



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

**ÍNDICE:**

- I. SINOPSE**
- II. OPORTUNIDADE DA INTERVENÇÃO**
- III. PROTOCOLO DE INTENÇÕES entre o Estado Português e o Município de Lisboa relativo à Frente Ribeirinha de Lisboa**
- IV. A RELAÇÃO PORTO / CIDADE**
- V. RELAÇÃO PORTO / CIDADE LISBOA - Evolução histórica**
- VI. O PORTO DE LISBOA E A CIDADE**
- VII. DIMENSÃO CULTURAL**
- VIII. LINHAS DE ORIENTAÇÃO PREVISTAS EM INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL (IGT)**
  - PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PNPOT) - 2007
  - PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA (PROT-AML) - 2002
  - PLANO DIRECTOR MUNICIPAL – 1994
- IX. LINHAS DE ORIENTAÇÃO PREVISTAS EM DOCUMENTOS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO**
- X. ANÁLISE SÓCIO-URBANÍSTICA**
- XI. ANÁLISE ECONÓMICA**
- XII. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE**
- XIII. OPERACIONALIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO NA FRENTE RIBEIRINHA**
- XIV. CONCEITO URBANO PROPOSTO**



## I. SINOPSE

### *“Da necessidade e conveniência de um estudo global para toda a área ribeirinha da cidade de Lisboa”*

Lisboa é a capital e a maior cidade de Portugal.

A cidade, é ainda capital: do distrito de Lisboa, da região de Lisboa e da Área Metropolitana de Lisboa, sendo o principal centro da sub-região estatística da Grande Lisboa.

O concelho de Lisboa tem 83,84 km<sup>2</sup> de área, e faz fronteira a norte com os municípios de Odivelas e Loures, a oeste com Oeiras, a noroeste com Amadora e a sudeste com o estuário do Tejo. Por este estuário, Lisboa une-se aos concelhos da Margem Sul: Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete.

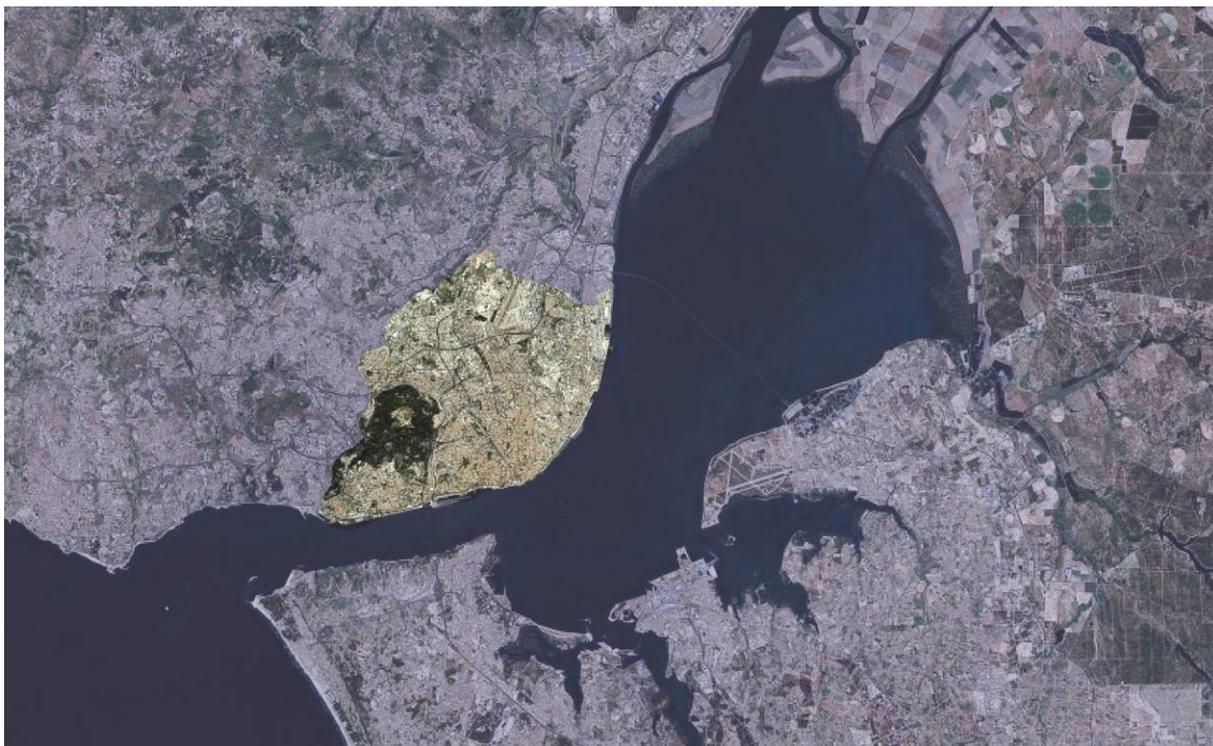
Lisboa tinha em 2006 perto de 509 751 habitantes, e a cidade é o epicentro da AML que ocupa cerca de 2.750 Km<sup>2</sup>, e tem perto de 3 milhões de habitantes, o que constitui 27% da população do país.

Aos habitantes da cidade, juntam-se diariamente 2,1 milhões de pessoas que se deslocam para a capital, constituindo a maior população flutuante do país

A estratégia das intervenções urbanísticas na frente ribeirinha tem como objectivo principal a valorização da cidade de Lisboa no sentido de aumentar a sua competitividade enquanto cidade acolhedora de pessoas, actividades e investimento.

A frente ribeirinha do município de Lisboa não se restringe à faixa marginal sob jurisdição portuária mas sim ao território assinalado no PDM que vai da margem à crista da primeira linha de colinas que forma o anfiteatro aberto ao Tejo.

A reconfiguração das infra-estruturas portuárias, através da especialização funcional, concentração de actividades e transferência de outras para outros portos da região, permitiu libertar desde já extensos troços da frente ribeirinha para usos não portuários, admitindo-se que num futuro mais ou menos próximo outras áreas de fraca e não especializada actividade portuária possam vir a ser afectas a novos usos urbanos, situação já contemplada nesta proposta.



No sentido de materializar e limitar com um elevado grau de exactidão, e consequentemente a ocupação dos espaços libertados de actividades portuárias, tendo em conta o horizonte temporal de 20 a 25 anos, foi assinado no dia 28 de Janeiro de 2008, o Protocolo de Intenções entre o Estado Português e o Município de Lisboa relativo à Frente Ribeirinha de Lisboa.

O Protocolo visa o reforço da concertação estratégica entre o Estado e a Câmara Municipal de Lisboa (CML) no sentido de estabelecer a forma de transição de um conjunto de áreas da frente ribeirinha, actualmente sem efectivo uso portuário, desafectando-as da Administração do Porto de Lisboa e passando a sua gestão para a autarquia.

Posteriormente à assinatura do protocolo, o Governo tornou público o programa de intervenção que pretende realizar no âmbito da celebração do centenário da República. Essas intervenções, a realizar pela sociedade Frente Tejo, estão contempladas neste Plano Geral.

Embora não esteja em questão a elaboração de um plano de conjunto, nos termos da legislação urbanística em vigor, para a Frente Ribeirinha de Lisboa, tendo em conta a sua unidade funcional e paisagística, torna-se imperativo conceber uma visão global para este conjunto singular do território nacional, o que a Câmara Municipal de Lisboa pretende apresentar com este Plano Geral de Intervenção para a Frente Ribeirinha de Lisboa que, após debate público e uma vez consensualizado com o Governo e com as autoridades portuárias, sirva de quadro de referência para os vários planos e projectos sectoriais que a Câmara de Lisboa e o Estado venham a promover para o vasto território do arco ribeirinho.

Após uma breve reflexão sobre evolução histórica dos portos, e particularmente da relação do porto de Lisboa com a cidade, é apresentada uma síntese do conteúdo do Protocolo de Intenções. Posteriormente são referidas as linhas de orientação previstas em instrumentos de gestão territorial e em documentos de carácter estratégico da AML e do Porto.



Reconhecendo a importância desta intervenção foram vários os serviços da Câmara Municipal de Lisboa que contribuíram para este trabalho, tendo o mesmo sido desenvolvido e coordenado pelo Departamento de Planeamento Urbano da Direcção Municipal de Planeamento Urbano.

Tratando-se duma primeira fase de análise urbana, e de estruturação dos conceitos urbanos a desenvolver/pormenorizar futuramente, considera-se fundamental, em fase subsequente, equacionar a forma de operacionalizar as diferentes intervenções na frente ribeirinha de Lisboa, testar a sua viabilidade e estudar eventuais cenários alternativos.

Com a análise socio-económica e urbana da frente pretendeu-se caracterizar este vasto território da cidade, que integra as áreas mais antigas da cidade que se desenvolveram ao longo do século em relação directa com o rio e com o porto. Pretende-se com esta proposta contribuir para a implementação de uma estratégia que contribua para a valorização de Lisboa ao nível regional, como centro de uma grande Área Metropolitana nacional, como capital do País; e internacional enquanto grande metrópole europeia, privilegiando a relação da cidade com o rio, e o estuário como a grande mais valia para a afirmação da cidade e materializando o conceito de grande cidade polinucleada das duas margens do Tejo.

Esta estratégia foi vertida para a proposta de conceito urbano conjunto para os 19Km da Frente Tejo, que será desenvolvida parcelarmente numa fase posterior.

Para o desenvolvimento deste estudo deverão vir a ser chamados os principais actores-chave: autoridades e agentes portuários, do turismo, das actividades económicas em geral, municípios confinantes e, sobretudo, desenvolver um amplo debate público para validar propostas, que se pretenda sejam o mais consensuais possível, ao longo do grande período de tempo que a sua concretização exija.



## II. OPORTUNIDADE DA INTERVENÇÃO

A definição de uma estratégia de actuação baseou-se na identificação dos **principais problemas**, na sua maioria comuns para toda a área da frente ribeirinha, nomeadamente:

- **Pouca permeabilidade da faixa marginal em relação às áreas urbanas adjacentes;**
- **Descontinuidade em termos de percursos pedonais e cicláveis ao longo de toda a margem;**
- **Raras ligações da malha urbana consolidada ao rio, em consequência da barreira rodo-ferroviária e de extensas áreas vedadas ao acesso público;**
- **Muitos espaços públicos desqualificados;**
- **Desarticulação entre os equipamentos existentes na frente ribeirinha e entre estes e os equipamentos na malha urbana consolidada;**
- **Dificuldade de mobilidade na margem, ao longo dela e no acesso aos equipamentos;**
- **Áreas de estacionamento por reordenar sujeitas a uma pressão crescente;**
- **Carência de transportes públicos que desincentivem o acesso através do transporte individual;**
- **Vastas áreas portuárias que apresentam sub-utilização, nomeadamente em Santos e na zona oriental.**

A intervenção que agora se apresenta pretende servir em primeiro lugar para melhorar a qualidade de vida dos utilizadores locais (nas vertentes sócio-cultural, económica, ambiental, urbanística e da comunidade), da cidade e área metropolitana, não devendo a cidade ser privada, visual ou fisicamente, da sua frente de água.

Assim, e tendo em vista tirar partido das **potencialidades do local**, a definição da estratégia de actuação baseou-se em seis princípios com os seguintes objectivos, gerais para toda a área:

### 1. Identidade

- a criação de uma imagem conjunta de toda a frente ribeirinha, onde as sete colinas e a ligação da cidade ao rio são os pontos focais.

### 2. Massa Crítica

- **Criar as melhores condições** para a afirmação do Porto de Lisboa, atenuando os impactos negativos das actividades mais incómodas para as áreas urbanas adjacentes.
- **Preservar o património histórico** com qualidade, implicando, por vezes mudança de usos e requalificação das antigas infraestruturas portuárias.
- **Localização na faixa marginal de novas actividades culturais, desportivas, lúdicas, recreativas, comerciais e de restauração.**
- **Criar as infraestruturas de suporte ao turismo** de cruzeiros, à náutica de recreio, ao lazer e ao desporto e ao turista visitante.
- **Concentração** no sopé das colinas fronteiras ao rio – Matinha, Poço do Bispo, Beato, Aterro da Boavista, Alcântara, Ajuda, Belém, Pedrouços – de novas áreas de residência e actividades com ligações fáceis e directas à margem do rio, nuns casos suprimindo as barreiras, noutros ultrapassando-as por baixo ou por cima consoante os casos.



- **Reordenamento da mobilidade**, privilegiando os meios de locomoção suaves e o transporte colectivo em detrimento do transporte individual, desenvolvendo o conceito de bolsas para o estacionamento de automóveis e autocarros.
- **Criação de percursos pedonais** entre os diversos equipamentos, património, espaços verdes e locais de interesse em toda a frente, bem como com a malha urbana adjacente, recorrendo aos percursos pedonais assistidos que for necessário para vencer grandes saltos de cota.
- Incremento da **multifuncionalidade e polivalência dos espaços**.

### 3. Conectividade Física

Redução do impacto da barreira constituída pelos grandes sistemas rodo-ferroviários que, tanto na área da jurisdição portuária como na cidade, impedem o fácil acesso ao rio ao longo de todo o arco ribeirinho.

- **Alteração da estrutura** de suporte à mobilidade na cidade, transformando progressivamente o sistema radio-concêntrico num sistema de malhagem com o objectivo de reduzir significativamente o tráfego rodoviário na marginal ribeirinha.
- **Adopção de uma estratégia** para que essa redução seja máxima no troço entre St<sup>a</sup> Apolónia e Cais do Sodré, tendendo a zero no Terreiro do Paço junto ao Cais das Colunas.
- **Especialização dos tráfegos** em função da sua natureza e do impacto na cidade. Estabelecer ligações directas das áreas portuárias às redes regionais e nacionais, utilizando a via ribeirinha como via de distribuição e não como via rápida.
- **Eliminação da barreira cidade rio - Na Zona Monumental de Belém desnivelamento da via-férrea e Avenida de Brasília** nos troços entre a futura Fundação Champalimaud e Museu dos Coches, transformando a Av. da Índia numa alameda de distribuição local. Este desnivelamento permitirá o estabelecimento de ligações entre a Cidade e o Rio, sem barreiras;
- **Criação de um percurso pedonal e ciclável**, ao longo de toda a frente ribeirinha (com acesso condicionado a viaturas de emergência), permitindo vistas privilegiadas da cidade;
- **Estabelecimento de ligações pedonais transversais** dando continuidade aos principais eixos urbanos, ligando assim a malha urbana consolidada e a frente ribeirinha;
- **Criação de dois sistemas de transportes públicos** contínuos em toda a frente ribeirinha: **eléctrico ou trolley em terra e o fluvial**;
- Integração da solução de **desnivelamento do caminho-de-ferro** em Alcântara (proposta pelo MOPTC).
- Transposição da linha de caminho de ferro no enfiamento da Av. D. Carlos I.
- Promoção e desenvolvimento do transporte fluvial entre margens e ao longo da margem. Estudar a possibilidade de ligar Cascais a Lisboa via marítima ou Vila Franca de Xira a Lisboa em percursos diários.
- Estudar a possibilidade de utilizar o transporte fluvial na logística urbana.

### 4. Conectividade Visual

- Desenvolvimento de um **sistema de vistas** ao longo de toda a frente ribeirinha, ao nível da malha urbana, ao nível da margem do rio e ainda a partir do rio para a margem.
- Criação e promoção de **enfiamentos visuais** a partir de pontos na encosta no interior da malha urbana.



## 5. Escala Humana

- **Reestruturação e qualificação dos espaços públicos**, potenciando a sua utilização, nomeadamente através de uma definição da rede de equipamentos e mobiliário de apoio que promovam a sua fruição diurna e nocturna (através da elaboração de um Plano de Iluminação).
- **Estabelecimento de uma rede coesa de equipamentos e elementos patrimoniais** e entre estes e a estrutura verde.
- Aumentar a permeabilidade da cidade à margem do rio permitindo **utilizar toda a frente ribeirinha como espaço público**.

## 6. Promoção e Marketing

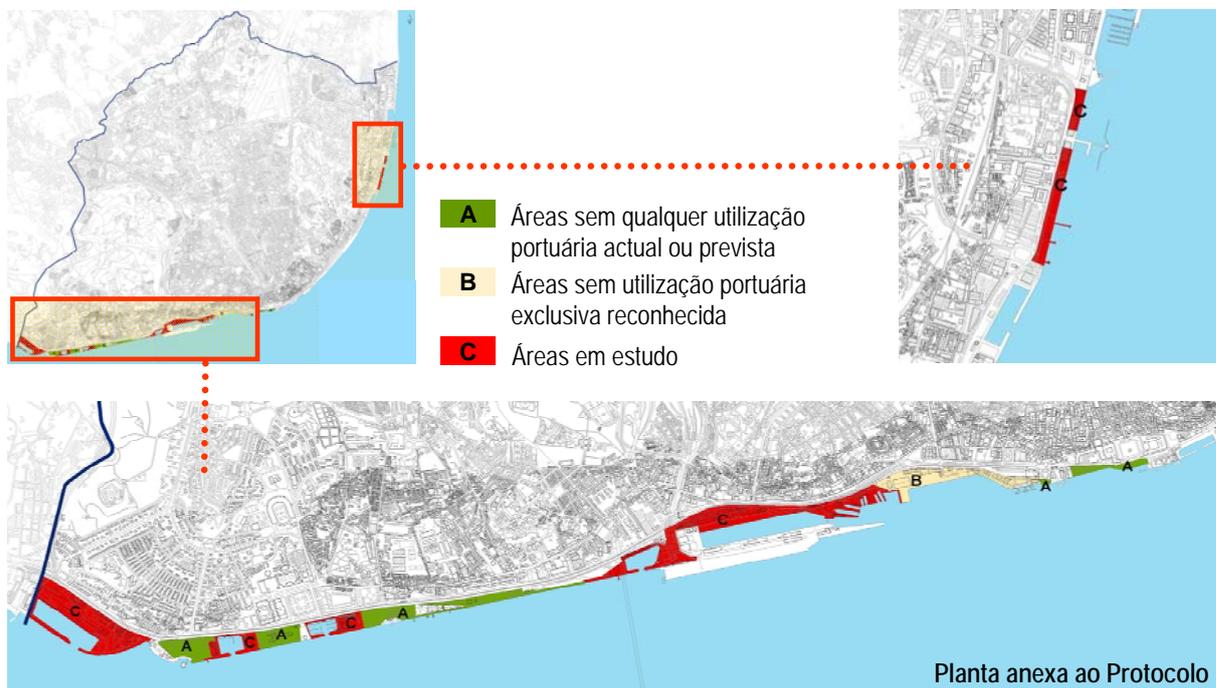
- Utilizar a zona ribeirinha como uma das áreas prioritárias para a revitalização da cidade e para a auto-estima dos lisboetas.
- Criação da Imagem – **“Lisboa, o Tejo e Tudo”**.
- Realização de concursos de ideias para projectos em áreas específicas a desenvolver na zona ribeirinha.
- Organização de um festival anual que promova o **“Lisboa cidade porta”** e o Tejo, envolvendo múltiplas acções no âmbito da cultura, do desporto, do recreio e do lazer, envolvendo escolas, colectividades e a sociedade civil em geral.

## 7. Processo de Operacionalização

- Desenvolvimento das várias acções previstas, avaliação dos constrangimentos técnicos e financeiros e escalonamento da sua execução no tempo.
- Desenvolvimento de **medidas de participação pública** ao longo de todo o processo de desenvolvimento de requalificação da frente ribeirinha, como sessões temáticas, workshops, divulgação de projectos.
- Envolvimento dos parceiros e dos actores-chave.
- Protocolos entre as várias entidades que de algum modo intervêm na área. Envolvimento e participação de forma activa da população.
- Estudar a forma de fazer participar nos grandes investimentos a realizar dados os promotores que vão beneficiar directamente das mais valias geradas por esta grande requalificação da frente Tejo.



### III. PROTOCOLO DE INTENÇÕES ENTRE O ESTADO PORTUGUÊS E O MUNICÍPIO DE LISBOA RELATIVO À FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA



O Protocolo de Intenções entre o Estado Português e o Município de Lisboa relativo à Frente Ribeirinha de Lisboa (em anexo), assinado no dia 28 de Janeiro de 2008, visa o reforço da concertação estratégica entre o Estado e a Câmara Municipal de Lisboa (CML) no sentido de estabelecer a forma de transição de um conjunto de áreas da frente ribeirinha, actualmente sem efectivo uso portuário, desafectando-as da Administração do Porto de Lisboa e passando a sua gestão para a autarquia.

Para além da possibilidade de transferência de titularidade das áreas ribeirinhas em que não existe nem se prevê que venham a existir actividades portuárias ou conexas, o Protocolo de Intenções assegura ainda uma maior intervenção do Município através da gestão partilhada de áreas em que reconhecidamente a utilização portuária não é exclusiva.

Através da manutenção da vocação pública destas áreas pretende-se salvaguardar a frente ribeirinha de eventuais pressões no sentido da exploração comercial e especulação urbanística, permitindo simultaneamente o desenvolvimento de projectos de reconversão e requalificação urbana e de melhoria do acesso e de usufruto pelos cidadãos da frente ribeirinha de Lisboa. Neste âmbito, foi incluída no protocolo a construção de uma ecopista entre Algés e o Parque das Nações.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2008, de 15 de Maio (DR n.º 94 - I Série) aprovou entretanto os objectivos e as principais linhas de orientação da requalificação e reabilitação da frente ribeirinha de Lisboa inscritos no documento estratégico Frente Tejo para dois sectores limitados, a saber: Stª Apolónia/Cais do Sodré e Belém.

Em 30 de Maio do presente ano foi tornado público que o Exmo. Sr. Presidente da República promulgou o diploma, aprovado em Conselho de Ministros, que prevê a desafecção de terrenos de domínio público marítimo, permitindo a transferência para a Câmara de Lisboa dos terrenos da zona ribeirinha sob tutela da Administração do Porto de Lisboa (APL).



## **Estrutura do Protocolo de Intenções**

As áreas da frente ribeirinha identificadas no Protocolo de Intenções foram as seguintes:

### 1) Áreas sem qualquer utilização portuária ou conexas actual ou prevista

São áreas sem qualquer uso portuário, actual ou futuro, com actividades de carácter urbano que não colocam em causa a operação portuária e em que se deverá proceder à cedência ou mutação dominial subjectiva nos termos da legislação própria aprovada pelo Governo.

- Zona Envolvente da Torre de Belém (entre Forte do Bom Sucesso e edificações que incluem Brigada Fiscal e Edifício dos Pilotos);
- Zona ribeirinha entre o Hotel Altis Belém e o Padrão dos Descobrimentos (exclui Museu da Arte Popular);
- Terraplano da Junqueira (entre o Parque das Missas e o parque de estacionamento junto à “Pala”, excluindo Terminal Fluvial, Museu da Electricidade e zona de Domínio Público Ferroviário);
- Ribeira das Naus (entre os Edifícios das Agências Europeias e a Estação Fluvial do Terreiro do Paço).

### 2) Áreas sem utilização portuária exclusiva reconhecida

São áreas não exclusivamente afectas às actividades portuárias, em que se deverá proceder à celebração do protocolo habilitante que procederá à instituição da Parceria Público-Pública entre o Estado e o Município de Lisboa.

- Terraplano de Santos (entre os estaleiros da Naval rocha e o Clube Naval de Lisboa).

### 3) Áreas em estudo

- Áreas envolventes às zonas de docas afectas à náutica de recreio;
- Área abrangida pelo estudo de reordenamento do Terminal de Alcântara, incluindo nó ferroviário;
- Área de Pedrouços;
- Área da Matinha.



#### IV. A RELAÇÃO PORTO / CIDADE

A relação entre os portos e as suas cidades foi marcada ao longo dos tempos por fases de aproximação, afastamento e isolamento, à medida que os portos se adaptavam às necessidades impostas pelo comércio internacional e pelas novas tecnologias de transporte marítimo de carga pelo incremento do turismo de cruzeiros e da náutica de recreio.

Os portos tradicionais, abertos à cidade e funcionando como elemento de transição entre esta e a água, conheceram importantes alterações no século XIX com a transformação e ampliação da indústria que dependia directamente do transporte de mercadorias por via marítima, aumentando significativamente o movimento de cargas e passageiros nas áreas portuárias.

Com o desenvolvimento da aviação transatlântica na década de cinquenta do século XX o transporte de passageiros por via marítima perdeu importância, ficando os portos quase exclusivamente vocacionados para o transporte dos mais diversos tipos de mercadorias. É então que se acentua a ruptura entre o porto e a cidade, nomeadamente através da construção de infra-estruturas (vias, caminho-de-ferro) que constituem novas barreiras à relação entre a água e a cidade. A separação física teve como consequência a divisão na administração do território: enquanto as autoridades locais tutelam a cidade, as autoridades portuárias passam a tutelar o porto. Em Lisboa a autoridade portuária foi constituída há mais de cem anos.

A alteração que ocorreu na forma de transporte de cargas com o início da utilização de contentores na década de sessenta do século passado obrigou a que os portos adaptassem as suas infra-estruturas e alargassem a sua área interior. A crescente especialização, a incapacidade de muitos portos darem resposta a estas novas exigências, aliada a um aumento da concorrência dos transportes rodoviários, ferroviários e aéreos no escoamento de mercadorias, levou muitos portos à perda de competitividade e ao progressivo abandono e degradação.

Hoje, a actividade portuária é muito especializada com a segregação das cargas – contentores “roll-on” “roll-off”, granéis alimentares, granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral – o desenvolvimento de novas formas de transporte de passageiros – os cruzeiros e novas actividades náuticas, como o recreio – sendo que estas diferentes actividades convivem de forma diferente com a cidade.

As cidades portuárias enfrentavam um novo desafio: regenerar, revitalizar e redefinir as suas frentes ribeirinhas com toda a complexidade que estes processos implicam, nomeadamente no que respeita à transferência dominial. A par de alguns casos de insucesso, surgem estratégias de regeneração urbana com êxito em que o uso portuário/industrial é substituído por áreas residenciais, turísticas, comerciais e lúdicas.

Nos processos de reconversão das áreas portuárias têm importância factores locais como:

- Posição geográfica do porto e das áreas a reconverter – em termos da interacção com outros espaços ao nível regional, nacional e internacional, assim como a centralidade, cooperação e concorrência;
- Condições físicas do local – a forma, a dimensão e a localização relativa do porto face à cidade;



- Relação entre o porto e a cidade – infra-estruturas existentes (auto-estradas e caminho-de-ferro), fluxos transversais entre os espaços urbanos e portuários, barreiras que dificultam a articulação entre estes espaços.

A evolução histórica descrita é sintetizada no modelo Anyport, de 1963, que estabelece um padrão de crescimento das infra-estruturas portuárias ao longo dos tempos.

- 1 - Implantação primitiva
- 2 - Expansão dos cais na continuidade do porto primitivo
- 3 - Construção de docas
- 4 - Contentorização
- 5 - Reversão dos portos

Também Bryan Hoyle, em 1997, sintetiza a história da relação cidade/porto agrupando-a em seis estádios de evolução:

- 1 - **Porto Urbano Primitivo** - situação existente até à eclosão da revolução Industrial, desenvolvendo-se a maior parte da vida urbana em torno da actividade portuária;
- 2 - **Expansão Portuária** - crescimento das infra-estruturas, incremento da actividade comercial e industrial, desenvolvendo-se sem clara ligação física com a cidade;
- 3 - **Modernização do Porto Industrial** - revolução energética e tecnológica, separação entre a cidade e o porto;
- 4 - **Retirada da Frente Aquática** - deslocação das instalações portuárias para espaços mais amplos, fora das áreas centrais das cidades;
- 5 - **Redesenvolvimento da Frente Aquática** - desafectação de espaços e abandono de instalações portuárias tradicionais, evolução do interface cidade/porto
- 6 - **Reconstrução das Ligações entre a Cidade e o Porto** - a globalização transforma o papel dos portos, a associação cidade-porto é renovada dando-se a reversão urbana, promove-se a integração do porto-cidade.

