de Monsanto, Castelo de São Jorge, Alto do Parque Eduardo VII e Forte da Ameixoeira.

13.6.2 SUB-SISTEMA DE CUMEADAS PRINCIPAIS.

É o conjunto de vistas que se apoiam em pontos de vista localizados nas linhas de fecho, caracterizado por panorâmicas abertas em vários sentidos: Cumeada de Monsanto, Costeira de Loures e cumeada de Chelas-Olivais.

13.6.3 SUB-SISTEMA DE VALES.

É o conjunto de vistas contidas por vales. Os diferentes pontos de vista relacionam-se entre si e com o talvegue: Vale de Alcântara, Vale da Avenida da Liberdade e Vale de Chelas.

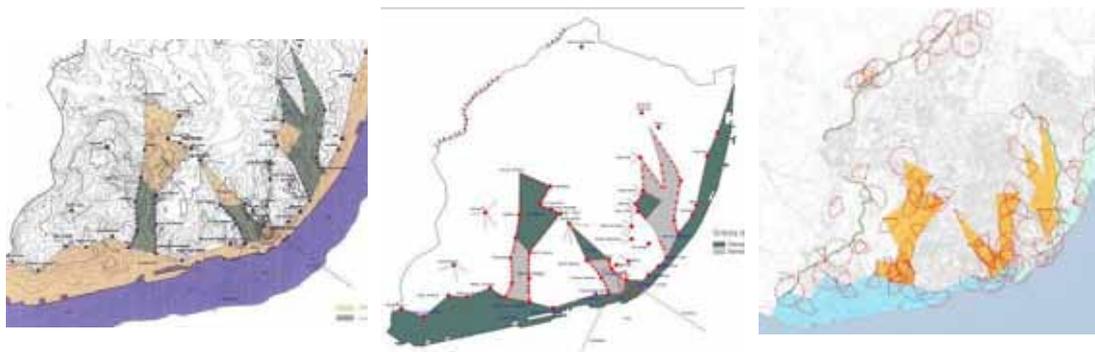
13.6.4 SUB-SISTEMA DA FRENTE RIBEIRINHA.

É o conjunto de vistas que se apoia em pontos de vista localizados nas encostas das colinas ribeirinhas, caracterizado por panorâmicas relacionadas com o estuário do Tejo e se divide nos seguintes sectores:

- Sector ocidental, sector Belém/Colina do Castelo.
- Sector Oriental e sector Colina do Castelo/Olivais.

Em toda a área da frente ribeirinha devem ser criadas condições para acesso pedonal à margem do rio e fruição da paisagem ribeirinha coincidentes com os vales e arruamentos que definem eixos de visão perpendiculares ao rio.

As operações urbanísticas devem criar condições para acesso pedonal à margem do rio e fruição da paisagem ribeirinha através do ordenamento e equipamento dos espaços exteriores públicos.



Sistema de Vistas
Aprofundamento do Plano Verde de
Lisboa (2002)

Sistema de Vistas
Revisão do PDM (2009)

16. CARTOGRAFIA

16.1 CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA UTILIZADA

A cartografia de referência utilizada nas plantas do PDM pertence à Série Ortofotocartografia Nacional, escala 1/10000, produzida pelo Instituto Geográfico Português, com cobertura de 2007.

244

Os ortofotomapas estão no sistema de referência PT-TM06/ETRS89 (European Terrestrial Reference System 1989) cujo elipsóide de referência é o GRS80 e a projecção cartográfica a Transversa de Mercator.

A exactidão posicional é de 2 metros e a precisão posicional nominal de reprodução é de 2.20 metros.

16.2 CRITÉRIOS DIMENSIONAIS DE REPRESENTAÇÃO CARTOGRÁFICA

Na Planta de Qualificação do espaço urbano, o critério dimensional de representação é o seguinte:

- § Espaços de uso especial de equipamentos – assinalados espaços com área igual ou superior a 5000m²;
- § Espaços Verdes e Logradouros – assinalados espaços com área igual ou superior a 1000m²;
- § Espaços de uso especial de infra-estruturas, na zona ribeirinha – assinaladas as zonas afectas à utilização portuária, independentemente das respectivas áreas;
- § Restantes subcategorias – assinalados espaços com área igual ou superior a 10000 m².

Na Planta da Estrutura ecológica municipal, só estão assinalados Espaços Verdes e Logradouros com área igual ou superior a 1000m².



