

## ORU | Tejo - Trancão



## 1. INTRODUÇÃO

A área de intervenção da EXPO'98, antiga área industrial de Cabo Ruivo e Beirolas, à época estava totalmente obsoleta, apresentando problemas de contaminação do solo devido aos metais pesados e petróleo, mas detinha, no entanto, grande potencial de desenvolvimento devido à sua proximidade com o rio Tejo.

O projeto da "EXPO" consistiu na regeneração urbana e ambiental de uma área de 340 ha, contribuindo para a modernização e internacionalização de Lisboa, reestruturação e reabilitação do território, bem como a criação de uma nova centralidade com a instalação de novos acessos, transportes, amenidades, serviços e infraestrutura, dando especial atenção ao espaço público.

Desta grande "empreitada" restam somente cerca de 92 hectares para a finalização da concretização dos objetivos elencados no Plano de Urbanização da Expo'98 e mais especificamente nos Planos de Pormenor 5 e 6, que remete para a fruição da totalidade do Parque Urbano Metropolitano da Frente Ribeirinha, tendo sido agora "alavancada" pela escolha deste local para a realização das "Jornadas da Juventude 2012".

O evento a realizar tem a duração de alguns dias mas prevê a chegada e concentração de cerca de 1 milhão de visitantes, para os quais se terá que dar resposta em termos de acessibilidades, de estadia e da preparação do local onde será a celebração do Encontro.

Salienta-se que este Evento será a oportunidade para com maior celeridade dar cumprimento aos objetivos do PP6 em articulação com alguns novos investimentos na AML que irão reforçar as articulações/acessibilidades entre tecidos urbanos, permitindo uma maior fluidez urbana inter municipal.

## 2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A delimitação da Área de Reabilitação Urbana (ARU) e a respetiva Operação de Reabilitação Urbana (ORU) Tejo - Trancão são enquadradas pelo Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU), aprovado pelo DL n.º 307/2009 de 23 de outubro, na sua atual redação.

As características desta área, que alia a potencialidade da sua localização de Frente de Rio, à ameaça da degradação ambiental que ainda apresenta, remetem-nos para uma intervenção premente tendo como objetivo, a qualificação das infraestruturas, dos equipamentos e dos espaços verdes de utilização coletiva.

Como se fundamenta no ponto 3. do documento "ARU Tejo Trancão", a delimitação da presente ARU enquadra-se no conceito de Área de reabilitação urbana<sup>1</sup>, no âmbito da previsão da alínea b) do artigo 2.º do RJRU e vai ao encontro das orientações contidas no documento produzido pelo município para a "Estratégia de Reabilitação Urbana 2014/2020".

---

<sup>1</sup> "Área de reabilitação urbana» é a área territorialmente delimitada que, em virtude da insuficiência, degradação ou obsolescência dos edifícios, das infraestruturas, dos equipamentos de utilização coletiva e dos espaços urbanos e verdes de utilização coletiva, designadamente no que se refere às suas condições de uso, solidez, segurança, estética ou salubridade, justifique uma intervenção integrada, podendo ser delimitada em instrumento próprio ou corresponder à área de intervenção de um plano de pormenor de reabilitação urbana;"

A ERU de Lisboa prevê que em áreas específicas onde se verifique a necessidade de uma intervenção mais profunda e articulada para atender à degradação do conjunto do edificado e/ou do espaço público, ou mesmo por razões sociais e económicas ou ambientais, se possam realizar ORU sistemáticas e a correspondente delimitação das ARU.

Nesta perspetiva propõe-se a delimitação da ARU Tejo-Trancão para fazer face às intervenções de regeneração ambiental necessárias à utilização plena como Parque Urbano da antiga área do Aterro Sanitário e à minimização dos efeitos negativos da ETAR (fundamentalmente o odor) também existente neste território. São também objetivos para esta área, a melhoria das acessibilidades e o reforço da coesão territorial, enquadrando já a perspetiva de vir a ser concretizado um corredor dedicado ao transporte coletivo em sítio próprio (TCSP), assim como o criar das condições de modernização da Estação de comboios de Sacavém com a realização de uma ligação pedonal segura e confortável e ainda a criação de um novo equipamento escolar EB+JI (já previsto no Plano).

