



Parecer da 3ª Comissão de Ordenamento, Território,
Urbanismo e Reabilitação Urbana, Habitação e Desenvolvimento Local
Proposta n.º 112/2014

Aprovar a versão final do Plano de Urbanização de Alcântara para efeitos de submissão à Assembleia Municipal de Lisboa, e revogar as Propostas n.º 580/2011 e n.º 597/2012.

1 CONSIDERANDOS

Encontra-se neste momento em apreciação na 3ª Comissão de Ordenamento, Território, Urbanismo e Reabilitação Urbana, Habitação e Desenvolvimento Local a Proposta n.º 112/2014 para “Aprovar a versão final do Plano de Urbanização de Alcântara (PUA) para efeitos de submissão à Assembleia Municipal de Lisboa, e revogar as Propostas n.º 580/2011 e n.º 597/2012”, com os seguintes pontos deliberativos:

1. Aprovar a versão final do Plano de Urbanização de Alcântara, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 79.º do RJIGT, para efeitos de submissão à apreciação da Assembleia Municipal;
2. Revogar as Propostas n.º 580/2011 e 597/2012.
3. Aprovar a revogação das disposições relativas à altura máxima da fachada e profundidade dos edifícios contidas nos artigos 42º e 43º do regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa, aprovado pela Assembleia Municipal de Lisboa em 24 de julho de 2012 3 publicado no Diário da República, 2ª série, n.º 168, de 30 de agosto de 2012, ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 25º do Decreto-lei n.º 380/99, de 22 de setembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro.

1.1 ENQUADRAMENTO

A 19 de março de 2008, em Reunião de Câmara, foi deliberado de acordo com a Proposta n.º 93/2008 publicada em Diário da República n.º 82, 2ª série, de 28 de março de 2008, proceder à elaboração do Plano de Urbanização de Alcântara bem como aprovar os respectivos termos de referência.

Decorreu um período de participação pública preventiva, para a formulação de sugestões e reclamações, sendo que as participações pertinentes foram consideradas no desenvolvimento da Proposta de alteração do PUA.

Após desenvolvida a Proposta de Alteração do Plano de Urbanização de Alcântara, a mesma foi remetida à Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT) para efeitos de acompanhamento nos termos do artigo 75º-c do RJIGT.

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA

Av. de Roma, 14-P, 2º 1000-265 Lisboa | tel. 218 170 401 | fax: 218 171 275 | E-mail: aml@cm-lisboa.pt Proc. _____/_____

ENT. 2377SG/DAOSM/GAAM/ 14

DATA 23 / 07 / 2014

514



A 9 de novembro de 2010, realizou-se a respetiva Conferência de Serviços promovida pela CCDR-LVT, fase que decorreu ao abrigo do artigo 75º-c do mesmo Regime Jurídico.

A Unidade Orgânica, incumbida do desenvolvimento da Proposta de Alteração, procedeu às reuniões de concertação de acordo com o previsto no nº3 do artigo 76º do RJIGT, das quais resultou a integração no plano de contributos pertinentes.

A 30 de março de 2011, em Reunião de Câmara, foi deliberado através da Proposta nº 162/2013, proceder à abertura de um período de discussão pública da Proposta do Plano de Urbanização de Alcântara, tendo a deliberação sido publicada no Diário da República, II Série, nº 81, de 27 de abril de 2011, através do aviso nº9661/2011.

A 28 de setembro de 2011, em Reunião de Câmara, foi deliberado através da proposta nº 580/2011, aprovar o projeto de versão final do Plano de Urbanização de Alcântara, determinando o seu envio à Assembleia Municipal para apreciação.

A referida Proposta nº 580 /2011 veio a ser alterada, tendo em atenção que a revisão do PDM foi aprovada posteriormente ao envio da proposta do Plano de Urbanização de Alcântara à Assembleia Municipal, pelo que se tornou necessário aferir da compatibilidade do PUA com o novo PDM, tendo-se atualizado por isso os elementos que o constituem, os quais foram aprovados pela Câmara Municipal, em reunião pública de 26 de setembro de 2012, através da Proposta nº 597/2012 e enviada à Assembleia Municipal para apreciação.

Dado que estas propostas não chegaram a ser decididas pela Assembleia Municipal no mandato transato, e tendo-se verificado entretanto em outubro de 2011 a homologação pela Direção Geral do Território (DGT) do ortofotomapa de 2011, para cumprimento do Decreto Regulamentar nº 10/2009 de 29 de maio, procedeu-se à adequação à legislação em vigor das peças desenhadas fundamentais, nomeadamente da Planta de Enquadramento, Planta de Condicionantes, e Planta de Zonamento, que configura uma nova versão final do Plano que se apresenta, contendo alterações materiais relativamente à versão anteriormente aprovada.

Por último, a versão final da proposta de alteração do Plano de Urbanização de Alcântara está instruída com os elementos legais exigíveis e necessários, de acordo com o teor da informação técnica nº 5630/INF/DIVPT/GESTURBE/2014, constante nos elementos disponíveis para consulta.

Nos termos e para os efeitos do artigo 57.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, bem como o disposto no artigo 19.º n.º 2 do Regimento da CML, foi aprovada na Reunião Pública de Câmara de 26 de Março de 2014 a Proposta n.º 112/2014, versão final do Plano de Urbanização de Alcântara (PUA), sendo determinado submete-la, para os devidos efeitos, à apreciação da AM. Esta proposta foi aprovada por maioria com 11 votos a favor (9 PS, 2 Ind.) e 6 abstenções (3 PPD/PSD, 1 CDS/PP e 2 PCP).

A aprovação desta proposta revoga as duas anteriores, Propostas nº 580/2011 e 597/2012.



1.2 APRECIÇÃO DA PRESENTE PROPOSTA

Para a apreciação e emissão de parecer, sobre a Proposta n.º 112/2014, a 3ª Comissão entendeu proceder à audição das seguintes entidades:

- Sr. Vereador Manuel Salgado, em representação da Câmara Municipal de Lisboa;
- Sr. Vitor Sarmiento, em representação de um Grupo de Cidadãos;
- Eng. Rui Lopes Loureiro, em representação da Refer.

Foram também solicitados pareceres às seguintes Juntas de Freguesia:

- Junta de Freguesia da Ajuda;
- Junta de Freguesia de Alcântara;
- Junta de Freguesia de Belém;
- Junta de Freguesia da Estrela.

Considerando que as audições às diferentes entidades suscitaram algumas dúvidas aos membros da comissão, sobre a exequibilidade do plano e as suas opções, foram colocadas novas questões, por mail, ao Sr. Vereador Manuel Salgado.

Por fim, foram colocados no presente parecer as posições dos diferentes Grupos Municipais que assim o solicitaram.

1.2.1 Audição do Sr. Vereador

A audição do Sr. Vereador Manuel Salgado, sobre este Plano de Urbanização, realizou-se no dia 23 de abril, pelas 17h, na Assembleia Municipal de Lisboa.

O Arquiteto Paulo Pais explicou, antes da chegada do Sr. Vereador, que o Plano havia sido inicialmente aprovado, em Julho de 2011, após debate intenso com as Juntas de Freguesia e os moradores. Atendendo a que as obras previstas apresentam diferente complexidade e morosidade, foi efectuado um planeamento que permite o avanço simultâneo ou alternado das soluções previstas nas diferentes áreas do Plano, sem comprometer a exequibilidade e objetivos deste.

Após a aprovação do PDM, em Junho de 2012, foi aprovada a nova versão do PUA, em Setembro de 2012, já com as alterações necessárias para ficar conforme o novo PDM.

O Sr. Vereador reforçou que a audição dos interessados levou à introdução de muitas alterações ao Plano. Explicou, também, que a ligação rodoviária prevista entre a Avenida 24 de Julho e a Avenida da Índia está de acordo com os estudos promovidos pela CML, dando resposta adequada ao aumento de tráfego previsto.



Esclareceu ainda que existem diferenças entre um Plano de Pormenor e um Plano de Urbanização, pelo que não é necessário que o Plano de Pormenor do Alvito seja integrado no PUA, garantindo o PDM a articulação entre os dois planos.

Por fim, referiu que o Plano resolve a relação do Terminal de contentores, no que atualmente se conhece, com as opções da Refer.

1.2.2 A audição de Grupo de Cidadãos representados pelo Sr. Vítor Sarmento

A audição do Grupo de Cidadãos (GC), representado pelo Sr. Vítor Sarmento, sobre o Plano de Urbanização da Alcântara, teve lugar no dia 7 de Maio, pelas 18h, na Assembleia Municipal de Lisboa.

As questões expostas pelo Grupo de Cidadãos incidem genericamente sobre as opções do Plano de Urbanização quanto à circulação rodoviária, ferroviária e de estacionamento, dos quais destacamos:

- Construir a ligação entre as linhas de Cintura e de Cascais através de Tram-Train (ferrovia ligeira);
- Ordenar e integrar o Tram-Train com os restantes transportes;
- Não construir desnivelamentos, em túnel ou viaduto, ferroviários ou rodoviários;
- Evitar o prolongamento da Linha Amarela ou Linha Vermelha do Metropolitano até Alcântara e, consequentemente, as respetivas estações.

Considerando as questões expostas, os membros da Comissão colocaram algumas perguntas, nomeadamente quiseram saber a razão pela qual o Grupo de Cidadãos entende que a solução ferroviária deveria passar pela ligação em Ferrovia Ligeira. Foi respondido que esta solução é mais segura, mais correta do ponto de vista ambiental e melhor integradora das diferentes malhas urbanas.

Após estas observações, foi questionado pelos membros da Comissão: (i) se a solução ferroviária em túnel não seria melhor do ponto de vista da segurança, dado constituir um perigo a menos na circulação à superfície; (ii) se ambientalmente não seria mais correta, por reduzir o ruído; (iii) e se, na relação com a cidade, não promoveria a eliminação de uma barreira. Em resposta o Grupo de Moradores indicou outros países nos quais esta solução tinha sido adoptada, não se percebendo, contudo, se constituía uma alternativa a uma solução ferroviária em túnel.

1.2.3 A audição do Sr. Presidente da Refer

A audição do Eng. Rui Loureiro, sobre as opções da Refer para a definição da solução ferroviária na área que abrange este Plano de Urbanização, realizou-se no dia 27 de Junho, pelas 17h, na Assembleia Municipal de Lisboa.