17. FICHA TÉCNICA DA PROPOSTA DE PLANO

António Costa	Presidente da Câmara Municipal de Lisboa
Manuel Salgado	Vice-Presidente da Câmara Municipal de Lisboa

COORDENAÇÃO GERAL

Paulo Prazeres Pais	Director de Departamento (DMPU/DPU)	Arquitecto
Célia Milreu	Chefe de Divisão (DMPU/DPU/DOEP)	Arquitecta

ASSESSORIA JURÍDICA

Ana Delgado	Gabinete do Vereador Manuel Salgado	Jurista	Regulamento
Rosália Russo	Gabinete do Vereador Manuel Salgado	Jurista	Regulamento

EQUIPE NUCLEAR

Anabela Completo	DMPU/DPU/DOEP	Geógrafa	Demografia, PEPF, Monitorização
Carlos Souto Cruz	DMAU	Eng.º Silvicultor Doutorado em Engenharia Biofísica	Estrutura Ecológica, Património Geológico e Paisagístico, Riscos Naturais, Regulamento
Célia Milreu	Chefe de Divisão DMPU/DPU/DOEP	Arquitecta	Regulamento, PEPF, Monitorização
Cláudia Batista	DMPU/DPU	Arquitecta	PEPF
Cláudia Pinto	DMPU/DIGC	Geóloga	Património Geológico, Riscos Naturais
Claudius Esser	DMPU/DPU/DOEP	Urbanista	Qualificação, Cartografia
Dina Costa	DMPU/DPU/DDU	Desenhadora	Cartografia
Fátima Leitão	DMPU/DPU/DOEP	Arquitecta Paisagista	Estrutura Ecológica, Património Paisagístico, PEPF, Regulamento
Gonçalo Belo	DMPU/DPU/DOEP	Eng.º do Território	Qualificação, Cartografia, Regulamento, PEPF
Helena Martins	DMPU/DPU/DOEP	Eng.ª do Ambiente, DFA em Engenharia Acústica	Avaliação Ambiental Estratégica, Regulamento (1ª fase), PEPF, Monitorização
Joaquim Pinto	DMPU/DPU/DOEP	Arquitecto	Regulamento
José Fragata	Director DMPU/DIGC	Arquitecto	Cartografia
Leonel Alegria	DMPU/DPU/DOEP	Sociólogo	Equipamentos, PEPF
Luísa Araújo	DMPU/DPU/DOEP	Geógrafa, Mestre em Urbanismo	Equipamentos, Demografia, PEPF, Estudos Caracterização Síntese
Maria João Telhado	DPC/DMPCST	Geógrafa	Riscos Naturais

Maria José Velho	DMPU/DIGC/DIUG	Eng.ª Geógrafa	Cartografia
Patrícia Sá Pessoa	DMPU/DPU/DOEP	Eng.ª do Território	Cartografia
Paulo Prazeres Pais	Director DMPU/DPU	Arquitecto	Modelo de Ordenamento, Qualificação do Solo, Estratégia, Regulamento, PEPF, Monitorização
Rui Ricardo	Chefe de Divisão DMPU/DIGC/DIUG	Arquitecto	Cartografia
Sandra Efigénio	DMPU/DIGC/DIUG	Eng.º Geógrafa	Cartografia
Viriato Reis	DMPU/DPU/DOEP	Desenhador	Cartografia

Programa de Execução e Plano de Financiamento (PEPF)

CONSULTORES EXTERNOS

Constança Belchior	UTL/Instituto Superior Técnico	Bióloga Marinha	Avaliação Ambiental Estratégica
Diogo Jardim	TIS – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, SA	Eng.º do Território,	Mobilidade
Gustavo Vicente	UTL/Instituto Superior Técnico	Eng.º do Ambiente, Doutorado em Avaliação Ambiental Estratégica	Avaliação Ambiental Estratégica
Jorge Macaísta Malheiros	UL/Instituto de Geografia e Ordenamento do Território	Doutorado em Geografia Humana	Demografia
José António Lameiras	Gipp, Gestão integrada de Projectos e Planeamento	Eng.º Civil	Qualificação, Unidades Operativas de Planeamento e Gestão, Regulamento, PEPF
José Manuel Palma	Consultadoria Ambiental, Lda.	Doutorado em Psicologia Ambiental	Ambiente Sonoro
Manuel Góis		Jurista	Regulamento (1ª fase)
Manuel Miranda	Gipp, Gestão integrada de Projectos e Planeamento	Eng.º Civil	PEPF
Maria do Rosário Partidário	UTL/Instituto Superior Técnico	Doutorada em Avaliação Ambiental Estratégica	Avaliação Ambiental Estratégica / Coordenação
Mário Vale	UL/Instituto de Geografia e Ordenamento do Território	Doutorado em Geografia Humana	Demografia, Estratégia de Desenvolvimento Territorial, Modelo de Ordenamento, Relatório de Caracterização -síntese, Monitorização
Paulo Santos	UTL/Instituto Superior Técnico	Eng.º do Ambiente Mestre em Urbanística e Gestão do Território	Avaliação Ambiental Estratégica
Rute Martins	UTL/Instituto Superior Técnico	Arq.ª Paisagista	Avaliação Ambiental Estratégica
Selma Uamusse van Nespen	UTL/Instituto Superior Técnico	Eng.ª do Território	Avaliação Ambiental Estratégica
Sofia Frade	UTL/Instituto Superior Técnico	Eng.ª do Ambiente	Avaliação Ambiental Estratégica
Sofia Nunes	UL/Instituto de Geografia e Ordenamento do Território	Geógrafa	Demografia
Susana Castelo	TIS – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, SA	Eng.ª do Território Mestre em Transportes	Mobilidade
Vasco Colaço	TIS – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, SA	Eng.º Civil	Mobilidade



