

**ESTUDO DA DINÂMICA URBANÍSTICA
NO CORREDOR CHELAS/BARREIRO**

VOL. I - ENQUADRAMENTO

FEVEREIRO/2002

VOL. I – ENQUADRAMENTO

1. INTRODUÇÃO	3
2. ENQUADRAMENTO	8
2.1. DINÂMICA POPULACIONAL E URBANÍSTICA NA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA	9
2.2. REDES DE INFRA-ESTRUTURAS	14
2.3. PLANOS DE ENQUADRAMENTO	22
2.3.1 Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa	23
2.3.2 Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo	26
2.3.3 Plano Estratégico da Cidade de Lisboa	27
2.3.4 Plano Director Municipal de Lisboa	29
2.3.5 Plano Director Municipal do Barreiro	33
2.3.6 Plano Director Municipal da Moita	35

VOL. II – CARACTERIZAÇÃO

3. CARACTERIZAÇÃO URBANÍSTICA DO CORREDOR CHELAS/BARREIRO	41
3.1 USOS E FUNÇÕES DO TERRITÓRIO	42
3.2 TIPOLOGIAS DE OCUPAÇÃO URBANA DO TERRITÓRIO	50
3.3 ESTUDOS, PLANOS E OUTROS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL MUNICIPAL INCIDENTES NA ÁREA DO ESTUDO	55
3.4 CONDICIONANTES AO USO DO SOLO	69
3.5 CARACTERIZAÇÃO SOCIOGRÁFICA E FÍSICA DAS ÁREAS RESIDENCIAIS	72
3.6 EQUIPAMENTOS COLECTIVOS	73
3.7 INFRA-ESTRUTURAS DE SANEAMENTO, ENERGIA E TELECOMUNICAÇÕES	82

VOL. III – DIAGNÓSTICO E REFLEXÕES

4. DIAGNÓSTICO E REFLEXÕES SUGERIDAS PELO ESTUDO	87
4.1 DIAGNÓSTICO	88
4.2 REFLEXÕES E RECOMENDAÇÕES	

1. INTRODUÇÃO

1. INTRODUÇÃO

Com o relatório que agora se apresenta, pretendemos concretizar o “Estudo da Dinâmica Urbanística na Área do Corredor Chelas/Barreiro”, tal como previsto na nossa proposta técnica de resposta ao Caderno de Encargos do Concurso para a respectiva elaboração.

Trata-se de um dos Estudos de Base que deverão informar um trabalho de âmbito mais alargado, o denominado “Estudo Integrado de Avaliação Preliminar da III Travessia do Tejo no Corredor Chelas - Barreiro”, actualmente em fase de adjudicação pela Equipa de Missão da Terceira Travessia do Tejo, Instituto das Estradas de Portugal, Ministério do Equipamento Social.

A metodologia de elaboração do Estudo e a forma como este é apresentado, tiveram como propósito responder concretamente ao objectivo supra referido, ou seja, pretendeu-se compilar, de forma organizada e sistematizada, um conjunto complexo de informação sectorial, de utilidade presumível para o futuro desenvolvimento do Estudo Integrado de Avaliação.

Este relatório contém:

- Um **Enquadramento**, muito geral, da dinâmica urbanística da Área Metropolitana de Lisboa e dos concelhos de Lisboa e Barreiro, dado através da análise sumária da dinâmica recente da A.M.L. em termos de população e habitação, da inserção do corredor na AML relativamente às grandes infra-estruturas de transporte e energia, e finalmente, da análise, mais aprofundada, de cada um dos diferentes planos de ordenamento, ou de carácter estratégico integrado, e respectivas implicações com a área do corredor Chelas – Barreiro em estudo;
- Uma análise espacial dos **Usos e Funções do Território** integrado no corredor, efectuada através de levantamento de campo, complementado por análise de fotografia aérea, onde foi possível identificar e dividir o território em três tipos de áreas: a) com uso residencial dominante; b) com funções específicas relacionadas com equipamentos sociais, empresas ou outras infra-estruturas de grandes dimensões e, c) livres de edificação, correspondentes a áreas desocupadas, expectantes ou de protecção a infra-estruturas;
- A análise das **tipologias de ocupação urbana** da área incluída no corredor Chelas/Barreiro, elaborada com base numa caracterização sistemática e aprofundada de todas as zonas residenciais (bairros), identificadas na Carta de Usos e Funções do Território. Essa caracterização, cuja apresentação é feita através de fichas de bairro, envolve não só a identificação das tipologias urbanísticas em presença, como também a indicação das características sociográficas da população e da dotação funcional e em equipamentos colectivos que cada um dispõe. A informação necessária para esta análise foi recolhida

através de trabalho de campo (levantamentos fotográfico, das tipologias urbanísticas e funcional), da fotografia aérea e de dados do Instituto Nacional de Estatística;

- A identificação e caracterização das implicações no corredor da terceira travessia, dos **Planos e outros Instrumentos de Gestão Territorial Municipal** incidentes na área em estudo, efectuado através de levantamento levado a cabo nas Câmaras Municipais de Lisboa, Barreiro e Moita. O conhecimento prospectivo da dinâmica urbanística da área, tendo em conta a análise dos respectivos Planos Municipais de Ordenamento, mostrou-se insuficiente, pelo que houve que recorrer, paralelamente, contra o inicialmente previsto, a uma análise sumária dos processos de loteamento em apreciação nas Câmaras Municipais e a alguns estudos de carácter prospectivo de outras entidades;
- A identificação das principais **condicionantes ao uso do solo**, quer as de carácter legal, resultantes de servidões e restrições de utilidade pública, quer as provenientes de outras situações como os Planos Directores Municipais;
- Uma análise da **evolução e distribuição da população** no interior do corredor, efectuada até ao nível do bairro e elaborada já com recurso aos resultados do Recenseamento Geral da População de 2001, portanto bastante actual. Simultaneamente é apresentada uma análise aprofundada das **características sociográficas** da população residente no corredor, e do parque habitacional, com recurso à informação do Instituto Nacional de Estatística referentes a 1991;
- Uma identificação do **Equipamento Social e Colectivo** instalado no interior do corredor em análise, nas suas diversas componentes (educação, saúde, cultura, desporto, acção social, religião e administração), efectuada com base num levantamento funcional de campo, exaustivo, levado a cabo em Outubro e Novembro de 2001, portanto bastante actualizado;
- A identificação cartográfica das redes de **infra-estruturas** de saneamento (distribuição de água e recolha de resíduos líquidos), de distribuição de energia (electricidade e gás natural) e de telecomunicações. A informação para a efectivação desta análise, foi recolhida junto das diferentes empresas e Câmaras Municipais que têm a seu cargo a responsabilidade da respectiva distribuição, e, dado o grau de pormenor com que foi fornecida, não reprodutível num relatório de síntese das condições urbanísticas como este, dará origem a um caderno específico de informação a entregar à equipa de missão da terceira travessia, conjuntamente com este Estudo, uma vez que se trata de informação de pormenor que poderá vir a ser bastante útil em fases subseqüentes do projecto;
- Um breve diagnóstico da situação urbanística da área do corredor Chelas/Barreiro e que contém as principais conclusões a retirar do Estudo;

- Algumas reflexões sobre o impacte recíproco do projecto da terceira travessia e da situação urbanística na envolvente imediata da sua implantação, que passam a constituir um contributo sectorial para a reflexão integrada a proceder posteriormente;

Para além do seu conteúdo, também o âmbito geográfico deste estudo constitui um outro aspecto que deve ser alvo de algumas considerações iniciais.

Efectivamente, há que referir, em primeiro lugar, que o corredor Chelas/Barreiro sujeito à análise agora apresentada, não corresponde exactamente ao que se encontra institucionalizado pelo Decreto 17/95 de 30 de Maio, que estabelece uma Zona de Defesa e Controlo Urbano, com incidência territorial nos concelhos de Lisboa, Barreiro e Moita, a qual se destina "...a viabilizar um novo atravessamento do rio Tejo, no Eixo Chelas/Barreiro, e a evitar ou controlar as actividades nos solos nela incluídos e as alterações ao uso dos mesmos que possam ser inconvenientes para os interesses colectivos...".