A definição de uma ORU sistemática para esta área obriga à elaboração de um Programa Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU), objeto fundamental deste documento.

### **2.1. Programa Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU)**

O Artigo 33.º do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana estabelece com algum detalhe, o conteúdo substancial a que o Programa de Reabilitação urbana (PERU) deverá dar resposta tendo o presente documento seguido essa mesma estrutura que a seguir se apresenta;

*“1 - As operações de reabilitação urbana sistemáticas são orientadas por um programa estratégico de reabilitação urbana.*

*2 - O programa estratégico de reabilitação urbana deve, sem prejuízo do tratamento de outras matérias que sejam tidas como relevantes:*

- a) Apresentar as opções estratégicas de reabilitação e de revitalização da área de reabilitação urbana, compatíveis com as opções de desenvolvimento do município;*
- b) Estabelecer o prazo de execução da operação de reabilitação urbana;*
- c) Definir as prioridades e especificar os objetivos a prosseguir na execução da operação de reabilitação urbana;*
- d) Estabelecer o programa da operação de reabilitação urbana, identificando as ações estruturantes de reabilitação urbana a adotar, distinguindo, nomeadamente, as que têm por objeto os edifícios, as infraestruturas urbanas, os equipamentos, os espaços urbanos e verdes de utilização coletiva, e as atividades económicas;*
- e) Determinar o modelo de gestão da área de reabilitação urbana e de execução da respetiva operação de reabilitação urbana;*
- f) Apresentar um quadro de apoios e incentivos às ações de reabilitação executadas pelos proprietários e demais titulares de direitos e propor soluções de financiamento das ações de reabilitação;*
- g) Descrever um programa de investimento público onde se discriminem as ações de iniciativa pública necessárias ao desenvolvimento da operação;*
- h) Definir o programa de financiamento da operação de reabilitação urbana, o qual deve incluir uma estimativa dos custos totais da execução da operação e a identificação das fontes de financiamento;*
- i) Identificar, caso não seja o município a assumir diretamente as funções de entidade gestora da área de reabilitação urbana, quais os poderes que são delegados na entidade gestora, juntando cópia do ato de delegação praticado pelo respetivo órgão delegante, bem como, quando as funções de entidade gestora*

*sejam assumidas por uma sociedade de reabilitação urbana, quais os poderes que não se presumem delegados;*

*j) Mencionar, se for o caso, a necessidade de elaboração, revisão ou alteração de plano de pormenor de reabilitação urbana e definir os objetivos específicos a prosseguir através do mesmo.*

*3 - O programa estratégico de reabilitação urbana pode prever unidades de execução ou intervenção da operação de reabilitação urbana e definir os objetivos específicos a prosseguir no âmbito de cada uma delas.”*

### 3. ARU TEJO E TRANCÃO

A área delimitada localiza-se no extremo Norte do Parque das Nações, na fronteira entre os municípios de Lisboa e de Loures, separados pelo Rio Trancão, também ele uma referência do profundo processo de requalificação ambiental de toda a Zona de Intervenção da Expo '98.

Procurou-se definir um território contínuo que abarcasse o Aterro Sanitário de Beirolas, as grandes infraestruturas rodoviárias e ferroviárias e, também, os vários espaços por urbanizar no limite norte do Parque das Nações.

Totalizando cerca de 92 ha, a área delimitada abrange grande parte dos terrenos do PP6, e uma pequena área do PP5, delimitados pela Rua Príncipe do Mónaco e Ponte Vasco da Gama a Sul, o Rio Tejo a Este, o Rio Trancão a Norte e o Linha do Norte a Oeste.



Fig.1. Limite da área de Intervenção da ARU sobre Ortofotomapa.

Na persecução de objetivos comuns aos municípios da Área Metropolitana de Lisboa perspetivam-se investimentos relevantes na frente ribeirinha entre Vila Franca de Xira e Lisboa, destacando-se as intervenções previstas nas estações da Linha da Azambuja, a requalificação ambiental das frentes

ribeirinhas e a reconversão urbanística de diversas áreas industriais e logísticas de Loures e Vila Franca de Xira.

Estas intervenções, concertadas entre municípios e com o Governo, deverão promover a efetiva definição de um contínuo urbano, ambiental e paisagístico, que dê continuidade à experiência da Expo' 98, adequando os objetivos pedagógicos, ambientais e de mobilidade à contemporaneidade e à escala metropolitana.

