

**REVISÃO DO PDM DE LISBOA**  
**PROPOSTA DE PLANO DE NOVEMBRO DE 2010**

**PARECER**

Analisada a Proposta de Plano datada de Novembro de 2010, designadamente, os elementos que constituem e que acompanham o plano, disponibilizados pela Câmara Municipal de Lisboa na plataforma electrónica de suporte ao acompanhamento do processo de revisão do PDM de Lisboa, e tendo em atenção o n/ parecer sobre a anterior versão da Proposta de Plano emitido em 22 de Junho de 2010 através do ofício 364750, remetido àquela Câmara Municipal, verifica-se que a maioria das questões e solicitações da APL foram consideradas nesta nova versão agora em apreço.

Contudo, da análise efectuada pelos serviços técnicos da APL, verifica-se subsistirem algumas situações que carecem de rectificação ou revisão conforme se explana seguidamente.

**I. RELATÓRIO**

Embora na página 29 do relatório se afirme que a "*modernização do Porto de Lisboa*" é "*uma oportunidade do futuro próximo*", o porto, na sua componente de carga, continua a não ser referido como oportunidade ao nível da matriz SWOT.

Esta questão, anteriormente levantada por esta Administração, mantém-se. Considera-se que a análise SWOT efectuada não tem em conta o facto de o Porto de Lisboa, para além de gerar valor para a economia da cidade e da região, poder constituir, se desenvolvido, um factor da transformação da região de Lisboa e Vale do Tejo numa plataforma logística de referência para os tráfegos da península ibérica, para além de contribuir para a afirmação da

identidade da cidade e para a sua internacionalização. Além disso, este porto pode constituir-se como um elemento de suporte à estratégia de dar à cidade a *"função de porta de entrada na Europa para as empresas e investidores dos países do espaço lusófono"*.

De igual modo, considera-se que a existência do Estuário do Tejo, e a possibilidade de o mesmo ser navegado, também representa uma oportunidade que não foi considerada naquela análise. De facto, ao estimular-se o desenvolvimento do tráfego fluvial, como alternativa à entrada e saída de mercadorias, com destino ou origem no porto, contribui-se para aliviar o tráfego no interior da cidade e seus acessos, bem como, para uma solução mais sustentável de transporte, dado o substancial menor consumo de combustível por unidade de carga.km transportada.

## **II. REGULAMENTO**

1. No que respeita ao nº1 do artigo 53º (anterior artigo 51º), referente a Espaços Ribeirinhos inseridos na classe de Espaços Verdes, verifica-se ter sido acolhida a redacção proposta pela APL, com excepção das condições de acesso pedonal à margem. Tendo em atenção que, em zonas em que estes espaços confinam com Espaços de Uso Especial de Infra-estruturas, os quais comportam actividade portuária, como acontece na zona de Alcântara, tal acesso poderá não ser viável por questões de segurança, propõe-se para aquele artigo a seguinte redacção, em consonância com a anterior proposta e onde se sublinha a alteração:

*"1. São espaços sem utilização portuária exclusiva, com funções de equilíbrio ecológico que permitam a dinâmica das marés e de acolhimento de actividades ao ar livre de recreio, lazer, turismo, cultura, actividades náuticas, designadamente, náutica de recreio,*

*náutica desportiva, pesca e actividade marítimo-turística, actividades de apoio às mesmas e actividades lúdico recreativas para usufruto público, onde devem ser asseguradas, sempre que possível, condições de acesso pedonal à margem do rio e fruição da paisagem ribeirinha.”*

2. Tendo sido criadas novas UOPG, chama-se à atenção do seguinte:
  - Na UOPG 6 – Graça/Beato, quando se prevê um “Programa de ligação entre a cidade e o rio através do incremento dos espaços públicos ribeirinhos com funções ligadas à náutica de recreio, ao turismo e cultura”, deverá ter-se em conta o facto de toda a frente ribeirinha compreendida nesta unidade territorial, localizada entre Santa Apolónia e o Beato, ser ocupada por instalações e serviços portuários (classificada como Espaços de Uso Especial de Infra-estruturas), que não se compaginam com tais intenções.
  - A UOPG 7 – Centro Histórico, que abrange parte do futuro Terminal de Cruzeiros de Lisboa, tem, entre as suas orientações, “Garantir a continuidade ciclável ao longo do rio entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia”, cuja concretização se deverá compaginar com as actividades portuárias aí instaladas e previstas.
3. Na secção relativa aos Valores e Recursos Ambientais, verifica-se que foram introduzidas, conforme o parecer anterior da APL, cláusulas de excepção para diversas disposições, que permitem garantir a exploração de zonas afectas à actividade portuária sem os condicionamento impostos aos sistemas integrados naquele conjunto de valores a salvaguardar. Contudo, considera-se que tais excepções não abrangem o “Sistema Húmido e Sistema de Transição Fluvial-estuarino”, nem o “Sistema de Vistas”, pelo que se mantém as considerações efectuadas no parecer anterior, ou seja:

