



**INSTITUTO SUPERIOR DE ENGENHARIA DE LISBOA**  
**Área Departamental de Engenharia Civil**



## **Ordenamento do Território na Cidade de Lisboa** **O caso da Alta de Lisboa**

**JOSÉ LUÍS DELGADO CORREIA**  
Licenciado em Engenharia Civil

Trabalho Final de Mestrado para obtenção do grau de Mestre  
em Engenharia Civil na área de especialização de Edificações

Orientador:

Mestre Carlos Manuel Martins

Júri:

Presidente: Doutor João Alfredo Ferreira Santos

Vogais:

Mestre Carlos Manuel Martins

Doutora Ana Paula Parreira Correia Rainha

**Dezembro de 2013**



## RESUMO

A presente dissertação, Ordenamento do Território na cidade de Lisboa – **O caso da Alta de Lisboa**, tem como ponto de partida a evolução do planeamento urbano da cidade de Lisboa, enquadrado num período da história recente da cidade com início em 1948 e que se prolonga até aos nossos dias.

Para o período em análise considera-se a evolução dos instrumentos de gestão do território, passando pelas várias etapas, desde o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa - PGUEL (Etienne de Groer) -1948 até a Visão Estratégica – Lisboa 2012 e a Carta Estratégica 2010 – 2024.

A partir dessa análise dos instrumentos de gestão do território da cidade de Lisboa, o trabalho focalizar-se-á, depois, num caso de estudo específico que corresponde à área da Alta de Lisboa, enquadrando nestas várias fases, em termos históricos e de ordenamento do território, a área atualmente designada de Alta de Lisboa.

Assim, a dissertação não pretende fazer um estudo da cidade na sua globalidade, mas sim a análise de um objeto urbano circunscrito.

Neste contexto a implementação do “Plano de Urbanização da Alta de Lisboa” constituiu um grande desafio para a cidade de Lisboa e para os decisores que a ele estiveram ligados, uma vez que permitiu iniciar a resolução do enorme problema de um território degradado que impedia o desenvolvimento e coesão das áreas consolidadas envolventes.

Esta situação representa também um grande desafio urbano para a cidade de Lisboa, que acabará por criar uma nova centralidade urbana gerando os seus pólos dinâmicos, analisando e validando o contributo dos IGT para o sucesso desta operação.

**Palavras-chave:** Alta de Lisboa, Expansão Urbana, Projeto urbano

---



## ABSTRACT

This dissertation, Spatial Planning in Lisbon - The case of Alta de Lisboa, has as its starting point the evolution of urban planning in the city of Lisbon, framed within the recent history of the city beginning in 1948 and extending to the present day.

For the period under review considers the development of tools for managing territory, passing through various stages, from the General Plan of Urbanization and expansion of Lisbon - PGUEL (Etienne de Groer) -1948 to the Strategic Vision - Lisbon 2012 and the Charter strategy 2010-2024.

From this analysis of the management tools of the territory of the city of Lisbon, the work will focus, then, in a specific case study corresponds to the Alta de Lisbon, framing these various stages, in historical terms and ordering territory, the area currently designated Alta de Lisbon.

Thus, the dissertation does not intend to make a study of the city as a whole, but the analysis of an urban object circumscribed.

In this context the implementation of the "Plan of Urbanization of Alta de Lisboa" was a major challenge for the city of Lisbon and to decision makers that were linked to it, once allowed to start solving the huge problem of a degraded area that prevented development and cohesion of consolidated surrounding areas.

This also represents a major challenge for the city of Lisbon, which will eventually create a new urban center generating their dynamic poles, analyzing and validating input from IGT to the success of this operation.

**Keywords:** Alta de Lisboa, Urban Expansion, Urban Project



## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu orientador, Mestre Carlos Manuel Martins pelas orientações, sugestões, troca de opiniões e todas as críticas construtivas que contribuíram para o desenvolvimento da dissertação.

A todos aqueles que participaram e disponibilizaram algum do seu tempo.