Paralelamente surge a escolha da Cidade de Lisboa enquanto cidade anfitriã das próximas Jornadas Mundiais da Juventude 2022, evento no âmbito do qual se identifica a área do Aterro Sanitário de Beirolas como o local ideal para acolher os cerca de um milhão de peregrinos esperados.



Fig.2 Ilustração das Jornadas Mundiais da Juventude na Área de Intervenção

A opção por Beirolas foi determinada pelas condições físicas e paisagísticas do local, as quais são por sua vez potenciadas pelos investimentos previstos a nível metropolitano.

#### 4. DEFINIÇÃO DE OBJETIVOS E PRIORIDADES A PROSEGUIR

A área em questão está abrangida pelo PP5 e maioritariamente pelo PP6, planos contíguos e localizados no extremo Norte do Parque das Nações, e da cidade de Lisboa, pelo que os objetivos a prosseguir terão como base os objetivos definidos nos planos supramencionados, salientando-se os seguintes:

- a) Valorização da singularidade geográfica da frente ribeirinha dos rios Tejo e Trancão;
- b) Potenciação da integração na rede de acessibilidades da Área Metropolitana de Lisboa;
- c) Requalificação Ambiental;
- d) Requalificação Paisagística e Urbana;
- e) Enquadramento na estratégia do PROTAML e articulação com os PDM de Lisboa e de Loures;

##### 4.1. PRAZO DE EXECUÇÃO

O âmbito temporal da Operação de Reabilitação Urbana do Tejo –Trancão é de oito anos.

Nos termos do artigo 20.º do Regime Jurídico de Reabilitação Urbana, este prazo poderá ser prorrogado.

## 5. AÇÕES ESTRUTURANTES

### 5.1. INFRAESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO

A área de intervenção caracteriza-se pelo contraste entre as intervenções e edificações recentes, construídas no período durante e após a exposição de 1998, e as áreas expectantes e as grandes infraestruturas anteriores à Exposição, nas quais se incluem o aterro sanitário, a ETAR e a Estação Ferroviária de Sacavém.

A persecução dos objetivos de requalificação urbana, ambiental e paisagística obrigam a uma visão conjunta dos desafios e oportunidades de toda a área, independentemente da natureza de cada um dos espaços ou equipamentos a integrar.

Assim, para a área em causa estabelecem-se como objetivos específicos:

- Reabilitação ambiental da área de intervenção, através de uma intervenção profunda na infraestrutura do Aterro Sanitário de Beirolas;
- Concretização da conclusão do Parque do Tejo e Trancão, prevista desde 1998, promovendo a fruição pública da área de intervenção enquanto espaço de pedagogia, recreio e lazer, atendendo à vocação dos diferentes espaços, procurando soluções de compatibilidade e convivência entre áreas de estadia, lazer, atravessamento, representação e enquadramento;
- Garantir a continuidade dos sistemas naturais, contribuindo para a continuidade física do sistema de corredores estruturantes, com enfoque na ligação a Norte para Loures e a Sul ao Parque das Nações;
- Criação de condições para uma maior intermodalidade na Estação de Sacavém, permitindo-lhe servir toda a área Norte do Parque das Nações.
- Promover ligações de âmbito local a Norte, em articulação com o município de Loures, entre as quais a nova ponte ciclo-pedonal do Trancão.
- Criação das condições necessárias à realização das Jornadas Mundiais da Juventude em 2022;
- Conclusão das intervenções previstas para os lotes expectantes dentro da área de intervenção, nomeadamente a nova Escola EB+23 e o Lote contíguo a norte.