Na sua intervenção inicial foi comunicado que, por opção estratégica do atual governo, o projeto da Refer para a área do Plano de Urbanização de Alcântara, que pretende efetuar a ligação entre a



linha de cascais e a linha de cintura, através de túnel, só será possível de concretizar após 2020, dado que não foi considerado um projeto prioritário. Este projeto tem um período de concretização de 7 anos.

Afirmou, ainda, o Sr. Presidente da Refer que, no Plano de Intervenções da Refer até 2015, este projeto ocupa o 24º lugar na lista de prioridades e que está orçamentado em 250 M€.

Os deputados do PS questionaram se o adiamento da intervenção na Ferrovia (após 2020) seria prejudicial para os restantes aspetos do Plano, que entretanto entrariam em vigor, tendo sido respondido que apenas a não aprovação do Plano seria prejudicial para o desenvolvimento do local.

Os deputados do PSD questionaram se tinham sido equacionadas outras opções pela Refer para a tipologia da intervenção no local, ou se tinha sido avaliado outro lugar para efetuar a ligação entre a linha de Cascais e a linha de Cintura. Foi também questionado se a possível privatização da linha de Cascais poderia interferir com o desenvolvimento do projeto. Foi respondido que este local é o que tem menores custos para estabelecer a ligação entre as duas linhas, bem como é aquele que torna a ligação mais atrativa para os utilizadores. Quanto à tipologia da ferrovia, esta é a que apresenta menor impacto à superfície. A privatização da linha não terá qualquer interferência com este projeto.

1.2.4 Parecer da Junta de Freguesia da Ajuda

A junta de Freguesia da Ajuda não fez chegar à Comissão qualquer documento sobre o Plano de Urbanização de Alcântara.

1.2.5 Parecer da Junta de Freguesia de Alcântara

A junta de Freguesia da Alcântara não fez chegar à Comissão qualquer documento sobre o Plano de Urbanização de Alcântara.

1.2.6 Parecer da Junta de Freguesia de Belém

A junta de Freguesia de Belém enviou o seu parecer sobre o PUA, o qual se encontra em anexo ao presente documento.

1.2.7 Parecer da Junta de Freguesia da Estrela

A junta de Freguesia da Estrela enviou o seu parecer sobre o PUA, o qual se encontra em anexo ao presente documento.

1.2.8 Questões colocadas por email ao Sr. Vereador Manuel Salgado

As Questões colocada ao Sr. Vereador, bem como as suas respostas, estão em anexo ao presente documento.

2 OPINIÃO DAS VÁRIAS FORÇAS POLÍTICAS

2.1 OPINIÕES COMUNS ÀS VÁRIAS FORÇAS POLÍTICAS EXPRESSAS NA COMISSÃO

Da análise do Plano de Urbanização de Alcântara, em sede da 3.ª Comissão Municipal Permanente, resultaram as seguintes considerações comuns às várias forças políticas:

- É consensual a urgência na aprovação de um Plano de Urbanização que contribua para resolver os problemas identificados, nomeadamente a circulação rodoviária, a circulação ferroviária, a reabilitação do parque edificado e a resolução do problema das cheias;
- O Plano de Urbanização deverá estabelecer a ligação com o Bairro do Alvito, enquadrado pelo respetivo Plano de Pormenor;
- Existe alguma preocupação pela eventual implicação da aprovação do Plano com a ligação á ponte sobre o rio Tejo;
- Necessidade de garantir que o Plano, através do faseamento previsto para as suas intervenções, consiga controlar os caudais freáticos;
- Considerando que o Plano da Refer, relativo à execução da infraestrutura ferroviária, não é considerado prioritário pelo Governo, pelo que a concretização da sua execução não terá lugar antes de 2027, é necessário garantir que estão previstas as condições para que o Plano de Urbanização possa ser eficaz sem a realização desta parte estrutural.

2.2 OPINIÃO DO PARTIDO SOCIAL DEMOCRATA

O Plano de Urbanização de Alcântara, cuja versão final se encontra em discussão na Assembleia Municipal merece do PSD seguintes considerações:

1º- O Plano cuja proposta de elaboração foi aprovada em 19 de Março de 2008, já teria à época, nos seus termos de referência, objetivos excessivos, pouco realistas e altamente controversos, tendo em consideração as características do seu território, os atores em presença com interferência no Plano, os investimentos necessários à sua concretização e todos os efeitos que a sua execução iria trazer às zonas centrais da cidade de Lisboa.

2º- As alterações decorrentes da aprovação da revisão do PDM não vieram trazer alterações substanciais nos pressupostos acima referidos, continuando as duvidas expressas por muitas entidades e grupos de cidadãos a apresentarem sérias reservas á sua execução.

3º- Hoje somos confrontados com o choque que seria a eventual aprovação deste Plano de Urbanização e aquilo que é a realidade do País, da cidade e de todas as entidades a cuja interferência se apela para a sua concretização. A distância é de tal forma grande que torna os seus termos de referência em algo irrealista. A sua eventual aprovação, por força das atuais circunstâncias, provocaria um acentuar dos problemas que se anunciam colmatar.

4- O PUA nos termos em que é apresentado, pressupõe um enquadramento territorial que seria coerente, não fosse a circunstância de $\frac{1}{4}$ do seu território ficar suspenso “sine die” sem qualquer probabilidade de ser concretizado em vigência do mesmo (note-se que o PUA tem prevista uma vigência de dez anos após a sua publicação e que a REFER precisa de no mínimo sete anos para implementar o plano ferroviário previsto, sem poder adiantar a data do início da sua implementação, uma vez que este plano não está incluído nas primeiras vinte prioridades de investimento da empresa).

5ª- A única área suscetível de ser concretizada, na vigência do Plano é o chamado “triângulo de Ouro”, expectável há muitos anos, mercê de compromissos que a Câmara assumiu mas não cumpriu (mandatos do Partido Socialista nos anos noventa).

6ª- O PSD compreende a necessidade de intervir em toda a área expectante antes ocupada com indústria, parte dela vendida pela própria Câmara com índices de construção prometidos, de forma a preencher os espaços completamente abandonados na zona de Alcântara, mas isso não justifica este Plano de Urbanização, completamente fora da realidade, o qual só deveria ser aprovado após a existência de contratos de compromisso de todas as partes envolvidas, o que está muito longe de ser obtido.

7ª- O PSD, á semelhança do que já fez em anteriores ocasiões relativamente a este Plano propõe que se reconsidere todo o Plano e que objetivamente se venha a propor um Plano de Pormenor circunscrito á área onde é possível intervir, existem meios para o fazer e interessados em o desenvolver, ao invés de um Plano de Urbanização onde $\frac{1}{4}$ do território escapa ao controle da Câmara e sobre cuja concretização não existem compromissos que vinculem a maioria das entidades envolvidas.

8ª- Nesse P.P. a CML deverá considerar todas as implicações que os novos loteamentos poderão vir a ter, de forma a que não tragam maiores estrangulamentos à zona e de acessibilidade ao centro de Lisboa, antes possam nomeadamente, criar soluções de maior fluidez nos nós de Alcântara, entrada e saída da Ponte 25 de Abril, melhoria da acessibilidade às áreas urbanas adjacentes, ligação da Av. Brasília à Av. Infante Santo, utilização da linha férrea de ligação do Porto de Lisboa à Linha de Cintura e criação de uma melhor ligação entre as duas estações de Alcântara.

9- Concretização da ligação ao bairro antigo do Alvito, também conhecido por Cascalheira /Alvito Velho e atenuação da barreira que constitui a avenida de Ceuta, que limita de forma acentuada a ligação entre as freguesias de Alcântara e da Estrela.

Estas duas freguesias de estratégica importância na cidade de Lisboa e que tão penalizadas foram com praticamente todas as intervenções desde a construção da ponte 25 de Abril e Av. De Ceuta devem agora ser beneficiadas em termos de regeneração urbana e acessibilidades com os meios,

que por força dos loteamentos que vierem a ser concretizados no chamado “Triângulo de Ouro” venham a ser libertados.

2.3 OPINIÃO DO RELATOR

O Plano de Urbanização de Alcântara pretende responder à necessidade de requalificação de uma área da cidade que, pela sua morfologia, confluência de vias e envelhecimento do parque edificado, apresenta problemas estruturais facilmente identificáveis.

A aprovação de um instrumento de gestão territorial, delineado sobre uma estratégia para o desenvolvimento sustentável do local, que defina as regras e os princípios orientadores permitirá a reconversão urbana pela qual esta área há tantos anos aguarda.

Dos objetivos propostos para o Plano, pela equipa de Projeto, em articulação com a CML, destaco os seguintes:

No âmbito da Qualificação Ambiental

- Promover uma estrutura ecológica contínua que relacione o Estuário do Tejo com o Vale de Alcântara e, através deste, com o Parque de Monsanto;
- Propor soluções mitigadoras de situações de risco natural, designadamente sísmico e de inundações;
- Procurar soluções de minimização do ruído ambiente, gerado pelo tráfego nas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, que provoquem impacto negativo na Área de Intervenção;
- Valorizar os sistemas de vistas do Vale de Alcântara e da Frente Ribeirinha;
- Estabelecer uma rede de mobilidade suave que permita usufruir da Frente Ribeirinha, dos percursos históricos e da estrutura ecológica urbana, através de uma rede de equipamentos e de um sistema de transportes públicos adequados.

No âmbito da Coesão Territorial

- Favorecer a ligação entre os vários tecidos urbanos fragmentados, contribuindo para a integração social das áreas menos favorecidas;
- Reforçar o relacionamento entre as duas margens do actual caminho-de-ferro, repensando o seu traçado, racionalizar a rede viária, e equacionar a criação de novos espaços públicos estruturantes e de referência, que proporcionem uma melhor articulação desta zona da cidade com o rio.

No âmbito da Regeneração Urbana

- Marcar uma nova centralidade urbana, promovendo a dinamização multifuncional da zona de Alcântara, através da introdução de equipamentos coletivos, de incentivos ao comércio, serviços e atividades económicas de base tecnológica, podendo adicionalmente viabilizar a



instalação de novos equipamentos académicos e de investigação, incluindo “Centros de Estudos Avançados” e instituições de apoio a novas atividades empresariais;

- Potenciar a infraestrutura portuária de Alcântara, aumentando-lhe a acessibilidade ferroviária, no sentido da melhoria do respetivo desempenho operacional, com a preocupação simultânea de minimizar os impactos sobre a área urbana adjacente;
- Assegurar um planeamento para concretização das obras, definindo um faseamento baseado em sub-unidades operativas com elevado grau de autonomia.