Para além de alguns acertos de pormenor à configuração geográfica então prevista, foram acrescentadas no corredor (que possui cerca de 600 metros para cada lado de um eixo central previamente definido como o de traçado mais provável para a instalação da travessia e respectivos acessos), um conjunto de áreas, tendo em vista, na maior parte dos casos, a inserção na rede ferroviária existente. Referimos apenas os principais:

- Um troço entre o Beato e Vale Formoso, na zona ribeirinha oriental de Lisboa, englobando a zona de Marvila, que tem como eixo a linha de caminho de ferro do Norte até à estação de Braço de Prata;
- Uma área na zona das Olaias, tendo como eixo um troço da linha ferroviária de cintura interna de Lisboa, entre as estações de Chelas (Refer) e de Metropolitano das Olaias;
- Um troço que se estende para Norte da Rotunda do Aeroporto, até ao limite do concelho de Lisboa, possuindo como eixo a Nacional 1;
- Uma área, a poente do corredor legalmente instituído, no concelho do Barreiro, na zona ribeirinha da Quimiparque, para possibilitar uma inserção não perpendicular da travessia na margem sul do Tejo;
- Um pequeno troço, abrangendo os concelhos de Barreiro e Moita, na zona do Lavradio/Baixa da Banheira, tendo como eixo a linha ferroviária do Sul.

Um outro aspecto que deve ser aqui referido, e que tem ainda a ver com o âmbito geográfico do Estudo, é a decisão metodológica de limitar todas as análises directamente resultantes de trabalho

de campo, estritamente à área do corredor proposto no Caderno de Encargos do Concurso para elaboração deste Estudo. Com efeito, devido à grande interdependência e permeabilidade de um território com as características tão urbanas como aquele onde incide o Estudo, a possibilidade de estender a análise a uma “envolvente”, a definir pontualmente, não se revelou uma tarefa fácil de prosseguir. A “envolvente” perspectivada constituía um território constantemente mais alargado, e um critério rígido para a sua definição levava-nos invariavelmente ao corredor pré definido.

O facto indicado não pressupõe que a análise efectuada se confine, sempre e apenas, ao corredor estabelecido. O enquadramento, elaborado no capítulo 2, dá uma perspectiva da área de inserção do corredor, e sempre que necessário, a análise sectorial de caracterização do corredor, passa para além dos seus limites físicos, como no caso da caracterização dos Planos abrangentes da área de estudo. No entanto, sempre que foi necessário estabelecer um limite preciso para a análise, esse limite foi o do corredor.

Finalmente gostaríamos de reiterar que a intenção e a orientação metodológica deste Estudo, não foram tanto a de retirar conclusões no sentido de fornecer respostas às grandes opções que neste momento ainda se colocam na definição do projecto da terceira travessia do Tejo, mas antes, a de fornecer uma base de informação suficiente para que uma análise integrada do assunto não fique, neste sector da dinâmica urbanística, bloqueado por carência de informação específica actualizada.

2. ENQUADRAMENTO

2.1. DINÂMICA POPULACIONAL E URBANÍSTICA NA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO

2. ENQUADRAMENTO

2.1. DINÂMICA POPULACIONAL E URBANÍSTICA NA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO

População

A Região de Lisboa e Vale do Tejo recenseou, em 2001, 3 447 173 habitantes, registando um aumento na última década de 4,8 %. Este acréscimo populacional derivou, essencialmente, da componente migratória (4,2 %), uma vez que o saldo natural foi quase nulo.

A Região apresentou uma taxa de crescimento próxima da verificada a nível do país (4,6 %), mantendo o mesmo peso relativo no país que possuía em 1991, 33 %, ou seja, concentrando um terço da população nacional.

Internamente este crescimento não foi uniforme, sendo mais forte nos concelhos que constituem a segunda coroa de Lisboa, no contexto da respectiva área metropolitana. Os maiores decréscimos na Região verificaram-se nos concelhos localizados a Este, no distrito de Santarém, e ainda nos concelhos urbanos mais centrais da área metropolitana, nomeadamente Lisboa, Barreiro e Amadora.

A terceira travessia do Tejo integra-se, pois, numa área imediata em decréscimo populacional acentuado. Lisboa perdeu na última década 16,1% de população residente, e Barreiro 10,1 %, constituindo os dois concelhos que na Região mais população perderam quer em termos relativos quer absolutos.

A área directamente beneficiária da terceira travessia, em termos regionais e sub-regionais, sofreu, no entanto um crescimento populacional acentuado no período em análise: Grande Lisboa + 41 522 habitantes e Península de Setúbal + 69 311 residentes.

No que respeita ao padrão de ocupação do território, analisado através da densidade populacional em 2001, conjuntamente com a evolução da população na última década, ao nível de freguesia, é possível registar as seguintes tendências:

- Perda populacional no centro da AML, nomeadamente nas freguesias mais densas e particularmente nos concelhos de Lisboa e Barreiro;
- Fortes crescimentos noutros pontos da Área Metropolitana, principalmente na coroa imediatamente a seguir à marcada pelas freguesias mais densamente povoadas, fazendo lembrar um crescimento em mancha de óleo;

- Fenómeno continuado de periurbanização, caracterizado essencialmente por um aumento populacional das periferias, nomeadamente em áreas com boa acessibilidade ao centro e acrescendo os movimentos pendulares entre periferia e centro, uma vez que a actividade económica e principalmente a capacidade empregadora se mantém concentrada nesta última área.

Evolução da população entre 1991 e 2001

	População residente		Variação populacional 1991 - 2001	
	1991	2001	n.º	%
Portugal	9867147	10318084	450937	4.6
Lisboa e Vale do Tejo	3290795	3447173	156378	4.8
Oeste	359430	393032	33602	9.3
Grande Lisboa	1836484	1878006	41522	2.3
Península de Setúbal	640493	709804	69311	10.8
Médio Tejo	221419	226009	4590	2.1
Lezíria do Tejo	232969	240322	7353	3.2
Concelho de Lisboa	663394	556797	-106597	-16.1
Concelho do Barreiro	85768	78146	-7622	-8.9

Fonte: INE - CENSOS 2001 Resultados Preliminares.

Habitação

O número de alojamentos (fogos) da Região de Lisboa e Vale do Tejo cresceu, entre 1991 e 2001, 18,6 %, tendo o número de edifícios, no mesmo período crescido 11,3 %.

Este crescimento significativo do parque habitacional, foi acompanhado por um aumento também expressivo da dimensão médias dos edifícios, destacadamente na Grande Lisboa e com especial incidência nos concelhos de Lisboa, Sintra, Vila Franca de Xira e Oeiras.

As áreas de maior expansão do parque habitacional tendem a ser coincidentes com as de crescimento populacional também mais elevado.

Assim, os maiores crescimentos, quer no número de alojamentos quer na quantidade de edifícios, concentram-se numa coroa externa ao concelho de Lisboa.

No que diz respeito ao número de edifícios, o concelho de Lisboa constitui mesmo uma exceção à tendência para o crescimento generalizado verificado na Região, sendo o único concelho que regista na Área Metropolitana um decréscimo do número de edifícios. Neste contexto, o Barreiro apresenta o crescimento menos intenso de entre os concelhos da área Metropolitana (com exceção, evidentemente, para Lisboa).

Os resultados do Censo 2001 demonstram uma enorme disparidade ao nível da dimensão média dos edifícios (rácio entre alojamentos e edifícios), entre o centro da AML, designadamente Lisboa e as áreas adjacentes aos principais eixos de ligação a Lisboa, como o Barreiro, e o restante território da Região.