- No artigo 13º (anterior artigo 11º), relativo ao Sistema Húmido e Sistema de Transição Fluvial-estuarino, *"deverá prever-se, dada a especificidade da actividade portuária, a possibilidade de excepcionar destes requisitos a construção de instalações, normalmente armazéns, na área de jurisdição portuária, em "Espaços Consolidados - Espaços de Uso Especial de Infra-estruturas", com base em fundamentação técnica das suas condições de exploração, mantendo, contudo, a exigência de um estudo hidrogeológico quando haja alteração à situação actualmente existente"*.
- Quanto ao Sistema de Vistas, *"dada a especificidade da actividade portuária, que não dispõe de alternativas de localização, deverá considerar-se a possibilidade de os requisitos de exploração portuária aprovados virem a fazer parte integrante do sistema de vistas."*

### III. PLANTA DE ORDENAMENTO

No Desenho 1, Planta de Ordenamento - Qualificação do espaço Urbano, em virtude da alteração dos limites da margem na cartografia de base de forma a considerar a situação existente e não a futura (projectos), torna-se necessário:

1. Corrigir o limite do Espaço Verde Ribeirinho a **norte da Doca de Alcântara**, o qual deverá respeitar o alinhamento anteriormente proposto pela APL no seu parecer, conforme se representa na Figura 1.
2. Na área a **montante do estaleiro da Rocha Conde d'Óbidos**, na zona do designado Travessão de Santos, rever a representação gráfica da área integrada em Espaços Consolidados - Espaços de Uso Especial de Infra-estruturas, de acordo com o proposto anteriormente, por

forma a garantir a continuidade desta classe de espaço, como se representa na Figura 2.

3. Na zona montante da **Doca da Marinha**, o limite dos Espaços Consolidados - Espaços de Uso Especial de Infra-estruturas, deverá ser revisto tendo em conta os limites anteriormente propostos pela APL, e representados na Figura 3. Estes limites estão de acordo com a delimitação de espaços protocolada entre esta Administração e a Marinha Portuguesa, e da qual se deu conhecimento à Câmara Municipal de Lisboa através do ofício anteriormente referido, tendo como objectivo da sua utilização (incluindo a execução das obras necessárias à sua operacionalização), para a atracação de navios de cruzeiro no âmbito da construção do Terminal de Cruzeiros de Lisboa.
4. Ainda nesta zona, deverá ser rectificada a linha de margem, de forma a integrar o avanço dos cais e o aterro da Doca do Terreiro do Trigo, já executados e representados na Figura 3, embora aquele avanço esteja executado em área exterior ao território municipal. Para o efeito, esta Administração disponibilizará à Câmara Municipal de Lisboa o levantamento topográfico da linha de coroamento dos cais efectuado em Novembro de 2010 em formato digital AutoCad.
5. Finalmente, no que respeita à **zona da Doca do Poço do Bispo**, tendo em conta que a proposta de classificação dos espaços para esta zona foi formulada, no anterior parecer, tendo por base o desenvolvimento de usos futuros no pressuposto do aterro da doca, torna-se agora necessário rever tal classificação. Assim, propõe, esta Administração, que o limite dos Espaços Consolidados - Espaços de Uso Especial de Infra-estruturas se faça pelo alinhamento dos edifícios localizados a montante da doca, conforme representação na Figura 4, por forma a garantir o uso portuário no molhe montante, bem como, o acesso por viaturas ao mesmo.

O Desenho 2, Planta de ordenamento – Estrutura Ecológica Municipal, deverá também ser revisto, por forma a se compaginar com as alterações aos limites das áreas classificadas como Espaços Verdes aqui propostas designadamente, nas zonas de Alcântara e Poço do Bispo.