COLABORAÇÃO

Ana Afonso	DMASED/DEJ	Socióloga	Equipamentos
Ana Baere	DMPU/NREC	Artes Decorativas	Património Arquitectónico e Paisagístico
Ana Caessa	DMC/DPC/DMP-MC	Arqueóloga	Património Arqueológico
Ana Cristina Leite	Chefe de Divisão DMP/MC	Historiadora	Património Arqueológico
Ana Martins	DMCRU/UPA	Historiadora	Património Geológico
Ana Martins Costa	DPI/DORS	Eng. ^a do Ambiente	Sistemas Drenagem (1ª fase)
Ana Paula Ribeiro	DMAU/DGC	Arquitecta	Equipamentos
António Marques	DMC/DPC/DMP-MC	Arqueólogo	Património Arqueológico
Beatriz Franco	DMPU/NREC	Arquitecta	Património Arquitectónico e Paisagístico
Carla Moura	DMCRU/UPA	Arquitecta Paisagista	Património Geológico
Carlos Andrade	Director DGU I	Arquitecto	Regulamento
Carlos Ferreira	Director DMAU/DHURS	Engenheiro Informático	Resíduos Sólidos
Cristina Siza Vieira	Gabinete do Vereador Manuel Salgado	Jurista	Regulamento
Cristina Ferreira	DMASED/DEJ	Socióloga	Equipamentos
Dora Lampeira	DMPU/DPU/DCIP	Arquitecta Paisagista	Estrutura Ecológica
Eduardo Campelo	Chefe de Divisão DMPU/DPU/DCIP	Arquitecto	Articulação com IGT
Fátima Alcobia	DMPU/NREC	Historiadora	Património Arquitectónico e Paisagístico
Fernando Santos	Chefe de Divisão DMAU/DHURS/DLU	Engenheiro Técnico de Máquinas Especialista	Resíduos sólidos
Gabriel Almeida	DMPU	Geólogo	Património Geológico
Glória do Espírito Santo	DMGU/DATSO	Geóloga	Património Geológico
Graça Silva	DMASED/DD/DED	Geógrafa	Equipamentos
Helena Cerejo	DMAU/DGC	Arquitecta	Equipamentos
Hélia Marques	DMPU/DPI, DMSRT	Eng. ^a Civil	Mobilidade, Regulamento (1ª fase)
Hélia Silva	Chefe de Divisão DGU I – DZS	Arquitecta	Regulamento
Inês Cristóvão	DMAU/DHURS	Engenheira Ambiente	Resíduos sólidos
Isabel Amaro	DMPU/NREC	Arquitecto	Património Arquitectónico e Paisagístico, Regulamento
Joaquim Passos Leite	DMPU/NREC	Arquitecto	Património Arquitectónico e Paisagístico, Regulamento (1º fase)
João Reis	Departamento de Património Cultural	Arquitecto	Equipamentos
João Teixeira	DMPU/ DPI/DMRVE	Arquitecto Urbanista	Mobilidade (1ª fase)
Jorge Catarino	Director DMCRU	Arquitecto	Regulamento
José Canedo	DMAU/DAEV/DCA	Eng. ^o do Ambiente	Ambiente Sonoro
José Paulo Oliveira	DMPU/NREC	Arquitecto	Património Arquitectónico e Paisagístico
José Reis	GVMS	Eng. ^o Civil	Mobilidade
José Vicente	DIGC/DMPU	Geólogo	Património Geológico, Riscos Naturais