Evolução do Parque Habitacional entre 1991 e 2001

	Edifícios			Alojamentos			Edifício /Alojam. 2001
	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %	
Portugal	2861719	3179534	11.1	4193892	5036149	20.1	1.6
Lisboa e Vale do Tejo	656969	731287	11.3	1438588	1705660	18.6	2.3
Oeste	139318	158394	13.7	172896	212029	220.6	1.3
Grande Lisboa	217181	234028	7.8	769224	895377	16.4	3.8
Península de Setúbal	122794	146188	19.1	286230	359080	25.5	2.5
Médio Tejo	90739	98667	8.7	107202	122203	14.0	1.2
Lezíria do Tejo	86937	94010	8.1	103036	116971	13.5	1.2
Concelho de Lisboa	62041	56305	-9.2	279234	288195	3.2	5.1
Concelho do Barreiro	10141	10503	3.6	34196	37815	10.6	3.6

Fonte: INE - CENSOS 2001 Resultados Preliminares.

Uma das questões que geralmente é apontada como especificidade, tanto da zona oriental de Lisboa, como dos concelhos do Barreiro e Moita, é a existência de “Bairros Críticos”, ou seja. Bairros que apresentam situações de degradação física ou desvalorização social evidentes.

Para estabelecer um enquadramento desta questão socorremo-nos de informação publicada no âmbito do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa inserida de Estudos de Fundamentação Técnica, de Fevereiro de 2001.

População Residente em Bairros Críticos - 1998

	Número de bairros críticos *	População residente em bairros críticos	% de população residente em bairros críticos
Área Metropolitana Norte	203	237992	12,7
Área Metropolitana Sul	59	52662	7,4
Concelho de Lisboa	89	143689	25,8
Concelho do Barreiro	4	5615	7,2
Freguesias de Marvila e Beato	10	44847	84,6
Fr. Alto Seixalinho e Barreiro	3	5419	18,5

Fonte: Departamento de Estudos, Prospectiva e Planeamento do Ministério do Trabalho e da Solidariedade, 1988.

* Bairros críticos – foram considerados – bairros sociais, bairros de barracas, bairros clandestinos, bairros degradados em centros históricos e outros bairros degradados.

A leitura do quadro anterior confirma plenamente a ideia expressa anteriormente, ou seja:

- O concelho de Lisboa possui uma % de população a residir nos chamados bairros críticos, 26%, muito superior à média da Área Metropolitana, isto por via da existência quer de um parque habitacional degradado no centro histórico quer pela quantidade de bairros sociais. A recente transformação no sentido da erradicação das barracas, embora se traduza numa clara melhoria das condições gerais de habitabilidade, não altera significativamente o indicador aqui utilizado uma vez que quase todo o realojamento se efectuou para bairros sociais;
- O concelho do Barreiro (7,2% da população a residir em bairros críticos), apresenta uma situação bastante melhor que a de Lisboa e quantitativamente muito semelhante à verificada na generalidade da Península de Setúbal;
- As freguesias de Lisboa que ocupam uma área mais significativa no corredor da terceira travessia em estudo, Marvila (que abrange toda a área de Chelas) e Beato, apresentam realmente uma condição de grande especificidade no âmbito regional e municipal, uma vez que quase toda a população aí residente (85 %), habita nos chamados bairros críticos. Nesta zona oriental de Lisboa, coexistem efectivamente um conjunto de situações urbanísticas que conduzem aos números indicados: i) uma percentagem enorme de bairros de carácter social, que já era tradicionalmente grande e que cresceu significativamente nestes últimos anos com os programas de realojamento efectuados no âmbito da erradicação de barracas, e ii) uma enorme degradação dos bairros consolidados nos núcleos antigos da zona ribeirinha, de construção bastante antiga, só agora começando a ser alvo de renovação urbana;
- Uma situação semelhante, embora muito menos intensa é experimentada pelas freguesias do concelho do Barreiro com maior participação territorial no corredor em análise, Barreiro e Alto do Seixalinho, nas quais, no seu conjunto, 18,5% da sua população reside em bairros críticos.

2.2. REDE DE INFRA-ESTRUTURAS

2.2. REDES DE INFRA-ESTRUTURAS

Infra-estruturas Rodo-Ferroviárias

É importante fornecer, neste capítulo, algum enquadramento relativamente à situação das infra-estruturas de transporte de carácter regional, nacional e internacional que a Área Metropolitana de Lisboa dispõe. Nos pontos seguintes, referir-nos-emos separadamente às infra-estruturas portuárias e aeroportuária, pelo que focaremos agora a nossa atenção mais nas infra-estruturas viárias, até porque são aquelas que uma relação mais directa possuem com a Nova Travessia do Tejo.

Vamo-nos servir, do esquema apresentado na proposta do PROT da AML referente às infra-estruturas de Transporte na AML, para esquematizar o ponto da situação relativamente a este aspecto.

No que respeita à rede ferroviária, em termos de transportes de passageiros, há a salientar o programa de remodelação das Linhas do Norte e do Sul, que permitem a ligação à rede ibérica, possuindo a Linha do Oeste funções mais de carácter regional e inter regional. Relativamente às mercadorias, a rede, de bitola ibérica, oferece boas condições para o seu transporte, ligando as principais plataformas marítimas dos Portos de Lisboa e Setúbal.

De destacar as dificuldades de relação ferroviária, em qualquer um dos casos referidos, entre as duas margens do Tejo, o que constitui hoje, sem dúvida, o principal condicionamento ao desenvolvimento do transporte ferroviário na área Metropolitana de Lisboa e mesmo do que possui carácter nacional e internacional.

No caso da rede rodoviária nacional com incidência na Área Metropolitana de Lisboa, deveremos destacar o atravessamento Norte – Sul pelo IP 1, efectuado através da A 1 - Ponte Vasco da Gama – A12 e A2, e a ligação Lisboa – Madrid, IP7, efectuada através da A2. A rede de Itinerários Complementares é bastante densa, principalmente a Norte do Tejo, servindo a Sul, no concelho do Barreiro, o corredor da terceira travessia através do IC11.

De referir a importância na definição das redes de transporte, que as novas grandes infra-estruturas de transporte previstas para a Área Metropolitana de Lisboa terão num futuro próximo. Destacamos o Novo Aeroporto de Lisboa, localizado na Ota, a ligação ferroviária europeia de alta velocidade entre Lisboa e Madrid e obviamente a nova travessia do Tejo entre Chelas e Barreiro.

A indefinição, relativamente aos contornos mais concretos destes projectos, e aos respectivos prazos de concretização, gera actualmente um conjunto de dúvidas na configuração futura do sistema de transportes de carácter nacional da Área Metropolitana de Lisboa, com implicações evidentes na definição da rede interna das infra-estruturas de transporte e acessibilidades a estas associadas.

Infra-estruturas Portuárias

Obviamente que uma das principais condicionantes à definição da localização e implantação da terceira travessia do Tejo é constituída pelo Porto de Lisboa.

Caracteriza-se por ser um porto estuarino e abrigado, em que na margem norte ocorrem todas as movimentações de navios de cruzeiro e uma percentagem apreciável da movimentação total de carga, incluindo carga geral e contentores. Na margem sul existem terminais especializados para granéis, sólidos e líquidos.

Do ponto de vista das cargas, o Porto de Lisboa é líder nacional no segmento das cargas contentorizadas, graneis alimentares e minérios. Lisboa é, também, o segundo maior porto da Europa no que respeita a escalas de navios de cruzeiro.

Inserido numa cidade que foi crescendo à sua volta, o Porto de Lisboa, apesar da sua importância para o desenvolvimento económico do país e da região de Lisboa, “não apresenta, no curto ou médio prazo, perspectivas realistas de grande expansão – impedidas pela cidade e pelos fundos do rio- com excepção dos cruzeiros” (In: Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo). Aquele que seria naturalmente o principal porto nacional vê-se cada vez mais limitado no desenvolvimento das suas capacidades logísticas.

O tráfego portuário está hoje, na margem Norte do Tejo, praticamente confinado às zonas de Alcântara/Santos e de Santa Apolónia/Beato. Na margem Sul estas áreas são mais extensas, e abrangem sobretudo as zonas da Trafaria/Banática, Alfeite e Barreiro.