---

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
1.1 OBJETIVOS DO ESTUDO .....	2
1.2 JUSTIFICAÇÃO DO TEMA.....	3
1.3 METODOLOGIA E ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO.....	4
<b>2. ENQUADRAMENTO .....</b>	<b>7</b>
2.1 ÂMBITO E CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL .....	7
2.2 ENQUADRAMENTO HISTÓRICO .....	8
2.3 ARTICULAÇÃO COM OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL.....	11
<b>3. CARACTERIZAÇÃO DO CASO DE ESTUDO .....</b>	<b>27</b>
3.1 O URBANISMO .....	28
3.2 MOBILIDADE.....	41
3.3 REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS.....	55
3.4 EQUIPAMENTOS .....	62
3.5 ESPAÇOS VERDES .....	74
<b>4. AVALIAÇÃO DO CASO DE ESTUDO .....</b>	<b>81</b>
4.1 GRAU DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO .....	81
4.2 IMPACTOS INDUZIDOS NA CIDADE DE LISBOA .....	84
4.3 ARTICULAÇÃO COM O CENTRO URBANO CONSOLIDADO .....	90
<b>5. CONCLUSÕES.....</b>	<b>97</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>101</b>
<b>WEBGRAFIA .....</b>	<b>103</b>



## ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1 – Localização do PUAL.....	1
Fig. 2 - Ortofotomapa da área de intervenção .....	7
Fig. 3 – Conchas fósseis, na origem do nome Ameixoeira .....	9
Fig. 4 – Marcas da fase rural – ainda existente .....	10
Fig. 5 - Plano de Urbanização de Lisboa, 1938-1948 (E. de Gröer) .....	13
Fig. 6 - Plano de Urbanização de Lisboa, 1959 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa .....	14
Fig. 7 - Plano Geral de Urbanização de Lisboa, PGUCL, 1967, Meyer-Heine .....	15
Fig. 8 - Enquadramento da Alta de Lisboa.....	22
Fig. 9 – Planta de Localização dos Empreendimentos .....	32
Fig. 10 – Empreendimento Parque Europa.....	32
Fig. 11 – Empreendimento Parque Lisboa .....	33
Fig. 12 – Empreendimento Colina São João de Brito .....	33
Fig. 13 – Empreendimento Parque São João de Brito.....	34
Fig. 14 – Empreendimento Condomínio da Quinta das Conchas.....	34
Fig. 15 – Empreendimento Condomínio da Torre.....	35
Fig. 16 – Empreendimento Condomínio do Parque .....	36
Fig. 17 – Empreendimento Colina de São Gonçalo .....	36
Fig. 18 – Empreendimento Jardins de São Bartolomeu .....	37
Fig. 19 – Empreendimento Casas do Parque.....	38
Fig. 20 – Empreendimento Lx Condomínios (Malha 14) .....	39
Fig. 21 – Mapa da rede viária da Alta de Lisboa.....	45
Fig. 22 – Hierarquia da Rede Rodoviária dentro do limite da Alta de Lisboa .....	49
Fig. 23 – Avenida Santos e Castro .....	50
Fig. 24 – Imagem do Eixo-Central .....	50
Fig. 25 – Imagem da Avenida Nuno Krus Abecasis .....	51
Fig. 26 – Circulação pedonal.....	53
Fig. 27 – Caminho pedonal adjacente ao edificado com ciclovia .....	53
Fig. 28 – Circulação pedonal e ciclovia .....	54
Fig. 29 – Utilização de espaços públicos.....	54
Fig. 30 - Localização das Estações de Metro .....	56
Fig. 31 - Estação de Metro da Ameixoeira .....	57
Fig. 32 e 33 – Carreira 703 e respetiva paragem.....	60
Fig. 34 – Complexo Desportivo da Alta de Lisboa.....	64
Fig. 35 e 36 – Pista Atletismo Prof. Moniz Pereira.....	65

Fig. 37 – Prova de Atletismo.....	66
Fig. 38 – Equipamentos de fitness.....	66
Fig. 39 – Circuito de Manutenção.....	67
Fig. 40 – Colégio de S. Tomás.....	68
Fig. 41 – Parque Infantil e Juvenil.....	70
Fig. 42 – Forte da Ameixoeira.....	72
Fig. 43 e 44 – Edifício e Esquadra da PSP.....	72
Fig. 45 – Igreja matriz da Charneca.....	73
Fig. 46 - Localização dos Espaços Verdes.....	77
Fig. 47 e 48 - Espaços Verdes – Quinta das Conchas e dos Lilases.....	77
Fig. 49 - Parque Oeste.....	78
Fig. 50 e 51 - Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas.....	79
Fig. 52 - Ligação da Alta de Lisboa com o Lumiar.....	92
Fig. 53 - Ligação da Alta de Lisboa com a Ameixoeira.....	93
Fig. 54 - Ligação da Alta de Lisboa com o Eixo Norte/Sul.....	93
Fig. 55 – Avenida do Eixo Central.....	94
Fig. 56 – Avenida Santos e Castro.....	94