Após a análise dos documentos do PUA, e da leitura de todos os pareceres emitidos por várias entidades sobre o mérito do mesmo, é clara a urgência na aprovação de um Plano que permita o desenvolvimento do local.

As condicionantes, bem como os riscos inerentes aos cenários criados para analisar e definir Planos, fazem parte do Planeamento Urbano. Uma leitura mais atenta dos documentos do Plano permite verificar que foram definidas várias medidas mitigadoras tendo em atenção a execução desfasada de algumas das atividades planeadas.

É ainda de atender que os Planos de Gestão Territorial não são imutáveis. Assim fosse, e não seria necessário proceder às suas revisões e alterações. Os planos devem ser elaborados tendo em atenção as circunstâncias existentes e uma prospetiva futura, a qual raramente ocorre conforme previsto, sabendo-se que eventuais novas circunstâncias podem acarretar alterações pontuais e, eventualmente, obrigar à sua revisão, razão pela qual entende o relator que a não concretização da infraestrutura ferroviária, num horizonte temporal definido, é apenas mais um motivo para a sua pontual revisão.

É de acentuar que o Plano não se restringe à questão ferroviária. Esta, sendo importante, é apenas uma das questões que o Plano pretende resolver, pelo que colocar em causa a aprovação do Plano pela dificuldade de execução temporal de uma das suas partes, com atores privados e públicos, seria abrir um precedente condicionante da aprovação de todo e qualquer Plano da Cidade de Lisboa.

É o relator de opinião que o Plano deverá ser aprovado, face ao seu mérito, tendo em atenção, todavia que algumas das decisões do governo já conhecidas, não execução da ligação da Linha de Cintura à linha de Cascais, bem como outras que possam também ter impacto negativo na execução do plano devem ser monitorizadas e efetuadas revisões/alterações ao PUA quando e se necessário.

Não aprovar o Plano de Urbanização de Alcântara, ou solicitar alterações que impliquem a sua profunda reestruturação, considerando que todas as formalidades foram cumpridas e que vários fóruns já ocorreram em que todas as forças políticas e atores puderem exprimir as suas opiniões, significa uma oposição clara ao desenvolvimento local com a qual o relator não pode concordar.

Para finalizar é de realçar que foram cumpridas todas as formalidades necessárias ao desenvolvimento e colocação para aprovação do Plano.



3 CONCLUSÕES

Por ter sido solicitado pela Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa e por constituir sua atribuição, compete a esta Comissão, ao abrigo do disposto no artigo 75.º do Regimento da AML, apreciar a Proposta n.º 112/2014.

Em sede da Terceira Comissão tentou-se obter uma posição consensual, das diferentes forças políticas, sobre as opções e exequibilidade do Plano de Urbanização de Alcântara, não tendo sido possível alcançar o mesmo, dado existirem diferentes opiniões de conceito.

Face ao exposto, propõe-se o seguinte:

1. A aprovação do presente parecer na 3ª Comissão da Assembleia Municipal e a sua posterior discussão e votação em Plenário, para a qual as forças políticas representadas na Comissão reservam a sua opinião e votação.

4 ANEXOS

Anexa-se ao presente parecer os seguintes documentos:

- Anexo I - Parecer da Junta de Freguesia de Belém;
- Anexo II - Parecer da Junta de Freguesia da Estrela;
- Anexo III - Questões colocadas pela Comissão ao Sr. Vereador Manuel Salgado;
- Anexo IV - Respostas do Sr. Vereador Manuel Salgado.

Assembleia Municipal de Lisboa, XX de Julho de 2014.

O Presidente da 3.ª Comissão



Victor Gonçalves

O Deputado Relator

Miguel Gama

De acordo. Enviado ao Senhor
Presidente da Comissão de OTURVHD

Belém, 16/07/2014

E.xmº Sr. Presidente

Junta de Freguesia de Belém

Dr. Fernando Rosa

Na sequência do solicitado por VExª, que desde já agradeço, junto envio parecer relativo ao assunto em epígrafe

Assunto: Parecer sobre o "Plano de Urbanização de Alcântara " social, ambiental e economicamente sustentável."

Tendo sido discutido na reunião da 3.ª Comissão de Ordenamento do Território, Urbanismo, Reabilitação Urbana, Habitação e Desenvolvimento Local, do passado dia 2 de Julho o parecer sobre a Proposta 112/2014, relativa ao Plano de Urbanização de Alcântara (P.U.A). e, de acordo com o consensualizado entre todos os deputados no respeitante à recolha de Pareceres das Juntas de Freguesia com interferência territorial no plano., a Junta de Belém como entidade confinante, e na perspectiva de encontrar soluções que possam minimizar os impactos ambientais e socioeconómicos cabe-lhe uma posição.

- Resultante de uma incapacidade de investimento por parte das entidades envolvidas na articulação/ modernização dos eixos rodo-ferróviários, tal como um plano indica, desde que devidamente salvaguardados todos os traçados parametrizados pelas ferramentas urbanas em vigor, PUA/PDM, grandes investimentos estruturantes podem e devem ser faseados, recorrendo aos " instrumentos de execução de operações de reabilitação urbana", com o objectivo de uma intervenção integrada e programada.

É na necessidade de garantir, equilibradamente, a recuperação das áreas urbanas degradadas, evitar a progressão das patologias do edificado, estabilizando a morfologia urbana da zona, estrategicamente integrando a localização quer de equipamentos colectivos quer de zonas verdes, bem como possibilitando a construção de novas áreas habitacionais, e de acordo com os parâmetros urbanísticos aplicáveis, com o objectivo de atrair novos investimentos revitalizando uma zona que actualmente oferece a todos nós uma nostalgia de passado e uma decadência de presente não contribuído em nada para que a nossa história perdure no tempo e no espaço.

Florabela Nunes

Arqta



PARECER

Plano de Urbanização de Alcântara

Lisboa, 18 de Julho 2014

Índice

Sumário Executivo	3
Enquadramento	5
O PUA	7
Objectivos e a proposta de ordenamento do território e das acessibilidades	8
Avaliação de impacto	11
Recomendações ao PDM	13
A Freguesia da Estrela	14
Área de Estudo e Objectivos	15
Ocupação e usos do solo	16
Acessibilidades	16
Avaliação de impacto	18
Conclusões	20

Sumário Executivo

1. O PUA enquadra um conjunto de propostas de ordenamento do território urbano e de infraestruturas de transporte com incidência directa nas Freguesias de Alcântara e da Estrela cuja escala, custos, tempos de execução e impactos ambientais e energéticos contemporizam valores elevados, ficando por demonstrar os benefícios directos e indirectos quer ao nível local quer ao nível da cidade. Aliás, ficou evidenciado pelos valores de tráfego (ex: redução dos volumes de circulação e transferências modais) que a relação custo/benefício fica aquém do que seria expectável – ver § 1.1. (pág.7).
2. Por outro lado, em termos de urbanismo e de transportes, o próprio plano reconhece a incerteza das operações de grande escala se realizarem num futuro próximo, o que em si coloca em causa as próprias opções tomadas, comprometendo, entre outros, o aumento da oferta de Transporte Público (TP) previsto pelo plano. O PUA não evita propostas de grandes infraestruturas e equipamentos de transporte que à luz dos desenvolvimentos da situação financeira actual, incongruentes com os objectivos do **Pacto dos Autarcas**, são ainda muito penalizadores financeiramente e territorialmente, não demonstrando ser sensível às questões que asseguram um desenvolvimento local sustentável, sobretudo ao nível das soluções de acessibilidades.
3. Com vista à análise do impacto do PUA na freguesia da Estrela, sugere-se em traços gerais a definição de um cenário alternativo, de menor escala, com soluções simples mas enquadrado pelos conceitos relacionados com a **promoção e reforço do TP de superfície** (rede de eléctricos e autocarros), bem como **ruas para todos**, em que são privilegiados **os modos suaves de deslocação** (pedonal e ciclável), no qual é determinante a oferta de um **espaço público** confortável, seguro e acessível a uma população mais fragilizada bem como a construção de uma economia local inovadora – ver § 2 e 2.1.
4. Esta visão de sustentabilidade exposta como ponto de partida para comparação com a visão que sustem o PUA – ver § 2.1 e § 2.2., centra-se fundamentalmente numa solução alternativa para o sistema de circulação na Praça General Domingos de Oliveira – ver **Figura C (pág.14)**, bem como para o Eixo Prior do Crato / Praça da Armada.
5. Os eixos constituídos pelo Largo de Alcântara e a Rua Prior do Crato, no sentido poente > nascente e a Avenida 24 de Julho nos dois sentidos, apresentam elevados volumes de circulação diária, com mais intensidade nos períodos de ponta da manhã e da tarde. O sistema

de circulação que está inerente à proposta do PUA, com efeito, permite ainda elevados volumes de circulação automóvel na Rua Prior do Crato, o que em nosso entender agrava fortemente a descaracterização desta zona.

6. Considera-se que a rotunda prevista na Praça General Domingos de Oliveira impossibilita uma continuidade efetiva não só entre a Estrutura Ecológica do Vale de Alcântara e o rio Tejo, como acentua também a clivagem entre as freguesias da Estrela e Alcântara. Ainda, inibe o potencial para retomar as vivências da Praça General Domingos Oliveira num contexto de sustentabilidade, acabando por se perder a oportunidade para esta zona preservar e retomar a sua memória e dimensão histórica – ver **Figura C**. Com efeito, a oportunidade desta área ser impulsionadora da economia local só fica garantida com as condições de acessibilidade e conforto do espaço público com a solução duma intersecção semaforizada na Avenida de Ceuta x Rua João Oliveira Miguéns x Avenida Ponte, sem viragem à esquerda para o tráfego com origem na Avenida de Ceuta.
7. Se associarmos as vantagens da proposta da intersecção semaforizada com a redução de tráfego (poderão associar-se outros factos como o aumento do preço dos combustíveis, restrições financeiras e diminuição do rendimento disponível, etc.), tem-se que a área de estudo pode beneficiar daquelas vantagens no que diz respeito ao nível da qualidade do ar e da diminuição do ruído, bem como do aumento da segurança e conforto. Estas são as condições que é possível induzir uma maior requalificação urbana nesta área de estudo – ver § 2.4.
8. Ainda, o PUA deixa em aberto operações urbanísticas em termos de ocupação e usos dos terrenos expectantes, que devido à sua dimensão, terão um alto impacto nomeadamente no desenvolvimento local da Freguesia da Estrela, pelo que deverão ser atentamente consideradas em prol do interesse público local.
9. Importa compreender que a reformulação do sistema de circulação proposta pelo PUA não contribui efetivamente para a requalificação urbana dos núcleos locais, pela inexistência de uma visão integradora do território.
10. Nesse sentido, para a Freguesia da Estrela, o cenário alternativo de sustentabilidade aponta opções cuja execução é possível a curto prazo e com baixos custos, ao mesmo tempo que assumem especial relevância na vivência urbana e nas acessibilidades, se considerarmos o elevado grau de incerteza com que as grandes operações previstas pelo PUA podem avançar no curto-médio e longo prazo – ver § 2.5.

