



Folha \_\_\_\_\_

Procº \_\_\_\_\_

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

## 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.

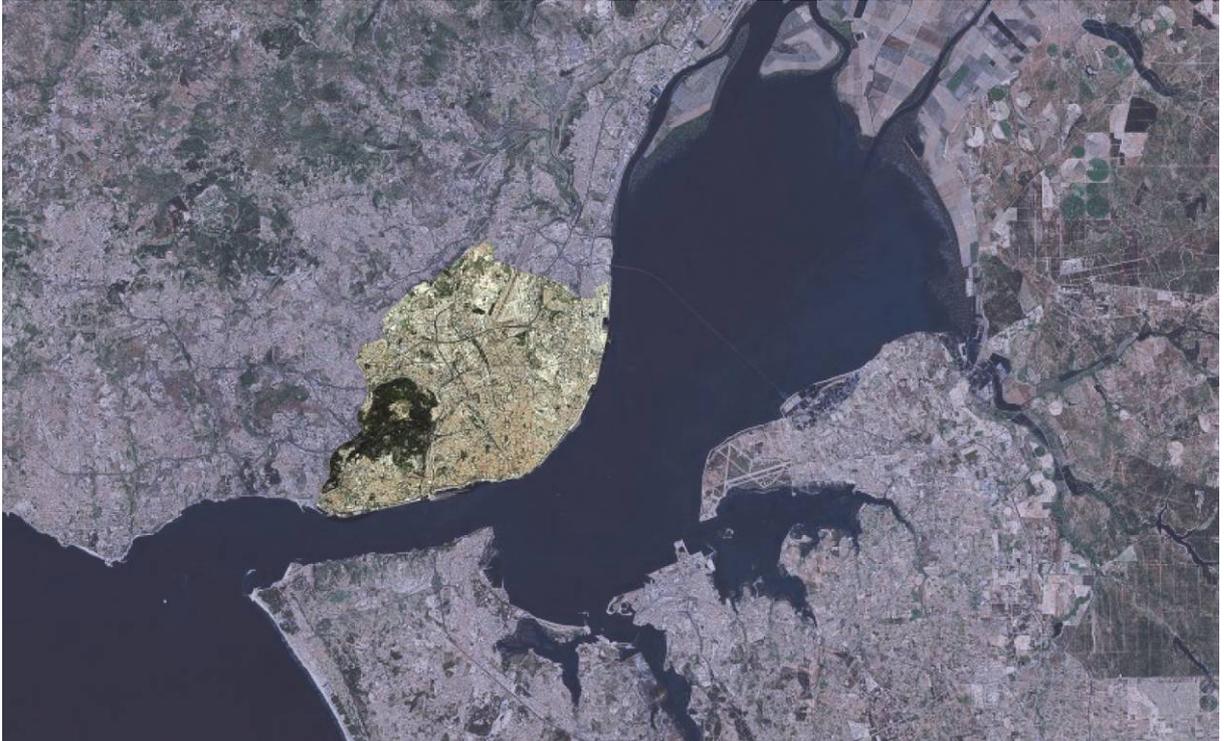
Lisboa tinha em 2006 perto de 509 751 habitantes, e a cidade é o epicentro da AML que ocupa cerca de 2.750 Km<sup>2</sup>, e tem perto de 3 milhões de habitantes, o que constitui 27% da população do país.

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.

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.

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.



## 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.



## 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:

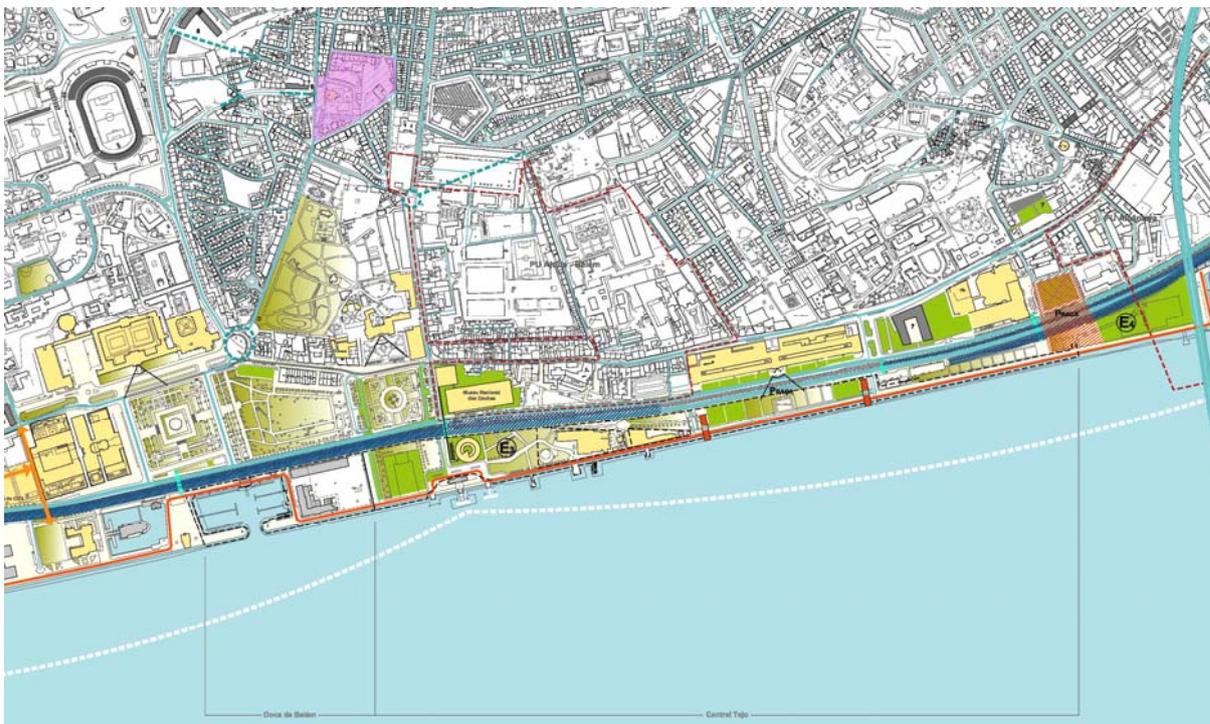
- Inexistência de percursos pedonais contínuos, e elevada degradação dos existentes,
- Estacionamento desregrado;