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – População residente em algumas cidades portuguesa .....	31
Quadro 2 – Fase de comercialização em Setembro de 2013 .....	38
Quadro 3 – Equipamentos de Desporto.....	64
Quadro 4 – Equipamentos de Ensino .....	67
Quadro 5 – Equipamentos de saúde .....	69
Quadro 6 – Equipamentos de Ação Social e Cultural .....	70
Quadro 7 – Equipamentos de Prevenção e Segurança .....	71
Quadro 8 – Equipamentos Religiosos .....	73
Quadro 9 – Outros Equipamentos .....	74
Quadro 10 - Número de fogos previstos e grau de concretização .....	82
Quadro 11 – Tipologias dos fogos construídos até 2008 .....	83
Quadro 12 – Evolução do número de Edifícios.....	85
Quadro 13 – Evolução do número de alojamentos.....	86
Quadro 14 – Evolução da População residente .....	86
Quadro 15 – Gráfico de Evolução da População residente .....	87



## ABREVIATURAS

**AMBELIS** – Agência de Desenvolvimento para a Modernização da Base Económica de Lisboa;

**AML** - Área Metropolitana de Lisboa

**AUGI** - Áreas Urbanas de Génese Ilegal

**CRIL** - Cintura Regional Interna de Lisboa

**EIXO N/S** -Eixo Norte/Sul

**EPUL** – Empresa Pública de Urbanização de Lisboa;

**GEU** – Gabinetes de Estudos de Urbanização;

**IGT** – Instrumentos de Gestão do Território;

**IMTT** – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres;

**PDUL** – Plano de desenvolvimento de Urbanização de Lisboa;

**PEL** – Plano Estratégico de Lisboa;

**PER** - Programa Especial de Realojamento

**PGUEL** – Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa;

**PMOT** – Plano Municipal de Ordenamento do Território;

**PNPOT**- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território;

**PP** – Plano de Pormenor;

**PRAD** – Programa de Recuperação de Áreas Degradadas;

**PROT** - Plano Regional de Ordenamento do Território;

**PU** – Plano Urbanização;

**PUAL** - Plano Urbanização do Alto do Lumiar

**RMS** - Rede de mobilidade Suave;

**SGAL** - Sociedade Gestora da Alta de Lisboa

**TC** – Transporte Coletivo;

**TI** – Transporte Individual;

**UDAL** - União Desportiva da Alta de Lisboa;

**UE** – União Europeia;

**UNOR** - Unidade de Ordenamento do Território;

**UOPG 1** - Unidade Operativa de Planeamento e Gestão - Coroa Norte;

**VL** – Venda Livre.



## 1. INTRODUÇÃO

Este Trabalho destina-se à obtenção do grau de Mestre em Engenharia Civil na Área de Especialização em Edificações, do Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, e tem por tema: **“Ordenamento do Território na cidade de Lisboa – O caso da Alta de Lisboa”**.

Tem como ponto de partida a evolução do planeamento urbano da cidade de Lisboa, no período entre 1948 e 2013, considerando deste modo a evolução dos instrumentos de gestão do território, passando pelas várias etapas, nomeadamente o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa-1948, o Gabinete de Estudos de Urbanização - 1959, o Plano Geral de Urbanização de Lisboa - 1967, o Plano Estratégico de Lisboa - 1992, o Plano Director Municipal - 1994, a Visão Estratégica – Lisboa 2012 e a Carta Estratégica – 2010 – 2024.

Enquadra, depois, nestas várias fases, em termos históricos e de ordenamento do território, a área normalmente designada por Alta de Lisboa.