Enquadramento

A formulação de propostas de ordenamento do território, em termos de ocupação e usos do solo, conjugadas com propostas de acessibilidades, tem vindo a requerer uma permanente melhoria ao nível de abordagens metodológicas.

Os custos do funcionamento do território são cada vez mais entendidos ao nível do sistema de transportes, em particular, no que diz respeito às externalidades que são induzidas por qualquer sistema de tráfego (passageiros e mercadorias), cujo peso está diretamente relacionado com a qualidade de vida dessa área urbana, seja ao nível duma zona da cidade seja ao nível da própria cidade. A nível europeu, estas externalidades podem atingir cerca de 5% do PIB (ex: só o congestionamento, cerca de 1,5%; os acidentes >1%, as doenças >1%). No **H2020**, as políticas públicas de governança das cidades europeias, a diminuição dos custos causados pelas externalidades orientam as políticas de mobilidade e de requalificação urbana, em particular, quando se elaboram propostas do sistema de transportes ¹.

Entre as externalidades induzidas pelo sistema de transportes (acidentes, poluição, congestionamento, doenças, etc.), há fatores que devem ser analisados e que podem eliminar ou reduzir os efeitos negativos causados no sistema urbano, como por exemplo, uma alteração no esquema de circulação e de estacionamento, pode oferecer uma redução significativa da poluição, do congestionamento ou até do nº de acidentes. Outras alternativas, como medidas de "traffic calming", pode permitir uma gestão do espaço viário, através da redução dos volumes de circulação.

Quando se está a avaliar uma proposta de ordenamento do território, seja em termos de urbanismo seja em termos de transportes, essa avaliação passa necessariamente por saber reduzir estes impactos e criar alternativas que consumam o menor espaço público e haja uma requalificação urbana associada a estas preocupações e objetivos de sustentabilidade pois, é disso que se trata.

¹ O Human Settlements Programme, UN-HABITAT das Nações Unidas incorpora nos seus princípios orientadores a consciência de que as cidades se devem tornar espaços que encorajam o progresso social, económico e ambiental, ambicionando que estes mesmos princípios orientem as intervenções urbanas a decorrer globalmente, por influência nas respetivas autoridades. **A sustentabilidade surge dessa forma como o conceito maior que tem a capacidade de enquadrar as opções estratégicas de intervenção nas cidades**, assegurando por definição, que a dimensão construída e não construída da cidade se relacionam estreitamente e em permanência, **potenciando a sua complexidade em prol de uma cidade mais equilibrada e rica**. *De acordo com os fundamentos deste mesmo programa, para que as cidades se desenvolvam neste sentido inclusivo e sustentável, estas devem torna-se mais compactas, exibindo densidades locais mais elevadas, uma vez que só através disso serão capazes de inovar, gerar riqueza, aumentar a qualidade de vida e acolher mais pessoas de forma sustentável. Uma das linhas de ação do referido programa neste momento centra-se na necessidade de melhorar as ações de planeamento urbano, atribuindo prioritária atenção às ruas e aos espaços públicos, (The relevance of street patterns and public space in urban areas, UN-Habitat working paper 2013).*

No **Plano de Urbanização de Alcântara (PUA)**, as propostas de ordenamento das acessibilidades têm efeitos induzidos ao nível do ordenamento do território, uma vez que há um conjunto de infraestruturas e de equipamentos de transporte que acentuam diferenças no tecido urbano, quer do lado da freguesia de Alcântara quer do lado freguesia da Estrela, sabendo que este tecido urbano foi até aos anos 60 do século passado, um tecido contínuo, com um Mercado junto à Estação de Alcântara e até com ligações em modo elétrico entre a Rua de Alcântara e a Rua Prior do Crato. A construção da Ponte 25 de Abril e a construção do acesso através de Alcântara destruiu esse tecido e essa rotura tem vindo a ser ampliada.

No contexto atual, vale a pena verificar se o PUA amplia ainda mais essa rotura ou se, pelo contrário, podem existir alternativas na proposta de acessibilidades que possa recuperar, em parte, a memória histórica dum conjunto urbano com características socioeconómicas que possam usufruir dos novos métodos de abordagem entre urbanismo e transportes, tendo em conta princípios e objetivos, como o do Pacto dos Autarcas de que Lisboa é uma das capitais subscritoras ².

² O **Pacto dos Autarcas** é um movimento europeu no qual se envolvem autarquias locais, uma das quais, Lisboa, no sentido de aumentar a eficiência energética e a utilização de fontes de energias renováveis nos respetivos territórios. Através do seu compromisso, os Signatários pretendem atingir e ultrapassar o objetivo da União Europeia de redução de CO₂ em 20% até 2020. Considerada pela autarquia de Lisboa como um novo direito de cidadania, a mobilidade urbana é por este executivo encarada de dimensão tal que abrange o urbanismo e os modos de vida, considerando o mesmo executivo a necessidade de estabelecer um novo equilíbrio entre a acessibilidade e mobilidade, visando a complementaridade entre todos os modos de transporte.

Inclusivamente, está em curso na câmara um programa de redução do volume de tráfego na cidade de Lisboa, o que sugere a utilização conjunta de transportes público, e no qual as bicicletas poderão desempenhar um papel fundamental também da acalmia dos fluxos de trânsito. À semelhança de outras capitais europeias e de inúmeras cidades mundiais, Lisboa pretende ainda apostar numa rede de bicicletas de uso partilhado, complementar ao Transporte Público. Também nesse sentido, o estabelecimento das **Zonas de Emissões Reduzidas** em Lisboa constitui um contributo para a promoção de meios de transporte suaves assumido pelo executivo em causa.

O PUA

O PUA encontra-se em fase de aprovação pela Assembleia Municipal de Lisboa. Resultou duma proposta elaborada por diversas empresas privadas e conduzidas pela **CML**, sob a orientação da direção de urbanismo. Dentro da CML, terá tido um acompanhamento da área responsável pelas questões relacionadas com as acessibilidades.

Durante o ano 2009/2010, quando da sua elaboração, a condicionante maior que esteve presente na elaboração do cenário aprovado pelo anterior executivo camarário, foi a existência da possibilidade de remover a atual Linha ferroviária que liga a Linha de Cascais à Linha de Cintura e substituí-la pela construção doutra Linha que teria uma diretriz a poente da atual, esta agora subterrânea, no eixo compreendido entre a Avenida Índia, Rua de Cascais, Rua José Oliveira Miguéns, Praça General Domingos de Oliveira para depois vir à superfície, atravessando o bairro e entroncar na Linha de Cintura após a passagem em viaduto da Avenida de Ceuta junto ao bairro do Loureiro. A obra tem um prazo de execução de sete anos.

Com esta alteração das condições atuais de funcionamento, todo o eixo viário compreendido entre a Avenida Índia à Avenida de Ceuta, teria de ser intervencionado naquele prazo de execução. A leitura das propostas de ordenamento do tecido urbano e das acessibilidades permite evidenciar que há impactos significativos ao nível do tecido urbano e ao nível das acessibilidades. A leitura de alguns pareceres, entretanto, recolhidos durante este processo, uma vez que já houve consultas públicas e já houve sessões promovidas por entidades tão diversas como a própria REFER, o Porto de Lisboa, a CP, a Carris, as Juntas de Freguesia (Alcântara, anterior Santo Condestável e anterior Prazeres), associações de comerciantes e de moradores; permitem evidenciar diferenças de perspetivas e de propostas, uma vez que está em causa o normal funcionamento do tecido socioeconómico na área de influência desta operação.

O PUA encontra-se em fase de parecer pela **3ª Comissão Permanente de Ordenamento do Território, Urbanismo, Reabilitação Urbana, Habitação e Desenvolvimento Local**, para ser sujeito à discussão e votação da AML, sendo de particular importância as recomendações que esta comissão poderá fazer, lidos pareceres e ouvidos alguns dos intervenientes que fizeram propostas alternativas sobre esta parte do território de Lisboa.

Para a **Freguesia da Estrela**, este parecer sobre o PUA, na área respeitante a esta freguesia, deve enquadrar parte das conclusões até agora assumidas pelos vários intervenientes, aproveitando as vantagens e desvantagens de cenários que foram levantados numa leitura que se pretende dar respostas

ao nível dos desafios locais integrados numa perspetiva holística do sistema urbano desta parte da cidade mas, sempre baseados em critérios de sustentabilidade. Isto significa que este parecer pode não estar de acordo com a atual proposta do PUA, na acessibilidade e de ordenamento urbano, definidos outros critérios e objetivos enunciados no presente parecer, logo no seu enquadramento ³.

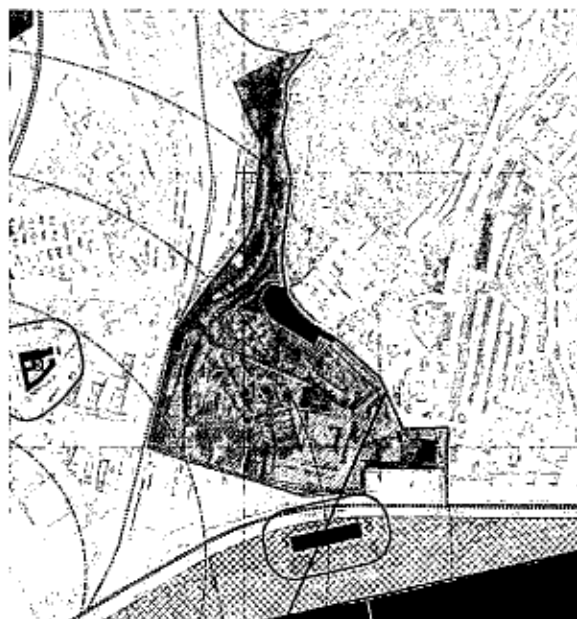
Objectivos e a proposta de ordenamento do território e das acessibilidades

Uma das alterações substantivas propostas pelo PUA dizem respeito ao ordenamento do território que advém da proposta de acessibilidades, a saber:

- a) A área ocupada pela atual estação de comboios de Alcântara-Terra é reservada para outros usos do solo, como estacionamento e equipamentos coletivos;
- b) A área ocupada pelo troço inicial da Avenida Índia, compreendido entre o entroncamento com a Avenida 24 de Julho e o entroncamento com a Rua de Cascais é reservado para outros usos, como área de lazer, estacionamento, etc.
- c) A área ocupada no quarteirão (antigo armazém de ferro da PUJOL) ladeado pela Rua do Baluarte, Avenida 24 de Julho e Rua Vieira da Silva, anteriormente reservada para a estação de metropolitano (linha amarela).