Fig. 3 Aterro Sanitário de Beirolas . 2018 (selado)

A intervenção obedecerá aos seguintes princípios gerais:

- Desenvolvimento de intervenções potenciais com efeito de polos dinamizadores do território, com enfoque na envolvente à Estação Ferroviária de Sacavém e no novo Parque Verde do Tejo e do Trancão;
- Salvar o enquadramento funcional e urbano do núcleo habitacional existente, procurando reforçar a continuidade urbana com o restante Parque das Nações, interrompida pela Ponte Vasco da Gama;
- Requalificar os espaços verdes e demais espaços expectantes na zona sul da área de intervenção, procurando novas vocações para a área de proteção à Ponte Vasco da Gama que promovam um contínuo urbano e paisagístico com as áreas já consolidadas a Sul.
- Requalificar os espaços verdes e espaços expectantes no recinto da ETAR de Beirolas e na sua envolvente, promovendo uma requalificação ambiental e paisagística deste equipamento.
- Assegurar eixos de continuidade ecológica ao longo da área de intervenção, com os territórios a Norte do Trancão e ao Parque das Nações, através do no Parque Urbano, eixos arborizados, ciclovias e corredores de mobilidade, nos quais se inclui a Ponte Ciclo-Pedonal do Trancão com projeto de execução já concluído.
- Reestruturar o sistema viário e de mobilidade de acordo com os seguintes subprincípios:
  - o Redesenho do espaço público e da rede viária na envolvente à Estação Ferroviária de Sacavém, promovendo uma acessibilidade pedonal mais eficiente, segura e confortável
  - o Reforçar e contribuir para a implementação de um adequado sistema de acessibilidade – que garanta a articulação entre a rede rodoviária, a rede de transportes e a rede de mobilidade suave (modos pedonal e ciclável) – de acordo com uma estratégia territorial de mobilidade que visa dotar a cidade de Lisboa de um sistema de transportes capaz de responder às principais necessidades de mobilidade dos residentes, trabalhadores e visitantes.
  - o Criação de condições para a integração futura de meios de transporte público em sítio próprio ao longo da área de intervenção e com articulação direta com a Estação Ferroviária de Sacavém.



Considerando a especificidade das grandes intervenções a efetuar, da condição de fronteira intermunicipal e da existência, na área de intervenção, de grandes infraestruturas de âmbito regional e nacional, todo o processo subsequente procurará acomodar todos os contributos das entidades com responsabilidade e interesse na área de intervenção.

Nesse momento serão também atendidas as questões que por motivos de escala e pormenorização da proposta não puderam ser expostas na fase atual da proposta.

#### 5.1.1. MOBILIDADE

O tráfego automóvel na área de intervenção é de carácter eminentemente local, com expressão maior nos movimentos gerados pelo Colégio Pedro Arrupe e pela Creche Paço de São Francisco. O tráfego de atravessamento entre Sacavém e o Parque das Nações tem pouca expressão e os Parques de Estacionamento ainda existentes defronte ao rio Trancão têm uma utilização reduzida.

Esta condição poderá alterar-se no futuro com a conclusão da nova escola EB 2-3, do novo Parque Urbano dos Rios Tejo e Trancão, com a melhoria nas condições de utilização da Estação Ferroviária de Sacavém e com a potencial nova ligação rodoviária a Loures. A redução do impacto destes novos geradores deverá ser garantida através da implementação das novas soluções de mobilidade e da gestão das opções de estacionamento na área de intervenção. Esta gestão deverá estar devidamente coordenada com a prática na envolvente e nos diversos parques de estacionamento dissuasor existentes à entrada da Cidade de Lisboa.

#### 5.1.2. REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS

Está prevista a inserção de um corredor de Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP) desde Santa Apolónia até Sacavém, já no concelho de Loures. Esta nova ligação, que atravessa a área de intervenção entre os seus limites Sul e Norte, permitirá assegurar ligações rápidas e diretas ao longo do corredor da



frente ribeirinha oriental, ligando-se também às linhas Vermelha e Azul do Metropolitano e com a linha ferroviária nacional na Gare do Oriente e em Santa Apolónia.

Para que este corredor de TCSP seja concretizado é necessário coordenar a sua entrada no concelho de Loures, por Sacavém, estruturando um nó intermodal de âmbito local e suburbano na Estação Ferroviária de Sacavém.

A implementação do novo corredor TCSP, deverá coordenar-se também com as necessárias alterações às redes e circuitos de autocarros urbanos, numa lógica de complementaridade de serviço, de âmbito local.

### **5.1.3. REDE DE MODOS SUAVES**

De acordo com o artº 71º do PDM, a rede de mobilidade suave (RMS) tem como objetivo promover a opção pelos modos suaves, com especial destaque para os modos pedonal e ciclável, devendo garantir o acesso aos principais geradores de viagens, tais como interfaces de transportes, equipamentos, zonas de comércio e de serviços e zonas residenciais densas.