Assim, a presente dissertação não pretende fazer um estudo da cidade na sua globalidade, mas sim a análise de uma área urbana circunscrita, focalizando desta forma o estudo no espaço compreendido pela denominada “Alta de Lisboa”, ou, formalmente, a área de intervenção do Plano de Urbanização do Alto do Lumiar (PUAL).



**Fig. 1 – Localização do PUAL**

O PUAL constitui um plano de renovação e expansão urbana para a respetiva área, integra a UOP 23, estabelecida no Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM) e tem como objetivo estabelecer as regras a que deverá obedecer a ocupação, uso e transformação do solo naquela área.

É este instrumento de gestão do território que está na base da criação da cidade a ser construída dentro da cidade de Lisboa, promovendo a transformação de um grande território e a coesão da própria cidade de Lisboa.

### **1.1. OBJETIVOS DO ESTUDO**

O objetivo fundamental deste trabalho visa analisar a pertinência da intervenção, a adequação dos seus objetivos face aos problemas urbanísticos e socioeconómicos que estavam na base do projeto implementado. Analisando, igualmente, a coerência das propostas e medidas tomadas, assim como a sua execução. A análise passa, ainda, pela constatação das parcerias que se firmaram, o grau de execução do projeto, os objetivos delineados e a deteção de desvios relevantes. Por fim, apresentam-se as necessárias reflexões sobre os efeitos diretos e indiretos das intervenções materializadas até à data.

Desta forma, o objetivo deste estudo passa por responder a duas questões fundamentais:

- **Como se constrói uma cidade dentro de outra cidade consolidada?**
- **Qual o impacto da evolução dos Instrumentos de Gestão do Território no caso de estudo?**

O estudo tem ainda objetivo identificar os instrumentos de gestão aplicados num período recente do desenvolvimento da cidade de Lisboa, servindo como ponto de partida para analisar e avaliar a implementação do processo de urbanização numa área significativa, o caso de estudo, tendo em conta a respetiva adaptação aos instrumentos de ordenamento do território vigentes no início do processo em 1984 e a sua adaptabilidade aos instrumentos de gestão do território que foram entrando em vigor, no decorrer do processo, e que corresponde a um período de cerca de 30 anos.

Neste contexto, é interessante perceber como é que se constrói de raiz uma nova cidade, dentro doutra cidade, e a forma de interligação com a estrutura urbana consolidada na envolvente. Assim, a partir do caso real de construção dum território com base nos

instrumentos de gestão, que em termos nacionais apenas tem paralelo na intervenção implementada no Parque das Nações, também em Lisboa, e que constituem claramente casos, únicos, de estudo em Portugal.

Pretende-se, desta forma, com este trabalho apresentar e analisar as estratégias e soluções desenvolvidas no Plano de Urbanização da Alta de Lisboa. Neste contexto, considere de relevante interesse o desenvolvimento do estudo do processo de ordenamento do território numa área significativa no interior e Lisboa, tendo como objetivo o enquadramento e caracterização deste território antes da intervenção, o plano de urbanização, os instrumentos de gestão do território que enquadram a intervenção, a análise do projeto, o grau de implementação do projeto, e uma análise crítica das soluções implementadas, bem como uma análise da perceção dos resultados obtidos.

## **1.2. JUSTIFICAÇÃO DO TEMA**

A escolha da temática do ordenamento do território e mais especificamente a Alta de Lisboa como objeto de estudo deve-se, não só pela consideração deste espaço como privilegiado para a análise da desigualdade e de distintos fenómenos e flagelos urbanos, como pelo enorme esforço realizado para a sua resolução.

A Alta de Lisboa constitui, assim, um projeto de reordenamento urbano de um vasto território da cidade de Lisboa onde se misturavam atividades agrícolas, com habitações degradadas, em grande parte de génese ilegal, funcionando como entrave ao desenvolvimento do território, à coesão com a área envolvente consolidada, e à própria coesão da cidade de Lisboa.

A opção por este tema prende-se com o interesse que ao longo dos últimos doze anos o processo urbano da Alta de Lisboa me despertou, tendo por isso acompanhado, de fora, o desenvolvimento e implementação do projeto.

Neste processo, acabei por me tornar também residente da Alta de Lisboa e assim aumentei a minha proximidade e o interesse pela evolução e implementação desta nova cidade dentro de Lisboa.