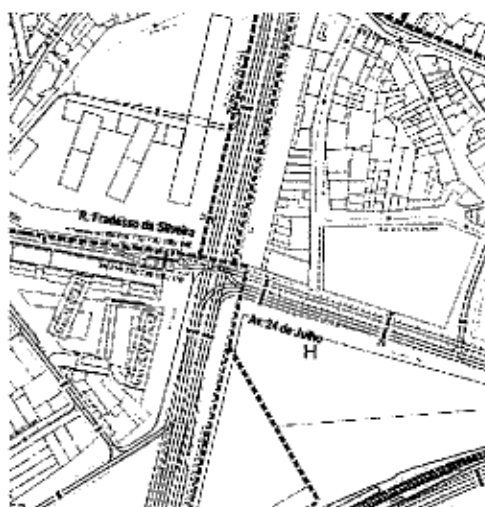
Estas três áreas de ocupação e usos do solo, fazem parte integrante duma perspetiva de requalificação urbana desenvolvida pelo PUA, sujeita em simultâneo, a uma conciliação da proposta de acessibilidades com o urbanismo para esta parte da cidade. Recorde-se que estas duas últimas áreas estão na área protegida de vistas do Palácio das Necessidades – ver **Figura A**, de acordo com a planta de condicionantes da proposta. Ainda, as operações a realizar nas referidas áreas, pela dimensão que as mesmas apresentam, provocarão impactos consideráveis na envolvente, pelo que deverão ser atentamente equacionados.

³ Como por exemplo, o suscitado pelo **Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa**, recentemente aprovado, e que contempla, nos seus objetivos estratégicos, impedir a criação de novas barreiras à circulação pedonal em segurança, adaptar as edificações existentes e mobilizar a comunidade para a criação de uma cidade para todos. A via pública e articulação com a rede de transporte público são duas das cinco áreas operacionais deste plano



A. Área de proteção especial Palácio das Necessidades

Os objetivos enunciados pelo PUA repõem, neste caso, a colocação duma leitura à luz das novas metodologias de abordagem em relação à aplicação de critérios de sustentabilidade, uma vez que associando-lhe a proposta de acessibilidade, ou seja, o alargamento do troço da Avenida 24 de Julho compreendido entre o entroncamento com a Avenida da Índia e o cruzamento da Rua de Cascais/Rua João Oliveira Miguéns/Rua Fradesso da Silveira, vai ser reordenado para ter reserva de capacidade ao tráfego automóvel e TP – ver **Figura B**, planta reorganização rede TP (PUA).



B. Reorganização da rede TP

Nos atuais critérios de sustentabilidade a que se sujeitam as avaliações de quaisquer propostas de ordenamento do território com as acessibilidades, definem-se uma relação entre a Densidade Humana Líquida (DHL) e a Geração/Atração de tráfego para se quantificar os volumes de circulação quer em passageiros e mercadorias quer em externalidades ou ainda o critério de "H+T Affordability Index" através do qual se definem os eixos de TCSP (Transporte Coletivo em Sítio Próprio) com os respetivos modos.

Na presente proposta do PUA isso não está refletido. Pelo contrário, mesmo com o aumento da densidade em ocupação e usos do solo, as previsões de tráfego em transporte individual que porventura justificassem os tão elevados valores globais de investimentos em infraestruturas rodoviárias, não se verificam neste cenário do PUA, justificativo do reforço da ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura, inclusive não são quantificados os efeitos de ganho em termos de repartição modal. Nas previsões de tráfego, tem-se, ao fim de 10 anos, um efeito cruzado que reduziria o tráfego rodoviário nesta zona de -9% (HPM) e -3% (HPT) ⁴ e em relação ao tráfego direcionado para o centro -2,7% por ano. Ou seja, o aumento da oferta em Transporte Coletivo (TC), deveria ter como impacto, uma diminuição significativa da procura em Transporte Individual. Daí, também não fazer sentido as propostas de ordenamento da circulação e estacionamento (1400 lugares de residentes), uma vez que com tal oferta em TP, dever-se-iam aplicar as regras de cálculo entre oferta de estacionamento e oferta de TP, considerando ainda das regras de construção em pleno leito de cheia, como os do quarteirão a sul da Av^a 24 de Julho (200 lugares) e na Antiga estação de Alcântara Terra (150 lugares).

Aliás, da proposta inicial apresentada pelo PUA, a redução do comprimento do viaduto entre a AV^a Brasília e a Rua João Oliveira Miguéns e a eliminação duma passagem inferior entre a Avenida Brasília e a Avenida 24 de Julho, evidenciam que não se consubstanciou nenhuma das recomendações feitas por outros no que diz respeito ao programa de investimento em infraestruturas de transportes que pelo seu valor é ainda muito elevado e pouco justificado – nova ligação ferroviária em comboio; linha de Metropolitano; alteração da diretriz da linha de elétricos 15 e novo término na Rua da Cozinha Económica (Freguesia de Alcântara); um funicular à Estação do Alvito; no sector rodoviário, viaduto, túnel, alargamento de eixos e duas rotundas.

Por último, o aumento da acessibilidade em oferta de estacionamento é contraditório com o aumento da oferta em TC, o que leva também a concluir que o PUA propõe simultaneamente aumento de oferta em TC e em TI que não são compatíveis com objetivos de sustentabilidade para esta parte da cidade, onde se quer reduzir o tráfego automóvel.

⁴ Páginas 30 e 31 do Vol.I, do Relatório da Proposta PUA, Outubro de 2011.

No capítulo 2 do presente parecer tentaremos rever esta proposta de acessibilidade conjugando uma leitura mais equilibrada da exploração do espaço urbano na sua relação com o reforço do Transporte Coletivo, deixando desde já em aberto qual a opção estratégica para o sistema de transportes, uma vez que dentro dos vários pareceres, surgem alternativas de proposta de acessibilidades para as redes de TC e de TI.

Em relação a estas preocupações, tenta-se avaliar a situação causada pela atual proposta do PUA com a minimização dos impactos ao nível da atividade socioeconómica (ocupação e usos) e do tráfego rodoviário. Recorde-se que o tecido urbano desta área de estudo (igual à do lado da Freguesia de Alcântara), evidencia uma malha viária de eixo locais, um espaço exíguo para a circulação automóvel e que obriga a rever esquemas de circulação e estacionamento, com uma perspetiva de menor uso da circulação por modos motorizados. Isto significa que há que dar prioridade aos modos alternativos (TC e modos suaves).

Avaliação de impacto

Citando o **Plano de Urbanização de Alcântara**, objeto do presente parecer, relativamente aos Termos de Referencia do mesmo "(...) pretende-se que o PUA venha a estabilizar um quadro de desenvolvimento urbano local que contribua para a coesão do tecido social e urbano, integrando os aspetos da sustentabilidade territorial, designadamente incorporando a estrutura ecológica urbana, enquanto componente fundamental de qualificação ambiental e de mitigação de riscos naturais", é também afirmado mais adiante que deve garantir a "prossecução dos interesses públicos com expressão territorial" que cabe ao Estado e às Autarquias Locais gerir. Neste caso são incluídas ações e orientação preconizadas pela REFER e Porto de Lisboa, entidades com responsabilidade na gestão deste território.

O cenário já descrito teve como consequência toda uma proposta construída no pressuposto que só aquele cenário condicionado pela proposta ferroviária da REFER seria o admissível. Entretanto, pela leitura doutros pareceres, há outros cenários que ficaram evidenciados, como uma solução ferroviária ligeira de superfície (tram-train)⁵ para a resolução das ligações de comboio em passageiros e mercadorias, mantendo a diretriz do eixo ferroviário existente, reduzindo significativamente o investimento, além doutras soluções com impactos positivos no sistema de tráfego rodoviário da cidade.

⁵ Página 99, cap.21.3 Faseamento, do Vol. I, do Relatório da Proposta PUA, Outubro de 2011.

A razoabilidade deste cenário alternativo com base na comparação entre dois cenários com o mesmo objetivo mas com a atualização de critérios de sustentabilidade associados ao segundo, não podem deixar de ser referidos, tanto mais que interessa avaliar os impactos que podem causar em cada Freguesia (Alcântara e Estrela), em particular, no lado da **Freguesia da Estrela**. Sendo assim, convém relembrar as seguintes questões:

- O que pode causar a construção da rotunda no nó da Avenida de Ceuta/Rua Oliveira Miguéns/Av^a da Ponte e Largo de Alcântara – Praça General Domingos de Oliveira?
- O que pode causar o alargamento da Av^a 24 de Julho no troço compreendido entre a Av^a da Índia e o cruzamento com a Rua de Cascais/Rua Fradesso da Silveira/Rua João Oliveira Miguéns?
- O que pode causar a existência do viaduto com o volume de circulação a aumentar na Rotunda do Largo de Alcântara?
- O que pode acontecer com a proposta de estações subterrâneas de comboio e de metropolitano, juntamente com a proposta de urbanismo para ali perspectivada?

Em termos gerais, o PUA reestrutura esta parte da cidade com um conjunto de infraestruturas que pressupõem um aumento de tráfego pedonal e motorizado. Para além de elevados volumes de circulação que causam o aumento de externalidades negativas, o PUA contém proposta de infraestruturas e equipamentos de transporte que pela sua capacidade estão em desacordo com os objetivos que têm sido enunciados, quer ao nível do **Pacto dos Autarcas** quer ao nível do **Plano de Acessibilidade Pedonal** recentemente aprovado pela CML. E se tivermos em conta as recomendações do **Plano Verde da Cidade** de Lisboa ou da **Carta Sísmica**, da **Carta de Ruído**, mais reforçaria a avaliação atual de que o PUA não cumpre as recomendações de instrumentos de avaliação que hoje são importantes para a elaboração do PDM.

Sendo assim, é à luz dos objetivos e critérios destes planos, e com a possibilidade de fazer recomendações ao PDM de Lisboa, passamos a enunciar duas importantes conclusões que serão no capítulo 2 mais detalhadamente justificadas.