Actualmente constata-se um novo estádio que resulta das exigências acrescidas de segurança nas áreas destinadas exclusivamente à actividade portuária, o que se traduz numa nova exigência de isolamento de determinado tipo de actividades portuárias.



## V. RELAÇÃO PORTO/CIDADE LISBOA - EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Lisboa é uma das mais antigas cidades da Europa, tendo sido fundada há mais de três milénios. É a segunda mais velha capital da União Europeia, após Atenas, mais antiga quatro séculos que Roma.

A sua história circula à volta da sua posição estratégica na foz do Rio Tejo, o maior rio da Península Ibérica, e do seu porto natural, por este ser o melhor para o reabastecimento dos barcos que faziam o comércio entre o Mar do Norte e o Mediterrâneo.

Terá sido este o motivo da sua fundação em 1200 a.C. pelos **Fenícios**, pois o Mar da Palha era o porto natural ideal do percurso, tendo sido dado a esta colónia o nome de **Alis Ubbo**, que na língua fenícia significa "porto seguro" ou "enseada amena".

A relação de Lisboa com o Rio vem assim desde a sua origem.

Com o desenvolvimento de Cartago, o controlo de Alis Ubbo passou para essa cidade, e durante séculos, fenícios e cartagineses terão desenvolvido a cidade a partir do que foi um simples entreposto comercial para o comércio nos mares do Norte, para um importante mercado onde eram trocados os seus produtos manufacturados pelos metais, peixe salgado e sal da região e das tribos contactadas pela via fluvial do Tejo.

Mais tarde a cidade passou a ser denominada de **Olisipo**, o **nome romano** de Lisboa. A cidade era uma das mais importantes da Lusitânia, cuja capital era a actual Mérida.

Em 711 a cidade foi conquistada por Abdelaziz ibn Musa, tendo passado a ser conhecida pelos **árabes** como **al-Ushbuna**, tornando-se um grande centro administrativo e comercial para as terras junto ao Tejo, a cidade teria no seu apogeu, no século X, mais de 100.000 habitantes, e formava com Constantinopla, Salónica, Córdova e Sevilha, uma das maiores cidades da Europa, superior a Paris e Londres, que na Idade Média teriam apenas 5-10.000 habitantes.

É neste período que se começa a configurar a primeira centralidade urbana da frente ribeirinha, a Baixa, na articulação entre as actividades marítimas e terrestres, que virá a ganhar importância no próprio desenho urbano da cidade, através das duas principais praças de Lisboa: o Terreiro do Paço - que evoluiu de espaço polivalente (comércio, lazer, representação do poder com a construção do Paço Real) a espaço quase mono funcional, o centro do poder; e o Rossio, que começa como espaço comercial, para se tornar polivalente, a grande praça pública.

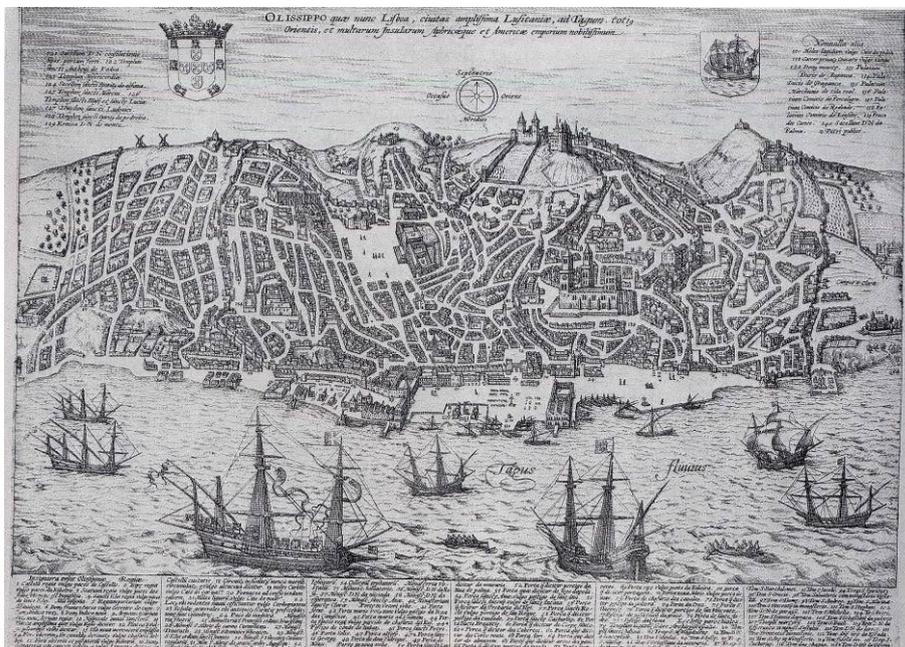
A centralidade da Baixa foi-se alargando pela frente ribeirinha, até Santa Apolónia e a Santos, para responder às solicitações portuárias dos séculos XV a XX, num longo período em que as funções do porto e da cidade se integravam, funcional e territorialmente. A migração das funções portuárias para norte, poente e outras estruturas portuárias, alterou igualmente a natureza da centralidade da Baixa.

Posteriormente surgiram três novas centralidades urbanas na frente ribeirinha, duas simétricas à Baixa, também na foz de ribeiras: a nascente Xabregas e a poente Alcântara; e Belém, a praia onde o rio terminava e começava o mar, daí ter sido o porto das frotas da navegação.

As três novas centralidades foram marcadas por intervenções urbanas reais, que contribuíram para a singularidade das intervenções arquitectónicas e a geração de empregos e actividades, respectivamente: Paço de Xabregas, o Paço de Alcântara / Calvário, o Mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém.



No século XV, o porto de Lisboa tornou-se um dos mais importantes do mundo “cais do mundo conhecido e a conhecer, dali partiam e ali chegavam armadas”<sup>1</sup> – estava-se no período dos Descobrimentos.



**Perspectiva de Lisboa no séc. XVI , autoria de Jorge Bráunio, 1593**

A praia do Restelo era na época o ancoradouro mais antigo, seguro e abrigado, que encontravam os navios quando entravam na barra do porto. Foi dele que partiu, em 1497, Vasco da Gama para a primeira viagem marítima para a Índia, o mesmo acontecendo com Pedro Álvares Cabral em 1500, que nesse ano descobriu o Brasil.

A frente ribeirinha de Lisboa é descrita por Gaspar FRUTUOSO como o principal entreposto nacional e o grande entreposto comercial da Europa Ocidental e seu maior mercado abastecedor

Na segunda metade do século XV a remodelação da cidade continua, sendo a zona da Baixa a mais procurada. O caneiro da Baixa é coberto, são aumentados os aterros na margem do Tejo, originando novas áreas residenciais e comerciais, proporcionando a instalação de diversos equipamentos e serviços. É neste período que o Rei D. Manuel I manda edificar o palácio na nova zona conquistada ao rio anexa à Casa da Índia, promovendo a deslocação do centro administrativo e económico da colina do Castelo para a Baixa.

O desenvolvimento da cidade ao longo do rio dá-se a partir do século XVI, com a instalação de novos estaleiros na zona ocidental da cidade, o povoamento das colinas das Chagas e de Santa Catarina, a instalação de novos conventos, quintas e palácios de veraneio.

O Tejo foi desde sempre o eixo histórico definidor desta vasta área, como aliás de toda a cidade. Desde a complexa via primitiva até à actual Av. Infante D. Henrique, passando pela intermédia Estrada Real, assistimos ao “avanço” constante sobre o rio, que a pouco e pouco se foi fazendo, quer por evolução natural, quer pela acção humana.

<sup>1</sup> In *100 anos do Porto de Lisboa*, p. 28.



**Edifício da Alfândega, Séc. XVIII**

A Estrada Real do século XVI (agora conhecida como o “Caminho do Oriente”) estruturou-se no período quinhentista, consolidou-se no século XVIII e reorganizou-se com o caminho-de-ferro e a construção dos aterros no contexto das obras portuárias.

Com os novos aterros abre-se a possibilidade de um ordenamento urbano racional, construindo-se as duas principais vias da altura – Rua Nova e Rua dos Ourives do Ouro – sendo estas ortogonais entre si. Datam do século XVIII os primeiros projectos gerais para o melhoramento do porto de Lisboa.



**Projecto para a Praça do Comércio de Eugénio dos Santos, 1758**

As primeiras obras de aterro na zona de Belém - dando continuidade à obra que se arrastava, desde a segunda metade de Seiscentos, e que tinha sido integrada, sob planos do arquitecto húngaro Carlos Mardel (entre 1733 e 1763, ano da sua morte), num estudo de regularização da margem ribeirinha - conteve-se o Tejo, que há muito ia ganhando mais leito onde correr, e atendeu-se aos queixumes das gentes daquele sítio

Após o terramoto de 1755 foi mandado construir, o Arsenal da Ribeira das Naus, importante estabelecimento de construção naval que apenas encerrou em 1939 e ao qual sucedeu o Arsenal do Alfeite. São deste período de reconstrução as primeiras intervenções modernizadoras do porto: o edifício da Alfândega, junto ao Jardim do Tabaco, o Terreiro do Paço, a Doca de Paço de Arcos e alguns faróis.



Na primeira metade do século XIX, o porto de Lisboa não possuía equipamentos em quantidade para dar resposta às inovações de então: não possuía cais acostáveis, não estava equipado com oficinas metalúrgicas de construção naval, nem dispunha de docas secas ou de planos inclinados.

Durante este século a imagem da frente ribeirinha sofreu grandes alterações com os aterros junto ao rio, a instalação de fábricas em Xabregas, Beato e Alcântara; na 2ª metade do século com o caminho-de-ferro de Santa Apolónia e de Alcântara, por último com a construção de novos cais, diques e equipamentos na área do porto, que, em conjunto, criaram uma barreira entre a cidade e a frente de água da zona ocidental da cidade.

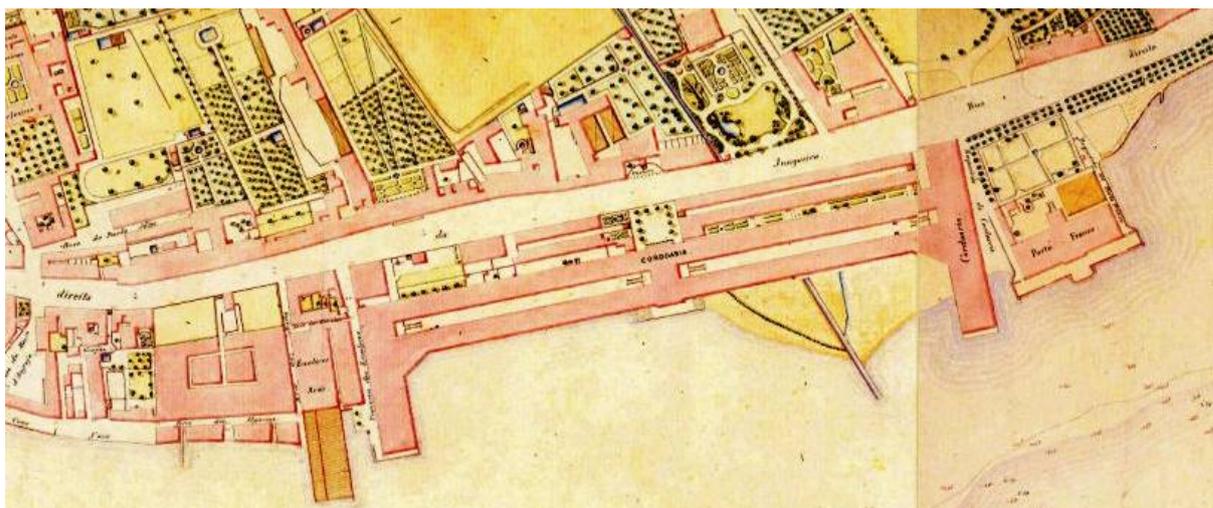


**Aterro da Boavista - Extracto da Planta de Filipe Folque de 1856/58, Câmara Municipal de Lisboa**

O processo de industrialização que se iniciou na segunda metade do século XIX levou à expansão da cidade de Lisboa para norte diminuindo a ligação entre a cidade e o rio.

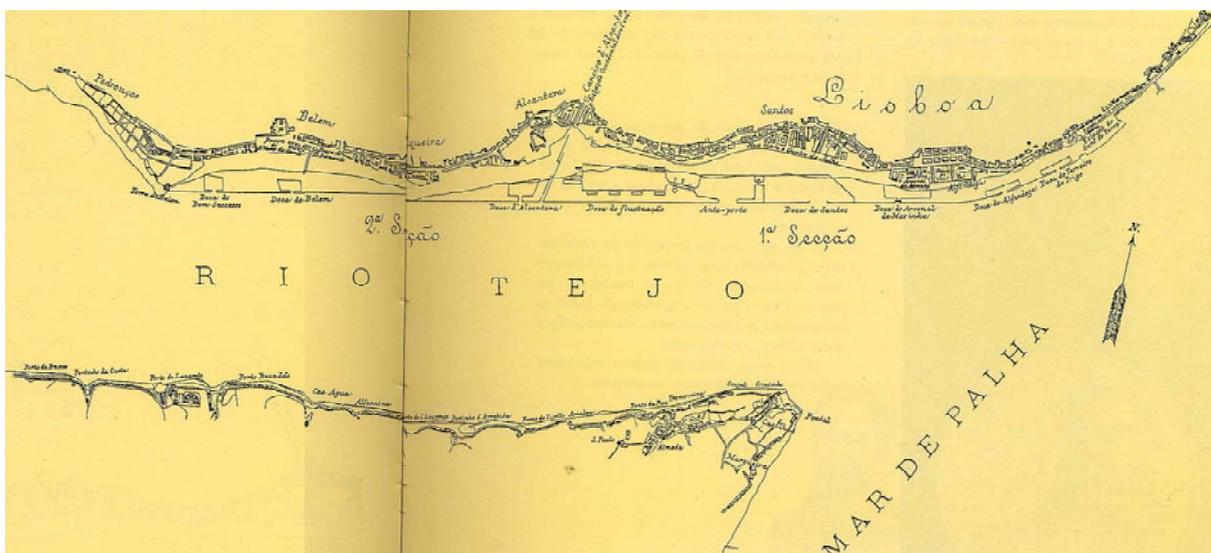
Apenas em 1871 foi designada uma comissão para elaborar um plano geral para melhoramento do porto e imagem da cidade e das obras a realizar entre o Beato e a Torre de Belém. Este plano foi apresentado quinze anos depois, tendo servido de base para as obras adjudicadas ao engenheiro francês Pierre Hildernet Hersent, empreiteiro francês, e que tiveram início em 1887. Em 1895, foi lançado um concurso para uma série de obras, adjudicadas ao mesmo empreiteiro, que nessa altura ficou com a concessão de exploração por 10 anos, que terminou em 1907 com a criação das Administrações Portuárias.

Essa série de obras incluía essencialmente a construção de vários quilómetros de cais e obras conexas, armazéns, doca seca e estações para responder aos vários entrepostos criados, sendo de destacar a regularização do troço entre Alcântara e o extremo da Cordoaria, com uma extensão de cerca de 2km e um aterro de cerca de 300m – o que permitiu o aumento da Praça Duque da Terceira (iniciado em 1865), fazendo desaparecer, ao mesmo tempo, o velho cais e a muralha setecentista. Esta intervenção tornou-se de imediato local de passeio para os lisboetas. Estas obras foram suportadas pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, no âmbito da conclusão da Linha de Comboio de Cascais (adjudicada também a Hersent).



**Cordoaria Nacional – Extracto da Planta de Filipe Folque de 1856/58, Câmara Municipal de Lisboa**

Até final do século XIX, Lisboa tem um relacionamento contido com o rio. A cidade desenvolve-se durante esse período numa estreita faixa entre Belém e o Poço do Bispo, privilegiando as encostas das tão conhecidas “sete colinas”. Com as obras e aterros acima referidos a cidade vai crescendo. As áreas residenciais apenas se aproximavam da linha de água em zonas consideradas na altura de estâncias balneares como o Bom Sucesso, Pedrouços e Algés.



**Projecto dos Engs. João Joaquim de Matos e Adolpho Loureiro, que serviu de base para a construção das obras de melhoramento do porto de Lisboa, in 100 Anos do Porto de Lisboa, p. 89**

Já na década de 20 é de destacar a construção das docas de marés do Bom Sucesso, de Belém, de Santo Amaro, de Alcântara, da Alfândega e do Terreiro do Trigo, bem como duas docas secas e um plano inclinado que vieram a ser o estaleiro naval da Rocha de Conde Óbidos. A doca de Alcântara era dedicada a navios de maior calado, uma vez que era a maior e com maiores fundos.

A 1ª metade do séc. XX, que correspondeu ao segundo período de industrialização e desenvolvimento do porto, levou à ocupação da frente de água na zona ocidental de Lisboa entre Santa Apolónia e Belém, que começou a apresentar a imagem que hoje conhecemos, nomeadamente com a construção da Marginal e Praça do Império.

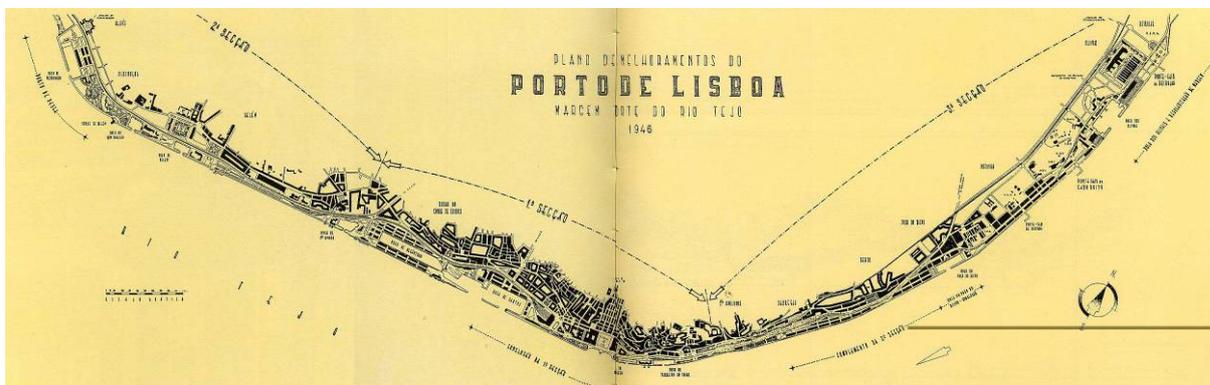


Neste mesmo período realizam-se as primeiras obras de requalificação da frente ribeirinha. Com o objectivo de realizar a Exposição do Mundo Português, no ano de 1940, toda a zona de Belém foi requalificada. Onde antes havia grandes depósitos de carvão, para alimentar a central eléctrica, passa a existir um passeio público, onde o Padrão dos Descobrimentos marca lugar e é reabilitada a Torre de Belém.



**Exposição do Mundo Português, 1940**

A conjugação do plano portuário de 1929 e da Lei 1933, de 17.12.1935 levou à realização de obras na zona entre Santa Apolónia e o Poço do Bispo, com novos cais acostáveis e terrapleno, a construção da doca comercial de Santos, da estação de Alcântara, do porto de pesca em Pedrouços e da doca do Poço do Bispo.



**A margem direita do Porto de Lisboa segundo o Plano de Melhoramentos de 1946, in *100 Anos do Porto de Lisboa*, pp139, onde se verifica que os braços da Cordoaria já estão amputados**



## VI. O PORTO DE LISBOA E A CIDADE

O porto de Lisboa assumiu um papel fundamental na ligação da realidade mediterrânica ao Norte da Europa e na expansão europeia para Oeste na procura de novos territórios.

Quando em 1755 ocorre o terramoto, o porto era o estuário, e a malha da cidade, com excepção do Terreiro do Paço, virava as costas ao rio. O plano de reconstrução então implementado abre a cidade ao rio e ao seu porto com as ruas da Baixa a culminar na Praça do Comércio e funcionando como um cais de honra da cidade de Lisboa: o Cais das Colunas.

É na primeira metade do séc. XVIII que se projectam os aterros para a regularização da margem Norte do Tejo.

Em 1890 é construído o porto industrial de Lisboa, um projecto da equipa francesa Hersent. Face à falta de meios do Governo português para financiar a obra, a conquista de terra ao rio e a sua posterior venda a privados foi a solução de financiamento encontrada.

A Revolução Industrial e o crescimento das indústrias em Lisboa até meados do século XX vai gerar novas (ou refazer) centralidades urbano-industriais de Pedrouços a Cabo Ruivo, sendo as principais Xabregas/Poço do Bispo e Alcântara.

Em meados do sec. XX verifica-se um reforço da presença do porto de Lisboa na margem Sul do Tejo. As áreas industriais da Quimiparque e da Siderurgia são dotadas de terminais portuários, os granéis alimentares bem como os combustíveis são construídos entre Cacilhas e Trafaria.

No último quartel do século passado o porto de Lisboa era o porto da capital do Império. Aqui afluíam todas as matérias-primas vindas das colónias e partia a maior parte dos produtos que lá eram consumidos.

Em 1975, dois terços da frente ribeirinha de Lisboa tinha efectiva actividade portuária de passageiros e mercadorias, com enormes áreas de armazenagem de carga geral, granéis alimentares e combustíveis.

Com a queda abrupta das relações comerciais com as ex-colónias, as transformações tecnológicas no transporte marítimo e a recentragem de Portugal na Europa, grande parte do porto de Lisboa tornou-se obsoleto o que obrigou a uma reflexão estratégica expressa em diversos documentos produzidos a partir dos anos oitenta.

No Município de Lisboa o primeiro grande passo na reorganização do porto foi a desafecção do domínio portuário dos 4 Km de frente do Parque das Nações e a abertura a usos não portuários dos edifícios de armazéns nas zonas de Alcântara.



**Gare Marítima de Alcântara**



**Gare Marítima da Rocha de Conde de Óbidos**

Desta reflexão estratégica e com a transferência de usos e funções para outros portos nacionais (combustíveis e Roll-on - Roll-off) foi possível libertar área da frente ribeirinha, devolvendo-a aos habitantes da cidade:

- Criação de espaços públicos e equipamentos culturais - Exposição do Mundo Português (década de quarenta) e Centro Cultural de Belém (década de noventa);
- Reconversão de instalações portuárias para usos comerciais – Jardim do Tabaco e Doca de Santos;
- Criação de docas afectas à náutica de recreio;
- Reabilitação da frente ribeirinha da área oriental de Lisboa, tirando partido da organização da Exposição Mundial de 1998.
- A afectação de instalações portuárias a usos não portuários de iniciativa da APL, nomeadamente as “Docas de Lisboa” que abrangem antigas instalações na área portuária para espaços de restauração e actividades nocturnas;

Apesar destas intervenções pontuais terem contribuído para aproximar a cidade do rio, o isolamento da frente ribeirinha/portuária de Lisboa relativamente ao resto da cidade constitui ainda um desafio, sendo fundamental o estabelecimento de novos usos e funções na continuidade da cidade e sobretudo redução do impacto das barreiras físicas que isolam a frente do rio da cidade.

A integração de um porto moderno na cidade, permitindo a renovação urbana, constitui um importante instrumento de desenvolvimento urbanístico de Lisboa, enquanto cidade portuária, com impactes significativos na cidade, na vida dos seus habitantes e na actividade económica.

A concretização do Protocolo de Intenções, através da articulação dos dois principais actores estratégicos (Estado/APL e CML), permitirá lançar projectos dinamizadores de uma nova relação entre a cidade, o seu porto e o rio, articulando os interesses portuários com as estratégias da cidade, no respeito pelos valores ambientais e pela biodiversidade das zonas ribeirinhas e da orla costeira, permitindo um desenvolvimento urbano sustentável.



## VII. DIMENSÃO CULTURAL

Já no reinado de D. João V, houve uma vontade por parte do rei de transformar numa imagem precisa os seus planos para a criação de um verdadeiro cenário de poder caracterizado por três componentes essenciais: expandir a cidade para Ocidente; concentrar os símbolos do seu poder numa plataforma sobre ao rio; reestruturar toda a frente ribeirinha, conferindo um carácter monumental.

Muitos palácios foram imediatamente construídos, pelos aristocratas da época, muitos deles sobre a margem do rio.

Assim desde muito cedo toda a frente ribeirinha da cidade de Lisboa ficou uma patente da sua dimensão patrimonial (cultural, arquitectónica e histórica). Reflexo disso são as zonas de protecção de imóveis classificados e em vias de classificação definidos pelo IGESPAR, bem como os identificados pelo Inventário Municipal do Património, do PDM de Lisboa, que mais à frente se identificam.

Neste âmbito sobressaem ainda uma grande diversidade de museus disseminados por toda a frente ribeirinha e áreas adjacentes, que deverão estar ligados entre si, através da criação de uma malha coesa de constituída por percursos a implementar, nomeadamente:

- Museu Agrícola Colonial (Palácio), Museu Antoniano, Museu da Água da EPAL - Estação Elevatória a Vapor dos Barbadinhos, Museu da Carris, Museu da Electricidade - Central Tejo, Museu da Marinha, Museu da Presidência da República, Museu da Vida Submarina e da Historia Submersa, Museu das Comunicações, Museu de Arte Popular, Museu de Cera de Lisboa, Museu do Centro Cultural Casapiano, Museu do Chiado - Museu Nacional de Arte Contemporânea, Museu do Fado e da Guitarra (Antiga Estação Elevatória de Águas de Alfama ou do Chafariz de Dentro), Museu Militar de Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, Museu Nacional de Arte Antiga (Palácio Alvor), Museu do Oriente, Museu Nacional do Azulejo, Museu Nacional dos Coches, Oceanário de Lisboa, Pavilhão do Conhecimento - Ciência Viva (Antigo Pavilhão do Conhecimento dos Mares), Planetário Calouste Gulbenkian, Centro Cultural de Belém;



Museu de Arte Popular



Oceanário de Lisboa



Pavilhão do Conhecimento



Museu da Cera



Planetário C. Gulbenkian



Centro Cultural de Belém

Paralelamente a este forte carácter cultural e museológico, existem também outros equipamentos e infra-estruturas com valências complementares, que conferem a esta área da cidade uma diversidade de vivências urbanas, devendo ser integradas nesta rede que se pretende com forte pendor turístico.



## **VIII. LINHAS DE ORIENTAÇÃO PREVISTAS EM INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL (IGT)**

### **PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PNPOT) - 2007**

O PNPOT apresenta as orientações e opções ao nível do ordenamento e do desenvolvimento do território nacional materializando um modelo territorial coerente para o país tendo como horizonte temporal 2025, definindo os objectivos para a elaboração de novos planos sectoriais e planos regionais de ordenamento do território, bem como o quadro estratégico a concretizar pelos novos planos municipais e intermunicipais de ordenamento do território.

Este plano assenta em 3 grandes pilares: sistema de prevenção e gestão de riscos; sistema de conservação e gestão sustentável dos recursos naturais e dos espaços agro-florestais, e o sistema urbano e de acessibilidades.

As opções estratégicas de actuação em cada sistema apoiam-se nos seguintes desígnios:

- Um espaço sustentável e bem ordenado;
- Uma economia competitiva, integrada e aberta;
- Um território equitativo em termos de desenvolvimento e bem-estar.

Como potencialidades, em termos de elementos estratégicos para o ordenamento do território nacional, na Região Centro, destacam-se a paisagem e o património pelas suas valias e singularidades.