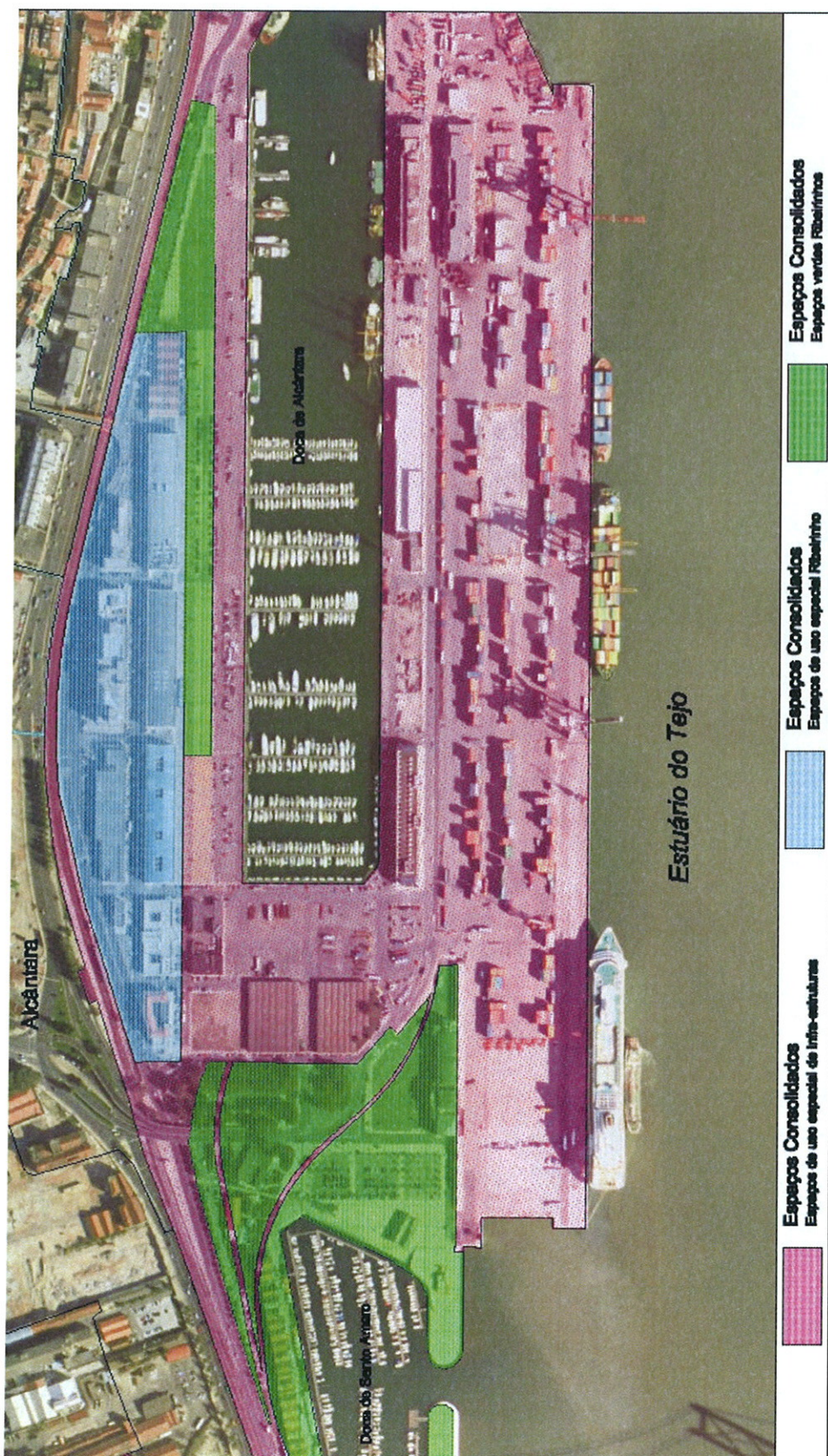


Figura 1 – Zona norte da Doca de Alcântara.