A primeira conclusão é de que o PUA foi elaborado com duas condicionantes impostas e :

- colocar a linha de comboio para tráfego de mercadorias e de passageiros na ligação entre a linha de Cascais e da Cintura em subterrâneo;
- o **PP do Alvito** impõe a construção de duas rotundas no eixo do acesso à Ponte.

A segunda conclusão é de que o PUA tem possibilidade de definir outro cenário de investimento e de exploração das infraestruturas e equipamentos de transporte, com menos custos e, portanto, necessidade de menos financiamento.

Face ao contexto atual e aos desafios da mobilidade sustentável, estas condicionantes impõem ao PUA propostas que acabam por estar com princípios e objetivos contrários aos enunciados num Pacto dos Autarcas; ou num Plano de Acessibilidade Pedonal ou num Plano de Deslocações Urbanas, tal como é referido na **lei 1/2009** (Autoridade Metropolitana de Transportes).

Recomendações ao PDM

O **Plano Diretor Municipal de Lisboa** contempla nos seus objetivos estratégicos a promoção de uma cidade ambientalmente sustentável e eficiente na forma como utiliza os recursos, incentivando a utilização de recursos renováveis, uma correta gestão de resíduos e a continuidade dos sistemas naturais, aumentando a resiliência urbana. Toda e qualquer intervenção urbana deverão, à partida, ter presente estas recomendações, além de poder contribuir para o desenvolvimento sustentável da cidade e da região e área metropolitana.

É um facto, que Lisboa tem a incidência de ser a capital e de haver também um conjunto de infraestruturas, como os Portos marítimos que têm impacto direto no sistema de tráfego da cidade. Mas, isso não impede que se faça uma avaliação consistente e coerente com os objetivos de sustentabilidade que o país e a cidade têm em comum. O PUA é um caso de necessidade dessa conciliação: integrar o Porto Marítimo nas soluções de tráfego do sistema da cidade, avaliando-se os impactos diretos e indiretos que podem causar a ambos. Assim, estando garantida a melhoria da acessibilidade do Porto Marítimo com soluções alternativas (que não foram estudadas pela REFER) convém recomendar ao PDM que deve ficar em aberto esta zona da cidade, através duma revisão do PUA, a saber:

É possível fazer a ligação ferroviária de mercadorias a poente e com ela potenciar o sistema ferroviário ao alargar-se a sua rede e completar outros objetivos de mobilidade sustentável; é possível reduzir o tráfego automóvel neste nó rodoviário que constitui as rotundas, os viadutos e túneis para esta zona da cidade, uma vez que são propostas outras soluções para o Transporte Coletivo e para o Transporte Individual. No caso concreto da área de influência administrada pela **Junta de Freguesia da Estrela**, aposta-se em soluções simples, pouco onerosas ao erário público e com maior eficiência energética e ambiental. É nesse sentido que passamos a apresentar a seguinte avaliação.

A Freguesia da Estrela

A localização geográfica desta área da Freguesia da Estrela na fronteira com a Freguesia de Alcântara – ver 2.1., no entrecruzamento dum conjunto de eixos rodoviários com várias hierarquias, está a sujeitar toda malha viária do tecido urbano de ambas as freguesias a volumes de tráfego de atravessamento e pelas diversas zonas de ocupações e usos, a diferentes volumes de tráfego atraídos e gerados. Aliás, a composição média e intensidade de tráfego registado confirmam que se está a trabalhar em zonas urbanas muito sensíveis, em que o espaço público é um bem que tem de ser ordenado e gerido com critérios que assegurem a segurança e o conforto dos que lá residem e trabalham.

Os eixos constituídos pelo Largo de Alcântara e a Rua Prior do Crato, no sentido poente > nascente e a Avenida 24 de Julho nos dois sentidos, apresentam elevados volumes de circulação diária, com mais intensidade nos períodos de ponta da manhã e da tarde.

Para além disso, a atual ocupação e uso do solo, do lado da **Freguesia da Estrela**, desde zonas residenciais a zonas de restauração e ainda dum comércio local elevado, principalmente na Rua Prior do Crato, confere-lhe uma zona operacional de ordenamento que deve ser avaliada com critérios de sustentabilidade, uma vez que o tráfego pedonal é significativo. A vida de bairro mantém-se e existem potencialidades para que a Restauração se tornar num fator de atração com elevado valor comercial.

O **PUA** tem especial incidência nesta zona, quer pela proposta de acessibilidades quer pela proposta de ocupação e usos na área da estação de Alcântara – Terra. Terá também significativa incidência na Avenida 24 de Julho nos dois quarteirões hoje considerados como zonas de reconversão/regeneração urbana. Aliás, as propostas de ocupação e usos têm, como já se verificou uma área bruta de construção (ABC) significativa (ex: Área 4; 41900 m²) e uma projeção de população (ex: Área 4; 2375 hab.)⁶ que deverão ser equilibradas com o sistema de transportes proposto, como já se afirmou em relação à DHL e ao "H+T affordability Index" – ver § seguinte.

⁶ Pág.92, vol. I – Relatório (Análise), Julho 2011.

Área de Estudo e Objectivos

É neste sentido que passamos a referir para a área de estudo da Freguesia da Estrela -- ver **Planta 26A do PUA – grandes opções urbanísticas** – na área coincidente com a freguesia da Estrela.

Portanto, são consideradas como área de estudo, as áreas cujas operações previstas no território abrangido pelo PUA na **Freguesia da Estrela**, são designadas como zona 4 na íntegra e parte das zonas 2 e 6, de acordo com a sectorização considerada no PUA⁷.

Como se tem vindo a referir, tendo como objetivos para uma proposta de desenvolvimento sustentável do meio urbano local, conceitos relacionados com a promoção e **incentivo do Transporte Público (TP)**, bem como **ruas para todos**, em que são privilegiados os **modos suaves de deslocação** (pedonal e ciclável); aos princípios e critérios de avaliação dum cenário alternativo aos impactos negativos causados pela localização da Rotunda na Praça General Domingos de Oliveira (confluência da **zona 3 e 4**), deve associar-se o objetivo duma redução significativa do tráfego automóvel, para não sujeitar aqueles eixos viários locais a tráfegos induzidos pelo nó de hierarquia superior e no qual se aplicam também políticas de "evaporação de tráfego".

Como se referiu, estas linhas estratégicas garantem um espaço público confortável, seguro e acessível a uma população mais fragilizada e uma economia local fortalecida. Deve ainda, uma proposta assim enquadrada, ser adequada à realidade em questão uma oferta de serviços qualificada, em resposta não só às necessidades verificadas, mas que possa estimular uma comunidade coesa e fortalecida num futuro próximo, devendo estes equipamentos ser pensados como acessíveis a todos (**zonas 2, 4 e 6**).

Salienta-se ainda o potencial existente em aproximar novamente os dois lados de Alcântara, separados pela Av. de Ceuta, que deverão estabelecer uma maior conexão como anteriormente se verificava, por exemplo através da colocação de equipamentos estratégicos enquanto pontos-chave para o encontro da comunidade.

Recorde-se ainda que a área da freguesia da Estrela abrangida pelo PUA insere-se na zona especial de proteção – Palácio das Necessidades, facto a considerar no âmbito das operações a propor

É sob esta perspetiva que o impacto das operações previstas pelo PUA no território da freguesia da Estrela será analisado, como exposto de seguida.

⁷ Ver Página 42, vol. I do Relatório (Proposta) de Outubro de 2011

Ocupação e usos do solo

Nesta perspetiva, na área destinada a grandes operações urbanísticas situadas na Av. 24 de Julho (**zonas 2 e 4**), e para além do equipamento de ensino já previsto pelo PUA, sugere-se que as grandes operações urbanísticas aqui previstas considerem um equipamento de uso misto, como por exemplo, um **centro cívico** com capacidade para gerar riqueza local, na medida em que pode dar continuidade a projetos de fixação de empresas já iniciados na freguesia de Alcântara.

Seria de considerar também um espaço de **oferta cultural** de cariz local, com programação capaz de captar a comunidade da zona do eixo Rua Prior do Crato / Praça da Armada e sua envolvente, tirando partido da proximidade ao **equipamento de ensino previsto**, e tendo em vista uma dinâmica de intergeracionalidade.

Ainda, sugere-se nestas áreas a criação de **residência de estudantes (zona 4)**, dada a proximidade do Instituto Superior de Agronomia e a Escola Superior de Artes Decorativas, ou mesmo na acessibilidade a outras escolas do centro de Lisboa, visionando a atração de população jovem.

Neste sentido, a localização deste(s) equipamento(s) pode tirar partido da posição estratégica desta área, pelo seu potencial para aproximar os dois lados da Av. Ceuta.

Em relação à zona 6 (nomeadamente à zona da estação ferroviária de Alcântara-Terra), os equipamentos previstos pelo PUA parecem ir ao encontro da maior parte dos objetivos de sustentabilidade orientadores desta opção alternativa.

Em relação às ocupações e usos por eixo da malha viária deste tecido urbano, deve-se reforçar as atividades económicas atualmente existentes no Largo de Alcântara, Rua Vieira da Silva e Rua Gilberto Rola. Ou seja, para além do comércio tradicional, a forte presença da restauração deve ser defendida e tornada como um pólo de qualidade, tal como as casas de Fado.

Acessibilidades

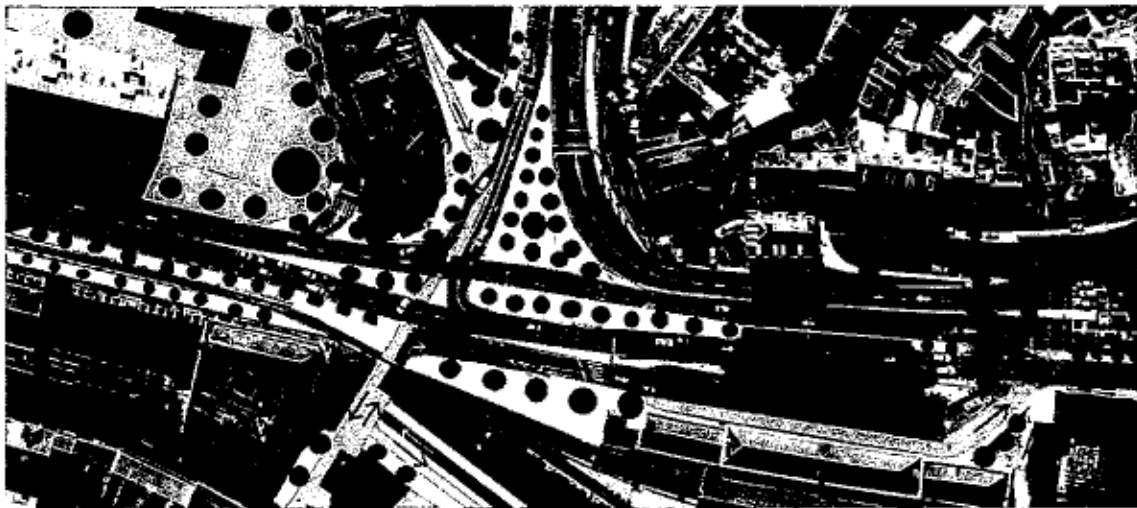
Das propostas do PUA, como se verificou, sobressaem a Rotunda da Praça General Domingos de Oliveira (com intrusão no Largo de Alcântara) e o alargamento da Avenida 24 de Julho com um esquema de circulação que não reduz o tráfego de atravessamento.