Nas opções estratégicas para o desenvolvimento do território da AML, definidas no relatório do PNOT, com expressão no sistema urbano e de acessibilidades da frente ribeirinha, salientam-se:

- A Protecção das frentes ribeirinhas e o necessário desenvolvimento de um programa coerente de qualificação que valorize o seu potencial como espaços de recreio e lazer;
- A estruturação e qualificação dos eixos de expansão, neste caso de Lisboa-Cascais, Lisboa-Carregado e o Arco Ribeirinho, por forma a promover o desenvolvimento urbano mais compacto, contrariando a fragmentação da forma urbana;
- Valorizar os recursos paisagísticos e ambientais, nomeadamente dos estuários, estruturando os espaços de maior aptidão para as indústrias de ócio e lazer;
- Desenvolver estruturas de cooperação intermunicipal e mecanismos de participação em matéria de ordenamento do território;
- Promover estruturas de âmbito metropolitano para a gestão de actividades em rede, melhorando a governabilidade da Área Metropolitana de Lisboa;
- Articulação do sistema de “espaços abertos” de natureza ambiental e paisagística com o sistema urbano e as redes de infra-estruturas;
- A valorização do papel estratégico da Região Metropolitana de Lisboa;

### **PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA (PROT-AML) - 2002**

O PROT-AML estabelece um modelo territorial, identificando os principais sistemas, redes e articulações de nível regional e sistematiza as normas que orientam as decisões e que constituem o quadro de referência para a elaboração dos Instrumentos de Gestão Territorial com incidência nesta região. Neste sentido o PROT da AML atribui quatro prioridades essenciais:



- Sustentabilidade ambiental;
- Qualificação metropolitana;
- Coesão socioterritorial;
- Organização do sistema metropolitano de transportes.

No âmbito da sustentabilidade ambiental – encarando a preservação e a valorização ambiental como premissas fundamentais de criação de oportunidade de desenvolvimento, adopta-se uma visão sistémica das vertentes ambientais, propondo-se que a "Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental" constitua a rede fundamental de áreas, corredores e ligações ecológicas, de valorização ambiental do sistema territorial.

A (re)valorização da água como elemento de sustentabilidade ambiental e de valorização da paisagem, e a revitalização do meio rural como elemento do equilíbrio metropolitano são também objectivos fundamentais do PROT-AML;

No âmbito da Qualificação metropolitana – realizada através da contenção da expansão urbana e de um modelo/estrutura territorial que visa:

- A recentragem e o ordenamento da AML, em articulação com o Estuário do Tejo, salvaguardando os recursos naturais e as áreas protegidas;
- O desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas;
- O complemento e a consolidação de uma estrutura de acessibilidades em rede;
- O ordenamento da logística.

No âmbito da Coesão socioterritorial – através de uma melhoria sustentada das condições de vida e da qualidade urbana para a população residente na AML;

No âmbito da Organização do sistema metropolitano de transportes – A AML dispõe já de um apreciável sistema de infra-estruturas e equipamentos de transportes, mas a debilidade e descoordenação do sistema de transportes na Região constitui uma das principais fragilidades.

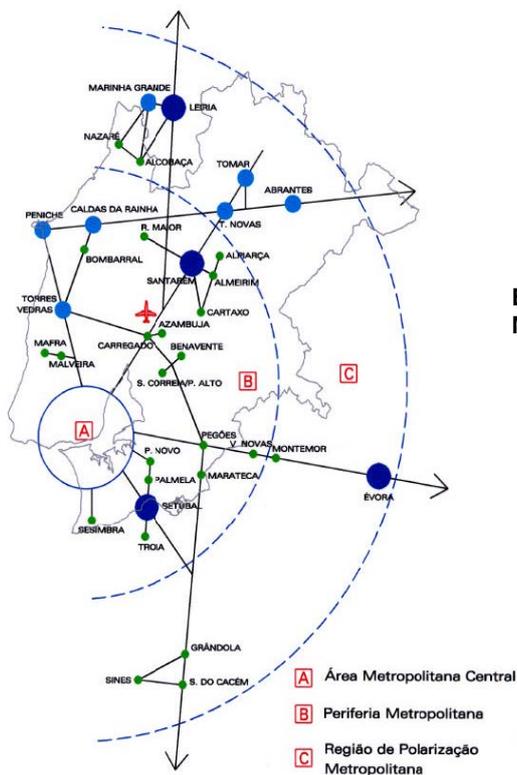
Do PROT-AML constam as medidas indutoras de um progressivo reforço do transporte colectivo, privilegiando o transporte ferroviário e fluvial, e completando com uma coerente e consolidável estrutura radio – concêntrica de acessibilidades.

As dinâmicas de transformação territorial entendem-se no PROT-AML como a capacidade de mudança que se verifica nas diversas áreas da estrutura metropolitana, em relação às situações pré-existentes, principalmente a forte dependência funcional de Lisboa, a desqualificação urbana, ambiental e social das áreas habitacionais, a perda de vitalidade de áreas urbanas centrais e a degradação física de áreas com usos tradicionais em abandono.

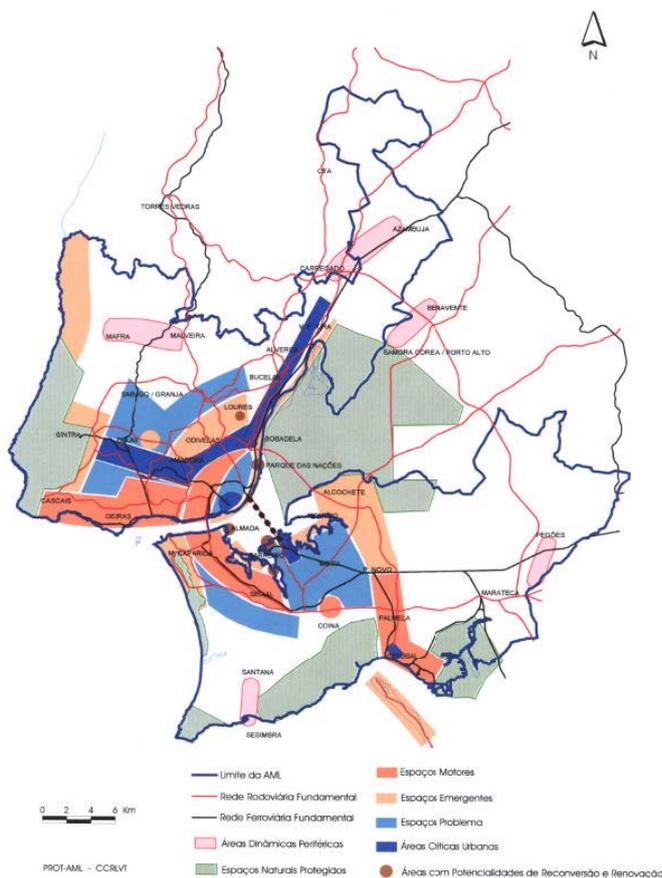
Assim um dos objectivos globais do PROTAML visa afirmar Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana. Constituem as intervenções na área da frente ribeirinha, que se apresentam através deste documento, medidas para qualificar urbana e ambientalmente esta frente de rio.

A frente ribeirinha de Lisboa, com ocupações industriais e urbano-portuárias obsoletas, possui diversas áreas que apresentam grandes potencialidades para transformações positivas, instalação de funções especializadas e novos usos, em paralelo com as intervenções de qualificação urbana e ambiental.

O PROT-AML identifica o concelho de Lisboa dentro de uma Área Metropolitana Central.



Em relação às dinâmicas e tendências dominantes de mudança identificam-se no PROT-AML diversas tipologias de espaços: Espaços Motores; Espaços Problema; Áreas Críticas Urbanas; Espaços Emergentes e Áreas com Potencialidades de Reconversão/ Renovação.





A área de intervenção da Frente Ribeirinha da cidade de Lisboa está classificada no PROT-AML como:

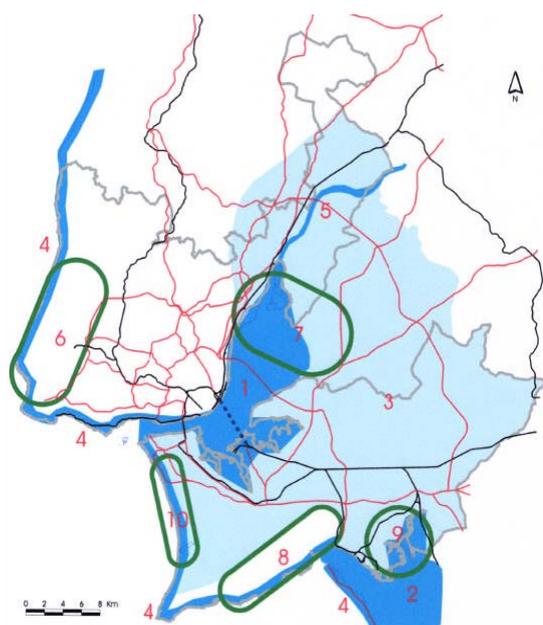
- Áreas Críticas Urbanas (núcleo central da Baixa);
- Espaços Emergentes (toda a frente ribeirinha compreendida entre Santos e a Expo);
- Espaços Motores (área entre Santos e Algés) e ;
- Área com Potencialidades de Reversão/ Renovação (área do PUZRO).

A concretização destas Linhas Estratégicas assenta ao nível do ordenamento do território fundamentalmente nas seguintes Medidas:

- Qualificação do território, elegendo o ambiente e o património como factores de competitividade;
- Requalificação sócio-urbanística de áreas degradadas;
- Reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos, redes transeuropeias);
- Promoção habitacional enquadrada em planos de ordenamento e padrões construtivos qualificados, estimulando o repovoamento das áreas urbanas centrais;
- Incremento do lazer e do turismo;
- Realização e promoção de eventos multiculturais e desportivos;
- Reforço do sistema de produção e difusão científica e tecnológica;
- Desenvolvimento de serviços avançados de nível internacional;
- Desenvolvimento das indústrias de conteúdos.
- A melhoria da mobilidade territorial, através do reforço das acessibilidades e da organização e gestão de sistemas de transporte sustentáveis, fiáveis e competitivos.

Sendo o ambiente um factor relevante, a protecção e valorização dos recursos naturais constitui assim um dos principais objectivos do PROT-AML, reflectindo-se ao nível da Frente Ribeirinha da com as principais acções:

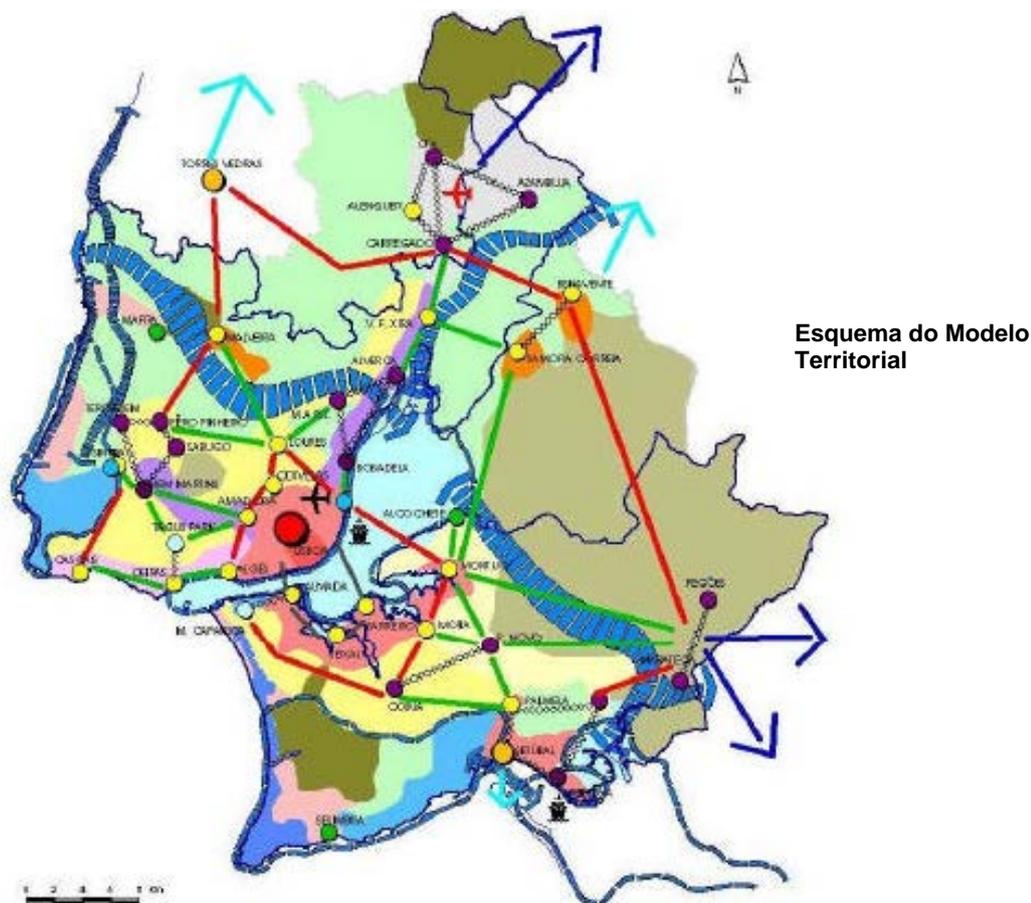
- Valorização do Estuário do Tejo e das suas frentes de Água;
- Saneamento Ambiental;
- Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental;
- Gestão da Água;



**A Água e a Natureza  
como valores  
estratégicos  
Estruturantes da AML**

RECURSOS HÍDRICOS  
1 - Estuário do Tejo  
2 - Estuário de Sado  
3 - Aquífero do Tejo-Sado  
4 - Orla Costeira  
5 - Rio Tejo

ÁREAS CLASSIFICADAS  
6 - Parque Natural Sintra-Cascais  
7 - Reserva Natural do Estuário do Tejo  
8 - Parque Natural da Arrábida  
9 - Reserva Natural do Estuário do Sado  
10 - APP Arriba Fóssil da C. Caparica/Lagoa Pequen

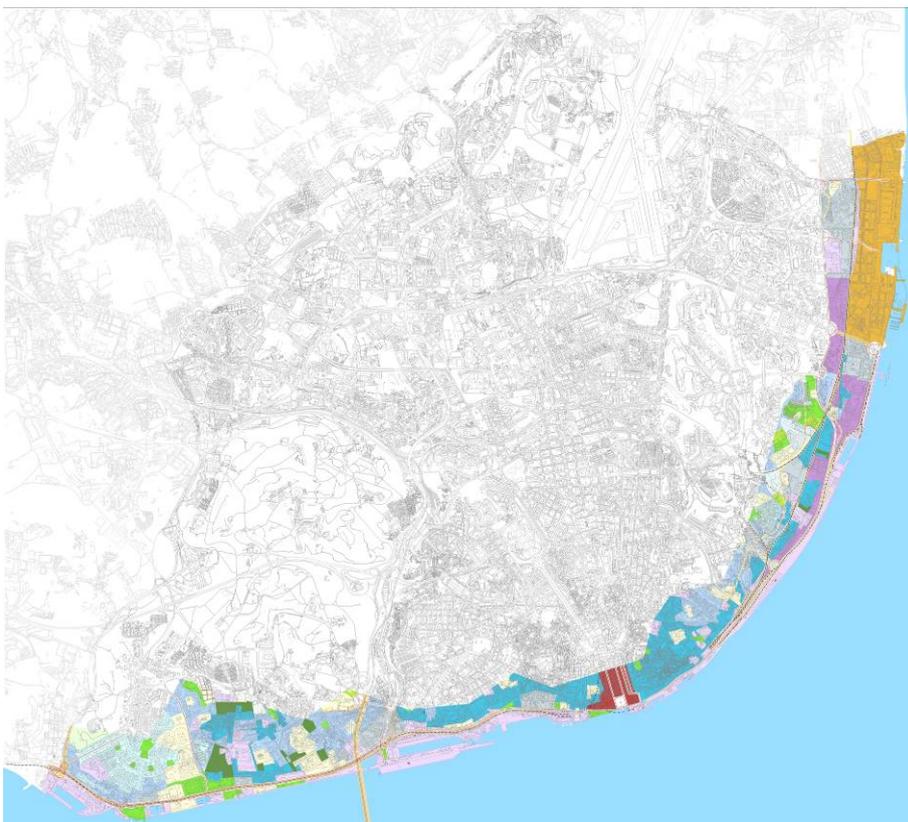


As acções urbanísticas que o esquema do Modelo Territorial do PROT-AML prevê ao nível da frente ribeirinha são de:

- Área Urbana a Articular e/ou Qualificar, que abrange a zona de Santa Apolónia ao limite norte do concelho e de Santos a Algés;
- Uma Área Urbana Central a Revitalizar, que corresponde à área de Santa Apolónia, Baixa, até Santos;



## PLANO DIRECTOR MUNICIPAL – 1994



A análise que se realiza sobre os condicionamentos urbanísticos estipulados pelo PDM dizem respeito à área do território concelhio compreendida entre as Avenidas 24 de Julho, da Índia e Infante Dom Henrique e a margem.

### 1. Frente Ribeirinha Ocidental (de Algés a Santos)



A maior parte do território da frente ribeirinha compreendida entre Algés e Santos encontra-se classificada como uma Área de Usos Especiais (vide Planta da Frente Ribeirinha de Lisboa – Classificação do Espaço Urbano).

Neste troço, em termos de Classificação do Espaço Urbano, existem mais duas classificações: uma como Área Verde de Recreio; e outra como Área de Equipamentos e Serviços Públicos.



As áreas que se encontram classificadas como Área Verde de Recreio são quatro que se passam a identificar:

- Zona da Torre de Belém;
- Estação Fluvial de Belém;
- Área Nascente à Central Tejo – Museu da Electricidade;
- Praça Fronteira à Gare Marítima de Alcântara);

As áreas classificadas como Área de Equipamentos e de Serviços Públicos são unicamente duas que correspondem à:

- Área abrangente ao Espelho de Água e ao Museu de Arte Popular, designada como Espelho de Água;
- Área correspondente à Central Tejo – Museu de Electricidade e respectivos terrenos, designada como Central Tejo;



Edifício do Espelho de Água



Museu de Electricidade / Central Termo Eléctrica

Uma vez que as Áreas de Usos Especiais se destinam unicamente a:

- “Instalações para fins militares;
- Áreas portuárias;
- Área aeroportuária;
- Áreas ocupadas por infra-estruturas e instalações de transportes, saneamento básico, electricidade e telecomunicações.”<sup>2</sup>

**Os usos agora propostos destinados essencialmente ao recreio e lazer da população assim como de infra-estruturas e equipamentos destinados a esse fim não se coadunam com os condicionamentos urbanísticos definidos pelo PDM para a subcategoria de espaço urbano de Área de Usos Especiais, que classifica a maior parte do território da Zona da Frente Ribeirinha.**

Nestas áreas o PDM permite unicamente para além dos usos especiais, que as vias situadas na zona ribeirinha, podem ser destinadas ao lazer<sup>3</sup> pelo que as propostas que se apresentam para estas áreas têm de ser consideradas num novo PDM.

Nas Áreas Verdes de Recreio são unicamente permitidas equipamentos e infra-estruturas destinadas ao recreio e lazer da população, sendo permitida a sua construção desde que o I.O. máximo seja de 0.1, uma vez que o Sistema onde se inserem todas estas Áreas Verdes de Recreio é Húmido, conforme o estipulado pela alínea a), do ponto 5., do artigo 18.º e pelo artigo 81.º, do PDM.

<sup>2</sup> In alíneas a) a d), do artigo 85.º, do PDM

<sup>3</sup> In ponto 4., do artigo 86.º, do PDM



As Áreas de Equipamentos e Serviços Públicos incidem sobre terrenos que são de um único proprietário, pois constituem as zonas que serão transmitidas pela APL à CML, conforme o Protocolo celebrado a 28 de Janeiro de 2008. Neste contexto o PDM prescinde da realização de um Plano de Pormenor ou de um Projecto Urbano<sup>4</sup>.

Em termos de **Servidões e Restrições de Utilidade Pública** nesta área identificam-se as seguintes:

- Zona de Intervenção do Aeroporto de Lisboa;
- Zona de Protecção de Feixes Hertzianos Militares, abrangendo dois feixes hertzianos, um na zona da Doca de Alcântara e outro na área de Naval Rocha;
- Zona de Protecção a Rodovias, que corresponde a uma pequena parte da CRIL e à entrada da Ponte 25 de Abril;
- Zona de Protecção dos Imóveis Militares, mais especificamente o Forte do Bom Sucesso;

A Zona de Intervenção do Aeroporto de Lisboa, define nesta área da frente ribeirinha dois tipos de condicionantes: o Plano Horizontal Exterior e os Canais Operacionais – Sector 3B1. As áreas abrangidas pelo Plano Horizontal Exterior compreendem:

- A área de frente ribeirinha entre Algés e o Hospital Egas Moniz e;
- A zona da Doca de Alcântara e Santos.

Neste caso estas áreas ficam sujeitas a parecer da ANA, se cota a máxima absoluta de construção for igual ou superior a 245m (o que nesta área da zona ribeirinha será difícil de acontecer, pois as cotas, nesta zona, variam entre os 3,4 metros e os 3.9 metros).

A área dos Canais Operacionais – Sector 3B1, fica compreendida entre o Hospital Egas Moniz e a Doca de Alcântara. Estão sujeitas a parecer da ANA, se a cota máxima absoluta de construção for igual ou superior a 164m. Neste caso também será difícil que seja necessária uma consulta à ANA, uma vez que as cotas nesta zona também variam entre os 3,9 e os 4,5metros.

Relativamente às condicionantes definidas pelo **IGESPAR** grande parte deste troço de frente está abrangido por Zonas Especiais de Protecção, sendo pontuado por edifícios classificados ou em vias de classificação.

As Zonas Especiais de Protecção são as seguintes:

- Torre de Belém; Mosteiro dos Jerónimos e de Santa Maria de Belém; Palácio Nacional de Belém; Central Tejo/Museu da Electricidade; ZEP conjunta da Capela de Santo Amaro, Casa Nobre de Lázaro Leitão Aranha, Palácio Burnay e Salão Pompeia; Gare Marítima de Alcântara; Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos;

Os Imóveis classificados são a Torre de São Vicente de Belém e a Central Tejo/Museu da Electricidade.

Os Imóveis em Vias de Classificação são o Edifício onde está Instalado o Museu de Arte Popular, a Gare Marítima de Alcântara e a Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos. É de referir que as intervenções a realizar nesta área terão que ter parecer prévio e vinculativo do IGESPAR.

---

<sup>4</sup> Conforme o disposto no ponto 4., do artigo 88.º do PDM



Os imóveis e conjuntos desta área, identificados, no **Inventário Municipal do Património (IMP)** são:

- Forte do Bom Sucesso; Bateria do Bom Sucesso e envolvente;
- Torre de Belém; Torre de S. Vicente de Belém e envolvente;
- Museu de Arte Popular;
- Espelho de Água;
- Rosa dos Ventos;
- Padrão das Descobertas;
- Pavilhões da Exposição do Mundo Português e área envolvente dos mesmos;
- Estação Fluvial de Belém;
- Central Tejo; Museu da Electricidade;
- Estação Marítima de Alcântara;
- Armazéns Portuários;

É também definido pelo IMP a existência de Áreas de Potencial Valor Arqueológico, que definem níveis de intervenção arqueológica. Nesta área compreendida entre Algés e Santos, identificam-se duas zonas distintas: uma junto aos jardins confinantes com a Torre de Belém e outra e outra junto às docas e viaduto de Alcântara. Ambas têm uma classificação de Áreas de Nível 2 de Intervenção, o que implica segundo o definido pelo PDM que a:

- “Câmara Municipal com base em parecer da estrutura consultiva criada nos termos do disposto no n.º 2 do art. 4º, pode estabelecer no licenciamento de obras que impliquem escavações ou o remeximento do subsolo, as condições a que deve obedecer a fiscalização e acompanhamento técnico municipal da obra, por forma a que seja assegurada a identificação, preservação e registo de valores arqueológicos, nos termos da legislação em vigor”<sup>5</sup>;

É ainda referido que as obras a realizar nos espaços públicos tanto por entidades públicas como privadas que envolvam escavações ou remeximento do subsolo, têm que cumprir as seguintes condições:

- “Os projectos devem incluir extracto da Carta Arqueológica Municipal, ou na inexistência desta, de outros elementos descritivos e cartográficos que identifiquem áreas ou elementos de interesse arqueológico, previamente solicitados à CM.
- Sempre que a zona tenha reconhecido ou potencial interesse arqueológico definido e fundamentado pela CML, os projectos devem incluir relatório realizado por técnico especializado, que descreva e fundamente as acções e medidas a adoptar para assegurar a identificação, registo e preservação de valores arqueológicos.
- As obras a realizar nos Espaços Públicos, conforme a importância arqueológica da zona em que se localizam, podem ser permanente, temporária ou periodicamente acompanhadas por técnicos especializados com vista à aplicação de medidas que visem a identificação e salvaguarda de valores arqueológicos, nos termos da legislação em vigor.”<sup>6</sup>

O PDM prevê também nesta frente a **UOP 20**, designada como Zona Ribeirinha de Alcântara / Belém, tendo em vista a elaboração de um plano de urbanização ou de pormenor com os seguintes objectivos:

- “Promover e coordenar, entre as diversas entidades, nomeadamente a CML e a APL, os projectos de espaços públicos;
- Integrar urbanisticamente os espaços públicos previstos no PDM;

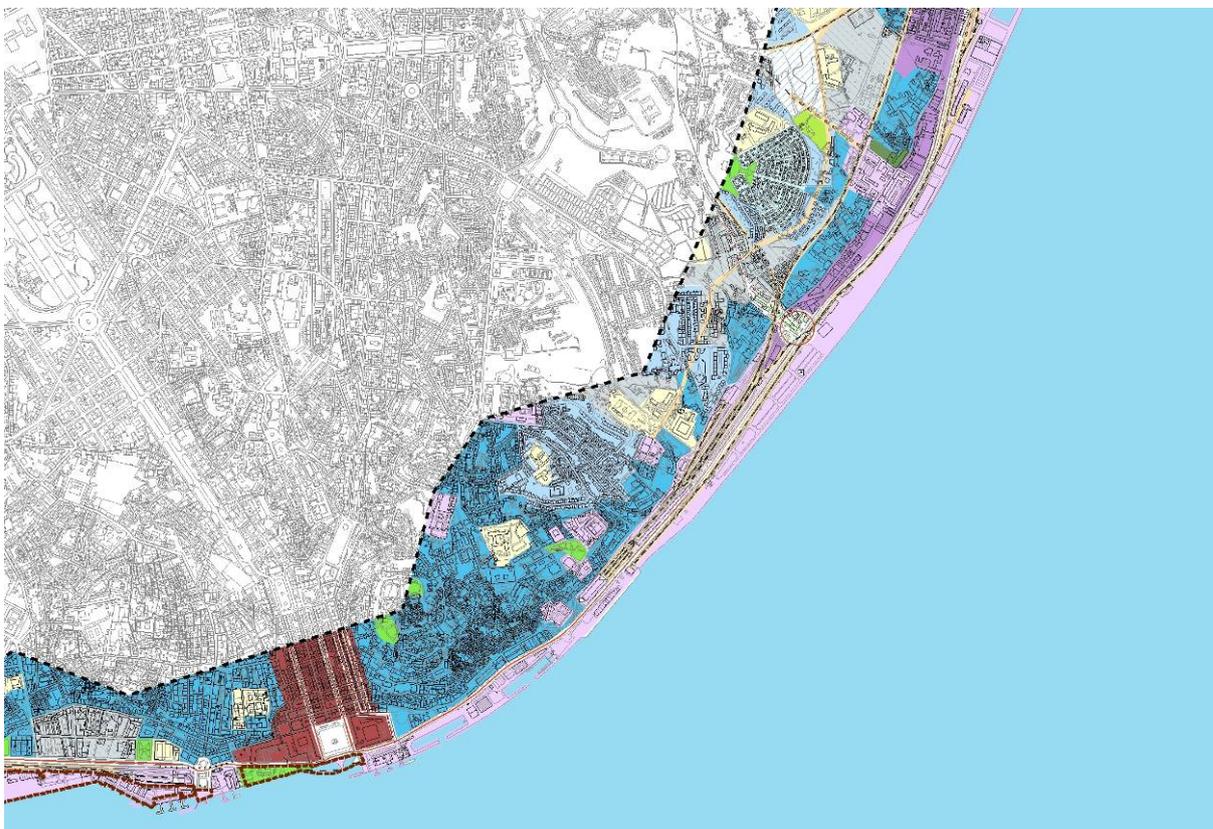
<sup>5</sup> In ponto 5., do artigo 15.º, do PDM

<sup>6</sup> In alíneas a) a c), do ponto 6., do artigo 15.º, do PDM



- Valorizar as Áreas Históricas, os Conjuntos Urbanos Singulares e os Sistemas de vistas, constantes na Planta de Componentes Ambientais Urbanas e no Inventário Municipal do Património;<sup>7</sup>

## 2. Frente Ribeirinha Central (Santos a Santa Apolónia)



O espaço urbano compreendido entre Santos e Santa Apolónia encontra-se também classificado numa Área de Usos Especiais. Exceptua-se unicamente uma zona classificada como Área Verde de Recreio que se localiza em frente à Ribeira das Naus.