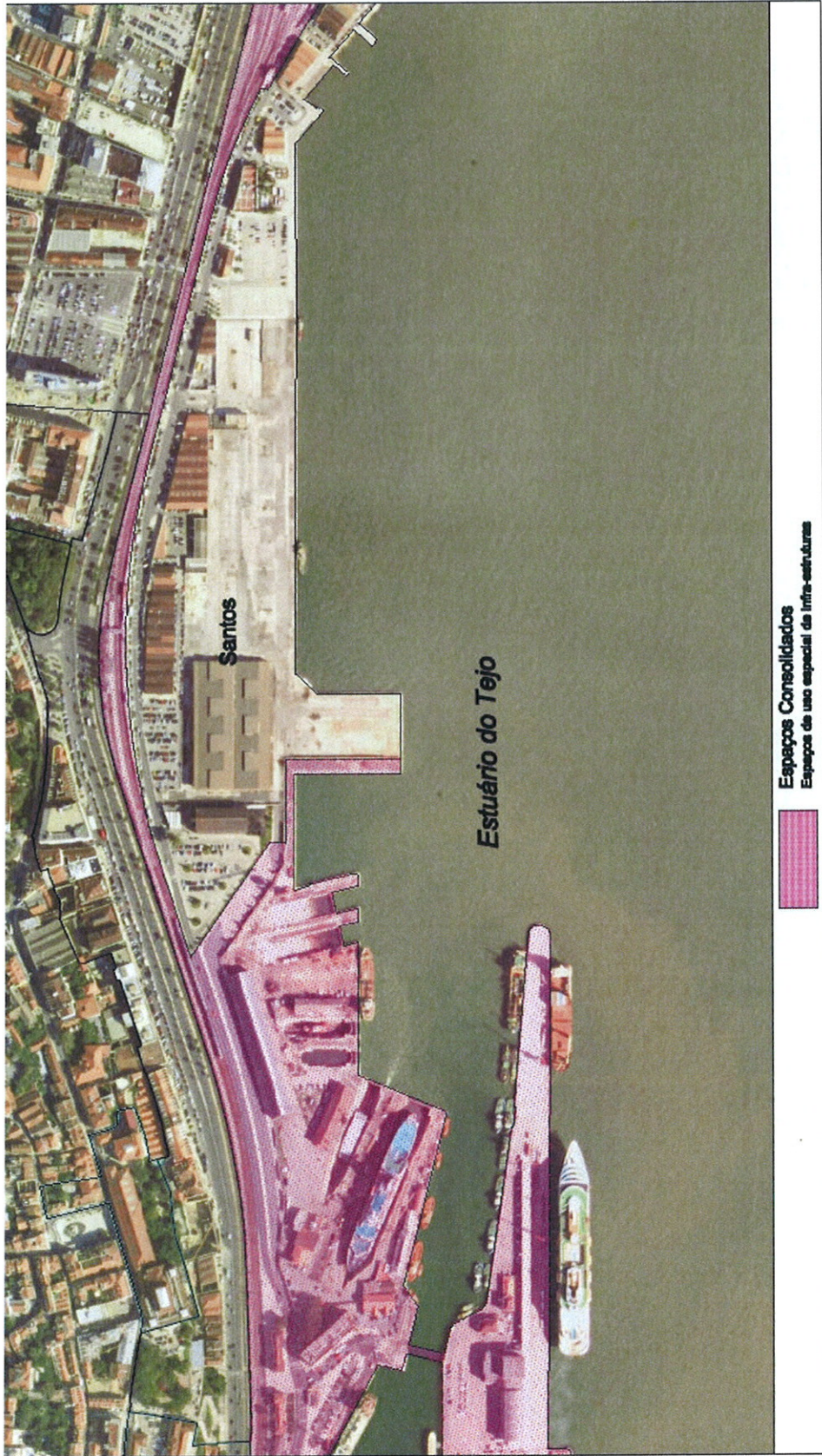


Figura 2 – Zona a montante do estaleiro da Rocha Conde d'Óbidos.