Ora, tendo em consideração que **não é verosímil** o rebaixamento da Linha de Comboio e a construção do viaduto de ligação entre a Avenida Brasília e Rua de Cascais, para além de não haver capacidade de

investimento para todas aquelas infraestruturas e equipamento de transporte previstos no PUA, o cenário que se propõe como alternativa realista é considerar a manutenção da Linha actual de comboio.

Admitindo este cenário, interessa a curto prazo reduzir o tráfego na Rua Prior do Crato com uma solução de ordenamento da circulação para a Praça General Domingos de Oliveira, e que passará por eliminar a viragem à esquerda do tráfego que circula no sentido norte > sul com origem na Avenida de Ceuta para entrar no Largo de Alcântara e Rua Prior do Crato – ver **Figura C**. Com este esquema na intersecção, este tráfego será dirigido para a Avenida 24 de Julho e não ocuparia a Rua Prior do Crato que ficará reservada só ao **Transporte Público e modos suaves**. Em relação à circulação das carreiras de TP com sentido poente > nascente, ou seja, entrada direta na Rua Prior do Crato, haverá uma via só reservada ao TP na Avenida da Ponte para as carreiras de autocarros que provêm da Rua de Alcântara – ver **Figura C**.

A acessibilidade a residentes passará a fazer-se através da Rua Vieira da Silva e da Travessa do Baluarte. Desta forma, propõe-se um cruzamento semaforizado – ver **Figura C** - solução de baixo custo – podendo em todo o Largo de Alcântara haver uma recuperação de espaço para uma maior zona pedonal em que o lazer e a restauração beneficiam da requalificação deste espaço urbano – propondo este cenário que toda esta zona se constitua como **zona 30**, demarcando-se assim do tráfego de atravessamento.



C. Diagrama de solução proposta – cenário alternativo

Em termos de ordenamento do estacionamento, é praticável que na **zona 4** haja uma pequena oferta de estacionamento rotativo (estacionamento tarifado) para não residentes mas, que seria localizada na atual área do antigo armazém da PUJOL. Esta oferta de estacionamento, com acessibilidade pela Avenida 24 de Julho não invadiria o Largo de Alcântara nem a Rua Prior do Crato, preservando-se assim estes eixos duma maior segurança e conforto.

Avaliação de impacto

A principal questão que se coloca quando equacionados os impactos das opções do PUA na freguesia da Estrela é se a reformulação do sistema de circulação contribui efetivamente para a requalificação urbana dos núcleos locais.

Nesse sentido, considera-se que a rotunda prevista na Praça General Domingos de Oliveira impossibilita uma continuidade efetiva não só entre a Estrutura Ecológica do Vale de Alcântara e o rio Tejo, como acentua também a clivagem entre as freguesias da Estrela e Alcântara.

Este último aspeto merece a nossa especial atenção pois de facto a opção de uma rotunda com estas características inibir o potencial para retomar as vivências da Praça General Domingos Oliveira num contexto de sustentabilidade, acabando por se perder a oportunidade para esta zona preservar e retomar a sua memória e dimensão histórica.

O sistema de circulação que está inerente à proposta do PUA, com efeito, permite ainda elevados volumes de circulação automóvel na Rua Prior do Crato, o que em nosso entender agrava fortemente a descaracterização desta zona.

A oportunidade deste eixo ser impulsionador da economia local só fica garantida com as condições de acessibilidade e conforto do espaço público com a solução duma intersecção semaforização na Avenida de Ceuta x Rua João Oliveira Miguéns x Avenida Ponte, sem viragem à esquerda para o tráfego com origem na Avenida de Ceuta.

Por último, evidencia-se que a atual situação verificada na Ribeira das Naus (espaço pedonal e corte ao trânsito), trouxe uma redução significativa de volumes de circulação no eixo da Avenida 24 de Julho, na proximidade ao Caís do Sodré, o que comprova o que se disse acerca da "evaporação de tráfego". A intenção de desviar o tráfego automóvel do centro da cidade, não se tem traduzido num acréscimo de tráfego com destino ou origem à Av. de Ceuta.

Se associarmos as vantagens da proposta da intersecção semaforizada com a redução de tráfego (poderão associar-se outros factos como o aumento do preço dos combustíveis, restrições financeiras e diminuição do rendimento disponível, etc.) tem-se que a área de estudo pode beneficiar daquelas vantagens no que diz respeito ao nível da qualidade do ar e da diminuição do ruído, bem como do aumento da segurança e conforto. Estas são as condições que é possível induzir uma maior requalificação urbana nesta área de estudo.

No que diz respeito ao faseamento do Plano são focados dois momentos:

- uma primeira fase que poderá avançar, com "menor grau de incerteza" onde se incluem as operações urbanísticas relativas à Rua Prior do Crato, Praça da Armada e respetivas envolências;
- uma segunda fase com "maior grau de incerteza" onde estão contempladas as maiores operações ao nível das infraestruturas e que são apresentadas como as catalisadoras das transformações a curto prazo com impacto ao nível local.

Destas destacamos a ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura e a ampliação da Linha Vermelha do Metro, situações que ao serem concretizadas poderão potenciar alguma centralidade a Alcântara e um grande incentivo ao uso do TP quer por parte dos moradores como na procura desta zona da cidade. No entanto, esta procura depende dum conjunto de fatores, nomeadamente do efeito do transbordo na atual rede de TP da AML e, em particular, da cidade. Atualmente, a forte queda da procura em TP terá de ser motivo de reflexão e ação para se inverter a atual situação. É neste contexto que as opções das ligações diretas fazem mais sentido que a hierarquia do atual sistema de transportes.

Neste sentido, os cenários previstos, no que diz respeito ao aumento da pressão automóvel não foram isentos das alternativas ao TI que o Plano previa. Neste caso, cabe-nos alertar para a situação do pior cenário, no qual a segunda fase não avança e se prevê um aumento do tráfego automóvel nesta zona, sem a atenuação derivada do aumento da oferta de TP.

Conclusões

Para a Freguesia da Estrela, o cenário alternativo com o qual se pode comparar e avaliar os impactos do cenário apresentado pelo PUA aponta opções cuja execução é possível a curto prazo e com baixos custos, ao mesmo tempo que assumem especial relevância na vivência urbana e nas acessibilidades, se considerarmos o elevado grau de incerteza com que as grandes operações previstas pelo PUA podem avançar no curto-médio e longo prazo.

Com efeito, o modelo de transportes apresentado pelo PUA é incongruente com os objetivos de sustentabilidade da cidade e, em particular, tem uma incidência negativa direta nesta zona da Freguesia, dado o faseamento proposto (7 anos de obras).

Por essa razão, ficando o aumento da oferta de TP comprometido, e sendo evidente a urgência em reordenar o atual cruzamento da Praça General Domingos Oliveira, a freguesia da Estrela tem aqui a oportunidade para criar uma nova centralidade nesta área, fazendo da Rua Prior do Crato um eixo impulsionador da economia local, através da opção pela intersecção semaforizada exposta acima, conjugado com a recuperação do Largo de Alcântara, por onde deixaria de passar tráfego de atravessamento.

Esta opção traz consigo opções competitivas várias – desde a geração de riqueza local, ao fortalecimento comunitário e à visibilidade para a freguesia.

Deve ainda dar-se especial atenção, numa fase posterior, aos mecanismos de execução das intervenções a realizar nas áreas das grandes operações urbanísticas, estando ao alcance da freguesia reforçar mecanismos de participação pública nesses processos, assegurando que o interesse comum prevalece, visto tratarem-se de áreas com particularidades diversas (históricas, patrimoniais).

Em suma, a posição que defendemos é que o PUA nas soluções que indica não é sensível às questões de desenvolvimento local sustentáveis, não adotando as melhores soluções de acessibilidades e recorrendo a operações inexequíveis devido aos custos e tempo excessivo. Nesse sentido e como tem por base as grandes transformações ao nível das infraestruturas (que inclusive já reconhece como incertas) acaba por pôr em causa outras opções tomadas.

Não obstante, representa um caminho que tem de ser trilhado com vista à integração das várias soluções rodo/ferroviárias, pedonais e outras (eventualmente ciclovias).

Importa por isso compreender como pode este Plano continuar a ser sucessivamente melhorado com vista à otimização das várias soluções por nós sugeridas.

Por outro lado, o PUA deixa em aberto operações urbanísticas em termos de ocupação e usos dos terrenos expectantes, que devido à sua dimensão, terão um alto impacto nomeadamente no desenvolvimento local da Freguesia da Estrela. A inexistência de uma visão sustentável para o território local pode ser um risco, considerando-se fundamental, como exposto acima, que a curto prazo se encontrem respostas para as carências sentidas naquela parte da freguesia e onde a Junta de Freguesia da Estrela se assume como parceiro fundamental para a sua definição.

Lisboa 18 de Julho de 2014

O Presidente da Junta de Freguesia da Estrela

Luís Newton

PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALCÂNTARA

Proposta nº 112/2014

Perguntas a formular ao Sr. Vereador Manuel Salgado

1ª- Considera o PUA, na forma como é apresentado à aprovação da Assembleia Municipal de Lisboa, um instrumento urbanístico realista para a cidade de Lisboa ?

2ª-Quais as intervenções previstas para que em prazo razoável (vigência do Plano), seja possível dar cumprimento ao estabelecido no artigo 46º do seu Regulamento?

3ª-A programação da execução do Plano será estabelecida de acordo com o artigo 56º do seu regulamento, através da aprovação de um programa geral de concretização das opções e prioridades de desenvolvimento urbanístico do território previsto no Plano.