Os condicionamentos urbanísticos para estas áreas são idênticos aos atrás referidos para a zona da Frente Ribeirinha Ocidental (de Algés a Santos) uma vez que a Área Verde de Recreio também incide, neste troço, num Sistema Húmido.

A Planta de Classificação do Espaço Urbano identifica também duas Redes Ferroviárias Pesadas – Existentes, que correspondem:

- À Linha de Cascais, cujo terminal se localiza no Cais do Sodré e;
- À Linha do Norte que termina na Estação de Santa Apolónia;

Estas infra-estruturas têm condicionantes específicas e áreas non aedificandi que são as estabelecidas pelo Dec-Lei n.º276/2003, de 4 de Novembro, mais especificamente pelo estipulado pelo artigo 15.º do mesmo diploma.

<sup>7</sup> In Anexo 4, do PDM



Em termos de **Servidões e Restrições de Utilidade Pública** nesta área identificam-se:

- Zona de Intervenção do Aeroporto de Lisboa, Plano Horizontal Exterior, Sujeito a parecer da ANA, se cota máxima absoluta de construção for igual ou superior a 245m;
- Feixe Hertziano de Ligação Central Norte – Central;
- Feixe Hertziano de Ligação Trindade – Barreiro;
- Zona de Protecção dos Feixes Hertzianos Militares

Relativamente às condicionantes definidas pelo **IGESPAR** existem neste troço Zonas Especiais de Protecção, edifícios classificados ou em vias de classificação.

Os Imóveis em Vias de Classificação são:

- Estação dos Caminhos-de-ferro do Cais do Sodré e;
- A Área de Lisboa Pombalina;

As Zonas de Protecção existentes correspondem a:

- Estação dos Caminhos-de-ferro do Cais do Sodré;
- Zona de Protecção da Lisboa Pombalina;
- Zona de Protecção da Praça do Comércio,
- Zona de Protecção da Estação Fluvial Sul e Sueste;

O Imóvel classificado como Monumento Nacional é a Praça do Comércio, que abrange toda a área da praça e edifícios envolventes.

Fora da área de intervenção da zona Cais do Sodré – Praça do Comércio identifica-se a ZEP conjunta: Casa dos Bicos, Igreja da Conceição-Velha, Igreja de Santo António de Lisboa, Lapidés das Pedras Negras, Portal Principal da Igreja da Madalena e Sé de Lisboa; Identifica-se também a Estação Fluvial Sul e Sueste, imóvel em vias de classificação, já fora da área de intervenção Cais do Sodré – Praça do Comércio.

Os imóveis e conjuntos desta área, identificados, no **Inventário Municipal do Património (IMP)** são:

- Central termoelétrica;
- (Antiga) Alfândega de Santos;
- Armazéns frigoríficos de peixe;
- Armazéns Portuários;
- Pavilhão da Guarda Fiscal;

Fora já da área de intervenção da zona Cais do Sodré – Praça do Comércio identifica-se o imóvel da Estação Sul e Sueste.

É também definido pelo IMP a existência de Áreas de Potencial Valor Arqueológico, que definem níveis de intervenção arqueológica. Nesta área compreendida entre Santos e Santa Apolónia, identifica-se uma única zona, que começa no Cais do Sodré e se prolonga até à Praça do Comércio. Esta zona tem uma classificação de Área de Nível 2 de Intervenção, o que implica a aplicação dos condicionamentos urbanísticos atrás referidos para a Zona de Algés a Santos.

Este troço abrange duas **UOP** distintas:

- A UOP 8, correspondente à zona da Baixa Pombalina e;



- A UOP 10, designada como Boavista:

O PDM define que ambas as UOP devem ser objecto de Planos de Urbanização ou de Planos de Pormenor, tendo cada uma delas objectivos específicos.

Os objectivos definidos pela UOP 8, da Baixa Pombalina são:

- “promover a elaboração de estudos especializados que regulamentem as condições de intervenção nos edifícios e nos espaços públicos;
- Preservar a identidade histórica e arquitectónica, com vista à classificação da área Histórica da Baixa como Património Mundial;
- Promover estudos, em articulação com a APL no que respeita à frente ribeirinha;

Na falta de Plano ou de Regulamento aprovados, o licenciamento deve fazer-se de acordo com as Regras Supletivas constantes do artigo 40.º.”<sup>8</sup>

A UOP 10 tem os seguintes objectivos definidos pelo PDM:

- “Propor uma nova malha urbana para a área;
- Garantir as relações da cidade com a Zona Ribeirinha;
- Definir o programa funcional de acordo com a categoria de espaço em que se integra;
- Articular a malha urbana com a Av. 24 de Julho e Rua da Boavista.”<sup>9</sup>

### **3. Frente Ribeirinha Oriental (Santa Apolónia a Parque das Nações)**



---

<sup>8</sup> In Anexo 4, do PDM

<sup>9</sup> In Anexo 4, do PDM



O espaço urbano compreendido entre Santa Apolónia e o Parque das Nações, na zona da frente ribeirinha, está também classificado numa Área de Usos Especiais, sobrepondo-se à mesma uma Linha Ferroviária Pesada – Existente, de apoio ao Porto de Lisboa.

Os condicionamentos urbanísticos para estas áreas são idênticos aos atrás referidos para a zona da Frente Ribeirinha Ocidental (de Algés a Santos).

As **Servidões e Restrições de Utilidade Pública** que se identificaram nesta área são as seguintes:

- Zona de Intervenção do Aeroporto de Lisboa, Superfície Cónica de Transição, Sujeito a parecer da ANA, se cota máxima absoluta de construção for igual ou superior a 145m no limite superior, variando em 5% até atingir os 245m no limite inferior;
- Zona de Protecção da 3.ª Travessia do Tejo (Medidas Preventivas), que fica sujeita a parecer prévio e vinculativo da Refer e CCDR-LVT;

Relativamente às condicionantes definidas pelo **IGESPAR** não existem na área da Matinha quaisquer Zonas Especiais de Protecção, edifícios classificados ou em vias de classificação.

O troço da frente ribeirinha compreendido entre, Santa Apolónia e Parque das Nações, abrange as seguintes Zonas Especiais de Protecção:

- Igreja da Porciuncula, do Convento dos Barbadinhos e do Palácio Palha;
- Fábrica "A Nacional" (imóvel em Vias de Classificação);

Estas ZEP estão fora da área de intervenção da Matinha.

Não existem imóveis e conjuntos identificados no **Inventário Municipal do Património (IMP)** que se encontrem dentro da área de intervenção da Matinha.

Os imóveis existentes classificados pelo IMP, neste troço da frente ribeirinha, são armazéns portuários que estão fora da área de intervenção da Matinha.



## ENQUADRAMENTO NO PLANO VERDE



A Assembleia Municipal aprovou por unanimidade, através de deliberação datada de 2 de Outubro de 2007, o Plano Verde – Proposta para a definição da Estrutura Ecológica Municipal, que deverá ser integrado no processo de revisão do Plano Director Municipal em curso, bem como a elaboração das respectivas Medidas Cautelares. A 28 de Maio de 2008 foi aprovado em Sessão de Câmara o Regulamento de Medidas Cautelares ao PDM no âmbito de Plano Verde.

A Estrutura Ecológica Municipal constituiu um instrumento de Planeamento Municipal, cujo objectivo fundamental é garantir a sustentabilidade dos sistemas fundamentais para a protecção e valorização ambiental dos espaços urbanos e a ocupação racional do território municipal, através da delimitação espacial e da regulamentação das ocorrências (incluindo os valores de património natural) e dos sistemas ecológicos (com especial incidência nos riscos naturais).

Estes conceitos articulam-se através dos corredores de ligação que constituem oportunidades para múltiplas funções e usos urbanos.



A cidade de hoje transpõe o limite concelhio e aproxima-se do conceito de região. Por isso, pretende-se promover a ligações ecológicas aos concelhos limítrofes que se estendem, num conceito de rede, por toda a Área Metropolitana de Lisboa.

Portanto, a continuidade entre os sistemas ecológicos da cidade de Lisboa e os sistemas ecológicos dos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa é um aspecto fundamental a considerar na delimitação da Estrutura Ecológica Municipal, através da concretização dos corredores de ligação interconcelhios e da implementação de redes de actividades de recreio e produção agrícola urbana e de protecção, valorização e dinamização do património paisagístico natural e cultural.

A elaboração das medidas cautelares pretende contribuir para manter inalteradas as circunstâncias e as condições de facto existentes que possam de alguma forma limitar a implementação da futura Estrutura Ecológica Municipal.

As áreas a integrar nas Medidas Cautelares foram definidas através de uma síntese elaborada a partir do cruzamento dos seguintes trabalhos e documentos:

- a) Plano Verde – Proposta para a definição da Estrutura Ecológica Municipal, aprovado através de deliberação datada de 2 de Outubro de 2007;
- b) PDM – 1994;
- c) Vários estudos elaborados pela CML, no âmbito da Revisão do PDM;
- d) Levantamento dos espaços não edificados do concelho de Lisboa (2006);
- e) Levantamento dos geomonumentos do concelho de Lisboa (em elaboração).

Para a elaboração da carta de Medidas Cautelares foi efectuada a matriz da Estrutura Ecológica Municipal que aqui definimos como provisória – Estrutura Ecológica Municipal Preliminar (EEMP), a qual constitui uma base para a futura Estrutura Ecológica Municipal a integrar a Revisão do PDM.

A matriz da EEMP é constituída por um conjunto de subsistemas, designadamente o Sistema de Corredores/Unidades Estruturantes e o Sistema Húmido:

- Sistema de Corredores/Unidades Estruturantes: integra o conjunto dos grandes espaços verdes e as respectivas ligações. Este sistema promove a continuidade e a ligação dos sistemas fundamentais para o desenvolvimento da EEM, promovendo a articulação dos espaços através de sistemas de mobilidade e acessibilidade com o fim de assegurar as funções dos sistemas biológicos, o controlo dos escoamentos hídrico e atmosféricos e o conforto bioclimático assim como uma multiplicidade de usos integrados: recreio, produção e protecção:

- 1- Parque de Monsanto;
- 2- Parque periférico;
- 3- Anel interior: (incluiu a cidade Universitária, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Hospital Júlio de Matos e Áreas Verdes integradas dos Olivais)
- 4- Zona Ribeirinha: (inclui a área entre a antiga linha de costa e a linha de aterro actual);
- 5- Corredor Verde de Monsanto – Av. da Liberdade;
- 6- Corredor Verde Oriental (Vales de Chelas e Parque Oriental);
- 7- Corredor do Vale de Alcântara;
- 8- Corredor da Alta de Lisboa;
- 9- Corredor de Telheiras;



- Sistema Húmido (inclui subsistema de Transição Fluvial-Estuarino): integra as áreas correspondentes a linhas de drenagem a céu aberto e subterrâneas, áreas adjacentes (20m para cada lado da linha de água e zonas aplanadas contíguas com declive inferior a 5%), bacias de recepção de águas pluviais, zonas de ressurgências hídricas, zonas aluvionares e zonas inundáveis. O sub-sistema de transição fluvial-estuarina integra a superfície de contacto entre o fluxo proveniente dos sistemas de drenagem fluvial e linhas de água afluentes e o fluxo proveniente do estuário do Tejo

Sobre a EEMP foram sobrepostas as Componentes Ambientais I e as Áreas Verdes da Carta de Usos do Solo do PDM.

Este cruzamento, permite constatar quais as áreas da EEMP actualmente salvaguardadas pelo PDM em vigor, como é o caso do Jardim da Torre de Belém, da zona adjacente à Doca de Belém, da zona em frente à Cordoaria Nacional, da zona junto à Doca de Alcântara e da zona junto à Avenida da Ribeira das Naus.

### **Regulamento de Medidas Cautelares**

Da Proposta do Regulamento de Medidas Cautelares resulta a Planta de Categorias das áreas sujeitas a medidas cautelares, agrupadas de acordo com os diferentes tipos de medidas a aplicar:

- Medidas preventivas sujeitas a parecer vinculativo;
- Medida preventivas de limitação hidrogeológica
- Medidas preventivas de limitação de uso;

### **Medidas preventivas sujeitas a parecer vinculativo**

As Medidas preventivas de Sujeição a Parecer Vinculativo são aplicadas às áreas totais ou parcialmente edificadas inseridas no Sistema de Corredores/Unidades Estruturantes, no Sistema Húmido e subsistema de Transição Fluvial-Estuarino onde está incluída a Zona Ribeirinha (inclui a área entre a antiga linha de costa e a linha de aterro actual).

As Medidas Preventivas de sujeição a Parecer vinculativo serão objecto de apreciação por parte de uma Comissão que tem como objectivo a emissão de parecer sobre qualquer acto, actividade ou intervenção em áreas representadas na Planta como “Áreas sujeitas à emissão de Parecer Vinculativo”. Os pareceres emitidos pela Comissão serão objecto de deliberação pelo órgão executivo da Câmara Municipal de Lisboa.

O sistema de Corredores/Unidades Estruturantes mantêm os usos definidos na carta de categorias de espaço urbano do PDM em vigor, mas encontra-se condicionado a uma organização espacial que possibilite a continuidade da EEMP e a acessibilidade pública entre os espaços livres envolventes, com o objectivo de estabelecer um sistema contínuo de suporte a espaços de recreio, produção, protecção e valorização e estruturas de mobilidade suave.

Nas áreas abrangidas por Planos Pormenor ou Planos de Urbanização que integrem o sistema húmido, as propostas terão obrigatoriamente que ser sustentadas por estudos hidrogeológicos que avaliem o impacte de intervenção na bacia hidrográfica.

### **Medidas preventivas de limitação hidrogeológico**

A caracterização obtida a partir do Estudo Hidrogeológico, deverá ser avaliada tendo em conta as atribuições do Plano Geral de Drenagem, de forma a assegurar as possíveis infra-estruturas de drenagem previstas nesse elemento, assim como um sistema de controlo na origem.



Nas áreas não abrangidas por Planos Municipais de Ordenamento do Território, as intervenções ficam condicionadas às conclusões dos estudos e pareceres relativos à posição do nível freático, rebaixamentos induzidos pela estrutura, coeficientes de permeabilidade do maciço geológico e caudais de exploração.

As alterações urbanísticas no sub-sistema de transição fluvial-estuarino ficam condicionadas a estudos que permitam estabelecer soluções de escoamento eficaz entre o sistema de drenagem fluvial proveniente das linhas de água afluentes e o fluxo associado ao estuário do Tejo.

#### **Medidas preventivas de limitação de uso**

Nas áreas demarcadas como “áreas de usos limitados” as operações ou alterações ficam restringidas à implantação de infra-estruturas de apoio às Áreas Verdes, condicionadas ao índice de ocupação máximo de 0,1.

Nas áreas abrangidas por Planos, a EEMP poderão ser reestruturada mediante parecer da Comissão, prevista nos termos do artigo 8º do presente Regulamento.

#### **ENQUADRAMENTO NO PLANO GERAL DE DRENAGEM**

Analisam-se de seguida quais as condicionantes inerentes ao plano geral de drenagem relativamente à frente ribeirinha. Para tal recorreu-se ao cadastro de rede de infra-estruturas de drenagem, ao cadastro de infra-estruturas da SimTejo e às soluções apresentadas no plano geral de drenagem de Lisboa.

Posteriormente, em fase de projecto deverá ser contactada a SimTejo para actualização do seu cadastro.

Constata-se que na zona onde se prevê a construção do túnel para rebaixamento da linha férrea e da Av. Brasília existem várias descargas da rede de drenagem para o rio Tejo. Como estes colectores são para manter, a viabilidade do túnel passa pela execução sob a cota mais desfavorável da rede de saneamento. Contudo devem ser efectuadas sondagens para confirmação das cotas existentes, e outras que não constam do cadastro, dada a inexistência das caixas de visita na intersecção com a linha férrea.

Relativamente à restante rede, até ao Parque das Nações, constata-se também a existência de colectores e interceptores e descargas que devem ser tomados em consideração.



## **IX. LINHAS DE ORIENTAÇÃO PREVISTAS EM DOCUMENTOS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO**

### **PLANO ESTRATÉGICO PARA O PORTO DE LISBOA**

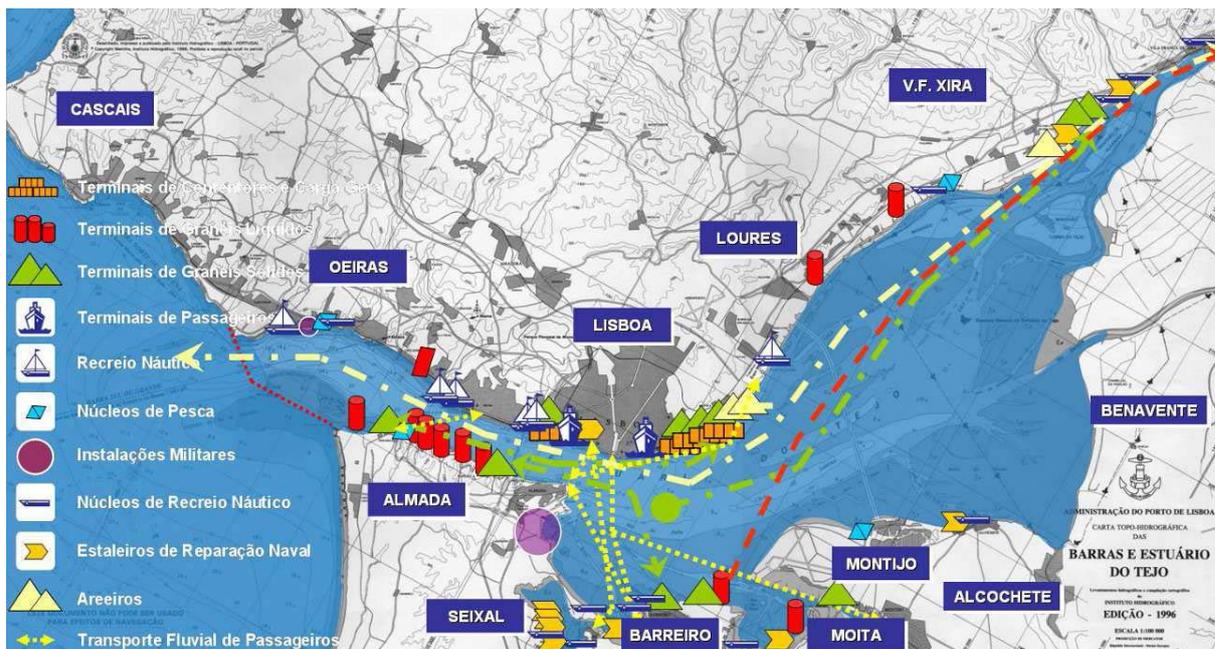
O Plano Estratégico do Porto de Lisboa (PEPL) abrange território de onze Câmaras Municipais, tendo sido identificado um conjunto de áreas que já não têm vocação portuária, e que por este motivo deverão ser alvo de requalificação, como o caso de as áreas protocoladas na frente ribeirinha de Lisboa.

De acordo com o PEPL, assume um carácter fundamental a adequação do perfil do Porto de Lisboa ao desenvolvimento da Região Metropolitana de Lisboa preconizado no PNPOT, alargando a sua amplitude territorial a uma estratégia de integração no espaço ibérico e europeu.

Neste sentido, o Porto de Lisboa deverá dar resposta às necessidades de desenvolvimento de uma Região Metropolitana emergente e que se integre nos processos de mudança, sem perder a sua identidade e capacidade competitiva nos sistemas portuários nacional, ibérico e europeu. Assim, o Porto de Lisboa deverá acompanhar:

- 1- As dinâmicas da Região Metropolitana como principal espaço de consumo urbano do país e um dos principais da Península Ibérica, contribuindo com qualidade e eficiência de serviço com menores custos.
- 2- As dinâmicas do sistema produtivo, contribuindo para a sua capacidade competitiva e integração nos mercados internacionais.
- 3- A emergência de novas áreas logísticas no sistema regional e nacional de transporte e tratamento de mercadorias.
- 4- A expansão e diversificação do turismo e do lazer, na região na área metropolitana e na cidade de Lisboa, com especial significado não só para a economia da Região e para projecção da sua imagem externa mas também para a modernização e qualificação do quadro de vida das populações.
- 5- A melhoria da qualidade ambiental do sistema urbano, nomeadamente através de uma melhoria da prestação ambiental do sistema de transportes de mercadorias.

O Porto de Lisboa tem actualmente um papel determinante no desenvolvimento local, regional e nacional e, como tal, condiciona as estratégias de ordenamento do território, de dotação de acessibilidades terrestres e de localização de áreas e actividades de apoio ao porto. A importância regional desempenhada pelo Porto de Lisboa reflecte-se na dimensão, diversidade e dinamismo da rede de actividades económicas e entidades que existem à sua volta.



#### Actividades no Estuário do Tejo (Relatório do Plano Estratégico do Porto de Lisboa)

Segundo o PEPL, o perfil funcional do Porto de Lisboa deve garantir a sua sustentabilidade económica e financeira, a longo prazo, com base numa maior capacidade competitiva, apostando claramente nas actividades melhor situadas em termos de posicionamento competitivo, sem prejuízo do seu papel integrador das actividades fluvio-marítimas no plano de água e de outras actividades que se desenvolvem no território envolvente.

Interessa no âmbito deste trabalho destacar as três actividades portuárias com relevância em termos de estratégia de desenvolvimento futuro do porto:

- **Carga Contentorizada**

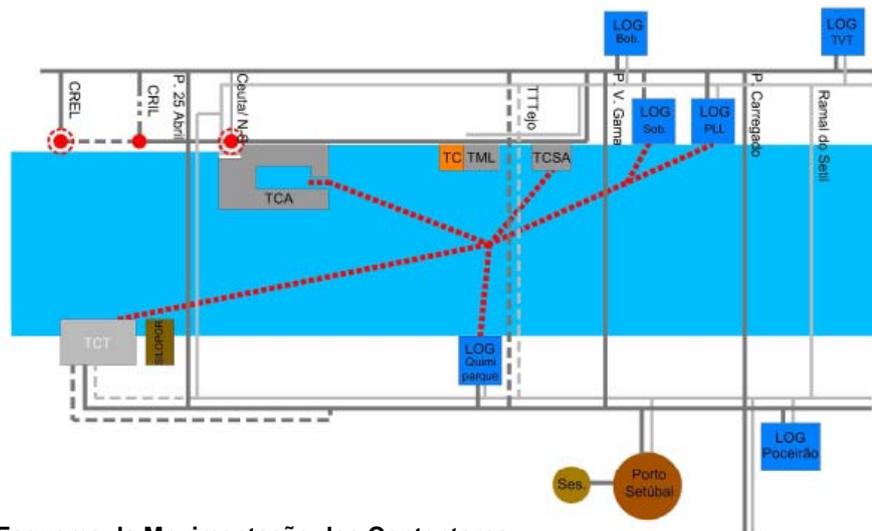
Esta é a actividade portuária com maior valor estratégico para a cidade de Lisboa e para a área metropolitana. Existem dois tipos de carga onde o Porto de Lisboa tem tido uma posição forte:

Carga de contentor – Lisboa (a par de Bilbau) é o 4º porto de contentores que serve o *hinterland* ibérico;

Granéis sólidos alimentares – Lisboa é o 1º porto Ibérico (a par de Tarragona), com uma capacidade actual de 800 a 900 mil TEU's (Twenty-food Equivalent Unit); estando previsto através da reformulação do Terminal de Contentores de Alcântara e construção do futuro Terminal de Contentores da Trafaria atingir dentro de 10 anos de 1,5 a 2 milhões.

O PEPL prevê a possibilidade de usar o rio através de barças, para transferir directamente da plataforma de contentores para plataformas logísticas afastadas das cidades, contribuindo para a diminuição do tráfego rodoviário das grandes urbes, nomeadamente em Lisboa.

Este plano prevê que num horizonte de duas décadas a carga contentorizada a movimentar pelo Porto de Lisboa poderá aumentar duas a três vezes, reduzindo-se a ocupação em termos de infra-estruturas portuárias, para três curtos segmentos da frente ribeirinha, cabendo cerca de ¾ da carga ao terminal de Alcântara.



Esquema da Movimentação dos Contentores

- **Cruzeiros**

O futuro terminal de cruzeiros junto a Santo Apolónia, na área histórica da cidade, permitirá reformular a oferta turística em terra, dando continuidade ao progressivo aumento de turistas.

- **Náutica de Recreio**

Náutica de recreio – prevê a criação de um conjunto de instalações e postos de amarração dentro de um âmbito de organização do estuário, de modo a em conjunto com as Câmaras, consagrar o apoio ao ensino náutico, reorganizar as docas, apoiar os barcos tradicionais do Tejo. Estas medidas reflectir-se-ão ao nível do crescimento económico e cultural, criando ainda sinergias com entre as frentes ribeirinhas dos vários concelhos do estuário do Tejo.

Actualmente o Porto de Lisboa oferece cerca de 1130 de lugares de amarração em molhado distribuídos por quatro docas de recreio. A taxa de ocupação média do Porto de Lisboa foi, em 2005, de cerca de 83%.

Náutica atlântica – com uma vertente mais negocial, relativo a marinas e outro tipo de organização que elas exigem.

Tendo em conta o crescimento exponencial da náutica de recreio, a abordagem desta componente sublinha o reconhecimento da dupla excelência do Estuário do Tejo como espaço portuário e como espaço de vida urbana, a que se poderá acrescentar a excelência ambiental e cultural como espaço natural fundamental para a biodiversidade, deverá estar presente na construção de uma nova relação entre porto e território, na qual nenhuma das valências poderá ser ignorada.

De acordo com o PEL, a convivência entre um porto eficiente e competitivo e um território qualificado sob os pontos de vista urbano e ambiental na sua ligação à água, deverá estar na base de um novo paradigma da relação cidade-porto. Nesta linha a relação Porto-Território, na estratégia do Porto de Lisboa, é entendida nas vertentes:

- 1- da valorização das funções portuárias relacionadas com o perfil definido para o porto no horizonte de 2025;
- 2- na valorização das Frentes de Água como componentes de qualificação do Quadro de Vida Urbana;
- 3- e na valorização dos espaços naturais como recurso cultural e ambiental.



## DOCUMENTO ESTRATÉGICO DA FRENTE TEJO

No âmbito das comemorações dos 100 anos da República Portuguesa, e com o objectivo de valorização de Lisboa enquanto grande metrópole europeia e capital do País, a Sociedade Frente Tejo elaborou um Documento Estratégico com intervenções urbanísticas na frente ribeirinha de Lisboa em duas áreas específicas: Ajuda-Belém e Baixa Pombalina.

O documento agora elaborado pela CML apresenta uma proposta global para toda a área ribeirinha da cidade de Lisboa, englobando naturalmente as áreas em questão.

Foi realizado uma análise comparativa entre ambos os documentos, para que as propostas agora apresentadas pela CML possam ser integradas e desenvolvidas nos Projectos a elaborar para estes territórios pela Sociedade Frente Tejo.