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;

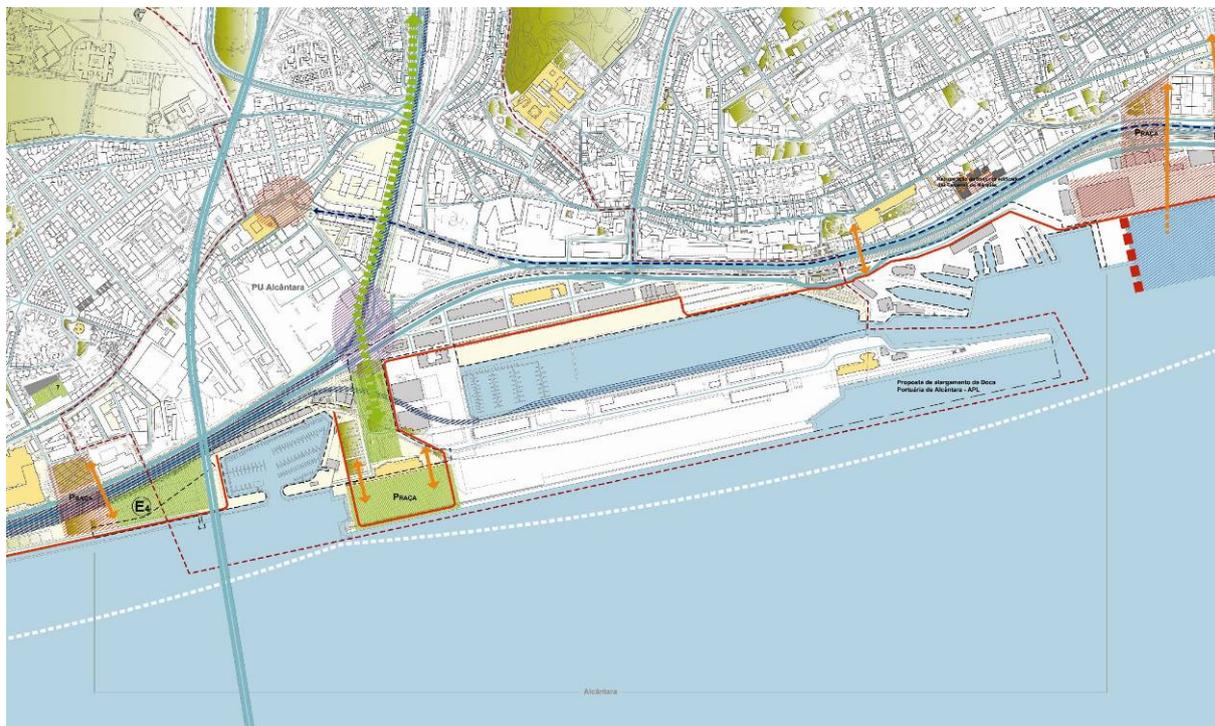
Os projectos nas áreas da Torre de Belém, Doca do Bom Sucesso, Espelho de Água, Doca de Belém e Central Tejo alvo do presente Protocolo, encontram-se integradas na área de intervenção da Sociedade Frente Tejo, pelo que será esta a desenvolver os projectos para este território.