*[Handwritten signature]*



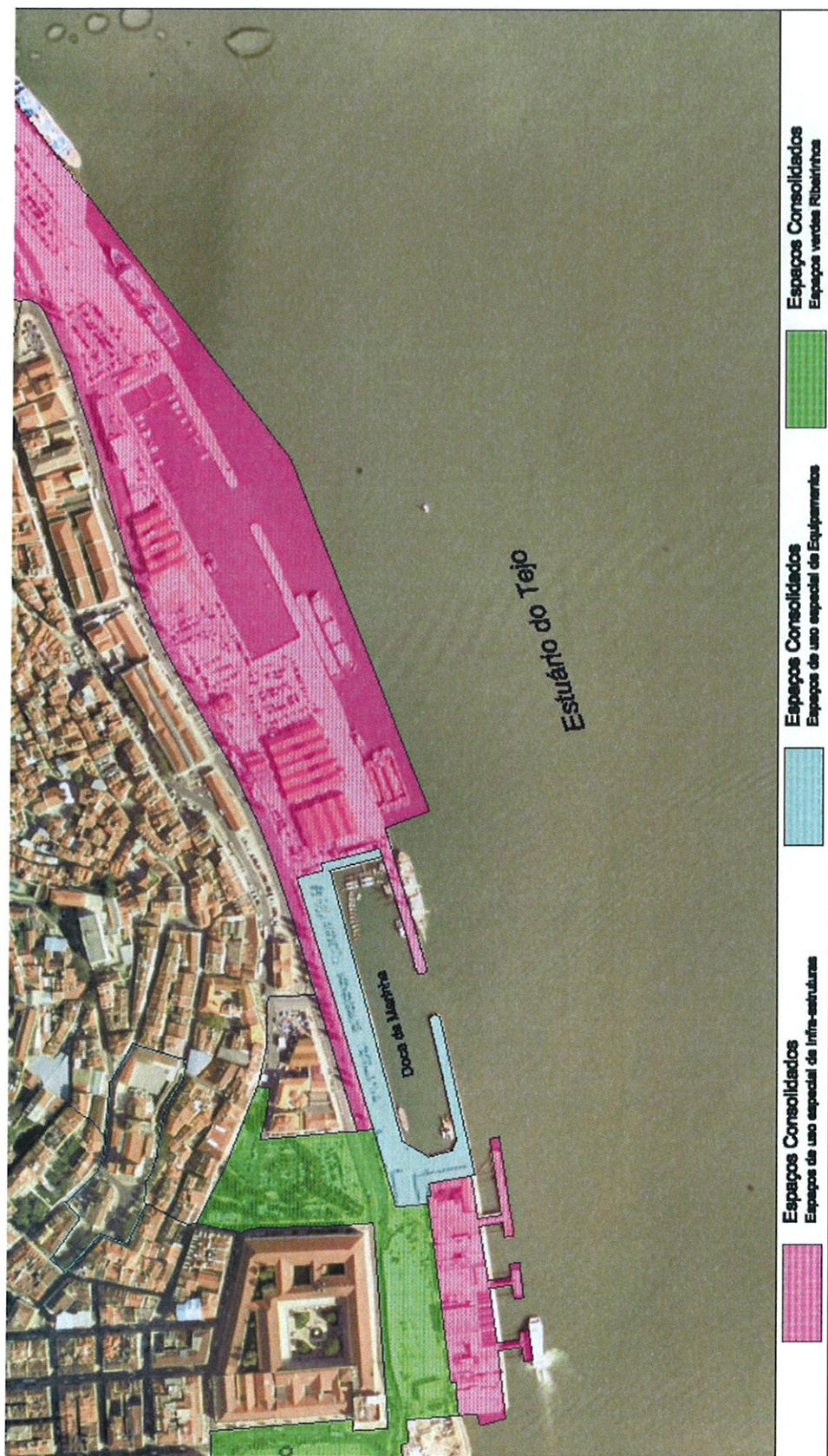


Figura 3 – Zona montante da Doca da Marinha.