CML	SOCIEDADE FRENTE TEJO
<b>Objectivos Gerais</b>	<b>Objectivos Gerais</b>
Criação de um percurso pedonal e ciclável, ao longo de toda a frente ribeirinha (com acesso condicionado a viaturas de emergência), permitindo vistas da cidade;	Criação de um percurso pedonal e ciclável contínuo junto à frente de rio
Estabelecimento de ligações pedonais transversais dando continuidade aos principais eixos urbanos, ligando assim a malha urbana consolidada e a zona de frente ribeirinha;	Melhorar o atravessamento de peões e acesso à frente de rio e espaços de recreio e lazer
Reestruturação e qualificação do espaço público, potenciando a sua utilização, nomeadamente através de uma definição da rede de equipamentos e mobiliário de apoio que promovam a sua fruição diurna e nocturna (através da elaboração de um Plano de Iluminação);	Qualificação da identidade do “lugar” e da sua qualidade “cénica”. Reforço da continuidade da frente ribeirinha, garantindo a sua fruição através de amplos espaços verdes
- <b>Reordenamento das áreas de estacionamento e da rede viária, potenciando o transporte colectivo</b> em detrimento do transporte individual;	
- <b>Criação de percursos pedonais e pedonais assistidos</b> entre os diversos equipamentos, património, espaços verdes e locais de interesse em toda a frente, bem como com a malha urbana adjacente.	
- <b>Preservação do património histórico</b> com qualidade, implicando, por vezes mudança de usos.	
- Incremento da <b>multifuncionalidade e polivalência dos espaços</b> .	
- <b>Criação de actividades de suporte ao turismo</b> de cruzeiros e náutica de recreio;	
Estabelecimento de uma rede coesa de equipamentos e elementos patrimoniais;	Integração, em rede da oferta de: equipamentos (turismo, cultura, ciência), edifícios de referência (histórica, cultural, arquitectónica), espaços de lazer, comércio e serviços.
Reordenamento das áreas de estacionamento e da rede viária, potenciando o transporte colectivo em detrimento do transporte individual;	Resolução dos problemas de estacionamento e mobilidade
Criação de dois sistemas de transportes públicos contínuos em toda a frente ribeirinha o rodoviário e o fluvial;	
Desnívelamento da via-férrea e Avenida de Brasília (com saída intermédia, a estudar) nos troços entre: a futura localização da Fundação Champalimaud e do Museu dos Coches, implicando um reforço da rede viária, a Norte. Este desnívelamento permitirá o estabelecimento de ligações de nível entre a Cidade e o Rio;	



<b>CML</b>	<b>SOCIEDADE FRENTE TEJO</b>
<b>Torre de Belém/Central Tejo</b>	<b>Ajuda/Belém</b>
Potenciação da Torre de Belém, integrando-a numa rede de importantes equipamentos e elementos patrimoniais e recuperando o jardim Integração do equipamento de recreio infantil	
Valorização dos eixos visuais da Av. da Torre de Belém/Capela de S. Jerónimo e Padrão dos Descobrimentos/Praça do Império/ Mosteiro dos Jerónimos, Palácio de Belém/Rio e Cordoaria Nacional/Rio	
Revitalização do conjunto constituído pelo Museu de Arte popular e espaço verde contíguo, promovendo uma maior unidade	
Integração do equipamento de recreio e lazer infantil	
Reforço do Pólo Cultural e Monumental Ajuda/Belém	Reforço do Pólo Cultural e Monumental Ajuda/Belém (dimensão internacional), implementando uma nova sinalética, mobiliário urbano, instalações multimédia
Enquadramento do edifício do futuro Museu dos Coches;	Construção do novo Museu dos Coches
	Requalificação do Jardim Botânico Tropical e Jardim do Palácio de Belém
Reestruturação e qualificação do espaço público, potenciando a sua utilização, nomeadamente através de uma definição da rede de equipamentos e mobiliário de apoio que promovam a sua fruição diurna e nocturna (através da elaboração de um Plano de Iluminação);	Valorização do grande Espaço Público entre o Museu nacional dos Coches e o Palácio de Belém,
	Criação de uma rota de jardins históricos (incluindo o Jardim Tropical, Palácio de Belém e Jardim Botânico);
	Espectáculo de Luz e Som junto ao Mosteiro dos Jerónimos
Criação de uma Praça em frente da Cordoaria Nacional, permitindo repor a antiga ligação deste edifício ao Rio (ligação pedonal desnivelada);	
Eliminação da vedação do museu da Electricidade, permitindo a continuidade visual e pedonal e Integração no espaço verde de uma área para recreio Infantil;	
Ordenamento do espaço envolvente à estação fluvial de Belém	
<b><u>Acessibilidades</u></b>	<b><u>Acessibilidades</u></b>
Desnivelamento da via-férrea/Av. da Brasília entre a Fundação Champalimaud e futuro Museu dos Coches, permitindo a ligação de nível entre a Cidade e o Rio	Reforço da relação frente ribeirinha/malha urbana Ajuda, Belém, Restelo, estabelecendo ligações viárias e pedonais que minimizem os constrangimentos criados pelo corredor rodoviário
<b><u>Pedonais</u></b>	<b><u>Pedonais</u></b>
Criação de uma ligação pedonal, entre a cidade e o Rio, no prolongamento da Av. da Torre de Belém	
Criação de uma ligação pedonal directa, entre o Centro Cultura de Belém (e prolongamento da Rua D. Lourenço de Almeida) e esta zona, por amarração ao percurso pedonal existente	Novo atravessamento, ligando os módulos IV e V do CCB
	Promoção de ligações pedonais do Jardim Tropical à zona monumental de Belém



<b>CML</b>	<b>SOCIEDADE FRENTE TEJO</b>
<b>Torre de Belém/Central Tejo</b>	<b>Ajuda/Belém</b>
Desnívelamento da via-férrea a partir da Praça do Império, permitindo a ligação de nível entre a Cidade e o Rio;	Atravessamento pedonal e ciclável entre a Av. da Índia e a Av. Brasília, incluído no Programa para o Novo Museu dos Coches
	Alargamento e reconfiguração do atravessamento pedonal junto à Praça do Império
	Manutenção do actual atravessamento aéreo junto à Vela Latina
	Construção de um novo atravessamento subterrâneo, no prolongamento da antiga ligação do forte à antiga Casa do Governador
<b>Viárias</b>	<b>Viárias</b>
	Libertar de tráfego automóvel as zonas de maior utilização pedonal, nomeadamente: condicionamento R. Belém e em frente do Mosteiro dos Jerónimos
	Evitar o estacionamento de veículos no espaço público fronteiro aos edifícios mais relevantes estudando soluções para o necessário estacionamento de viaturas (parques subterrâneos a criar: sob o Novo Museu dos Coches e R. Jerónimos/R. Belém/Jardim Vasco da Gama e à superfície: a Poente do museu da Marinha e existente, junto à Estação Fluvial), bem como de autocarros de turismo
	Assegurar ligações dos dois lados da via-férrea: construção, em túnel de ligação viária entre o Jardim Afonso de Albuquerque e a Praça Cerimonial
	Resolução de pontos de conflito viário: Calçada da Ajuda, R. Jerónimos e Acessos ao Palácio de Belém



<b>CML</b>	<b>SOCIEDADE FRENTE TEJO</b>
<b>Cais do Sodré – Praça do Comércio</b>	<b>Baixa Pombalina</b>
Reforço das Ligações pedonais da Cidade ao Rio (nomeadamente nas zonas de: Cais do Sodré, Largo do Corpo Santo, Rua Augusta e Arcadas da Praça do Comércio;	
Criação de uma Área de Actividades Económicas de I&D, de localização de actividades especializadas de Investigação e Desenvolvimento, em torno da aposta nas das indústrias criativas na Baixa Pombalina;	
<b>Praça do Comércio</b>	<b>Praça do Comércio</b>
Requalificação da Praça do Comércio	Qualificar o espaço dotando-o de uma função lúdica, de fruição diversificada, criando condições de apropriação da Praça pelas pessoas; ...
Estabelecimento de ligações pedonais entre a Praça do Comércio e os pátios interiores dos edifícios a nascente e a poente da mesma, aproveitando os espaços aí existentes;	Relacionar os pátios interiores com a grande praça
	Instalar, nos pisos térreos, actividades comerciais e de contacto Estado-cidadãos
	Reformular acessos recuperar fachadas
	Instalação de 1-2 unidades hoteleiras
	Restringir a circulação de TI
<b>Cais do Sodré/(Corpo Santo)</b>	<b>Cais do Sodré/(Corpo Santo)</b>
Requalificação da Praça do Cais do Sodré	Reequacionar a função da praça, incluindo o jardim
	Integrar o novo pólo das Agências Europeias
	Integrar as alterações Estação/Terminal Fluvial
	Articular com o tecido Urbano (Chiado)
	Enquadrar e articular com: Largo do Corpo Santo; Ribeira das Naus
	Prever a construção de um parque de estacionamento
	Ligação por elevador entre o Largo do Corpo Santo e impasse R. Vítor Córdon/R. dos Duques de Bragança
	Grande Área Verde de Fruição Pública (Área Nuclear de Projecto)
<b>Ribeira das Naus</b>	<b>Ribeira das Naus</b>
Criação de uma praça na zona da Ribeira das Naus, com uma faixa verde que se prolonga até ao rio;	
Eliminar a barreira existente junto ao edifício da marinha, denominado do Arsenal, para que a praça a implementar fique completamente aberta para o rio;	Eliminar a barreira que delimita os edifícios afectos à Marinha, garantindo uma grande área de fruição pública
Implementação de ligações pedonais entre a Praça da Ribeira das Naus, a Praça do Comércio, Praça do Cais do Sodré e Praça do Município, neste caso, através do atravessamento do edifício do Arsenal;	Estabelecer a ligação à Praça do Município
Valorização dos eixos visuais no prolongamento da Rua do Alecrim e da Rua Augusta;	
<b>Acessibilidades</b>	<b>Acessibilidades</b>
	Redução do tráfego de atravessamento e implementação de alternativas de ligação a eixos de ligação noutras zonas da cidade)
	Redução do Tráfego de e para Norte via Praça do Comércio

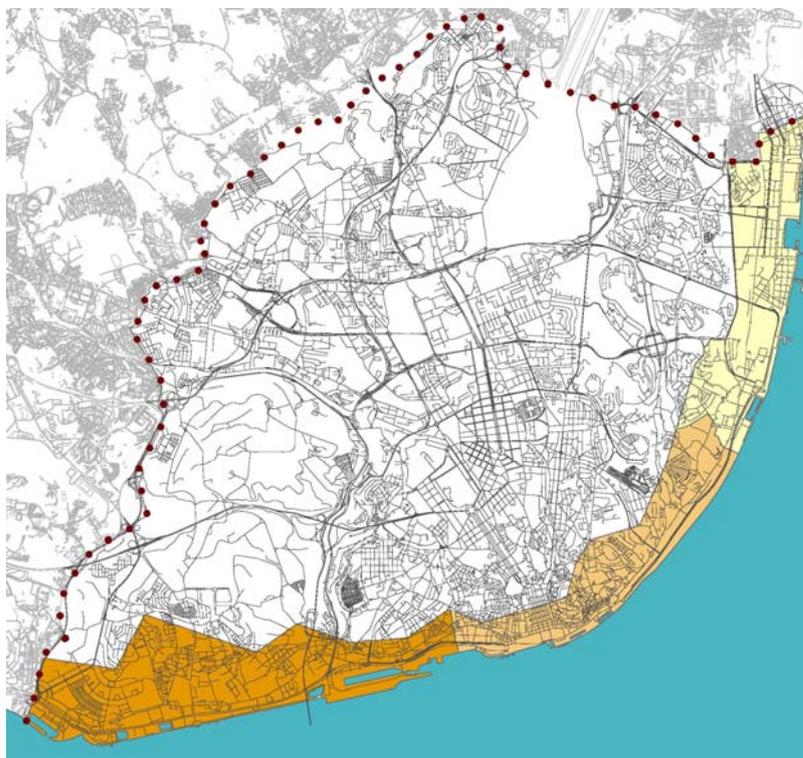


<b>CML</b>	<b>SOCIEDADE FRENTE TEJO</b>
<b>Cais do Sodré – Praça do Comércio</b>	<b>Baixa Pombalina</b>
Eliminação da circulação viária da Av. Ribeira das Naus e desvio do trânsito para a Rua do Comércio, com excepção do circuito de eléctrico e trolley que passam a circular junto ao rio;	Condicionar os TI (soluções variáveis ao longo do dia e da semana), estudando soluções complementares de circulação, que considerem a R. do Comércio, do Arsenal e da Alfândega (diferenciação de 5 cenários)
	Prioridade aos TC
	Resolução dos pontos de conflito entre TI e TC
	Adequar a oferta de estacionamento em função das necessidades efectivas da população residente (tendo em conta os novos empreendimentos turísticos)





## X. ANÁLISE SÓCIO-URBANÍSTICA



<i>Central</i>	
Densidade Populacional	80,2 hab./ha
Taxa de actividade da população	46,6 %
Índice de envelhecimento	268,6
Densidade habitacional	44,3 aloj./ha
Dimensão média da família	2,2 ind.
<b>Grupos Sócio-Económicos</b>	
Alto Estatuto	15,4 %
Classe Média Proprietária e Dirigente	6,4 %
Classe Média Assalariada	57,4 %
Baixo Estatuto	15,9 %
<i>Oriental</i>	
Densidade Populacional	35,3 hab./ha
Taxa de actividade da população	48,5 %
Índice de envelhecimento	104,3
Densidade habitacional	13,9 aloj./ha
Dimensão média da família	2,8 ind.
<b>Grupos Sócio-Económicos</b>	
Alto Estatuto	12,7 %
Classe Média Proprietária e Dirigente	4,5 %
Classe Média Assalariada	55,6 %
Baixo Estatuto	23,5 %
<i>Ocidental</i>	
Densidade Populacional	43,4 hab./ha
Taxa de actividade da população	44,6 %
Índice de envelhecimento	275,7
Densidade habitacional	22,0 aloj./ha
Dimensão média da família	2,3 ind.
<b>Grupos Sócio-Económicos</b>	
Alto Estatuto	25,4 %
Classe Média Proprietária e Dirigente	6,9 %
Classe Média Assalariada	49,6 %
Baixo Estatuto	13,0 %

A definição da Frente Ribeirinha, do ponto de vista socio-urbanístico, inclui não só os espaços de relação directa com as actividades portuárias, que muitas vezes, paradoxalmente, se constituem como barreiras à ligação da restante cidade com o rio, mas inclui igualmente os espaços que se articulam com o rio através do sistema de vistas e da circulação, pedonal e rodoviária, promovendo assim uma ligação simbólica com a paisagem ribeirinha.

A análise sócio-urbanística da área de estudo da Frente Ribeirinha de Lisboa foi dividida em 3 partes: Ocidental (de Algés a Santos), Central (Santos a Santa Apolónia) e Oriental (Santa Apolónia a Parque das Nações).

### • Frente Ribeirinha Ocidental

A população da Frente Ribeirinha Ocidental, segundo o Censos 2001, possuía uma estrutura etária muito envelhecida, possuindo um índice de idosos por jovem dos 0 aos 14 anos de 2,8, valor superior à média da cidade que era de 2,4. A densidade populacional era de 43,4 habitantes por hectare, fruto da grande área ocupada por actividades portuárias e áreas de grandes equipamentos. A baixa densidade populacional deve-se igualmente à baixa concentração de áreas residenciais, correspondendo a uma densidade de 6,3 edifícios e 22,0 alojamentos por hectare.

Com um quadro de baixa densidade populacional e envelhecimento da população podem surgir graves fenómenos de risco social associado sobretudo à população idosa, mais fragilizada económica e socialmente. A vetustez do parque habitacional (mais de 50% dos edifícios foram construídos antes de 1945) pode igualmente fazer aumentar o risco de abandono social e a criação de guetos, havendo também risco de segurança se não houver processos de reabilitação urbana, com maior expressão na zona Alcântara-Santos.



O nível de qualificação da população é relativamente equilibrado, havendo diferenças entre a zona mais ocidental (Restelo-Belém, mais alto) e a oriental (Santos, mais baixo).

A Frente Ribeirinha Ocidental possui um capital simbólico muito elevado devido a uma histórica associação aos monumentos e aos núcleos históricos. É também historicamente mais associada aos estratos sociais mais elevados e ao lazer.

A taxa de actividade da população residente na área em análise era de 44,6 por cento e a taxa de desemprego de 6,8 por cento da população activa.

A população activa era composta sobretudo por uma classe média assalariada (49,9%), mas com um peso importante de elementos de alto estatuto (25,4%).

- **Frente Ribeirinha Central**

A Frente Ribeirinha Central possuía a maior densidade populacional de toda a área de estudo, com 80,2 habitantes por hectare. A estrutura etária da população é muito envelhecida, possuindo um índice de envelhecimento de 268,6, ou seja, 2,7 idosos por jovem (0-14 anos). Esta área de estudo era a que possuía uma maior ocupação habitacional. A densidade de edifícios por hectare era de 11,8 e a de alojamentos era de 44,3. A dimensão média das famílias era de 2,2 indivíduos.

O envelhecimento da população e a existência de uma proporção de alojamentos vagos muito elevada (20,4%), remete para uma problemática de risco associada ao abandono dos mais idosos e à acelerada desertificação humana de extensas áreas urbanas. Associa-se aos aspectos humanos a componente física denunciada pela antiguidade do edificado habitacional em que 65,1% dos edifícios são de construção anterior a 1946.

A população desta área de estudo era relativamente desqualificada com 72,4% dos indivíduos com habilitações iguais ou inferiores ao 3º ciclo do Ensino Básico.

De forma idêntica à área de estudo situada entre Algés e Santos, também a Frente Ribeirinha Central possui um capital simbólico muito elevado, ligado sobretudo aos bairros históricos e à proximidade ribeirinha.

A população desta área tinha uma taxa de actividade de 46,6 e uma taxa de desemprego de 8,6%, que é bastante superior à média da cidade (7,4%). Em termos de composição social, a população da Frente Ribeirinha Central é maioritariamente constituída por estratos sociais da classe média assalariada (57,4%) e de baixo estatuto (15,9%).

- **Frente Ribeirinha Oriental**

Esta é a área com estrutura etária da população mais jovem em toda a Frente Ribeirinha, com um índice de envelhecimento de 104,3 (1 idoso por cada jovem de 0-14 anos). A densidade populacional era de 35,3 habitantes por hectare, devido à grande área ocupada com actividades económicas (indústria e logística). Isso reflecte-se também nas densidades de edifícios (2,8) e de alojamentos (13,9).



Nesta zona verifica-se um fenómeno de baixa qualificação da população, dado que 79,0% da população possuía habilitações iguais ou inferiores ao 3º ciclo do Ensino Básico. Esta falta de qualificação tinha reflexos na taxa de desemprego, que é a maior de toda a faixa ribeirinha estudada, atingindo 10,0%, demonstrando alguma falta de inserção no mercado de emprego e evidenciando sinais de falta de coesão social.

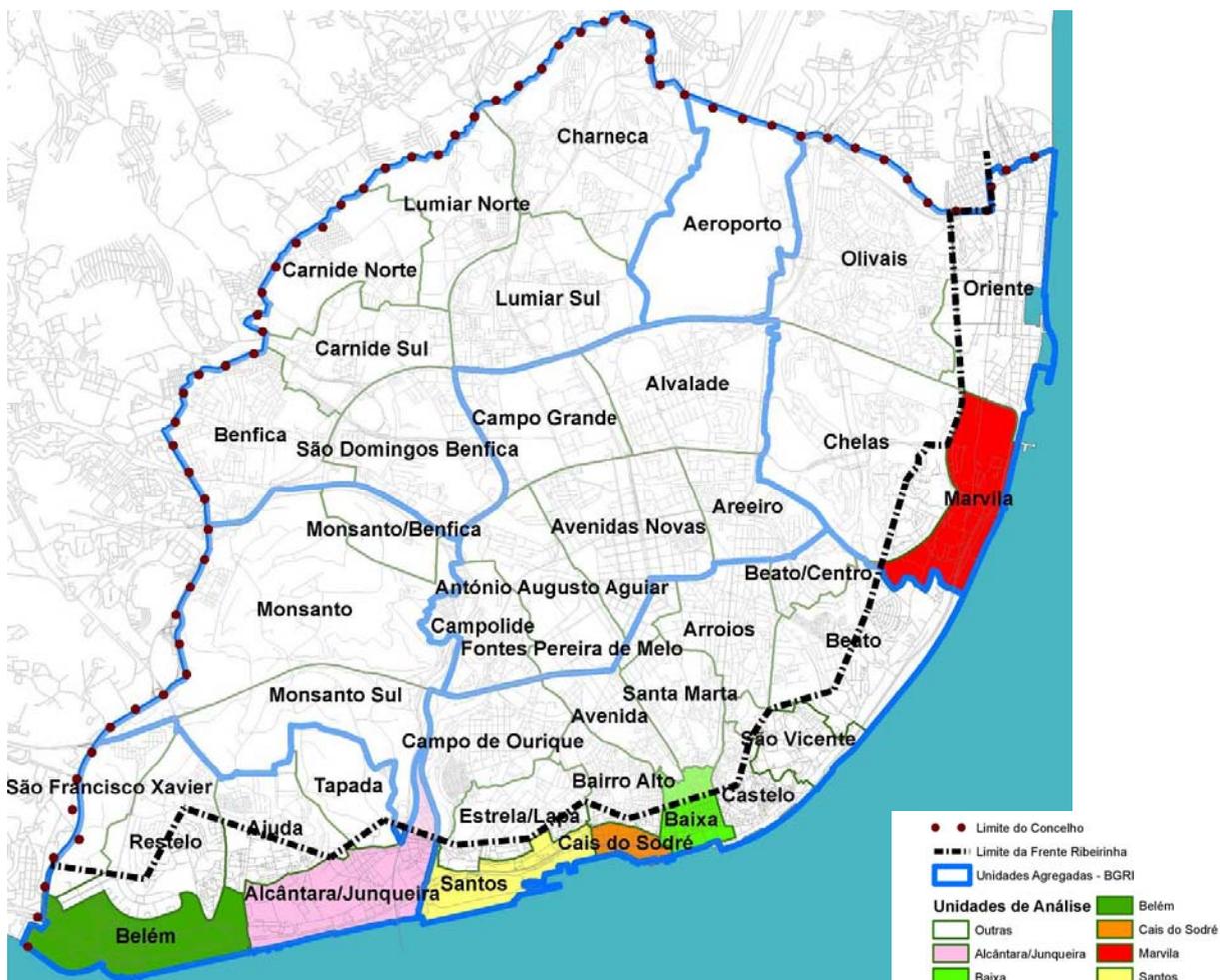
De toda a Frente Ribeirinha esta parte oriental é a que possui o parque habitacional mais recente (36,5% construídos após 1970), mas também é a que possui maior percentagem de edifícios não clássicos (19,2%).

A Frente Ribeirinha Oriental é a que possui **menor capital simbólico**, sendo historicamente associada ao trabalho industrial e, portanto, como uma área suja e poluída. Esta situação alterou-se muito com a intervenção urbana que sucedeu à Expo'98, abrindo caminho para a atracção de população com características diferentes e para a capitalização simbólica da paisagem do Mar da Palha e do espaço público herdado daquela exposição.

Devido a que a sua população tinha uma composição mais jovem, a taxa de actividade da população era a mais elevada de toda a Frente Ribeirinha, sendo constituída maioritariamente por indivíduos pertencentes à classe média assalariada (55,6%) e de baixo estatuto (23,5%).



## XI. ANÁLISE ECONÓMICA



A Análise Urbana foi realizada com base nas unidades territoriais definidas no projecto relativo às Áreas Homogéneas, denominadas Unidades de Análise. Estas correspondem a um conjunto de AH e correspondem sensivelmente aos bairros da cidade, podendo vir a dar origem a uma nova delimitação de freguesias, com limites reais da Lisboa actual.

### 1. Unidade de Análise de Belém

A Unidade de Análise de Belém, em 2000, é um dos mais importantes pólos turísticos e de equipamentos culturais da cidade articulados com alguma população residente relativamente qualificada e diversificada mas envelhecida e com tendência a decrescer. Além disto, é também na Indústria de média e alta tecnologia, nos serviços às famílias, na restauração e no comércio que esta Unidade de Análise tem significado em termos de especialização produtiva relativamente à média da cidade. Esta Unidade de Análise é pouco importante como geradora de emprego com 3032 empregos e 284 estabelecimentos estando em 30.º lugar no ranking do emprego e 28.º lugar no ranking dos estabelecimentos. No entanto, esta situação tende a reverter-se uma vez que tanto o emprego como os estabelecimentos têm vindo a crescer na ordem dos 25% e 43,9% respectivamente, nomeadamente nos serviços às famílias, no alojamento e restauração e nos serviços às empresas.



## **2. Unidade de Análise Alcântara/Junqueira**

A Unidade de Análise de Alcântara/Junqueira em 2001 é uma zona de bairros operários e populares com densidade populacional com bastante significância. Relativamente à média da cidade a população é um pouco menos activa, bastante envelhecida e em declínio e é também maioritariamente de baixo estatuto socio-económico. É uma área multifuncional que combina os sectores da logística, dos serviços, do comércio, da restauração e da indústria com a habitação. No entanto, é na logística e nos serviços às famílias que esta Unidade de Análise se destaca em termos de especialização produtiva relativamente à média na cidade.

É uma área bastante importante como geradora de emprego, com 10443 empregos, e com alguma importância em n.º de estabelecimentos, com 650 estabelecimentos estando na 12ª posição no ranking do emprego e na 17ª posição no ranking dos estabelecimentos, respectivamente. Mas o emprego, de 1991 para 2000, decresceu em 30% sobretudo devido ao decréscimo sentido na indústria, na construção e na logística não obstante o acréscimo de emprego nos serviços e o acréscimo do nº de estabelecimentos em cerca de 17%.

## **3. Unidade de Análise Santos**

A Unidade de Análise de Santos, em 2001, é uma zona com pouca população residente, envelhecida e com grande tendência a decrescer. Esta Unidade de Análise, em 2000, é pouco importante tanto a nível de emprego (com 3260 empregos) como em estabelecimentos (com 333 estabelecimentos), estando em 28.º lugar no ranking do emprego e 25.º lugar no ranking dos estabelecimentos. É na indústria de baixa tecnologia, no turismo, nos serviços às empresas e na restauração que esta Unidade de Análise tem alguma especialização produtiva relativamente à média da cidade. Acresce ainda que apesar do nº de estabelecimentos, na última década, ter crescido na ordem dos 8,6 %, o emprego decresceu na ordem dos 38,7%.

## **4. Unidade de Análise do Cais do Sodré**

A Unidade de Análise do Cais do Sodré, em 2001, é uma zona com pouca população residente, envelhecida e com grande tendência a decrescer. Esta Unidade de Análise, em 2000, é pouco importante tanto a nível de emprego (com 3161 empregos) como em estabelecimentos (com 270 estabelecimentos), estando em 29.º lugar no ranking do emprego e 30.º lugar no ranking dos estabelecimentos. No entanto é uma importante área logística da cidade uma vez que ocupa a 8ª posição neste ranking. É também na economia baseada no conhecimento, no turismo e na restauração que esta Unidade de Análise tem alguma especialização produtiva relativamente à média da cidade. Acresce ainda que tanto o emprego como o nº de estabelecimentos, na última década, decresceram na ordem dos 38%, e 5,5% respectivamente.

## **5. Unidade de Análise da Baixa**

A Unidade de Análise da Baixa, em 2001, é uma zona com pouca população residente, envelhecida e com grande tendência a decrescer. Esta Unidade de Análise, em 2000, é uma das áreas da cidade de Lisboa mais empregadoras. No ranking de todas as Unidades de Análise relativamente ao número de empregos, ocupa a 2.ª posição, com 25371 empregos, e no ranking dos estabelecimentos ocupa o 3º lugar, com 1807 estabelecimentos. É ainda a UA mais densa no que toca a emprego e a estabelecimentos, ocupando a 1ª posição nestes dois rankings.