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:

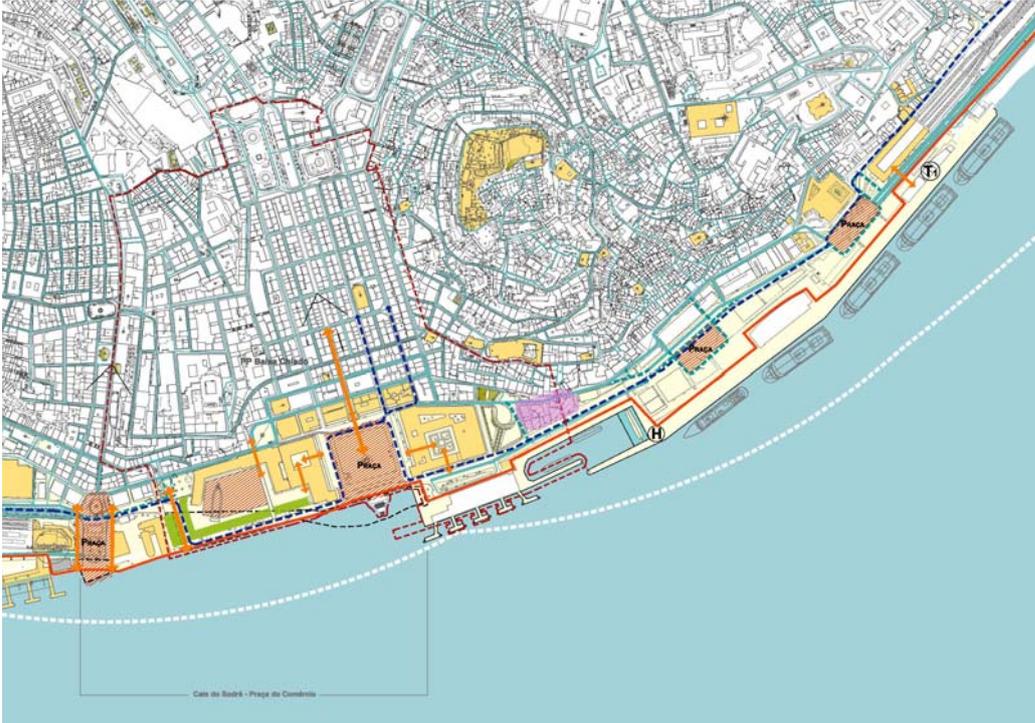
- Subaproveitamento do espaço público face à densidade de comércio e serviços presentes na zona;
- Perfil insuficiente da R. da Cintura do Porto de Lisboa;

Como objectivos propõe-se:

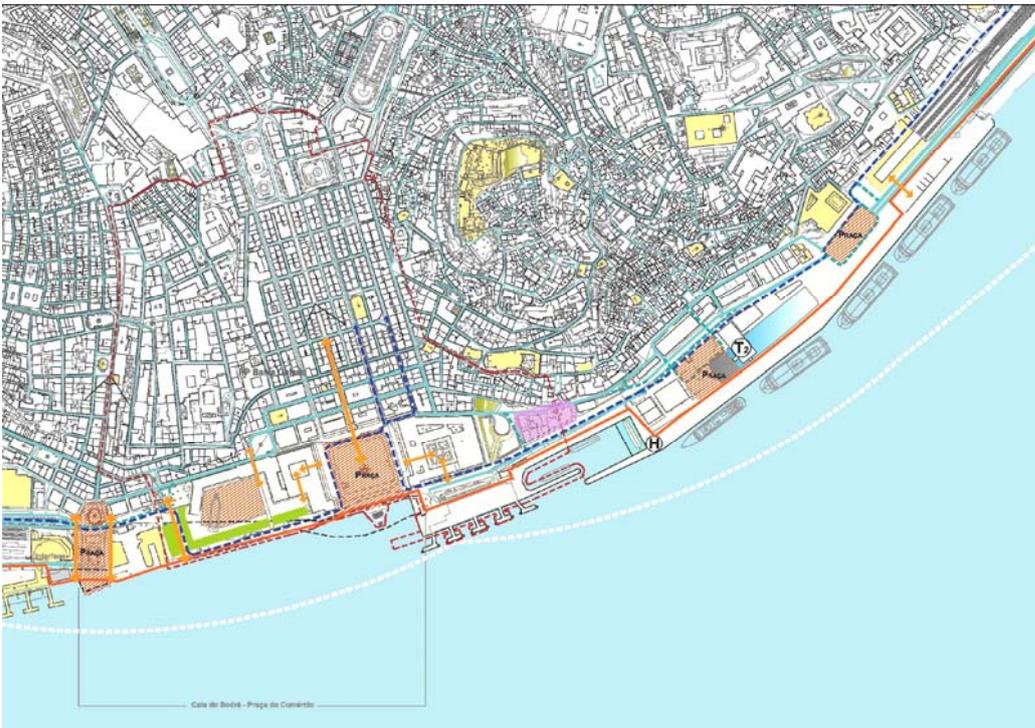
- Reforço das ligações pedonais e viárias perpendiculares ao Rio, através do prolongamento da Avenida D. Carlos I, ligação ao Largo de Santos e da Rua Boqueirão do Duro;
- Criação de duas praças desniveladas de ligação entre a cidade e o rio;
- Valorização de eixos visuais da Rua do Instituto Industrial 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.ª 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.



## 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.