Assim, as intervenções a projetar na área de intervenção deverão integrar a Rede Ciclável existente, de carácter eminentemente lúdico, complementando-a com novos troços de carácter funcional e devidamente articulada com os equipamentos escolares, a Estação Ferroviária de Sacavém e as entradas do futuro Parque Urbano dos Rios Tejo e Trancão. Funcionando em continuidade com a rede existente a Sul desde a Alameda dos Oceanos, a nova ciclovia deverá infletir a Sul da Ponte Vasco da Gama para o Passeio Heróis do Mar, de modo a permitir a libertação da Via do Oriente para o TCSP.

## **5.2. REABILITAÇÃO DO EDIFICADO PARTICULAR**

Neste âmbito ressalva-se que não é objetivo específico da presente ORU a promoção da reabilitação de edificado particular na área de intervenção, não estando sequer identificados edifícios em mau estado de conservação. Poderão sim considerar-se investimentos particulares necessários à compatibilização das várias intervenções previstas, permitindo-se assim alavancar outras frentes de investimento consideradas pertinentes.

## **5.3. REFORÇO DOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS**

A garantia de acesso crescente a serviços e equipamentos públicos de qualidade e que promovam a satisfação das necessidades dos cidadãos é uma prioridade do Município com enquadramento pleno na presente ORU.

Os investimentos previstos no interface de transportes públicos, no novo Parque Urbano dos Rios Tejo e Trancão e no novo equipamento escolar EB+JI permitirão o reforço da coesão social, da igualdade de oportunidades, do bem-estar e a melhoria das condições de vida a um nível local, mas também metropolitano, permitindo ao Município de Lisboa assumir a sua condição de polo dinamizador de toda a região.

Acrescendo à satisfação de necessidades prementes para os munícipes da área de intervenção, soma-se a relevância dos investimentos em causa para os objetivos de requalificação urbanística e ambiental, promovendo a consolidação definitiva do território da área de intervenção e a sua continuidade para Norte.



Os valores estimados do programa dos investimentos públicos constam do quadro 1 .

#### **5.4. ESTRUTURAS DOS ESPAÇOS VERDES E DE UTILIZAÇÃO COLETIVA**

A caracterização do espaço público é fundamental para a definição das vivências do território onde se insere, sendo condição para a vida em sociedade nas suas diferentes manifestações e, portanto, para a qualidade da vida urbana.

A área de intervenção caracteriza-se pela sua condição de isolamento, não obstante um desenho urbano que procurou minimizar o efeito barreira causado pela Ponte Vasco da Gama, a linha ferroviária do Norte e o IC2.

Surge então a oportunidade de se poder explorar a necessária transformação do espaço público em função da integração do corredor TCSP e das novas ligações à rede de ciclovias. Estas intervenções obrigarão à redefinição dos corredores Norte-Sul que ligam a área de intervenção à restante freguesia do Parque das Nações. Deverá refletir-se também sobre a ligação ao que possa ser a reconversão urbanística dos terrenos a Norte do rio Trancão.

Adicionalmente deverá ser promovida uma reflexão sobre o potencial dos terrenos sob a Ponte Vasco da Gama, atualmente desocupados e com potencial para reforçarem a continuidade urbana pretendida, explorando o potencial específico da área em causa para, por exemplo, acolher eventos ou acontecimentos temporários.

As intervenções referidas poderão ainda reforçar a arborização dos eixos norte-sul e de enquadramento às várias infraestruturas existentes na área de intervenção, com vista à sua valorização ambiental e paisagística.

#### **5.5. AQUISIÇÕES DE TERRENOS E EDIFÍCIOS / REALOJAMENTOS**

Para a execução da globalidade da presente operação não é necessário proceder a operações fundiárias de aquisição e permuta de terrenos, pelo que tão pouco será necessário proceder a realojamentos.

#### **5.6. INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS**

Prosseguindo o objetivo de requalificação ambiental e paisagística, como ação prioritária da operação identificamos a reabilitação do Aterro Sanitário de Beirolas e a subsequente construção do Parque dos Rios Tejo e Trancão, melhor identificada no presente programa.