É nos serviços financeiros, na cultura, na economia baseada no conhecimento, e nos serviços às empresas que esta Unidade de Análise se destaca em termos de especialização produtiva relativamente à média na cidade. É de salientar que esta UA é a 2ª mais empregadora no sector do comércio, a 3ª mais empregadora nos sectores da restauração, dos serviços às empresas e dos serviços às famílias e a 4ª mais empregadora no sector da logística. É portanto uma área terciária ainda com algum modelo empresarial mais qualificado, baseado numa utilização de recursos humanos de níveis de educação mais elevados e de níveis salariais também mais elevados.

## **6. Unidade de Análise de Marvila**

A Unidade de Análise de Marvila, em 2001, é uma zona com pouca população residente, envelhecida e com grande tendência a decrescer. Esta Unidade de Análise, em 2000, é pouco importante tanto a nível de emprego (com 4122 empregos) como em estabelecimentos (com 239 estabelecimentos), estando em 25.º lugar no ranking do emprego e 31.º lugar no ranking dos estabelecimentos. É na indústria de média e alta tecnologia, na indústria de baixa tecnologia, na economia baseada no conhecimento e no comércio que esta Unidade de Análise tem alguma especialização produtiva relativamente à média da cidade. Acresce ainda que apesar do nº de estabelecimentos, na última década, ter crescido na ordem dos 10,1 %, o emprego decresceu na ordem dos 30,9 %.



## Quadro de Síntese de Indicadores Económicos nas Unidades de Análise

Unidades de Análise	Nº de Empregos	Ranking de Emprego	Densidade de Emprego	Ranking Densidade Emprego	Varição de Emprego	Ranking Varição Emprego	Nº de Estabelec.	Ranking de Estabelec.	Densidade de Estabelec.	Ranking Densidade Estabelec.	Varição de Estabelec.	Ranking Varição Estabelec.
Aeroporto	1918	32	5,8	34	25,9	10	22	39	0,1	37	94,3	9
Ajuda	2256	31	14,5	29	29,3	9	282	29	1,8	25	32,9	16
Alcântara/Junqueira	10443	12	50,4	12	-30,0	36	650	17	3,1	20	17,2	26
Alvalade	12480	9	42,9	16	-5,6	24	1127	11	3,9	17	15,7	27
Ant. Aug. de Aguiar	15411	4	104,9	4	-21,0	32	1202	9	8,2	9	20,6	24
Areeiro	11439	11	52,7	11	-9,8	27	1296	7	6,0	11	26,8	21
Arroios	14960	5	94,7	8	-18,8	30	2009	2	12,7	4	4,2	35
Avenida Novas	59846	1	191,2	3	-6,4	25	4524	1	14,5	3	28,6	20
Bairro Alto	9663	13	98,6	7	-13,5	29	1078	12	11,0	6	3,0	36
Baixa	25371	2	402,7	1	-27,8	35	1807	3	28,7	1	-8,5	39
Beato	7427	16	26,1	24	6,9	18	696	16	2,4	24	25,6	22
Beato/Centro	1562	33	24,8	25	7,1	17	234	32	3,7	18	8,4	33
Belém	3032	30	15,5	28	25,0	11	284	28	1,4	26	43,9	13
Benfica	9061	14	33,7	19	-10,1	28	1233	8	4,6	14	29,2	19
Cais do Sodré	3161	29	102,0	6	-38,0	39	270	30	8,7	8	-5,5	38
Campo de Ourique	12168	10	63,7	9	16,8	16	1296	6	6,8	10	18,6	25
Campo Grande	7288	17	49,9	15	113,6	2	485	22	3,3	19	116,8	5
Campolide	4487	23	31,8	20	-3,8	23	558	21	4,0	16	25,0	23
Carnide Norte	1389	34	6,5	33	23,2	12	85	34	0,4	34	98,2	8
Carnide Sul	5253	21	28,1	22	356,0	1	576	19	3,1	20	365,5	1
Castelo	5567	20	63,3	10	-35,1	38	798	15	9,1	7	-12,2	40
Chameca	3510	26	7,8	32	3,2	19	356	24	0,8	32	34,8	15
Chelas	4854	22	10,3	31	1,3	20	433	23	0,9	31	104,1	6
Estrela	7226	18	50,2	14	-19,2	31	839	13	5,8	12	15,6	28
Lumiar Norte	857	35	4,2	35	72,5	3	132	33	0,6	33	158,2	3
Lumiar Sul	8108	15	26,4	23	35,9	8	806	14	2,6	23	100,2	7
Marvila	4122	25	24,4	26	-30,9	37	239	31	1,4	26	10,1	31
Monsanto	827	36	1,4	39	18,1	13	61	35	0,1	37	32,8	17
Monsanto Sul	426	37	1,6	38	17,5	15	28	37	0,1	37	32,6	18
Monsanto/Benfica	212	39	2,3	36	-3,2	22	28	38	0,3	35	6,0	34
Olivais	14615	6	33,9	18	1,2	21	577	18	1,3	29	48,3	12
Oriente	6355	19	20,7	27	44,0	6	318	27	1,0	30	198,2	2
Restelo	3344	27	14,3	30	17,6	14	319	26	1,4	26	42,4	14
S. Domingos de Benfica	13805	7	50,4	12	46,1	5	1155	10	4,2	15	87,1	10
S. Francisco Xavier	258	38	2,1	37	-24,6	33	34	36	0,3	35	10,5	30
Santa Marta	12886	8	103,1	5	-27,3	34	1576	4	12,6	5	-0,1	37
Santos	3260	28	30,8	21	-38,7	40	333	25	3,1	20	8,6	32
São Vicente	4165	24	42,1	17	38,4	7	568	20	5,7	13	152,7	4
Tapada	77	40	0,6	40	72,0	4	11	40	0,1	37	50,9	11

Fonte: Planeamento Desenvolvimento Económico e Competitividade Urbana de Lisboa - CML - SET.2004 (dados de 2000)

Nº de Emprego - Total de emprego na Unidade de Análise (Quadros de Pessoal - DEEP).

Ranking de Emprego - Nº de Ordem da UA em termos de emprego no conjunto das UA.

Densidade de Emprego (empregados/Km2) - Nº de trabalhadores por Km2.

Ranking da densidade de Emprego - Nº de Ordem da UA em termos de densidade de emprego no conjunto das UA.

Varição do Emprego - Varição em % do total do emprego entre 1991 e 2000 (Quadros de Pessoal - DEEP)

Ranking da Varição do Emprego - Nº de Ordem da UA em termos de Varição do emprego no conjunto das UA.

Nº de Estabelecimentos - Nº de estabelecimentos na Unidade de Análise (Quadros de Pessoal - DEEP).

Ranking de Estabelecimentos - Nº de Ordem da UA em termos de estabelecimentos no conjunto das UA.

Densidade de Estabelecimentos (estabelecimentos/Km2) - Nº de estabelecimentos por Km2.

Ranking da densidade de Estabelecimentos - Nº de Ordem da UA em termos de densidade de estabelecimentos no conjunto das UA.

Varição dos Estabelecimentos - Varição em % do total de estabelecimentos entre 1991 e 2000 (Quadros de Pessoal - DEEP)

Ranking da Varição dos Estabelecimentos - Nº de Ordem da UA em termos de Varição dos estabelecimentos no conjunto das UA.



## XII. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

A cidade de Lisboa sofre actualmente de dois **grandes problemas na área da mobilidade e acessibilidades urbanas**.

O **atravessamento por tráfegos indesejáveis**, seja por tráfego de atravessamento que não se destina a Lisboa, seja por tráfego de atravessamento entre as diferentes zonas da cidade, seja por tráfego de atravessamento pelo meio dos bairros, fugindo aos congestionamentos viários.

Por outro lado, continuam a sentir-se **dificuldades significativas na fruição pedonal e em bicicleta da cidade, em particular da zona ribeirinha** que deveria ser espaço privilegiado de lazer e turismo.

O Plano de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa, engloba-se nos dois projectos estruturantes que visam contribuir para melhorar a situação, sendo o outro a 3.<sup>a</sup> travessia do Tejo Chelas-Barreiro.

Para que estes projectos gerem benefícios reais e não introduzam entropias no sistema existente, é necessário intervir noutros pontos da cidade, a vários níveis.

Em primeiro lugar, fechar a malha viária estruturante, rematando e reformulando alguns pontos e eixos, e desta forma retirar o tráfego de atravessamento da cidade e entre zonas da cidade.

Em segundo lugar, tornar legível a malha da rede viária da cidade, adequando itinerários e percursos às origens e destinos das deslocações, através de uma melhor definição da função das diferentes vias urbanas e, assim, adequar velocidade e fluidez de circulação e imagem urbana.

Para que este desígnio seja alcançado, é ainda particularmente importante desenvolver um sistema de *Portas* dentro da cidade que vão não só anunciando as diferentes zonas pelas quais o condutor/peão vai passando, como podem até assumir um carácter pedagógico e turístico na fruição da cidade pelos diferentes utilizadores.

Em terceiro lugar, requalificar e reperfilar eixos, cruzamentos e praças, em função das áreas urbanas onde se inserem e retirar o tráfego de atravessamento dos bairros e estabelecer níveis de acessibilidade para automóveis e circulação no centro histórico, na área central da cidade e, nos bairros históricos e modernos.

Em suma, é necessário estruturar a rede viária urbana principal de forma a torná-la perfeitamente legível e funcional para os diferentes utilizadores e libertar a rede secundária para que os acessos locais sejam mais fáceis, privilegiando o modo pedonal e ciclável e o uso de transportes públicos. Desta forma contribui-se significativamente para aumentar a qualidade de vida dos cidadãos, assim como para a promoção da Sustentabilidade da cidade.

No que concerne à faixa marginal compreendida entre as Avenidas Infante D. Henrique, Ribeira das Naus, 24 de Julho e Av. da Índia e a margem do rio, advogamos um espaço em que se privilegiem os modos de locomoção suave, com mais pontos de conexão com a cidade.



Entre o Parque das Nações e o Poço do Bispo é possível suprimir as rodovias que separam as malhas urbanas da margem, o mesmo sucedendo entre St<sup>a</sup> Apolónia e o Cais do Sodré e na zona monumental de Belém.

Para atenuar o impacto do trânsito de mercadorias geral do porto, propõe-se: em Alcântara, enterrar a Av. de Brasília junto ao caminho de ferro, entre o futuro Museu dos Coches e o Forte do Bom Sucesso e em St<sup>a</sup> Apolónia, manter o escoamento pela Av. Infante D. Henrique.

## 1- Situação actual

A rede viária principal de Lisboa encontra-se hoje praticamente concluída faltando executar apenas alguns troços e nós fundamentais.

Por outro está sub utilizada porque a gestão semafórica do tráfego e o desenho dos nós continua a privilegiar a penetração através de eixos radiais com concentrações exageradas de tráfego em alguns deles, tendo como consequência tráfegos de atravessamento que não se destinam a Lisboa e tráfegos de atravessamento entre diferentes zonas da cidade, desequilibrando o funcionamento do sistema.

## 2- Estratégia para a resolução desta situação

Será necessário fechar a rede viária estruturante tornando compreensível para os utilizadores a malha rectangular da cidade.

Para isso é preciso implementar um eixo estruturante que ligue a AE do Norte / Av. Cidade do Porto / Av. Santo Condestável (central de Chelas) ao Barreiro através da T.T.T. que conjuntamente com o actual Eixo N/S que liga a Ponte 25 de Abril à AE de Loures, constituam **dois eixos longitudinais paralelos** a partir dos quais se fará a distribuição dos tráfegos para o centro da cidade, através dos **diversos eixos transversais**, permitindo assim **alterar o actual sistema radial num sistema reticulado** com uma distribuição mais equilibrada.

A partir de cada um deste eixos transversais far-se-á a distribuição para as vias distribuidoras locais que constituirão as envolventes dos mega quarteirões permitindo que a rede viária nos seus interiores seja exclusivamente para tráfegos locais.

Com este sistema poderá ser definido convenientemente a **hierarquia e a função das vias** induzindo comportamentos e velocidades de circulação distintas.

Paralelamente, deverá ser implementada uma política de regulação da oferta de estacionamento que desencoraje o afluxo de veículos ligeiros ao centro e controle os tráfegos de penetração na cidade, complementado com um sistema eficaz de vigilância. Para tanto, é indispensável caracterizar os grandes geradores de tráfego na cidade e reorganizar a rede para melhor os servir, privilegiando sempre a acessibilidade por transporte público.

Aliás, é de referir que a área delimitada pelos dois eixos longitudinais quer na margem Norte quer na margem Sul corresponde à área com maior densidade populacional e de emprego e que, no caso particular de Lisboa, a maior concentração de emprego se localiza numa área compreendida por: Marquês de Pombal, Amoreiras, Pç. de Espanha, Entrecampos e Avenidas Novas.



### 3- Intervenções Rodoviárias com impacto na Frente Ribeirinha

Para além da ligação da nova Ponte à Av. Santo Condestável bem como a sua ligação em túnel à Av. Cidade do Porto será necessário prever complementarmente um conjunto de intervenções por forma a minorar os efeitos de uma injeção de caudais de tráfego significativa no conjunto das transversais.

Assim deverá prever-se:

- **No Eixo da Marechal Gomes da Costa/ Marechal Craveiro Lopes**  
Optimização da capacidade do nó com a Av. Santo Condestável bem como do troço de ligação ao nó do relógio.
- **No Eixo dos E.U.A**  
Desnívelamento da ligação à Av. Inf. D. Henrique;

Optimização do nó da quadra Central quer ao nível da rede de distribuição principal quer ao nível da rede local

Reformulação do nó com a Av. Gago Coutinho com características mais urbanas;

Optimização da capacidade do nó de Entrecampos

Nó desnivelado da Av. Forças Armadas com a Av. Álvaro Pais

- **No Eixo da Av. de Berna –**  
Ligação da rotunda das Olaias à TTT  
Optimização da ligação da rotunda da Olaias à Praça Paiva Couceiro
- **No Eixo da Av. Duque d'Ávila –**  
Reformulação da Praça Paiva Couceiro  
Reformulação da Praça do Chile  
Reformulação do esquema de circulação do eixo da Av. Duque d'Ávila desde o Largo de Leão até Campolide com a criação de vias de sentido único;
- **Diagonal nascente/poente**  
Ligação da Av. Mouzinho de Albuquerque à Av. Almirante Reis;  
Reformulação do esquema de circulação da Rua Duque de Loulé/Túnel do Marquês com a criação de vias de sentido único;  
Aproveitamento do Túnel do Marquês para fazer a ligação à Av. de Ceuta e Alcântara.

A esta estratégia está subjacente a intenção de transferir grande parte do trânsito que hoje utiliza a marginal ribeirinha para Norte, procurando reduzir progressivamente o trânsito Nascente-Poente à medida que nos aproximamos do Terreiro do Paço.

### 4- Transporte ferroviário convencional

Inserido no âmbito da requalificação do Nó de Alcântara, o desnívelamento da linha férrea, permitirá em breve inserir a Linha de Cascais no anel ferroviário formado com a TTT, o que vai aumentar a acessibilidade por transporte pesado às áreas da cidade de maior concentração de emprego terciário (Arco Alcântara / Sete Rios / Entrecampos / Areeiro / Estação Oriente) e, a partir dos interfaces, injectar passageiros na rede de Metro.

Outro aspecto que será da maior importância neste anel é a sua **componente ferroviária convencional** que ligando a Norte à linha de cintura e a Sul à linha ferroviária da Ponte 25 de Abril articulada com Metro a Sul do Tejo constituirá um anel ferroviário permitindo uma gestão articulada do transporte colectivo ao nível metropolitano.

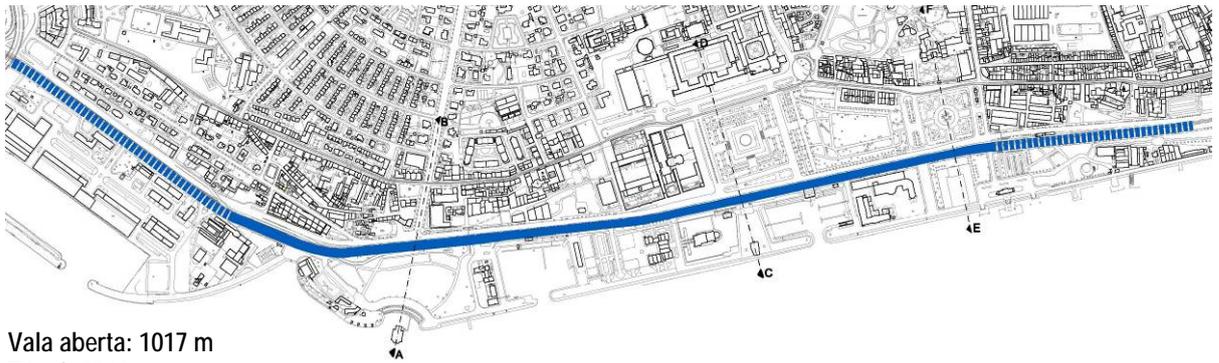


## **5- Desnivelamento Rodoviário e Ferroviário na Zona Monumental de Belém**

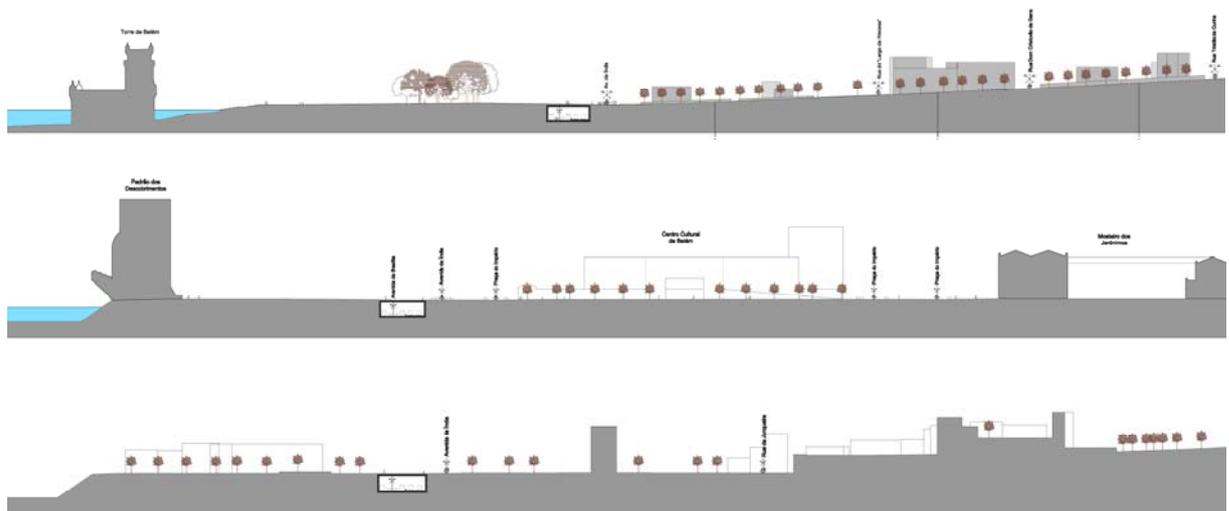
A proposta agora apresentada pela CML visa a concretização do Projecto de Rebaixamento em Belém da Linha de Cascais de 1988, elaborado pelo então Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações.

Este projecto surgiu no seguimento do Plano de Salvaguarda e Valorização da Zona Monumental de Belém, que apontava para o rebaixamento da Linha Férrea e da Rodovia (Avenida da Índia) entre a Praça Afonso de Albuquerque e a Praça do Império, passando a funcionar em vala, com alguns troços cobertos ou em túnel.

O conceito urbano agora apresentado assenta totalmente nestes princípios, propondo apenas algumas diferenças quanto ao desnivelamento rodoviário, pois inicialmente era proposto que fosse efectuado na Av. da Índia, e que agora propõem-se que seja na via paralela mais próximo do rio, a Avenida de Brasília. A alteração justifica-se em consequência do aumento da carga movimentada no terminal de contentores de Alcântara e a circulação de veículos pesados, que preferencialmente é efectuada nesta via, pela ligação directa à CRIL em Algés.



Vala aberta: 1017 m  
Túnel: 2040 m



Em complementaridade, propõem-se que a Av. da Índia assuma um carácter de alameda distribuidora, com um desenho mais urbano e velocidades de circulação adequadas. Em pontos estratégicos, a vala formada pela Av. de Brasília, deverá ser coberta por laje, de forma a facilitar atravessamentos e a ligação franca ao rio. Conseguem-se desta forma reduções significativas dos impactos negativos associados a vias de atravessamento, seja em termos visuais, de segurança, de ruído ou de poluição atmosférica.

Além desta intervenção pesada propõe-se ainda novas ligações rodoviárias da cidade à margem do rio, nomeadamente em Alcântara e na Av. D. Carlos I.

## 6 - Acessibilidades ao Porto de Lisboa

Relacionada com a intervenção descrita anteriormente, mas também com a união ferroviária através da reformulação do nó de Alcântara, estão criadas condições favoráveis à transferência modal das mercadorias, da via marítima para a terrestre, seja através da ferrovia, seja pela rodovia. O princípio orientador base é de que a cidade precisa do Porto. O Porto é estratégico e imprescindível também ao país. No entanto, a actividade portuária encerra em si algumas funções que numa urbe moderna, não convivem de forma harmoniosa, como a função habitar, e com segmentos económicos também eles importantes, como o turismo. Para atenuar o impacto da movimentação de contentores a



partir do terminal de Alcântara, cuja capacidade de movimentação de carga se prevê que duplique nos próximos 20 anos, é da maior importância o desnivelamento da ferrovia do porto que vai permitir ligar ao anel ferroviário de Lisboa através da T.T.T. as plataformas logísticas para a região de Lisboa. Por isso também, as soluções passam por conseguir que o tráfego rodoviário pesado, tão essencial à actividade portuária, seja feito, sem atravessar zonas nobres da cidade, ou sem se misturar com os restantes tráfegos. Se a ponte a solução passa pelas duas soluções anteriormente descritas, já do lado nascente, passa pela reformulação do nó de Braço de Prata, e pelo rápido escoamento através da Avenida Infante D. Henrique, procurando encontrar soluções que não comprometam a viabilidade de novos espaços residenciais.

## **7 - Transporte colectivo de elevada capacidade em sito próprio da Baixa até ao Parque das Nações**

A rede urbana de Transporte Colectivo, em modo pesado, já cobre relativamente bem grande parte da cidade, especialmente através do metropolitano, podendo ser muito melhorado se o transporte de passageiros dentro da cidade, na linha de cintura, for integrado no sistema de transportes da cidade.

Observando que historicamente o desenvolvimento da cidade ao longo do rio foi em direcção a Sul-Poente, percebe-se porque razão aqui opera um serviço de transporte colectivo de grande capacidade (parcialmente em sito próprio). Ligeiro quando comparado com o metropolitano, que procura dar resposta a uma necessidade das populações residentes na parte baixa, o eléctrico rápido (carreira 15).

Entretanto em 1998, a cidade beneficia de uma oportunidade única de reequilibrar o seu desenvolvimento ribeirinho, para a Norte-Nascente, a Exposição Mundial de Lisboa. Volvidos 10 anos, é claro o sucesso da exposição, e o crescimento do bairro (agora também residencial) do Parque das Nações, com um substancial aumento de população. Simultaneamente, outros empreendimentos ribeirinhos procuram também requalificar a cidade, partindo do extremo do Parque das Nações e construindo-se em direcção ao centro da cidade, pelo que há também que estudar a possibilidade de servir esta nova população por um modo de transporte colectivo de elevada capacidade e performance, o que apenas se consegue num canal exclusivo (sito próprio) que seja paralelo e próximo à frente ribeirinha. Será estratégico ter um transporte colectivo de elevada performance e capacidade ao longo de todo o seu arco ribeirinho.

## **8 - Transporte Fluvial**

As ligações fluviais entre margens fazem parte do imaginário de Lisboa – o cacilheiro – tendo tido um incremento significativo nas últimas décadas. Porém as ligações ao longo da margem não têm sido equacionadas.

O primeiro transporte colectivo regular em Lisboa, surgiu em 1611, e era uma ligação fluvial entre Xabregas e Belém, com paragens em Alcântara, Santos e Terreiro do Paço. Esta ligação continua a fazer sentido, eventualmente até com uma vertente mais lúdica, o rio é uma oportunidade apresentada como que uma «auto-estrada» fluvial que não se encontra congestionada. É de promover esta hipótese, não negando a atracção e vocação histórica entre Lisboa e o Rio Tejo. Um transporte assim, deverá ter sempre que possível um ponto de troca de passageiros, preferencialmente em todos espaços públicos ribeirinhos.

Acresce que nos últimos tempos se têm desenvolvido os passeios turísticos no Tejo e os táxis fluviais e que há todo um “mundo” a explorar no estuário do Tejo.

O transporte fluvial deve também ser equacionado como um contributo para a logística urbana, como forma de reduzir as viagens de veículos pesados na cidade.



## **9- Canal de mobilidade suave atravessando toda Frente Ribeirinha da cidade de Lisboa**

A desactivação de muitas estruturas de apoio ao Porto, criou vazios urbanos, de que os cidadãos se desejam apropriar para o uso como espaço público, ambientalmente valorizado, onde coexista o lazer, a contemplação e a actividade física. Todos os 18Km da frente ribeirinha de Lisboa, são potencialmente um espaço aprazível que deve estar ligado de forma continua, independentemente da actividade portuária, que deve continuar a existir e a prosperar.

É possível e desejável criar um canal de mobilidade suave, que una os extremos da cidade junto ao rio (ou pelo menos na sua proximidade). Canal esse, para ser partilhado por bicicletas, peões, patins, pessoas em jogging, etc. Observe-se que é na frente ribeirinha que o Plano Estratégico do Turismo localiza os pontos de maior interesse da cidade, locais de visita de turistas. Num extremo o Parque das Nações, noutra a zona de Belém e no centro a Baixa e as colinas históricas são estas as três centralidades consideradas. Mais de metade dos museus da cidade estão localizados, no arco ribeirinho, e estes juntos representam quase 80% das visitas (com entrada cobrada) a monumentos e museus.

## **10- Rede de Bicicletas de uso público, complementar ao transporte colectivo**

Actualmente em algumas cidades europeias, de grandes e de média dimensão, uma forma alternativa de mobilidade é o uso de frotas de bicicletas de uso partilhado. Em viagens de curta distancia, este provou ser o meio de transporte mais veloz e económico. Na cidade de Lisboa dois terços das deslocações internas são a distâncias até 5km. Numa bicicleta, isto significa cerca de 20 minutos de percurso. Esta forma de mobilidade tem uma pegada ecológica nula, i.e. não é emissora de qualquer poluição atmosférica, de ruído, e energeticamente é o modo mais eficiente. O descongestionamento resultante de o uso de uma frota de bicicletas, mesmo que baixo, na ordem de 2-3%, é já bastante visível. Imagine-se a rentabilidade que tem a nível de estacionamento, os mesmos 10m<sup>2</sup> onde estaciona um veículo automóvel, e transporta em média 1,33 pessoas, cabem, 6 bicicletas e transportas 6 pessoas.

Para além destas vantagens, é um modo altamente apetecível para quem visita a cidade, poder conhece-la um pouco melhor. Lisboa, como se sabe, não tem um só centro de interesse turístico, mas vários. Num cenário de frota partilhada, interessa massificar a concentração de postos de troca na zona ribeirinha, até porque os utilizadores por motivos de lazer e turismo serão o grupo mais facilmente captavel, com vista à promoção da transferência modal.

Em Lisboa, a frente ribeirinha, a Baixa e o planalto Norte têm condições topográficas muito favoráveis a esta forma de locomoção. Na pormenorização do plano deverão ser estudadas as localizações dos pontos de estacionamento de “rent a bike”, em articulação com os estacionamentos de automóveis.

## **11-Terminal de cruzeiros**

A deslocação e concentração dos terminal de Cruzeiros de Alcântara para Santa Apolónia, cria uma série de oportunidades para renovação de um espaço nobre da frente ribeirinha, entre a principal gare de comboios da cidade, e o centro, representado pelo Terreiro do Paço.