Lídia Pereira	DMPU/DPU/DDU	Arquitecta	Regulamento
Luísa Coelho	DPC/PMPCST	Eng.ª do Ambiente	Riscos Naturais
Luís Ruivinho	DMPU/DIGC/DIUG	Geógrafo	Cartografia
Luís Ruivo	UPA/DMCRU, DMCRU	Arquitecto	Património Geológico
Luís Vicente	DPI/DORS	Eng.º Civil	Sistemas Drenagem (1ª fase)
Márcia Muñoz	DMPU/DIGC	Eng.ª Geógrafa	Património Geológico, Cartografia, Riscos Naturais (1ª fase)
Margarida Azevedo	DMGU	Jurista	Regulamento
Maria da Conceição Amaral	DMAU/DAEV/DCA	Eng.ª do Ambiente	Ambiente Sonoro
Maria João Duarte	DPE	Arquitecta	Equipamentos (1ª fase)
Maria Manuel Veríssimo	DIGC/DMPU	Geógrafa	Património Geológico
Manuel Cabral	Faculdade de Ciências – UL	Geólogo	Património Geológico
Miguel Gonçalves	DMPU/DIGC/DIUG	Geógrafo	Cartografia
Nuno Caleia	DPI/DEVPI	Economista	PEPF
Paula Meireles	DMAU/DAEV/DCA	Eng.ª do Ambiente	Ambiente Sonoro
Pedro Dinis	Chefe de Divisão DMPU/DPU/DDU	Arquitecto	Articulação com Estudos Urbanos
Patrícia Daniel	DMPU/ DPI/DMRVE	Arquitecta	Mobilidade
Paula Nobre	DMASED/DAS/DES	Geógrafa	Equipamentos
Paulo Henriques	DPC/DMPCST	Geólogo	Riscos Naturais
Rita Castel-Branco	DMPU/ DPI/DMRVE	Arquitecta	Mobilidade Suave (1ª fase)
Rita Mégre	DMPU/NREC	Historiadora	Património Arquitectónico e Paisagístico
Rodrigo Banha da Silva	DMC/DPC/DMP-MC	Arqueólogo	Património Arqueológico
Rosário Salema	DMAU/DEP	Arquitecta Paisagista	Estrutura Ecológica (1ª fase)
Rui Martins	Chefe de Divisão DGU I /DZOC	Arquitecto	Património
Rui Matos	DMCRU/UPA	Historiador	Património Geológico
Susana Oliveira	Chefe Divisão DMGU/DPP	Arquitecta	Regulamento
Olga Silva	DMASED/DEJ	Socióloga	Equipamentos
Rui de Melo	Chefe de Divisão DMPU/DPI/DORS	Eng.º Civil	Sistemas de Drenagem
Vanda Lopes	DPE	Eng.ª do Território	Qualificação, Unidades Operativas, Cartografia, Regulamento (1ª fase)
Vera Pais	Chefe de Divisão DMGU/DMDIU/DMU	Arquitecta	Sistema de Gestão e Planeamento de Intervenções
Vilfredo Araújo	DPI/DORS	Eng.º Civil	Sistemas Drenagem
Victor Vieira	Director DMPCST/ DPC	Eng.º do Ambiente	Riscos Naturais

Programa de Execução e Plano de Financiamento (PEPF)



AGRADECIMENTOS

António Galopim de Carvalho Aurora Carapinha	UL/Faculdade de Ciências/ Departamento de Geologia Universidade de Évora	Geólogo	Património Geológico
		Arquiteta Paisagista, Doutorada em História da Arte dos Jardins	Património Paisagístico
Fernando Barriga	Museu Nacional de História Natural	Geólogo	Património Geológico
José Alcântara da Cruz	Diretor de Serviços da Direcção Geral de Energia e Geologia/ Ministério da Economia e da Inovação	Geólogo	
Teresa Alfaiate	UTL/Instituto Superior de Agronomia	Doutorada em Arquitectura Paisagista	Estrutura Ecológica

PROJECTO GRÁFICO

Helena Palma	DMDIU	Artes Plásticas	Design gráfico da cartografia
Sílvia Pedro	DMPU/DPU/DDU	Designer	Apoio gráfico
BBZ, Publicidade e Marketing			Logótipo e imagem gráfica

SECRETARIADO E APOIO OPERACIONAL

Carla Isabel Gomes	DMPU/DPU/DOEP	Técnico Administrativo	Secretariado
Delfim Pereira	DMPU/DPU	Assistente Operacional	Motorista
Fátima Sousa	DMPU/DPU/	Técnico Administrativo	Secretariado
Fátima Valério	DMPU/DPU/	Técnico Administrativo	Secretariado

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE PLANEAMENTO, REABILITAÇÃO E GESTÃO URBANÍSTICA
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E REABILITAÇÃO URBANA



PDM
P L A N O
D I R E C T O R
M U N I C I P A L
D E L I S B O A

**UMA CIDADE PARA O FUTURO,
UMA CIDADE PARA AS PESSOAS.**



<http://www.cm-lisboa.pt>
<http://pdm.cm-lisboa.pt>
revisao.pdm@cm-lisboa.pt