#### **6. MODELO DE GESTÃO E DE EXECUÇÃO**

As entidades gestoras das operações de reabilitação urbana podem corresponder ao próprio município ou a entidades do sector empresarial local. No caso da ORU Tejo Trancão, optou-se por ser o município a assumir essa qualidade.

O modelo de execução da ORU compete, no que se refere às ações nas infraestruturas urbanas, nos espaços verdes, nas infraestruturas e determinados equipamentos de utilização coletiva, à iniciativa da entidade gestora - Município de Lisboa.

Paralelamente, determinadas ações já identificadas poderão vir a ser desenvolvidas por entidades terceiras, em concertação com a entidade gestora, nomeadamente:

- Junta de Freguesia do Parque das Nações



- SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana, Lisboa Ocidental
- CARRIS - Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.
- IP – Infraestruturas de Portugal, EP,SA

## 7. APOIOS E INCENTIVOS FISCAIS

A delimitação de uma área de reabilitação urbana tem como efeito a obrigatoriedade de definição dos benefícios fiscais associados aos impostos municipais sobre o património, designadamente o imposto municipal sobre imóveis (IMI) e o imposto municipal sobre as transmissões onerosas de imóveis (IMT) e confere aos proprietários e titulares de outros direitos, ónus e encargos sobre os edifícios ou frações nela compreendidos, o direito de acesso aos apoios e incentivos fiscais e financeiros à reabilitação urbana, sem prejuízo de outros benefícios e incentivos relativos ao património cultural.

À semelhança do que se determinou na Estratégia de Reabilitação Urbana 2011-2024, à Área de Reabilitação Urbana Tejo Trancão serão aplicáveis todos os benefícios e incentivos fiscais previstos no Estatuto dos Benefícios Fiscais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 215/89, de 1 de julho, (EBF) designadamente os previstos nos artigos 45.º e 71.º, na redação em vigor, bem como quaisquer outros previstos em regime extraordinário de apoio à reabilitação urbana.

## 8. PROGRAMA DE INVESTIMENTO PÚBLICO

O valor de investimento público total previsto é de cerca de **25.500.000,00 M€**, dos quais 24.000.000€ correspondem a investimento Municipal, aos quais acresce o IVA, tal como discriminado no quadro seguinte.

### Quadro N.º1 – Síntese dos custos estimados do programa de investimento público (IVA não incluído)

#### Parque Urbano dos Rios Tejo e Trancão (CML):

- |   |                   |
|---|-------------------|
| • Reabilitação do Aterro Sanitário de Beirolas          | 2.000.000€        |
| • Construção do Parque dos Rios Tejo e Trancão - Fase I | 4.000.000€        |
| <b>Investimento Total:</b>                              | <b>6.000.000€</b> |

#### Acessibilidades Rodoviárias e pedonais (CML):

- |   |                   |
|---|-------------------|
| • Construção de Ponte Ciclo-Pedonal sobre o Trancão | 1.500.000€        |
| • Construção de Ponte rodoviária sobre o Trancão    | 2.500.000€        |
| <b>Investimento Total:</b>                          | <b>4.000.000€</b> |

#### Transporte Ferroviário Pesado – Linha Férrea (I.P.)

- |                                      |                   |
|--------------------------------------|-------------------|
| • Modernização da Estação de Sacavém | 1.500.000€        |
| <b>Investimento Total</b>            | <b>1.500.000€</b> |

#### Transporte Ferroviário Semi-pesado –TCSP / AML Norte LIOS Stª. Apolónia/Sacavém (CML)

- |  |                    |
|--|--------------------|
| • Infraestrutura dentro da área de intervenção | 14.000.000€        |
| <b>Investimento Total</b>                      | <b>14.000.000€</b> |

**TOTAL do Investimento Público**

**25.500.000,00 M€**



A estimativa global de investimento prevista corresponde ao total das intervenções pelo Município e das Infraestruturas de Portugal (IP), mas sujeita à necessária aferição após desenvolvimento dos projetos, não podendo assim ser considerada vinculativa.

Os valores estimados para os projetos e construção de equipamentos coletivos correspondem apenas ao cálculo unitário por metro quadrado de construção, para a respetiva tipologia.