Como se pode verificar, o corredor da terceira travessia do Tejo entre Chelas e Barreiro, embora já relativamente a montante no contexto da área mais afectada ao tráfego portuário, afecta directamente espaços marginais do rio com importantes funções portuárias.

A importância central do Porto de Lisboa e as crescentes solicitações do mercado, obrigam a uma gestão estratégica cuidada do seu desenvolvimento no quadro dos pesados condicionamentos existentes. Tem-se tornado cada vez mais necessário a compatibilização da actividade portuária e da fruição urbana acrescentando as interdependências funcionais nas áreas ribeirinhas.

No sentido descrito, as relações entre a terceira travessia e o Porto de Lisboa, importam condicionamentos recíprocos, mas também vantagens mútuas, nomeadamente pelas novas acessibilidades viárias criadas.

Este último facto é tanto mais evidente quando, cada vez mais é necessário considerar os até agora concorrentes Portos de Lisboa e Setúbal numa óptica de sistema portuário conjunto – o

Porto Lisboa - Setúbal. A defesa deste caminho estratégico de complementaridade, cada vez mais generalizada a nível regional e nacional, implica o acréscimo das acessibilidades entre as duas áreas portuárias para o qual a terceira travessia do Tejo poderá ser determinante.

Infra-estruturas Aeroportuárias

O corredor Chelas/Barreiro em análise, abrange parcialmente a área do actual Aeroporto Internacional de Lisboa da Portela de Sacavém.

As implicações entre as duas infra-estruturas colocam-se a vários níveis, com incidência especial nos seguintes aspectos:

- Condicionamentos impostos pelos corredores de tráfego aéreo;
- Condicionantes impostas pela área ocupada pelo Aeroporto, no desenvolvimento das acessibilidades viárias de ligação da terceira travessia a Norte;
- Alteração das condições de acessibilidade entre Aeroporto e a margem Sul do Tejo, e consequente necessidade da previsão de soluções ao nível do sistema de transportes.

Entre 1989 e 1998, o tráfego de passageiros na Portela teve um impressionante crescimento médio anual de 6,4 %, quase duplicando, no período referido, o número de passageiros servido.

A natureza internacional do Aeroporto está bem demonstrada por um crescimento muito superior da evolução da taxa relativa ao tráfego internacional, 7,0 % nos mesmos 10 anos, contra apenas 4,7 % de taxa de crescimento anual do tráfego doméstico.

As previsões realizadas em 1998, no âmbito dos estudos do Novo Aeroporto de Lisboa, apontavam para o esgotamento da capacidade da Portela (12 milhões de passageiros/ano) entre 2007 e 2012. No entanto, as taxas de crescimento verificadas posteriormente, levam a crer que o prazo de esgotamento do actual Aeroporto possa ser mais curto.

Não se justificando os investimentos necessários para reforçar a capacidade da Portela para que este venha a possuir uma vida útil mais ou menos prolongada, urge a construção do Novo Aeroporto de Lisboa cuja localização na Ota está já decidida.

Razões de natureza ambiental, de segurança e estratégia, reforçam igualmente a necessidade de um Novo Aeroporto.

Neste contexto, e independentemente do destino a dar à área ocupada pelo actual Aeroporto da Portela, poderão estar facilitadas as soluções para as limitações impostas pela actual localização do Aeroporto à terceira travessia do Tejo.

Também, na margem Sul, parte do corredor da terceira travessia, se encontra abrangido pela servidão referente ao Aeroporto Militar do Montijo.

INFRA-ESTRUTURAS DE ENERGIA

Infra-estruturas Eléctricas

Em termos da localização das principais instalações de produção de energia eléctrica, o Corredor Chelas – Barreiro é tangencial a uma das três centrais termoeléctricas localizadas na Área Metropolitana de Lisboa, a do Barreiro, que, no entanto, dispõe de uma capacidade produtiva muito inferior a qualquer uma das outras, Setúbal e Carregado.

No que respeita a subestações, que não estão agregadas às unidades de produção referidas, apenas uma das doze inventariadas na Área Metropolitana de Lisboa, se insere na área do corredor, a antiga subestação da Quimiparque, junto ao Bairro das Palmeiras.

No que respeita às Linhas de Transporte da Rede Eléctrica Nacional, nomeadamente aos níveis de Muito Alta Tensão (400, 220 e 150 KV), nenhuma das diversas linha que circundam a Área Metropolitana de Lisboa, se inserem dentro do corredor Chelas/Barreiro.

Está planeado para 2005 um novo injectores no interior da cidade de Lisboa, na zona de Chelas/Alto de S. João, em princípio alimentado pela subestação de Sacavém e com possibilidade de estabelecer uma segunda ligação ao injectores de Sete Rios em 220 KV.

No que se refere à zona oriental de Lisboa, a RNT (Rede Nacional de Transporte) será reforçada através da construção de um segundo corredor de linha, a partir do desvio da actual linha de 220 KV Carregado – Alto de Mira, para a subestação de Sacavém, com eventual utilização possível de corredores já existentes.

Até 2001 não estão previstas quaisquer grande alteração da REN para a área do Barreiro. Este concelho, tal como o da Moita, é servido pelo injectores de Setúbal cujo reforço de capacidade de transformação está prevista para 2004.

Infra-estruturas de Combustível e Gás Natural

As infra-estruturas de distribuição de combustíveis na A M.L. são essencialmente compostas pelo oleaduto Sines – Aveiras, prevendo-se ainda a construção, a curto prazo, de um oleaduto de ligação ao Porto de Setúbal e, a mais longo prazo, de um outro entre Aveiras e o futuro Aeroporto Internacional de Lisboa na Ota. Para além disso, deverão ainda ser tidas em consideração as Grandes Instalações de Armazenagem da Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente:

- Petrogal – Em Aveiras (Companhia Logística de Combustíveis), Porto Brandão, Tanquisado e Rosairinho;
- Shell – Na Banática;
- Esso – Na zona da Trafaria;
- BP – Em Santa Iria da Azóia e,
- Cepsa – Em Setúbal.

Como se verifica, nenhuma destas instalações se encontra inserida no corredor da Terceira Travessia do Tejo, nem afecta a sua envolvente directa.

Também o gasoduto de Alta Pressão de Gás Natural, que atravessa o país e a Área Metropolitana de Lisboa, não afecta a área do corredor ou a sua envolvente directa.

Quimiparque

O corredor da 3ª travessia abrange uma área considerável da Quimiparque, zona constituída por um recinto com cerca de 280 ha, da antiga CUF, totalmente inserido na área ribeirinha norte do concelho do Barreiro. Esta área é gerida actualmente pela Quimiparque, empresa 100% de participação de capitais públicos do Instituto de Participações do Estado e, embora numa parcela bem mais pequena pela Administração do Porto de Lisboa.

A quase totalidade da Área da APL, localiza-se exteriormente, a oriente, do corredor da 3ª travessia em análise e é ocupado por três grandes empresas, a TANQUIPOR (movimentação e armazenagem de líquidos), a CPPE (Central Termoeléctrica) e a FISIFE (Fibras Sintéticas).

A zona integrada pela Quimiparque, encontra-se ocupada por um parque de empresas, com contratos de superfície ou em regime de arrendamento, (no caso das pequenas e médias empresas). Recentemente a Quimiparque tem também promovido a instalação de actividades comerciais, nomeadamente grandes superfícies e pequeno comércio na reconversão do antigo e quase desabitado Bairro da CUF.

No âmbito da estratégia de valorização do Parque, a Quimiparque assumiu já os seguintes compromissos com diversas entidades:

- Escola Superior de Tecnologia do Barreiro – mesmo junto ao eixo central da 3ª travessia, a nascente deste, quase em frente das actuais instalações do Feira Nova;
- Estação Elevatória do Lavradio – junto ao compromisso anteriormente referido;
- Um Loteamento Industrial – imediatamente a sul da TANQUIPOR e parcialmente integrado na área do corredor da 3ª travessia;
- Uma ETAR - a nascente das instalações da FISIFE, portanto bastante afastada do corredor da 3ª travessia;
- Um Retail Park – na zona já hoje ocupada por unidades comerciais de grande dimensão, junto à entrada oriental da Quimiparque, também no eixo central do corredor da 3ª travessia;
- Ampliação do Cais da LUSOL – na área mais ocidental do parque;
- Edifício para armazéns – a norte do Bairro das Palmeiras.