É ainda a oportunidade para valorizar e promover as ligações directas e por modo pedonal à cidade história, estruturando eixo de acesso das partes baixas da cidade aos topos das colinas, poderá este ser o impulso necessário para a renovação urbana dos bairros históricos.



## 12- O transporte turístico

Como se referiu, as três centralidades turísticas de Lisboa prevista no Plano Estratégico, localizam-se no Arco Ribeirinho - Parque das Nações, Terreiro do Paço, Baixa-Chiado e Belém-Ajuda.

A logística da deslocação dos turistas na frente Tejo, que inclui visitas aos locais a monumentos e museus exige a definição de circuitos de estacionamento de autocarros de turismo e pontos de apoio – cafetarias e sanitários e venda de lembranças.

## 13- Limitações ao atravessamento da Baixa

Estudos diversos referem que cerca de dois terços do tráfego que atravessa hoje a zona da Baixa, não tem origem, nem destino na Baixa, sendo esta uma sobrecarga indesejada para esta zona histórica da cidade. Não é sustentável a dependência deste itinerário para estabelecer as ligações Norte-Sul, ou as ligações da zona interior da cidade com Belém ou com o Parque das Nações. Este tráfego de atravessamento necessita ser limitado, e apenas com fortes medidas de restrição à circulação automóvel no Terreiro do Paço, esse objectivo poderá ser alcançado. No entanto, essas restrições terão um profundo impacto na cidade, não sendo facilmente estimáveis os percursos alternativos. Porém, a respeito dos benefícios directos para a Baixa e para toda a frente ribeirinha, já não existem tantas incertezas. A cidade (re) conquistará inconfundíveis espaços públicos de qualidade, que fortalecem as ligações ao rio, à memória colectiva e à sua excepcionalidade como cidade ribeirinha.



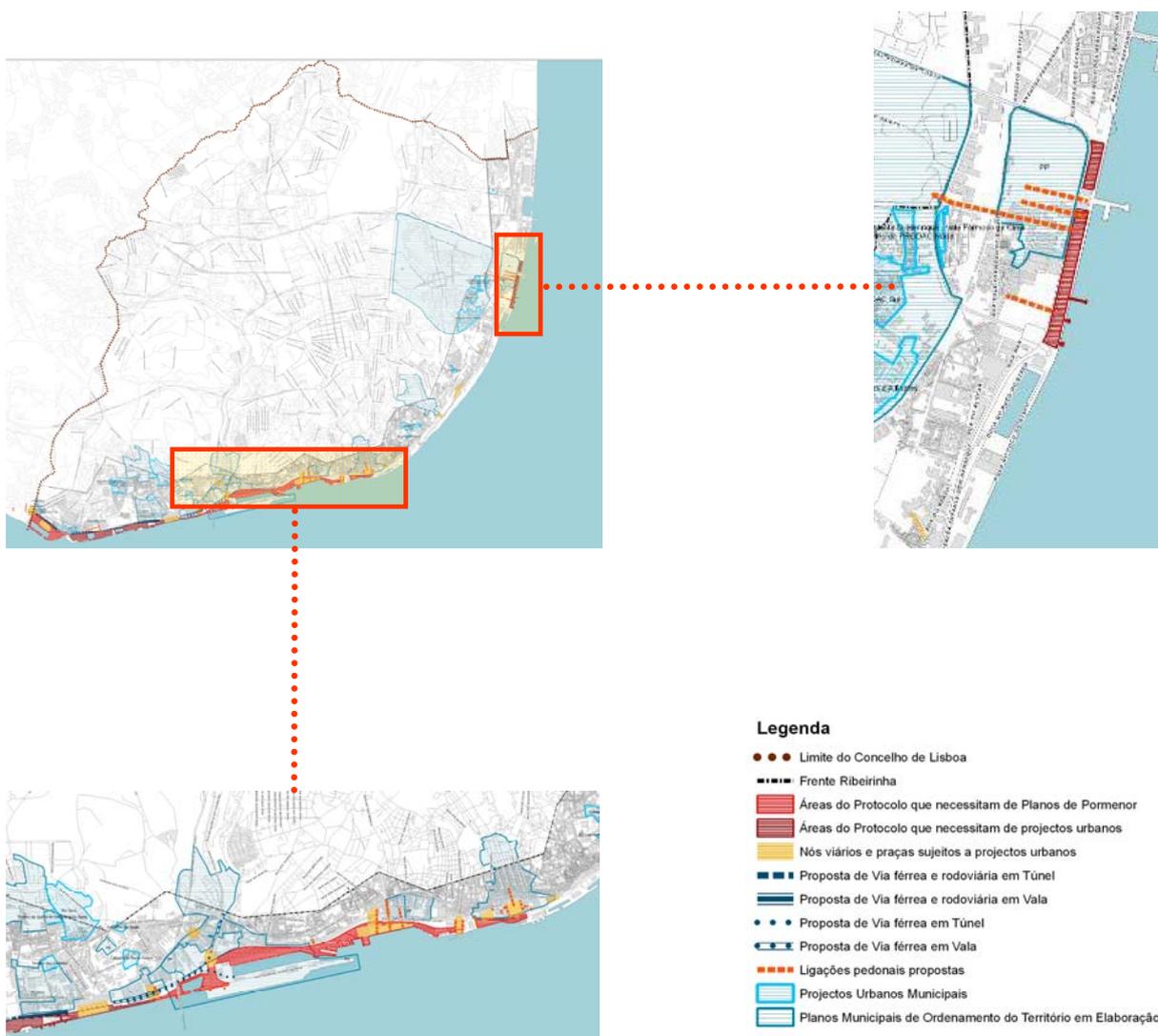


### XIII. OPERACIONALIZAÇÃO DA INTERVENÇÃO NA FRENTE RIBEIRINHA

Conforme foi atrás referido a maior parte de toda a frente ribeirinha encontra-se classificada pelo PDM como Área de Usos Especiais.

Para que sejam viabilizadas as propostas e intenções que se apresentam através deste documento, deverão ser desenvolvidos posteriormente três tipos de medidas de intervenção:

- Planos Municipais de Ordenamento do Território
- Projectos Urbanos
- Estudos Viários





#### XIV. CONCEITO URBANO PROPOSTO

Estratégia de Intervenção de actuação para cada zona, enunciando as principais debilidades identificadas, e os objectivos que têm em vista a sua mitigação, e a potenciação das suas qualidades.

##### **Pedrouços**



De todas as zonas de intervenção, ao longo da frente ribeirinha, dentro do concelho de Lisboa, a área de Pedrouços em conjunto com a de Alcântara constitui uma das mais problemáticas, onde se sente uma forte separação entre a cidade e o rio, que se devem essencialmente e de uma forma muito marcada pelos:

- Diversos atravessamentos e nós viários, que vão cortando as ligações pedonais nesta praça, nomeadamente pela ligação Lisboa-Cascais, o viaduto da CRIL e os viadutos existentes que ligam a Av. da Índia à Av. Brasília;
- Frente edificada contínua que cria uma forte barreira visual;
- Dificuldade pedonal e viária entre a Praça D. Manuel I e o Rio;
- Descontinuidade pedonal nesta área entre os concelhos de Oeiras e Lisboa,
- Desarticulação entre os equipamentos culturais e de lazer (Oeiras) e o rio;
- Falta de enquadramento urbano e frente urbana descontínua na Praça D. Manuel I;

A definição de uma unidade urbana da Praça D. Manuel I, será uma potencialidade a aproveitar, tendo os seguintes objectivos:

- Qualificar esta praça, com a criação de uma frente edificada de equipamentos públicos que simbolize uma entrada em Lisboa;



- Requalificação do espaço público, dotando-o de homogeneidade e integrando os interfaces existentes;
- Valorização do eixo visual da Av. D. Vasco da Gama;
- Criação de um Corredor verde ligando Monsanto ao Rio;
- Criação de uma Área de Actividades Económicas de I&D, de localização de actividades especializadas de Investigação e Desenvolvimento, ligadas às ciências médicas, por reconversão da antiga Doca pesca;
- Criação de ligações directas, viária e pedonal, entre a cidade e o Rio, e o concelho de Oeiras, nomeadamente percurso pedonal de atravessamento de toda esta zona, desembocando no Rio, em frente do Forte do Bom Sucesso;
- Integração do centro náutico para vela e motonáutica;
- Possibilidade de instalação de uma piscina móvel;
- Reabilitação da Praia de Algés, criando um espaço lúdico recreativo com zona de praia e uma piscina flutuante. Propõe-se o alargamento do areal existente, através da sua extensão para sul e nascente para o Concelho de Lisboa;
- Despoluição do Rio Tejo nesta zona.

### **Torre de Belém**

Dos principais problemas detectados nesta zona destaca-se:

- Carência de ligações pedonais da cidade à Torre de Belém;
- Ausência de equipamentos de lazer e de recreio que potenciem a fruição deste espaço;
- Ausência de infra-estruturas de apoio ao turismo;

As intervenções propostas nesta área têm os seguintes objectivos:

- Potenciar este monumento através da definição de ligações pedonais, e ao longo destas vincar os eixos visuais, que definam como pano de fundo, o enquadramento da Torre de Belém;
- Valorização do eixo visual da Av. da Torre de Belém/ Capela de São Jerónimo;
- Promoção da uma ligação pedonal, entre a cidade e o Rio, no prolongamento da Av. Da Torre de Belém, reforçada pelo desnivelamento da via-férrea/Av. de Brasília;
- Integração do equipamento de recreio e lazer infantil;
- Criação de instalações sanitárias e parque de estacionamento para autocarros de turismo;

### **Doca do Bom Sucesso**

Embora esta área seja de dimensões reduzidas caracteriza-se marcadamente pelas seguintes debilidades:

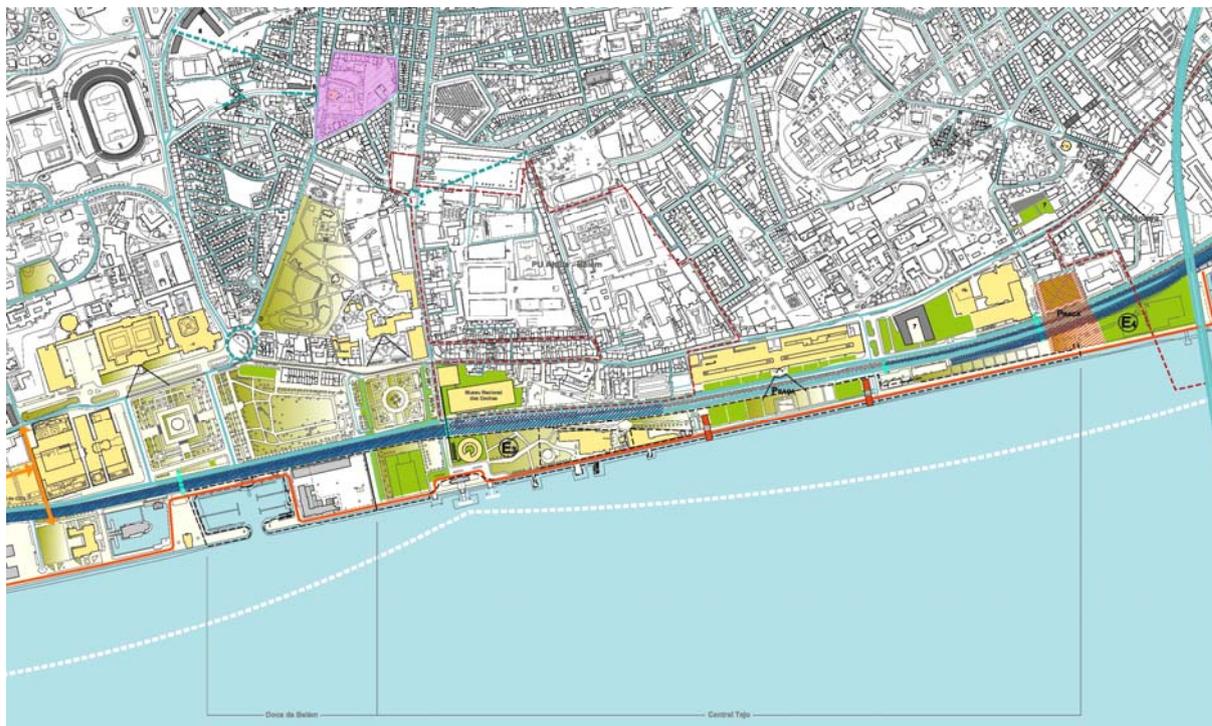
- Inexistência de percursos pedonais contínuos, e elevada degradação dos existentes,
- Estacionamento desregrado;

Propõe-se as seguintes intervenções para que haja o máximo aproveitamento desta área:

- Criação de uma ligação pedonal directa, entre o Centro Cultural de Belém (e prolongamento da Rua D. Lourenço de Almeida) e esta zona, por amarração ao percurso pedonal existente, integrada no projecto de alargamento do CCB;
- Qualificação do espaço público, garantindo a continuidade dos percursos pedonais;



## Zona Monumental de Belém



### Espelho de Água

Os principais problemas detectados nesta área são o:

- Avançado estado de degradação do edifício do Museu de Arte Popular e sua relação com o espaço envolvente;
- Estacionamento desregrado em cima dos passeios junto à Av. de Brasília, em frente do Espelho de Água;
- Ausência de infra-estruturas de apoio ao turismo;

Como objectivos principais a implementar, tendo como fim a potencialização desta área:

- Valorização do eixo visual Padrão dos Descobrimentos/Praça do Império/ Mosteiro dos Jerónimos;
- Prolongamento pedonal da Rua D. Lourenço de Almeida;
- Revitalização do conjunto constituído pelo Museu de Arte Popular e espaço verde contíguo, promovendo uma maior unidade;
- Criação de infra-estruturas de apoio ao turismo;

### Doca de Belém

Nesta área como principais problemas destaca-se:

- O subaproveitamento das praças nobres existentes a norte, junto ao Centro Cultural de Belém e Mosteiro dos Jerónimos, assim como destes equipamentos, pela existência de uma única ligação pedonal que liga a cidade e a frente de rio;

Pretendem-se implementar os seguintes objectivos:

- Valorização do potencial desta área, reforçando as ligações pedonais e criando um espaço público articulado com o rio, tirando partido do desnivelamento da via-férrea/Av. de Brasília;



### **Central Tejo**

Os principais problemas desta zona são:

- Desarticulação entre espaços e equipamentos (nomeadamente entre o Jardim Afonso de Albuquerque e a Praça Cerimonial);
- Ausência de ligações pedonais directas à estação fluvial e à malha urbana consolidada;
- Falta de enquadramento ao edifício da Cordoaria Nacional;
- Barreira constituída pela vedação do Museu da Electricidade;

Como objectivos propõe-se:

- Valorização de eixos visuais: Palácio de Belém/Rio e Cordoaria Nacional/Rio;
- Unificação dos Espaços verdes em frente do Palácio de Belém (Jardim Afonso de Albuquerque e Praça Cerimonial), tirando partido do desnivelamento da via-férrea/Av. de Brasília;
- Integração e enquadramento da proposta para futuro Museu dos Coches;
- Criação de uma Praça em frente da Cordoaria Nacional, permitindo repor a antiga ligação (que actualmente se propõe desnivelada) deste edifício ao Rio
- Eliminação da vedação do museu da Electricidade, permitindo a continuidade visual e pedonal; Reutilização dos depósitos de nafta e reconversão de um edifício existente para uma galeria de arte;
- Ordenamento do espaço envolvente à estação fluvial;
- Integração do no espaço verde da área para recreio infantil;

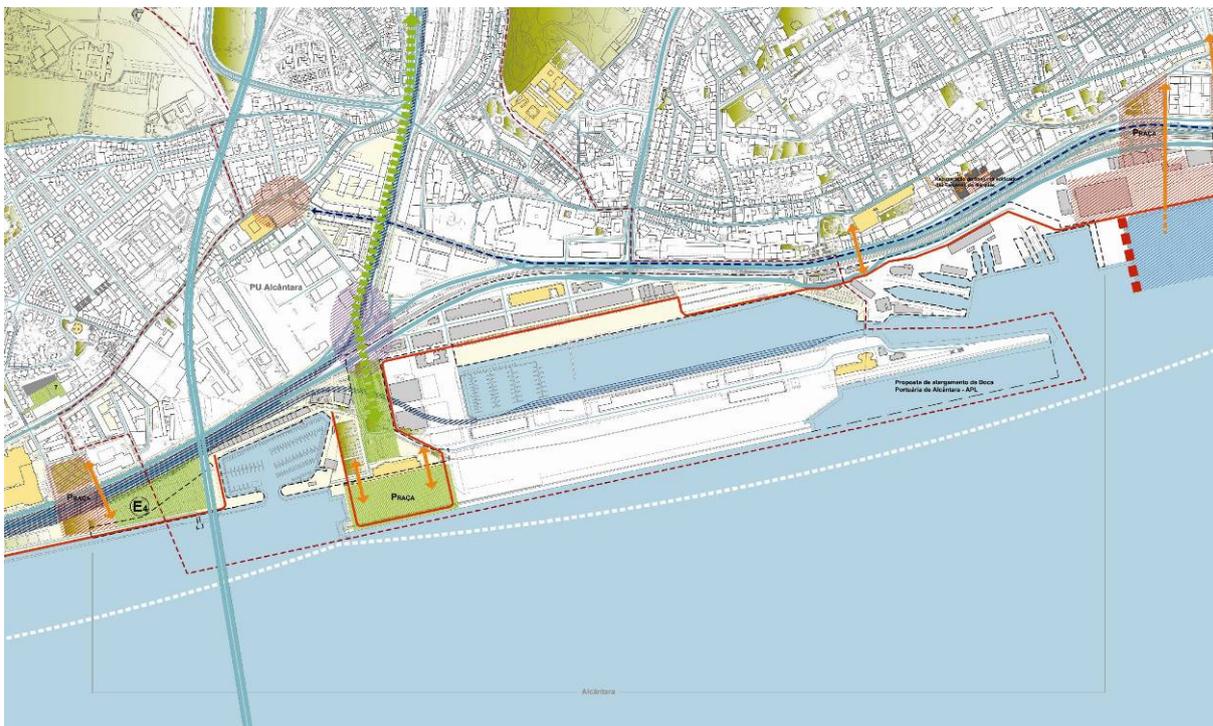
Os projectos nas áreas da Torre de Belém, Doca do Bom Sucesso, Espelho de Água, Doca de Belém e Central Tejo alvo do presente Protocolo, encontram-se integradas na área de intervenção da Sociedade Frente Tejo, pelo que será esta a desenvolver os projectos para este território.



**Zona de intervenção da Sociedade Frente Tejo - Ajuda Belém**



## Alcântara



Os principais problemas desta zona são:

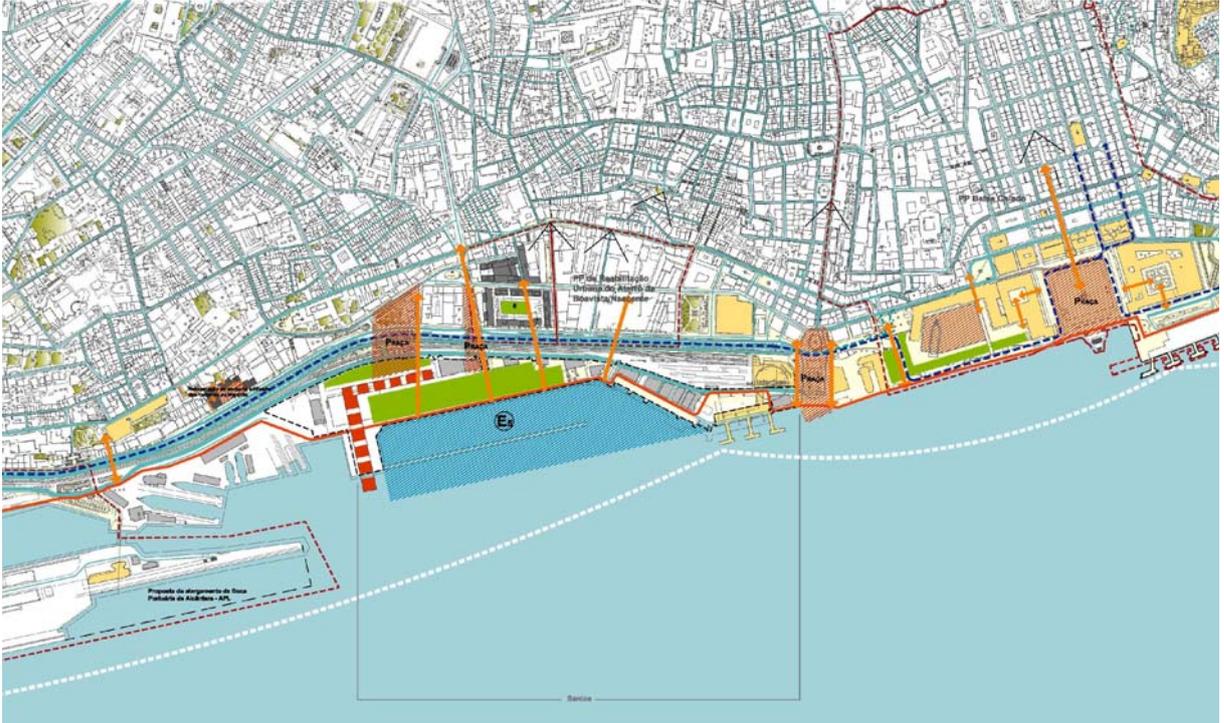
- Impacte do nó viário nas ligações pedonais entre o Rio e a cidade;
- Barreira visual constituída pelo viaduto;

Como objectivos propõe-se:

- Avenida 24 de Julho – deslocamento da faixa de transporte públicos para Norte, junto do edificado, com diferenciação de pavimento, permitindo o alargamento da zona pedonal, culminando na nova unidade urbana a estabelecer no Largo do Calvário;
- Criação de uma Praça de Enquadramento ao Centro de Congressos, que permita, simultaneamente, a ligação ao Rio e a valorização do Edifício da antiga Standard Eléctrica;
- Criação de um espaço verde de ligação desta Praça à Doca de Santo Amaro, integrando uma zona de recreio juvenil;
- Implementação de um corredor verde de ligação a Monsanto, através da Av. de Ceuta (proposta do PU de Alcântara);
- Criação de uma Praça em frente da gare Marítima de Alcântara, no culminar do referido corredor, e implementação de ligações pedonais a esta praça, através do edifício existente;
- Integração da solução de desnivelamento da via-férrea em Alcântara (proposta pelo MOPTC);
- Criação de um espaço verde de ligação desta praça ao nó ferroviário desnivelado de Alcântara-Rio;
- Integração da proposta da APL para o alargamento da Doca Portuária de Alcântara;



## Santos



Os principais problemas desta zona são:

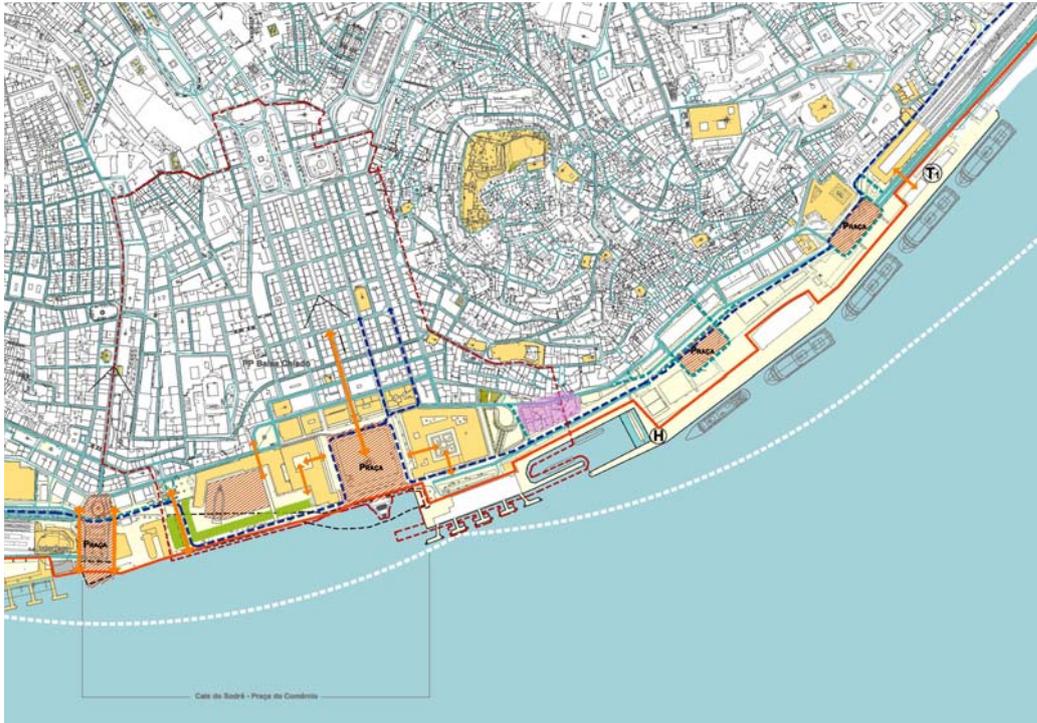
- Subaproveitamento do espaço público face à densidade de comércio e serviços presentes na zona;
- Perfil insuficiente da R. da Cintura do Porto de Lisboa;

Como objectivos propõe-se:

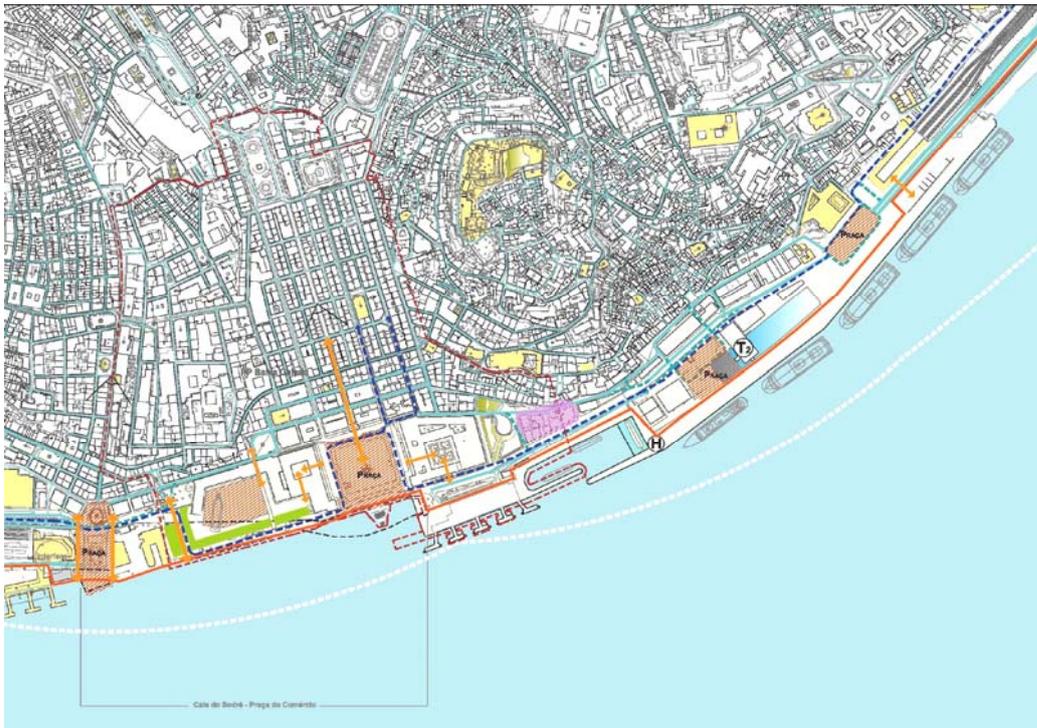
- Reforço das ligações pedonais e viárias perpendiculares ao Rio, através do prolongamento da Avenida D. Carlos I, ligação ao Largo de Santos e da Rua Boqueirão do Duro;
- Criação de duas praças desniveladas de ligação entre a cidade e o rio;
- Valorização de eixos visuais da Rua do Instituto Industrial e Boqueirão dos Ferreiros, assim como da valorização do Miradouro do Alto de Santa Catarina;
- Instalação da Marina de Lisboa;
- Consolidação da malha urbana existente criando um espaço de enquadramento deste equipamento;
- Alargamento da plataforma junto ao rio através da criação de uma zona de deck para a instalação de esplanadas, enquadrando os edifícios existentes e desafogando o espaço público;
- Possibilidade de instalação de uma piscina móvel.