R  
9

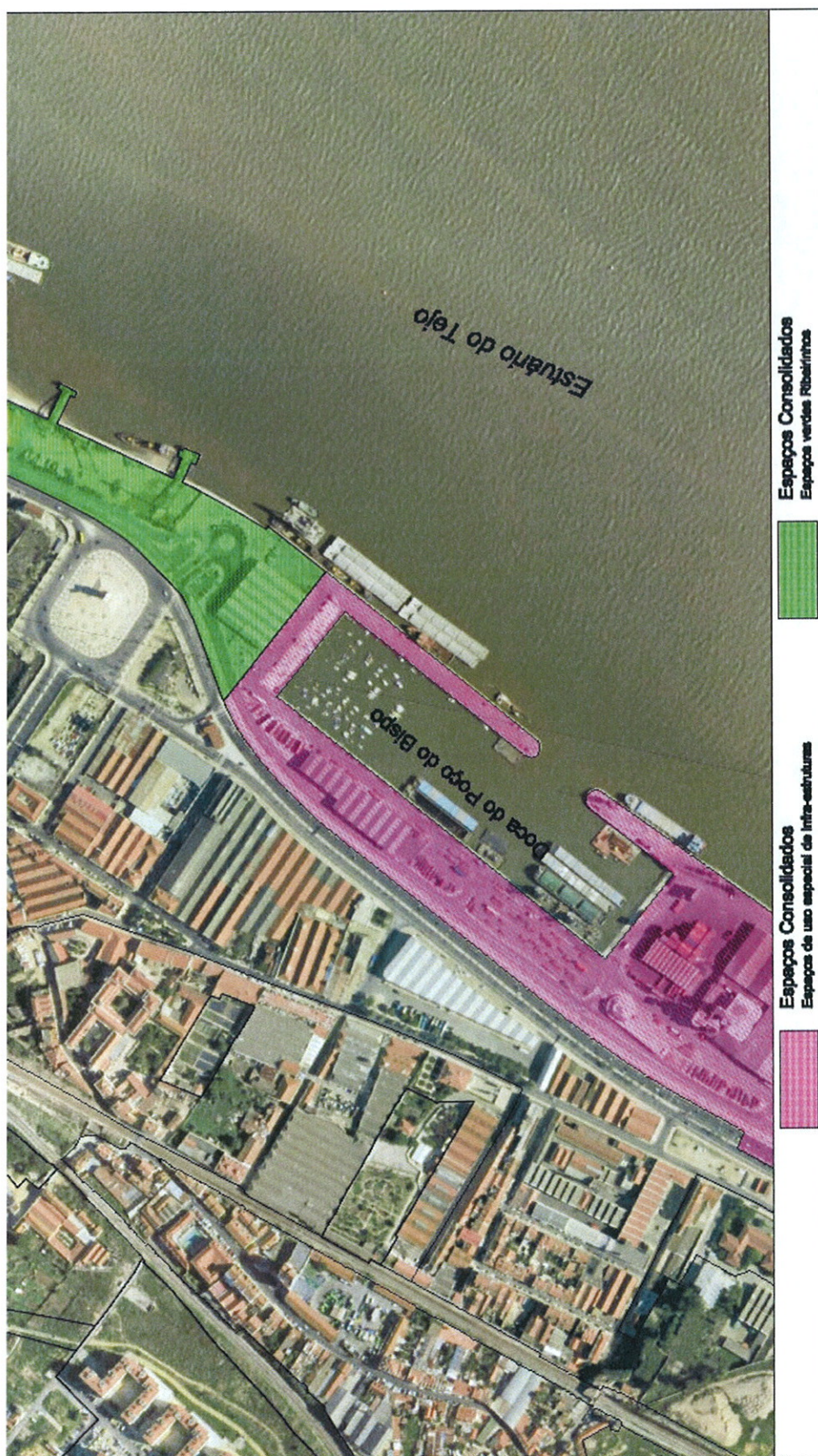


Figura 4 – Zona da Doca do Poço do Bispo.

*[Handwritten signature]*

#### **IV. PLANTA DE CONDICIONANTES**

No Desenho 7, Planta de Condicionantes – Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública I, verifica-se que a Área de Jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, bem como o Domínio Público Marítimo, não se encontram correctamente demarcados.

Assim, a representação da área de jurisdição da APL naquela planta deverá ser revista de acordo com os elementos fornecidos à Câmara Municipal de Lisboa a coberto do ofício com referência 361271 de Março de 2010, conforme expresso no anterior parecer desta Administração, chamando-se à atenção para o facto de esta jurisdição se estender pelo plano de água.

No que respeita ao Domínio Público Marítimo, foram também remetidos à autarquia, a coberto do ofício 389883 de 17 de Dezembro de 2010, os elementos disponíveis nesta Administração a considerar para a sua representação.

A APL está disponível para qualquer esclarecimento adicional à Câmara Municipal de Lisboa, sobre esta matéria.

Lisboa, 11 de Janeiro de 2011