Como se verifica grande parte destes compromissos da Quimiparque situa-se na área do corredor da 3ª travessia, que hoje se encontra relativamente desocupado nesta área.

Algumas das actividades instaladas na Quimiparque possuem incidências ambientais ou envolvem riscos de segurança. Na carta de condicionantes, apresentada noutra capítulo deste relatório, estão indicados aqueles que se nos afiguram mais importantes.

Uma das situações mais graves verificadas no interior do Parque reside na existência de armazenagem de resíduos perigosos, não dispondo de sistemas adequados para o efeito.

A Câmara Municipal do Barreiro pretendendo intervir no processo de transformação desta vasta e central área do concelho, consequência da desactivação de grande parte da estruturas fabris da ex-CUF, cuja gestão territorial lhe tem sido sempre alheia, iniciou a sua participação neste âmbito, mandando elaborar um estudo de “Renovação Urbanística do Barreiro”, que foi já publicamente apresentado.

Este estudo, que pretende abrir a discussão sobre o futuro urbanístico da zona, apresenta uma 1ª proposta de estratégia e ocupação para o território, sobre a qual não obtivemos um comprometimento por parte da Câmara Municipal.

Aponta-se nesse estudo como “matriz para a reconversão das áreas em causa o MUDA – Modelo Urbano de Desenvolvimento Avançado. Este modelo parte da ideia de um novo paradigma energético e estrutura-se em três pilares solidários”: renovação, inovação e tradição.

Segundo o Estudo referido a aplicação do modelo preconizado assentará numa transformação progressiva, gerida através de instrumentos de urbanismo resultantes da concertação entre as entidades com jurisdição na zona. São os seguintes os objectivos propostos para a intervenção:

- Correção das actuais disfuncionalidades ambientais do território a intervir;
- O Barreiro como um Sistema Integrado de Energias Renováveis;
- Polo de Excelência Técnico-Científico;
- Manutenção da vocação industrial;
- Transportes e logística sustentáveis;
- Construção sustentável;
- Uma nova paisagem urbana;
- Lisboa das duas margens.

O modelo não apresenta concretização territorial em termos de proposta de usos, mas a dimensão do projecto e a respectiva localização é indissociável da decisão relativa à terceira travessia do Tejo.

2.3. PLANOS DE ENQUADRAMENTO

2.3. PLANOS DE ENQUADRAMENTO

2.3.1. PROTAML - Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

O processo do PROT-AML, cuja elaboração se iniciou no início da década de noventa, percorreu um caminho ao longo do qual sofreu várias vicissitudes, encontrando-se actualmente em fase de consulta pública, portanto na recta final para a respectiva aprovação.

O Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, foi já elaborado segundo o novo conceito de Plano, consagrado na Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e Urbanismo, e define as opções estratégicas para o desenvolvimento da AML e a sua tradução espacial: estabelece um modelo territorial, identificando os principais sistemas, redes e articulações de nível regional: sistematiza as normas que devem orientar as decisões e os Planos da Administração Central e Local e que constituem o quadro de referência para a elaboração dos instrumentos de gestão territorial : e estabelece os programas de realizações para a sua execução através da identificação das acções e investimentos nos diversos domínios.

A PROPOSTA do PROT AML e terceira travessia

A proposta de PROTAML é composta por três capítulos distintos: 1) Opções Estratégicas; 2) Esquema do Modelo Territorial e, 3) Normas Orientadoras.

É possível analisar as relações da proposta com o projecto da 3ª travessia para cada um destes aspectos separadamente.

a) *Opções Estratégicas*

Relativamente aos **objectivos estratégicos do Plano**, a Terceira Travessia revela-se:

- Fundamental para a obtenção de uma das 6 Linhas Estratégicas de Desenvolvimento da AML – “Potenciar as Inter-relações regionais da AML”.
- Contribuinte directa para o desenvolvimento da medida: “Reforço das acessibilidades internas e externas”.

Nas dinâmicas territoriais da AML, as áreas abrangidas pelo corredor Chelas/Barreiro são classificadas como:

- Espaços Problema – A zona oriental de Lisboa – áreas desestruturadas com tendência para a desqualificação urbana.
- Áreas Críticas Urbanas – O Corredor Barreiro Moita – áreas desqualificadas urbanística e socialmente com necessidade de forte investimento na reestruturação e requalificação urbana
- Espaços emergente – A zona ribeirinha oriental da cidade de Lisboa – áreas com potencialidades para protagonizarem transformações positivas na A.M.L..

Nas opções estratégicas relativas às redes viárias de carácter regional e internacional, a importância da terceira travessia surge apenas como ferroviária na ligação de Lisboa ao Sul do País.

Nos Instrumentos fundamentais para a consubstanciação da Estratégia Territorial da AML preconizada, não surge a 3ª travessia. Em relação às acessibilidades é focada antes a criação de uma Autoridade Metropolitana da Transportes, os Portos de Lisboa e Setúbal, o novo Aeroporto Internacional e as redes Transeuropeias na AML.

b) Esquema do Modelo Territorial

No Esquema Geral do Modelo Territorial a adoptar, a terceira travessia é referida, surgindo indicada nas ligações e fluxos a reforçar ou fomentar, portanto surgindo novamente com funções de estruturação interna do centro da AML.

Nas propostas referentes às **infra-estruturas e equipamentos de transportes** de passageiros no núcleo central da AML, não existe qualquer referência à nova travessia.

Não existe qualquer proposta relativa à terceira travessia no capítulo correspondente à **ferrovia pesada ou ligeira**.

Curiosamente, no capítulo correspondente **ao sistema de transporte nacional/internacional**, existe referência à nova travessia Chelas/Barreiro, que “destinar-se-ia essencialmente ao tráfego de passageiros com o Sul do País, enquanto a rede de alta velocidade não se prolongasse para o Algarve, e ao tráfego de mercadorias gerado ou atraído pela AML, já que o tráfego Norte Sul atravessa o Tejo no Setil. Face à disponibilidade de capacidade que tal situação acarretaria, seria absolutamente justificável equacionar a utilização da nova ponte, também por tráfego ferroviário suburbano...”.

c) Normas Orientadoras

Nas **Normas Orientadoras** as referências à terceira travessia são envergonhadas ou pelo menos pouco comprometedoras quanto ao envolvimento na decisão da sua implementação :

- Ponto 1.2.1.6. “As Grandes Obras Públicas Previstas no Plano (por exemplo, a Nova Travessia do Tejo e) são indutoras de comportamento de mercados de solos de urbanização e construção..... Assim, importa que a Administração se antecipe, adquirindo pelo menos os solos necessários à sua realização”.
- Ponto 2.4.2.1.1. “A Administração: a) b) Deve **promover os estudos** e projectos necessários à implementação das **novas travessias** ferro e rodoviárias do Tejo; c) ... d) ...”.

Estudos de fundamentação técnica do PROTAML e a terceira travessia

A Nova Travessia do Tejo não é praticamente levada em conta nos Estudos de Fundamentação Técnica do PROTAML. Embora haja referência cartográfica à Ponte Chelas Barreiro em alguns dos esquemas apresentados, não é tomada em consideração no capítulo relativo ao sistema de transporte.

Apenas no capítulo referente às infra-estruturas de transporte ferroviário nacional, se explicita posição sobre a “nova travessia ferroviária do Tejo em Lisboa” descrevendo:

“A decisão de construção de uma nova travessia do Tejo em Lisboa que, numa primeira fase, se destina a assegurar unicamente as ligações ferroviárias, deverá ser avaliada face aos seus impactos no funcionamento do sistema de transportes da AML.”