## Cais do Sodré – Santa Apolónia



**Solução A - Terminal de cruzeiros com ligação ao interface de Santa Apolónia**



**Solução B - Terminal de cruzeiros na Doca do Jardim do Tabaco**

Os principais problemas desta zona são:

- Desvalorização do património arquitectónico e do espaço público da Praça do Comércio, pelo intenso tráfego de atravessamento, com uma clara dicotomia entre a Praça e o Cais das Colunas;



- Clara separação entre a zona da Praça Duque da Terceira e o Jardim Roque Gameiro, a sul, pelo tráfego automóvel intenso de atravessamento entre a Av. 24 de Julho e a Ribeira das Naus;
- Apesar da ausência de uma infra-estrutura ferroviária, persiste a rotura barreira entre a zona ribeirinha e a cidade;

Os objectivos principais:

- Reforço das Ligações pedonais da Cidade ao Rio (nomeadamente nas zonas de: Cais do Sodré, Largo do Corpo Santo, Rua Augusta e Arcadas da Praça do Comércio;
- Requalificação da Praça do Comércio e da Praça do Cais do Sodré;
- Criação de uma praça na zona da Ribeira das Naus, com um espaço público que se prolonga até ao rio;
- Implementação de ligações pedonais entre a Praça da Ribeira das Naus, a Praça do Comércio, Praça do Cais do Sodré e Praça do Município, neste caso, através do atravessamento do edifício do Arsenal;
- Recuperação da doca seca da Ribeira das Naus, evocando a memória da antiga construção naval, aproveitando estas infra-estruturas, no contexto do recreio e lazer;
- Estabelecimento de ligações pedonais entre a Praça do Comércio e os pátios interiores dos edifícios a nascente e a poente da mesma, aproveitando os espaços aí existentes;
- Eliminar a barreira existente junto ao edifício da marinha, denominado do Arsenal, para que o espaço público a implementar fique completamente aberto para o rio;
- Valorização dos eixos visuais no prolongamento da Rua do Alecrim e da Rua Augusta;
- Eliminação da circulação viária da Ribeira das Naus e desvio do trânsito para a Rua do Comércio, com excepção do circuito de eléctrico e trolley que passam a circular junto ao rio;
- Criação de uma ligação pedonal assistida entre o Largo de Corpo Santo e a Rua Capelo, facilitando o acesso ao Chiado e ao Convento de S. Francisco;
- Integração no espaço público na Doca da Marinha com a inserção de uma doca seca para a fragata D. Fernando II e Glória o Cais de Honra e local para atracagem dos navios emblemáticos da Armada Portuguesa.
- Implementação de um Heliporto junto à Doca do Jardim do Tabaco;
- Criação de um terminal de cruzeiros com ligação ao interface de transportes de Santa Apolónia, com duas localizações alternativas, uma em frente à estação de comboios de Santa Apolónia, junto ao rio, e outra na Doca do Jardim do Tabaco, tendo em vista a implantação de um edifício rodeado de água;

Os projectos na área de intervenção entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia serão desenvolvidos pela Sociedade Frente Tejo.



**Zona de intervenção da Sociedade Frente Tejo da Baixa Pombalina**



## Santa Apolónia – Madredeus



Os principais problemas desta zona são:

- Ausência de ligações pedonais ao rio;
- Forte barreira entre a Av. Infante Dom Henrique e o rio pelas infra-estruturas de apoio portuário;

Os objectivos principais:

- Deverão se criados sistemas de retenção das águas pluviais provenientes dos vales;
- Percursos de ligação entre os espaços públicos existentes e a criar;
- Criação de ligações da frente ribeirinha aos vales interiores que garantam a função de regulação do escoamento hídrico e atmosférico, podendo servir de suporte a actividades de recreio e de produção. A mobilidade suave deverá privilegiar estas ligações entre a zona ribeirinha e o interior da cidade;
- Considerar os enfiamentos visuais sobre o rio. Pretende-se que os eixos perpendiculares ao rio, possam desfrutar das vistas sobre o mesmo, sem obstáculos de permeio;



## Madredeus – Beato



Os principais problemas desta zona são:

- Ausência de ligações pedonais ao rio;
- Forte barreira entre a Av. Infante Dom Henrique e o rio pelas infra-estruturas de apoio portuário;
- Impacto resultante da implementação da 3.<sup>a</sup> Travessia do Tejo;

Os objectivos principais:

- Criação de um percurso cultural ao longo do eixo interior – Rua do Açúcar/Rua Fernando Palha (constituído por equipamentos de tipologia muito diversificada, que se localizam ao longo deste percurso, funcionando como nós de uma mesma rede). Este terá em atenção a vertente patrimonial possuindo também, por inerência, uma forte valência turística;
- Gerar mais valias económicas a partir de actividades ligadas ao turismo, e aumento da taxa de empregabilidade;
- Implementação de pólos de atracção de desportos náuticos e ribeirinhos;
- Ligações ao “hinterland” através de uma estrutura verde e de mobilidade suave;
- Requalificação dos espaços públicos existentes e proposta de mais espaços públicos interligados;
- Recuperação e reabilitação dos espaços exteriores afectos a edifícios e quintas notáveis que serão integrados nos percursos históricos;
- Reserva de espaço para acantonamento em caso de catástrofe;
- Diminuição da carga de pessoas e bens nas zonas de risco mais elevado;
- Implementação de um plano de protecção civil;
- Integração das recomendações previstas no plano de drenagem e nas medidas cautelares do plano verde;



## Beato – Poço do Bispo



Os principais problemas desta zona são:

- Ausência de ligações pedonais ao rio;
- Forte barreira entre a Av. Infante Dom Henrique e o rio pelas infra-estruturas de apoio portuário;
- Doca do Poço do Bispo subaproveitada;

Os objectivos principais:

- Definição de uma zona verde de protecção ao longo da TTT que se prolonga até ao eixo da central de Chelas, para que seja diminuído o impacto desta infra-estrutura em termos do conforto urbano;
- Recuperação e valorização de património arquitectónico e cultural, principalmente o relacionado com a arqueologia industrial que se encontra em perigo;
- Proporcionar a instalação de actividades ligadas à cultura com a refuncionalização de edifícios industriais ou de armazéns;
- Descontaminação de eventuais solos contaminados;

A prazo propõe-se a integração da Doca do Poço do Bispo e espaço envolvente no domínio público municipal, passando a sua reabilitação pela criação de um grande equipamento lúdico recreativo com:

- Praia de ondas artificiais na área da Doca de Poço do Bispo;
- Implementação de uma piscina flutuante, como complemento do equipamento lúdico-recreativo no Cais Norte da Doca;
- Zona Verde Envolvente com edifícios de apoio ao equipamento;

Este equipamento seria o contraponto a Oriente do projecto de reabilitação da Praia de Algés, permitindo assim à cidade usufruir de dois grandes pólos de interacção da população com a água.



Os principais problemas desta zona são:

- Impacto resultante da implementação da TTT;
- Ausência de ligações pedonais ao rio;
- Forte barreira entre a Av. Infante Dom Henrique e o rio pelas infra-estruturas de apoio portuário;
- Situação de risco, que advêm na sua maioria da construção na plataforma de aterro e aluvião junto ao Tejo;
- Áreas contaminadas pelo uso industrial;
- Elevada vulnerabilidade sísmica, acrescida da possibilidade de ocorrência de liquefacção;

Os objectivos principais:

- Definição de uma zona verde de protecção ao longo da 3.ª Travessia do Tejo que se prolonga até ao eixo da central de Chelas, para que seja diminuído o impacto desta infra-estrutura em termos do conforto urbano;
- Criação de um percurso cultural ao longo do eixo interior – Rua do Açúcar/Rua Fernando Palha (constituído por equipamentos de tipologia muito diversificada, que se localizam ao longo deste percurso, funcionando como nós de uma mesma rede). Este terá em atenção a vertente patrimonial possuindo também, por inerência, uma forte valência turística;
- Gerar mais valias económicas a partir de actividades ligadas ao turismo, e aumento da taxa de empregabilidade;
- Implementação de pólos de atracção de desportos náuticos e ribeirinhos;
- Ligações ao “hinterland” através de uma estrutura verde e de mobilidade suave;
- Requalificação dos espaços públicos existentes e proposta de mais espaços públicos interligados;
- Recuperação e reabilitação dos espaços exteriores afectos a edifícios e quintas notáveis que serão integrados nos percursos históricos;
- Reserva de espaço para acantonamento em caso de catástrofe;
- Diminuição da carga de pessoas e bens nas zonas de risco mais elevado;
- Implementação de um plano de protecção civil;
- Integração das recomendações previstas no plano de drenagem e nas medidas cautelares do plano verde;
- Recuperação e valorização de património arquitectónico e cultural, principalmente o relacionado com a arqueologia industrial que se encontra em perigo;
- Proporcionar a instalação de actividades ligadas à cultura com a refuncionalização de edifícios industriais ou de armazéns;
- Descontaminação de eventuais solos contaminados;

A prazo propõe-se a integração da Doca do Poço do Bispo e espaço envolvente no domínio público municipal, passando a sua reabilitação pela criação de um grande equipamento lúdico recreativo com:

- Praia de ondas artificiais na área da Doca de Poço do Bispo;
- Implementação de uma piscina flutuante, como complemento do equipamento lúdico-recreativo no Cais Norte da Doca;
- Zona Verde Envolvente com edifícios de apoio ao equipamento;

Este equipamento seria o contraponto a Oriente do projecto de reabilitação da Praia de Algés, permitindo assim à cidade usufruir de dois grandes pólos de interacção da população com a água.



## Braço de Prata – Matinha



Os principais problemas desta zona são:

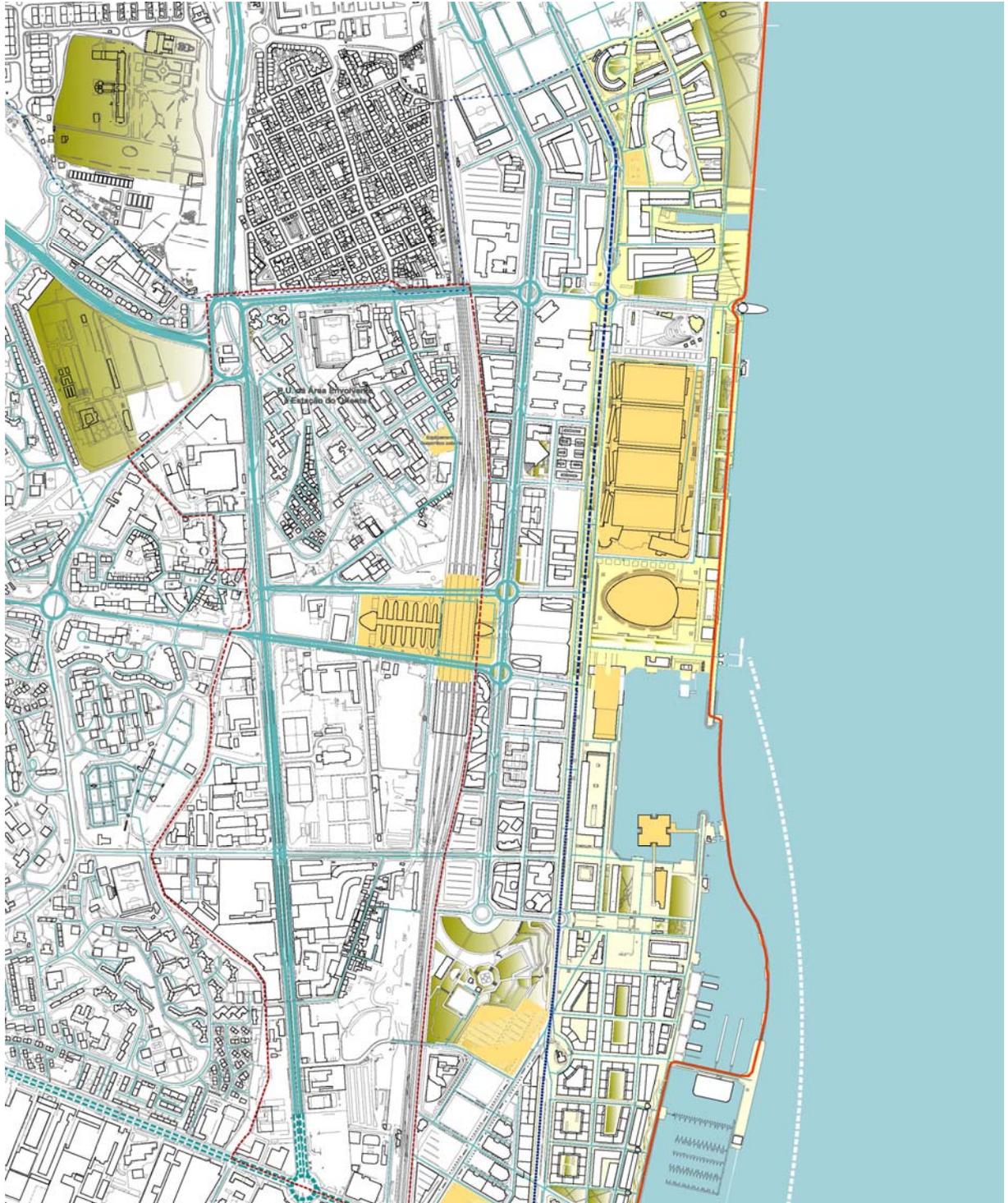
- Área industrial desqualificada;
- Intensidade do tráfego de atravessamento na Rua da Cintura do Porto de Lisboa, que aumenta a separação entre esta zona ribeirinha e a cidade;
- Reduzidas áreas de passeio ao longo da Rua da Cintura do Porto de Lisboa;

Os objectivos principais:

- Melhoria da rede de circulação, nomeadamente pela criação de ligações à Av. Marechal António Spínola e entre a Rotunda da Expo 98 e a Praça 25 de Abril;
- Assumpção das propostas do Plano de Pormenor da Matinha que se encontra em elaboração e Jardins do Braço de Prata, estabelecendo junto ao rio uma área verde pontuada por equipamentos;
- Prolongamento para sul da Alameda dos Oceanos, através da Matinha, até à Praça 25 de Abril, desviando o trânsito da Rua da Cintura do Porto de Lisboa, permitindo a sua pedonalização;
- Estabelecimento da ligação pedonal entre o Parque Verde do Vale Fundão e a Frente Ribeirinha,
- Estudo do corredor verde a criar para proceder à ligação entre o Parque Verde do Vale Fundão e a frente ribeirinha, a sul dos Jardins do Braço de Prata;
- Estabelecimento de ligações pedonais perpendiculares ao rio, através da malha urbana proposta (Plano de Pormenor da Matinha e Jardins do Braço de Prata) e amarrando à existente;
- Estreitar as relações funcionais e visuais com a frente de rio;
- Integrar o projecto da catedral, tendo em conta a proximidade do Rio e sua articulação a Sul, com uma praça sujeita a tratamento paisagístico de verde público;
- Avaliar os valores patrimoniais em presença, nomeadamente de arqueologia industrial e ponderar a sua salvaguarda no contexto do Plano de Pormenor da Matinha;
- Equacionar a integração do núcleo museológico no edificado a propor, contabilizando-o como equipamento público de carácter cultural;

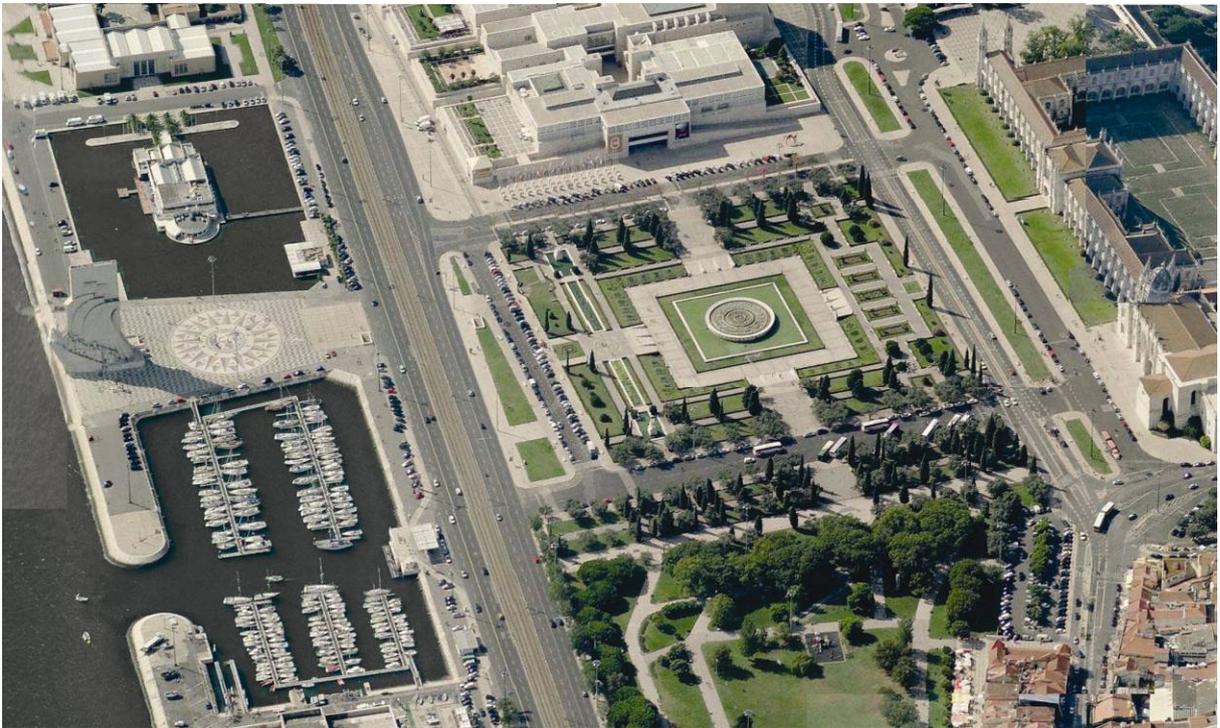


Estas intervenções urbanas permitirão formar um contínuo urbano ribeirinho com o Parque das Nações.

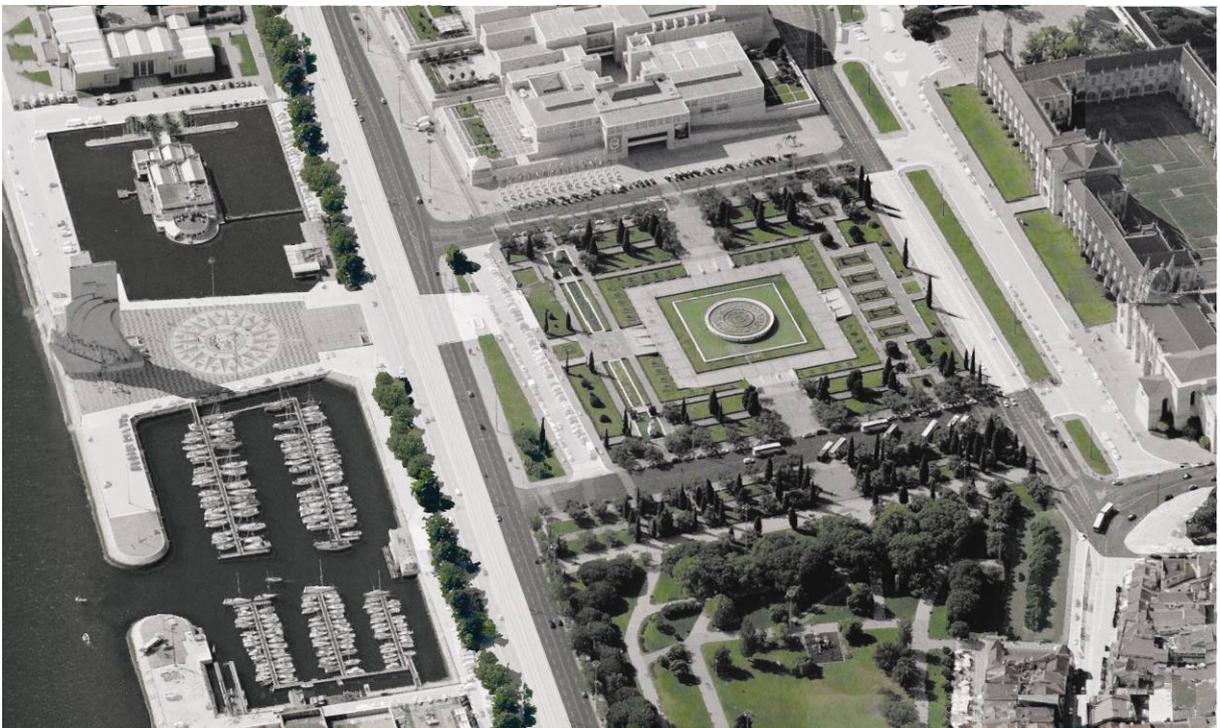




## Simulações Urbanas



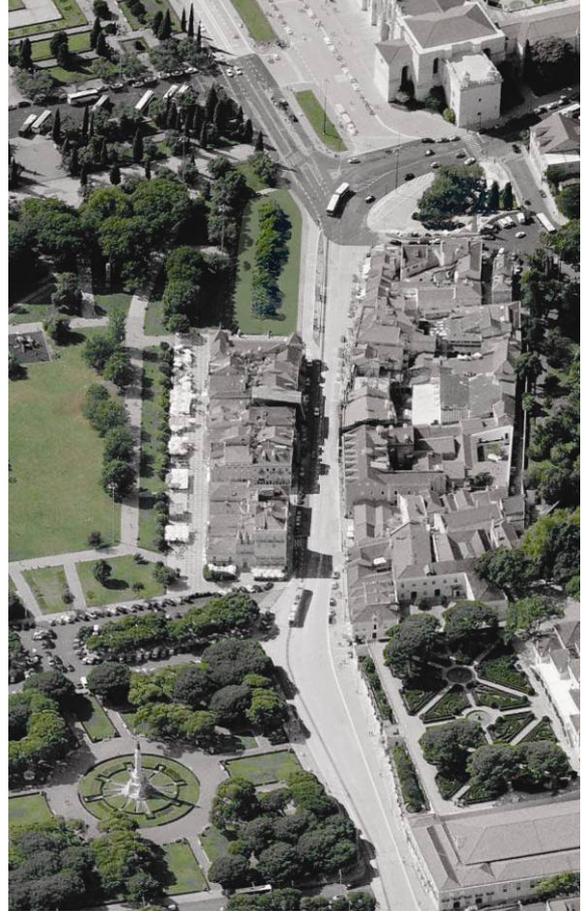
**Praça do Império 2008**



**Praça do Império 2010**



**Belém 2008**



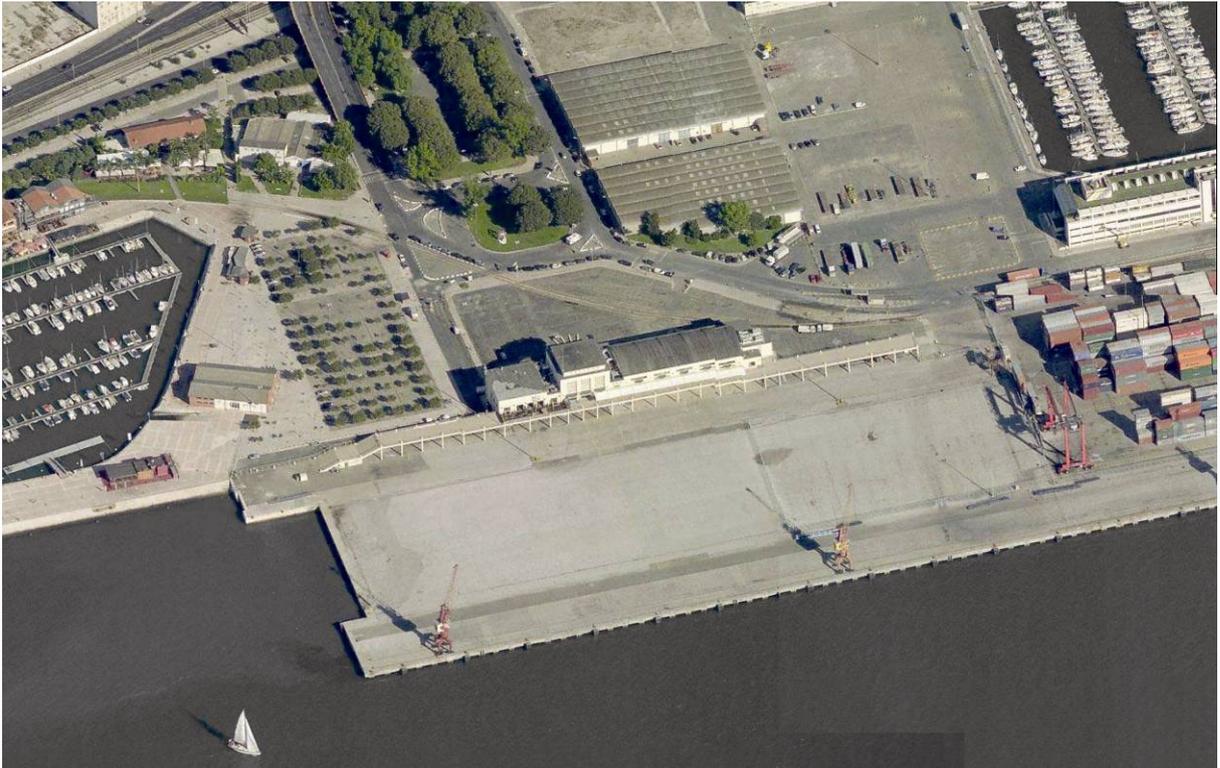
**Belém 2010**



**Cordoaria 2008**



**Cordoaria 2010**



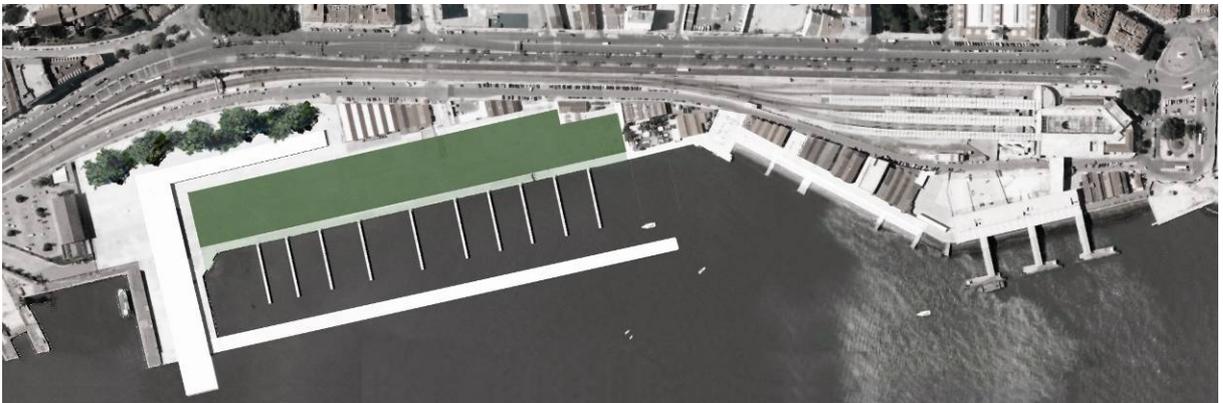
**Gare Marítima de Alcântara 2008**



**Gare Marítima de Alcântara 2010**



**Boavista 2008**



**Boavista 2010 – Nova Marina de Lisboa**

**CML, 11 de Junho de 2008**