Quando prevê a CML apresentar esse programa geral?, será antes da sua entrada em vigor, ou seja da sua publicação?

4ª- O artigo 61ª do Regulamento do P.U.A. determina que Plano vigora por um período de 10 anos após a sua publicação.

Considera este prazo minimamente realista?

5ª. O Regulamento tem uma norma revogatória do PDM relativamente à altura máxima de fachada e profundidade das edifícios contidos nos artigos 42 e 43 do PDM

A que edificações na área do Plano esta revogação se aplica?

6ª- O Plano apresenta um ambicioso programa relativamente à circulação viária de superfície, com alterações substanciais na circulação dos transportes públicos, valorizando-os em contraponto com os transportes individuais, que obviamente requererá avultados investimentos .

Afirmado a CARRIS que para garantir a exequibilidade das opções urbanísticas vertidas no Plano seria necessário que a rede de transportes públicos de superfície, operada pela CARRIS, pudesse colmatar a eventual escassez das redes ferroviárias, ou seja seria necessário que a reconstrução da rede viária tivesse em conta as necessidades de

circulação e de implementação de terminais da rede de transportes públicos de superfície.

A CARRIS afirma e informou a CML, que tanto na Avenida 24 de Julho, como na Avenida da Índia estão indicados perfis com implantação de linhas de elétrico, que implicariam elevadíssimos custos de reperfilamento das linhas.

A CARRIS afirma e informou a CML, que nas atuais condições do País os investimentos propostos serão incompatíveis durante a vigência do Plano.

Está a prever a Câmara colmatar as impossibilidades financeiras da CARRIS e viabilizar os investimentos necessários ao cumprimento do Plano, nomeadamente no âmbito da passagem da gestão da CARRIS para o Município?

7ª-Nos objetivos estratégicos de âmbito ambiental o Plano propõe a criação de uma estrutura ecológica que relacione o Estuário com o Vale de Alcântara e através deste o Parque de Monsanto.

Como prevê a CML realizar este objetivo?

8ª- Ainda no âmbito ambiental. O Plano prevê soluções mitigadoras das situações de risco natural e de inundações.

Refere que relativamente ao Caneiro de Alcântara, serão construídas bacias de retenção de forma a diminuir o impacto das cheias nas zonas de cota mais baixa.

Qual a prioridade deste objetivo e prazo de execução?

9ª-Sabendo-se da total impossibilidade de cumprir no prazo de vigência do Plano qualquer alteração na estrutura ferroviária e de acesso ao Porto de Lisboa.

A CML considera que os objetivos estratégicos propostos têm o mínimo de credibilidade.

Quais os objetivos estratégicos no âmbito da coesão territorial serão cumpridos realisticamente?

E quais os que não têm qualquer hipótese de o ser?

10- Tendo em vista as substanciais diferenças entre as intenções e a possibilidade de lhe dar aplicação prática, qual a percentagem de realização que este Plano terá no fim do seu período de vigência?

11- Porque é que o nº 3 das deliberações pretende, aparentemente revogar disposições gerais de um Regulamento de hierarquia superior, o RPDm, sem explicar que se refere apenas a circunstâncias do PUA e a quais exatamente?

12- Atendendo a que:

Toda a faixa Este da Ribeira está condicionada à execução de obras respeitantes à REFER e à CARRIS

- a) Que, em sede de Comissão a REFER afirmou que, embora considere tratar-se de uma obra estrutural e fundamental para o desenvolvimento da zona, constitui a sua 24 prioridade, sem previsão em termos de data nem de viabilidade em termos de orçamento (apenas adiantando que o prazo de execução se estima em sete anos).
 - b) Que a CARRIS afirmou que os valores necessários para a execução dos perfis assinalados em Plano são incomportáveis com a actual conjuntura.
 - c) A ser aprovado, o Plano, tal como se propõe, tem à partida, suspensa toda a área de reserva e apenas liberta pouco mais que as áreas assinaladas de propriedade municipal e as que foram vendidas em hasta pública com a edificabilidade sancionada pelo executivo da Câmara mas que veio a verificar-se ser de todo impossível de concretizar .
- A) Nestas circunstâncias , atendendo aos propósitos da própria proposta de Plano que preconiza uma rede viária que vai restringir a circulação automóvel tendo como justificação às infra-estruturas acima referenciadas;

Que medidas de de salvaguarda estão previstas para que fiquem asseguradas boas condições de circulação e de tráfego rodoviário ?

B) Qual a coerência deste plano , cuja vigência é de dez anos, se , decorrido este lapso de tempo, nenhuma destas medidas estruturais forem aprovadas, admitindo que, mercê da aprovação deste Plano, nada obsta a que se proceda ao loteamento das áreas acima referidas ?

C) Porque é que nas definições que deveriam ser remetidas para o RMUEL, se define a cêrcea como medida linear, enquanto, que para a moda e média são defendidas medidas lineares e pisos, sabendo-se que um piso apenas tem definido o seu pé direito mínimo e não o seu pé direito máximo?

D) Onde se podem consultar os estudos de impacto que os desvios preconizados no Plano, vão ter nas artérias exteriores ao PLano (vidé Av. Infante Santo , Av. das Descobertas, etc, etc)

Lisboa 2 de Julho

Partido Social Democrata

PU DE ALCÂNTARA

O PSD apresentou, no âmbito da apreciação do PU de Alcântara na 3ª Comissão permanente de Urbanismo da Assembleia Municipal, um documento a incluir no respetivo parecer.

Nesse documento é feita uma crítica ao plano, no que se refere ao realismo das propostas e na respetiva exequibilidade. Restringe a exequibilidade do plano a 1/3 da respetiva área de intervenção, em concreto à área municipal que designa como “triângulo de ouro”, concluindo que deveria ter sido proposto um IGT circunscrito à área jusante do vale, sobre as áreas expectantes a reconverter.

Para esclarecimento das questões há a referir:

1. Antecedeu a realização do PUA tentativas não sucedidas de planeamento de pormenor que se restringiam às áreas a reconverter, durante os mandatos de Presidência PSD na Câmara Municipal.
2. Essas tentativas de planeamento tentavam corresponder a expectativas de promoção imobiliária dos proprietários da área jusante do vale de Alcântara: Estudo Urbanístico realizado com o acompanhamento da AMBELIS, aprovado em reunião de Câmara de 30 de Março de 2005, conforme Proposta nº 156/P/2005; e Plano de Pormenor, cujos Termos de Referência foram aprovados em Reunião de Câmara de 11 de Março de 2006, com base na Proposta nº 69/2006.
3. Aquando da aprovação dos Termos de Referência do PUA foi entendimento da Câmara que *a focalização da intervenção urbana sobre a zona de Alcântara-Rio, centrada na operação “Alcântara XXI”, não respondia ao objetivo de coesão sócio-territorial, consagrado no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) – Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de Abril.*
4. A esse propósito o então Presidente da Junta de Freguesia de Alcântara, Sr. Godinho, referia que a Câmara até ali tinha estado sempre preocupada com Alcântara XXI e que era necessário também tratar de Alcântara XIX.
5. O PUA vem precisamente alargar a área de intervenção numa perspetiva de considerar as intervenções de reconversão urbana na área jusante do vale como alavancas de regeneração urbana, promovendo a coesão social e territorial das várias malhas urbanas vizinhas, e em particular as situadas a montante do vale de Alcântara.
6. Tal como se encontra patente em anterior esclarecimento prestado à Assembleia Municipal, todos os objetivos estratégicos do Plano, designadamente nos de coesão territorial, se destinam a ser realizados. Na primeira fase de realização prevista e patente no Desenho nº41 estão consagradas as obras de reabilitação urbana, de requalificação do espaço público e os equipamentos coletivos nos dois principais núcleos com carências

detetadas ao nível da coesão territorial, ou sejam o Bairro antigo do Alvito e a parte antiga de Alcântara junto ao Largo 31 da Armada.

7. Estas obras permitirão quebrar o isolamento do Bairro antigo do Alvito, sem qualquer dependência das obras da REFER e, em ambos os casos recuperar os espaços públicos garantindo a instalação das redes de infraestruturas, a sua organização espacial, a recolha de resíduos, as necessidades de circulação automóvel e pedonal, os espaços de estadia e convívio urbano, em estreita diálogo com os moradores com o objetivo último de melhoria da qualidade de vida das populações.
8. Tal como também já esclarecido anteriormente, nos termos do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), é definido o regime de coordenação dos âmbitos nacional, regional e municipal, no qual o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e os planos regionais definem o quadro estratégico a desenvolver pelos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT).
9. Estes, têm pois que enquadrar os planos e os programas de âmbito nacional e regional, como é o caso do projeto de ligação da linha de Cascais à linha de Cintura, bem como de ligação ao Porto de Lisboa.
10. O referido projeto desenvolvido pela REFER e sustentado também pelo Porto de Lisboa não foi abandonado mas sim suspenso e, nessa medida, não poderia ser retirado dos objetivos do plano.
11. Quando da discussão pública do PU do Vale de Alcântara, quando o contexto económico e social se tinha já alterado substancialmente, foram levantadas questões idênticas e que se relacionam com a própria natureza do planeamento. De facto, o planeamento é um processo aberto que tem como um dos seus objetivos principais a redução dos níveis de incerteza necessariamente subjacentes à evolução da realidade que, por seu lado, é cada vez mais menos previsível. Por estes motivos é essencial distinguir neste processo quais são as ações que se podem concretizar a mais curto prazo e que, por conseguinte, se revestem de um menor grau de incerteza, daquelas que sendo, em princípio concretizáveis a mais longo prazo, possuem maiores níveis de incerteza.
12. Foi, por essa razão, efetuada uma reflexão acerca do PU, e, em particular, sobre o faseamento da sua execução, que possibilitou readequar as prioridades estabelecidas e propor a concretização das intervenções autónomas (relativamente ao investimento público), sem no entanto pôr em causa a futura execução das infraestruturas que o Plano prevê. A expressão desse faseamento é patente no desenho nº 41 e está vertida no ponto 21.3 do Relatório (Proposta) do plano.
13. Face ao exposto, não se considera o PUA irrealista cuja capacidade de execução se restrinja a apenas uma área minoritária. Pelo contrário, consideramos que o adiamento da concretização do conjunto de infraestruturas ferroviárias propostas pela REFER não

compromete os objetivos e a possibilidade de reconversão e regeneração deste território, com particular enfoque nas questões de coesão socio territorial.