Para se proceder a uma correcta avaliação desses impactos há primeiro que responder às seguintes questões:

- Qual o peso relativo de cada tipo de tráfego?
- Qual o papel na complementaridade entre o transporte aéreo e o transporte ferroviário de alta velocidade?
- Face à próxima construção do troço de linha entre.... o que permitirá utilizar.... a Ponte 25 de Abril para tráfego de passageiros nacional – qual o papel a atribuir à nova travessia e qual a complementaridade com a actual?
- Qual o seu potencial de tráfego de mercadorias?....
- Qual a sua articulação e implicações quanto à localização da nova estação central de Lisboa?

Considera-se que estas questões deverão ser devidamente equacionadas e avaliados os respectivos impactos em termos do funcionamento do sistema de transportes da AML, sendo certo

que as opções a tomar terão mais a ver com uma estratégia nacional/internacional do que com os tráfegos metropolitanos”.

Programa de execução do PROTAML e a terceira travessia

São apenas previstos os seguintes projectos com conexão à terceira travessia:

Expansão e Modernização da Ferrovia

- Travessia Norte Sul – Chelas/Entrecampos e Braço de Prata/Chelas – 10 milhões de contos – Refer – 2ª prioridade – âmbito metropolitano.
- Travessia Norte Sul – Coima/Pinhal Novo e Barreiro/Setúbal – 33 milhões de contos – Refer – 2ª prioridade – âmbito metropolitano.
- Travessia Norte/Sul – Chelas/Barreiro – Estudos de viabilidade – Administração Central e Privados – prioridade 1ª e 2ª - âmbito Nacional.

Como se verifica as referências à terceira travessia são apenas levadas a cabo em termos de infra-estrutura ferroviária e com fortes dúvidas sobre a sua necessidade. O Modelo Territorial apresentado é, no entanto, perfeitamente compatível com a prossecução do projecto, que aliás, poderá contribuir de forma decisiva para a obtenção de alguns objectivos de carácter urbanístico definidos no Plano. A terceira travessia é também referida cartograficamente em muitos dos esquemas apresentados no Plano, o que leva a tomar como implícita a sua necessidade para concretização do Modelo Territorial Proposto.

2.3.2. Plano Estratégico da Região de Lisboa e Vale do Tejo

Não existe neste Plano, embora recentemente elaborado, uma clara definição relativamente à necessidade de implantação do projecto da 3ª Travessia. Vejamos o que é referido sobre o assunto:

No capítulo 3: “Uma ideia para o futuro da Região no Horizonte 2010”:

- No ponto 3.7 “Uma região bem ligada interna e externamente”, enumeram-se as “Grandes infra-estruturas a construir ou complementar envolvendo a RLVT”, não existindo referência à 3ª travessia.

- A única referência á terceira travessia, é feita no capítulo relativo ao caminho de ferro, onde se escreve: “...torna-se necessário considerar um novo atravessamento ferroviário do rio Tejo, em Lisboa, atravessamento esse que terá a sua inserção na margem norte, possivelmente na zona da actual Gare do Oriente.”

No capítulo 4: “A Estratégia Regional de Desenvolvimento”:

- Contribuição directa da 3ª travessia para a obtenção do sub-objectivo A 1.3. “Uma Região Estruturada: uma metrópole com duas margens; espaços sub-regionais complementares e interactivos; uma nova combinação envolvendo mobilidades/comunicações”, do objectivo A1. “Uma nova concepção de organização e gestão do território: os valores básicos a salvaguardar.”, do eixo estratégico A: “Construir um novo modelo de desenvolvimento: Consolidar novos factores competitivos centrados na qualidade das pessoas do território e das organizações.”
- No PROT da AML, parcialmente reproduzido neste Plano Estratégico no que respeita à Região Metropolitana de Lisboa, não existindo referência directa à 3ª travessia, existe a sua demarcação em quase todas as representações espaciais de carácter prospectivo ou propositivo. No modelo referente às dinâmicas territoriais a travessia Chelas/Barreiro, vem referida com os dois modos de transporte rodoviário e ferroviário.
- No Programas, Medidas e Acções Estruturantes não existe referência à Terceira Travessia do Tejo, embora existam dois sub-objectivos em que a inserção deste projecto seria coerente com a estratégia adoptada, nomeadamente:
 1. A.1.3.) Uma Região Estruturada: uma metrópole com duas margens; espaços sub-regionais complementares e interactivos; uma nova combinação mobilidades/comunicações.
 2. A.3.1.) Qualificar o efeito de capitalidade, dando coerência às redes de infra-estruturas e de equipamentos.

2.3.3. Plano Estratégico da Cidade de Lisboa

O Plano Estratégico de Lisboa, cuja elaboração foi decidida pela Câmara Municipal de Lisboa em 1990, e que se veio a concretizar, em termos de documento, em 1992, teve como objectivos:

- Prospectivar o papel de Lisboa;

- Formular uma ideia de cidade;
- Formular as estratégias municipais;
- Desenvolver projectos prioritários.

Das oito “Questões do Ordenamento Urbanístico de Lisboa”, referidas pelo Plano Estratégico como de concretização necessária no médio prazo, três possuem implicação directa com o corredor da terceira travessia:

1. Estruturar o Arco Terciário Direcional (Alcântara-Chelas) – Implica estender e organizar a bordadura da área central de Lisboa, como uma unidade urbana de concentração de terciário e de articulação do sistema de transportes, proporcionando novas condições de acessibilidade a estas áreas;
2. Ligar a Cidade ao Rio – Exige a concretização das ideias e projectos que resolvam e desbloqueiem as relações funcionais entre a cidade e o rio e organizem os usos e os espaços ribeirinhos;
3. Desenvolver e integrar a Zona Oriental na Cidade – Implica a criação de novas infra-estruturas de transporte, que melhorem a acessibilidade entre a Zona Oriental e as restantes áreas da cidade, e dando ainda prioridade ao desenvolvimento integrado da zona através de novos equipamentos e áreas de actividade.

Efectivamente a concretização da terceira travessia poderá contribuir decisivamente para a obtenção destes três desafios, alguns deles apenas muito parcialmente conseguidos após quase dez anos da sua formulação.

O Plano foi elaborado anteriormente à decisão de construção da Ponte Vasco da Gama. Não há uma opção clara por localizações ou modos de transporte a utilizar na nova travessia que era à data a segunda. No entanto, na listagem dos projectos a implementar, organizados por Sub objectivos, Linhas de Desenvolvimento e Estratégias, descrevia-se da seguinte forma este projecto:

Projecto 8.2 – Construção das travessias ferroviárias do Tejo, de serviço suburbano, regional e nacional

Integrado no sub – objectivo “Ampliação e modernização dos modos pesados de transporte”

Linha de Desenvolvimento 8 “Melhoria das acessibilidades à escala da cidade e da região”

Descrição: “Introdução do transporte ferroviário de natureza urbana/suburbana na Ponte 25 de Abril e na Nova Ponte sobre o Tejo, de forma a reduzir drasticamente o peso do transporte

individual nas deslocações diárias entre as duas margens e a desconcentrar funções, garantindo o serviço ferroviário regional, nacional e internacional.”

Uma vez que o modo de transporte ferroviário não foi introduzido na Ponte Vasco da Gama, como aqui preconizado, poder-se-á deduzir que fará todo o sentido, na óptica do Plano Estratégico de Lisboa, que a nova travessia venha a dispor deste modo de transporte, com funções de carácter regional, nacional e internacional.

Em termos conclusivos poder-se-á referir que, apesar da sua desactualização, o Plano Estratégico de Lisboa suporta, de alguma forma, a necessidade de prossecução do projecto da Terceira Travessia do Tejo entre Chelas e Barreiro, pelo menos no que ao transporte ferroviário diz respeito e tendo em consideração a qualificação e organização urbanas da Zona Oriental de Lisboa.

2.3.4. O Plano Director Municipal de Lisboa

Lisboa chegou ao final da década de oitenta dispondo, como instrumentos de administração e gestão urbanística:

- do Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa, elaborado nos anos sessenta e aprovado em 1977;
- do Plano Director de Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa, de 1959;
- de um conjunto de estudos urbanísticos, avulsos, sem enquadramento jurídico, que frequentemente vieram a introduzir alterações casuísticas no PGUCL.

Esta situação, que traduzia a inexistência de uma política urbanística para a cidade, era totalmente inconforme com a situação de Lisboa enquanto capital europeia, para mais numa época de aceleradas transformações a nível urbano e regional.

Só nessa época (tardamente, mesmo no contexto dos municípios do país), foi decidido elaborar o Plano Director Municipal, em consonância com o desenvolvimento do Plano Estratégico para a Cidade de Lisboa.

O Plano Director Municipal veio a ser aprovado pela Assembleia Municipal em 26 de Maio de 1994, tendo sido publicado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 94/94.

Em 26 de Abril de 2001, a Câmara Municipal de Lisboa deliberou mandar rever o Plano Director Municipal, alegando “não ser objectivo desta revisão intercalar questionar o modelo de

ordenamento que informa o PDM, nem os seus objectivos fundamentais, pretende-se conferir ao documento uma maior operacionalidade, ...”.

Sendo assim, continua perfeitamente pertinente o conhecimento do actual PDM, mesmo tendo em conta as necessidades de proceder a uma análise das perspectivas urbanísticas mais detalhadas no território concelhio, uma vez que a Carta de Ordenamento não será radicalmente posta em causa pela agora iniciada revisão do Plano.

O PDM de Lisboa, classifica toda a área concelhia como urbana, subdividindo-a em diversas sub classes ou áreas, em função do seu estatuto urbanístico, a saber: Históricas, Consolidadas, De Estruturação Urbanística, De reconversão Urbanística, Verdes, De Usos Especiais, De Equipamentos e Serviços Públicos, De Investigação e Tecnologia, Canais, Zona de Intervenção da Expo 98 e, Azinhagas.

A Planta de Ordenamento, com tradução regulamentar, é subdividida em quatro partes:

- 1) Planta síntese, onde estão delimitadas as sub classes e as categorias do espaço urbano;
- 2) Planta das Componentes Ambientais Urbanas;
- 3) Unidade Operativas de Planeamento e Gestão Urbanística, e
- 4) Inventário Municipal do Património.

São as primeiras três cartas deste conjunto que parcialmente reproduzimos para a área do corredor Chelas Barreiro e respectiva envolvente, e que passamos a comentar na óptica das possíveis implicações com a implantação da Terceira Travessia do Tejo.

Classificação do Espaço Urbano

O corredor em análise abrange, com significado, as seguintes áreas de classificação do espaço urbano:

Áreas Históricas e Habitacionais – na zona ribeirinha: Grilo, Beato e Marvila/Poço do Bispo e Vale Formoso e, no interior, o núcleo antigo de Chelas.

Área Consolidada de Moradias – Encarnação, parte dos Olivais Sul e Madre Deus.

Área Consolidada de Edifícios de utilização Colectiva Habitacional – Olivais Norte, Olivais Sul (parte), cinco zonas do Plano de Chelas, Olaias/Picheleira e a Quinta do Ourives.

Áreas Consolidadas Industriais – lado sul da Av. Marechal Gomes da Costa, Poço do Bispo, Marvila e Beato.

Áreas de Estruturação Urbanística Habitacional – Três parcelas significativas na área mais a Sul de Chelas, junto da possível inserção da terceira travessia.

Área de Reconversão Urbanística Habitacional- na zona correspondente às antigas instalações da Sociedade Nacional de Sabões.

Áreas Verdes de Recreio – várias manchas com destaque para o Parque da Belavista, a envolvente da Encarnação e grande parte do Vale de Chelas.

Áreas de Equipamentos e Serviços Públicos – várias pequenas zonas com destaque para a área a nascente da Av. Avelino Teixeira da Mota, o Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, a área a Norte da zona J de Chelas (futuro hospital) e uma área a poente do antigo Bairro Chinês.

Área de estruturação Urbana Mista – correspondente ao centro da área Central do Plano de Chelas.

Áreas de Usos Especiais – Aeroporto de Lisboa, Zonas Militares (Arquivo Geral do Exército, B.S.T.S.I. e Manutenção Militar) e Porto de Lisboa.

Como se verifica, o corredor atravessa um mosaico de áreas com diferentes usos e funções previstas, com um grau de consolidação geral intermédio ou mesmo reduzido (excepto a zona ribeirinha e a dos Olivais) e num processo de transformação assinalável, comprovado pela desactualização pontual da classificação do PDM com os usos já verificados hoje, principalmente nas áreas mais a Sul do Plano de Chelas e mesmo na zona ribeirinha.

O eixo central do corredor é constituído, na generalidade, por uma área canal rodoviária existente, entre o limite Norte do concelho de Lisboa e a zona do Arquivo Militar do Exército na Estrada de Chelas. Neste contínuo, apenas o troço que atravessa a zona ocidental dos Olivais não possui essa classificação propondo o PDM a construção de um túnel no local.

Propõem-se para além disso a classificação da ligação entre o nó do Feira Nova e Xabregas como rede rodoviária fundamental. Também os principais nós rodoviários inseridos no eixo central do corredor são classificados como de 1º (RALIS, Aeroporto, Olivais-Sul) ou de 2º nível (Encarnação, Relógio, Feira Nova e Arquivo Geral do Exército).

As principais dificuldades de inserção da terceira travessia e respectivos acessos e ligações, resultantes da sua não consideração pelo PDM de Lisboa, poderão, assim, estar na zona ribeirinha do Tejo, e no espaço de ligação à Av. Central de Chelas.

Componentes Ambientais

Na generalidade, as zonas abrangidas pelo corredor da terceira travessia, são classificadas como integrando a componente ambiental do Plano Director Municipal de Lisboa, uma vez que todo o Vale de Chelas e a Frente Ribeirinha Oriental integram a estrutura ecológica do concelho.

Olivais, Encarnação e Madre Deus são classificadas como áreas integradas na Estrutura Verde da Cidade, devendo manter as suas características dominantes do tecido urbano.

O conjunto de espaços intersticiais de Olivais, o Vale de Chelas e a Quinta do Marquês de Abrantes são classificadas como integrantes do Sistema Húmido, (onde os usos preferenciais a instalar são o de espaços verdes de grande utilização), e um conjunto de outros espaços, marginais da 2ª Circular e da Avenida Marechal Gomes da Costa, integram o Sistema Seco, cuja utilização deve ser o de espaços verdes de média e baixa utilização ou da instalação de vias e outras infra-estruturas.

Por outro lado, dentro do corredor apenas as Avenidas de Berna, Alfredo Bensaúde, Marechal Gomes da Costa, Gago Coutinho e Infante Dom Henrique, são classificadas (tal como a linha de caminho de ferro de Braço de Prata ao Areeiro) como integrando o sistema de corredores da estrutura ecológica urbana do Plano, sendo compatíveis com a respectiva utilização viária.

De referir também a existência de outras condicionantes ao uso do solo impostas no PDM na sua componente ambiental, como sendo as relativas à protecção a azinhagas (com presença assinalável no Vale de Chelas), e as referentes aos Núcleos de Interesse Histórico, que integram, no corredor em análise, o contínuo edificado da Zona Ribeirinha entre Xabregas e Vale Formoso.

Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

Apenas duas das trinta Unidades Operativas de Planeamento e Gestão consideradas no Plano Director Municipal de Lisboa, abrangem a área do corredor da terceira travessia do Tejo em análise. São elas:

- A UOPG n.º 27 – Centro de Chelas – totalmente integrada no corredor;
- A UOPG n.º 28 – Área Industrial Portuária Oriental, apenas abrangida na sua secção mais a Sul, na zona do Vale Formoso.

Sobre a **UOPG 27 – Centro de Chelas** regulamenta o PDM que se destina predominantemente a fins terciários. Deve desempenhar um papel importante no reequilíbrio funcional da cidade e no

reordenamento dos espaços terciários, beneficiando de novas acessibilidades. Deve ser objecto de PMOT com os seguintes objectivos:

- a) definir uma solução urbanística que crie uma imagem urbana adequada;
- b) Integrar e compatibilizar a ocupação edificada com a solução do nó viário central;
- c) Garantir a articulação com os espaços verdes e edificados envolventes.

Em relação à **UOPG 28 – Área Industrial/Portuária Oriental** determina o PDM que deve ser objecto de Plano de Urbanização conjunto com a envolvente, com os seguintes objectivos:

- a) Definir as condições de reordenamento da área, tendo em atenção o seu destino predominantemente industrial;
- b) Enquadrar a integração urbanística das infra-estruturas de transporte;
- c) Enquadrar as transformações resultantes da intervenção da EXPO 98;
- d) Garantir a ligação das áreas habitacionais ao rio.

2.3.5. O Plano Director Municipal do Barreiro

O PDM do Barreiro, cuja elaboração se iniciou em meados da década de oitenta, e que veio a ser aprovado em 1993, encontra-se ratificado e publicado no Decreto-Lei 415/94 de 3 de Março.

Trata-se de um Plano, que embora publicado na escala 1/25000, foi elaborado com uma profundidade bem maior, pelo que tem servido de instrumento de gestão urbanística de todo o território até um pormenor desajustado à sua natureza, inibindo o recurso à elaboração de outros Planos Municipais de Ordenamento, nomeadamente Planos de Urbanização ou de Pormenor.

Cinco objectivos de desenvolvimento nortearam as opções do PDM do Barreiro:

- Valorizar a função económica do Barreiro no contexto da Península de Setúbal, através do desenvolvimento de funções urbanas com uma área de influência de âmbito regional;
- Requalificar os usos residenciais, no sentido de criar um ambiente urbano dinâmico, com espaços para a fixação de mão de obra qualificada e de actividades tecnologicamente evoluídas;
- Apoiar o crescimento local de emprego;
- Modernizar o tecido económico do concelho;

- Promover a internacionalização local do controlo da economia, pela criação de condições de fixação de centros de decisão das empresas sediadas no concelho e pelo apoio ao desenvolvimento de empresas de base local.

Relativamente aos objectivos de Ordenamento, são enunciados os seguintes:

- Reequilibrar a rede urbana do concelho...;
- Melhorar as acessibilidades internas,...;
- Melhorar as acessibilidades externas, viabilizando novas e mais eficientes ligações aos concelhos vizinhos, Moita, Palmela e Seixal, e á estrutura viária regional e nacional. Manter a viabilidade de ligação à margem norte na solução de atravessamento designada por corredor central, como alternativa à ponte 25 de Abril e à nova ponte do Montijo;
- Desenvolver e qualificar as redes de equipamentos sociais,...;
- Criar e equipar uma estrutura concelhia de espaços verdes,...;
- Contribuir para a redução de carências habitacionais:...;
- Melhorar a oferta de espaços para a instalação de actividades económicas:....

Como se verifica, o PDM do Barreiro teve como um dos seus objectivos de ordenamento a preservação do eixo central do corredor da Terceira Travessia, no sentido da sua viabilização em qualquer momento em que a decisão da sua construção viesse a ser tomada. O canal do IC 21 e o seu prolongamento a Norte até ao Tejo, encontra-se por isso fora das áreas de ocupação comprometida.

Em termos da ocupação prevista pelo PDM para a área do corredor em análise, são consideradas no seu interior as seguintes classes de Espaços:

- Espaços Industriais em áreas de reconversão – correspondente à área ocupada pela Quimiparque;
- Habitação em áreas consolidada – com maior expressão nas zonas do Lavradio, Quinta da Fonte, Quinta dos Loios, Alto do Sexalinho e Vila Chã;
- Habitação em área de reconversão – pequenas parcelas a poente do IC 21;

- Equipamento em áreas consolidadas – afectando grandes manchas de Equipamento Escolar, do antigo Complexo Desportivo da Quimigal, e do Hospital Distrital do Barreiro;
- Espaços Urbanizáveis – onde se destaca a zona da Quinta dos Fidalguinhos e as expansões do Alto do Seixalinho e da Quinta da Lomba.

No que respeita à rede viária, para além da consideração do IC 21, para Sul da Rotunda do Lavradio, como Estrutura Rodoviária Principal, encontram-se propostas como ligações principais a estabelecer, dentro da área do corredor em questão, as seguintes vias:

- O prolongamento para Norte da rotunda do Lavradio, do IC 21, até á margem do Tejo, pensando no novo atravessamento;
- A ligação mais directa entre a rotunda do Lavradio e o centro da cidade do Barreiro e o terminal fluvial e ferroviário;
- Uma via alternativa ao IC 21, a nascente do mesmo, entre os nós do Hospital e da Quinta da Lomba.

Encontra-se também prevista a construção de um nó viário principal a nascente da Quinta da Lomba, distribuidor de todo o tráfego proveniente do IC 21.

A estrutura rodoviária prevista no PDM, contempla de alguma forma, as necessidade de acessibilidade à nova travessia, uma vez que a primeira foi estudada tendo em consideração a possibilidade de implantação desta grande infra-estrutura.

2.3.6. O Plano Director Municipal da Moita

O Plano Director da Moita foi aprovado pela respectiva Assembleia Municipal em 12 de Junho de 1992, após um longo processo de elaboração que se processou ao longo de toda a década de oitenta. Por se ter tratado de um dos primeiros Planos Directores Municipais a ser elaborado no país, revestiu-se de um carácter experimental e pioneiro.

O PDM entrou em vigor 25/11/92 e encontra-se actualmente em fase final (...) do processo de Revisão.

Dadas as características do território, o PDM da Moita classifica todo o solo do município como urbano ou periurbano e estabelece normas para a protecção ou transformação do seu uso.

Segundo o PDM, a estratégia de desenvolvimento urbanístico do Concelho da Moita, assenta nas seguintes orientações:

- Proporcionar o desenvolvimento equilibrado do município, atenuando a tendência para a constituição de um subúrbio residencial dependente de Lisboa e corrigir os efeitos negativos já provocados por este fenómeno;
- Melhorar as condições urbanísticas do eixo urbano Barreiro- Baixa da Banheira – Alhos Vedros – Moita;
- Integrar urbanisticamente os Bairros Periféricos e Zonas Rurais do Concelho;

O corredor da terceira travessia em análise, abrange apenas duas pequenas partes do território do concelho da Moita: a primeira respeita à extremidade Ocidental da Baixa da Banheira e o segunda, localizada mais a Sul, a uma parte do Vale da Amoreira, ocupado, numa área substancial, pela Quinta da Fontainhas.

No primeiro caso, a área em causa, encontra-se obviamente classificada pelo PDM como de Habitação.

No segundo caso, comporta as seguintes classificações de solo:

- Área de Protecção de Infra-estruturas – numa faixa de 100 metros a nascente do IC21 que limita o concelho;
- Área para Habitação – no já edificado Bairro da Amizade;
- Áreas e Faixas de Protecção e Conservação da Natureza , na generalidade da zona ocupada pela Quinta das Fontainhas;
- Áreas Urbanizáveis - numa pequena faixa a Norte da Quinta das Fontainhas;
- Área de Expansão – entre os Cemitérios do Vale da Amoreira e de Vila Chã.

Em relação à Carta de Ordenamento da Revisão do Plano Director Municipal da Moita, que se encontra actualmente em apreciação, as diferenças mais significativas na classificação do espaço, incidem sobre a quase generalidade da área da Quinta das Fontainhas, então destinada à Protecção e Conservação da Natureza e agora proposta como Solo de Urbanização Programada para fins habitacionais.

Em termos da rede viária, encontra-se garantida, na Revisão do Plano, a faixa de protecção ao IC21, embora com uma dimensão menor, e é proposta uma nova via, dentro da área do corredor, estabelecendo a ligação de uma circular ao concelho com o nó da Quinta da Lomba.