Na unidade curricular de Ordenamento do Território, do 1º semestre deste mestrado, o trabalho individual teve como tema a caracterização do ordenamento do território do local da residência, para o qual utilizei alguma informação disponível e complementarmente efetuei

recolha de informação adicional, que permitiu fazer um trabalho que considere muito interessante.

O entusiasmo que tive no desenvolvimento desse trabalho fez-me despertar a vontade de aprofundar, ainda mais, o conhecimento deste território e desta forma adotar esta temática para desenvolvimento da minha tese de dissertação de mestrado de engenharia civil.

De referir que não tive qualquer ligação profissional com o projeto da Alta de Lisboa.

### **1.3. METODOLOGIA E ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO**

A metodologia implementada no desenvolvimento do trabalho passou por várias etapas. A primeira fase passou pela consciencialização do tema e pela estruturação do trabalho e a definição das metas. Depois a segunda fase, foi marcada pela recolha de informação, nomeadamente informação bibliográfica, material de imprensa, dados estatísticos, projetos, relatórios, trabalhos académicos, documentos oficiais disponíveis, bem como utilização de informação dispersa na internet. E na terceira fase, procedeu-se à análise de informação, tratamento de dados e estruturação e desenvolvimento do trabalho.

O projeto da Alta de Lisboa foi inicializado há mais de 30 anos, existindo muita informação dispersa relativamente a essa temática, verificando-se, até, informação contraditória, exigindo um especial cuidado na recolha, seleção, tratamento e cruzamento de informação.

Foi também efetuada uma pesquisa relativamente à Legislação, regulamentação e normas específicas para a Alta de Lisboa, bem como dos instrumentos de gestão do território aplicáveis.

Foram estabelecidos contactos diretos e informais, com as várias entidades oficiais e particulares, no sentido de recolha e cruzamento de informação. A este respeito não poderei deixar de registar alguma dificuldade em obter informação, nomeadamente da SGAL.

Neste enquadramento esta dissertação está estruturada em 5 capítulos: Introdução, Enquadramento, Caracterização do Projeto, Avaliação do Caso de Estudo e Conclusões.

Desta forma, o primeiro capítulo foi dedicado à introdução do trabalho, descrevendo-se de forma sucinta o conteúdo da presente dissertação, com a apresentação do tema onde se explicitam os objetivos e o objeto do estudo, a justificação do tema, a metodologia e a organização do estudo.

O segundo capítulo tem por objetivo o enquadramento do território, que constitui o âmbito do estudo e cuja estrutura engloba o âmbito e caracterização territorial da área em análise, o enquadramento histórico da zona e a articulação com os instrumentos de gestão territorial.

O capítulo três foi dedicado à caracterização do caso de estudo onde é abordado o urbanismo, a mobilidade, a rede de transportes públicos, os equipamentos e os espaços verdes - fatores caracterizadores da estruturação do território, diferenciadores da qualidade urbana das cidades e potenciadores da coesão territorial.

No quarto capítulo avalia-se o caso de estudo, através de uma análise crítica construtiva dos aspetos positivos e negativos, através do grau de implementação do projeto, da perceção dos impactes induzidos na cidade de Lisboa e pela articulação do território com o centro urbano consolidado.

Nesta abordagem, contextualizou-se o enquadramento da proposta urbana para a Alta de Lisboa, sendo ainda referidos os aspetos de articulação entre o centro urbano consolidado e esta nova centralidade.

E por fim, no capítulo quinto apresentam-se as conclusões relevantes do estudo.



## 2. ENQUADRAMENTO

A análise do enquadramento, do caso de estudo, foi desenvolvida em três componentes, nomeadamente o âmbito e caracterização territorial, o enquadramento histórico e a articulação com os instrumentos de gestão territorial, conforme se descreve nos pontos seguintes.

### 2.1. ÂMBITO E CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL

O território que enquadra a área de intervenção, localiza-se no quadrante Norte do Município de Lisboa e ocupa uma superfície de aproximadamente 382 ha, da qual cerca de um terço em área consolidada e dois terços em área de execução global do Plano de Urbanização (PU), integra a UOP 23 estabelecida no Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM), inserida nas freguesias do Lumiar, da Charneca do Lumiar e da Ameixoeira, estando confinado da seguinte forma:

- A Norte pelo limite do Concelho de Lisboa;
- A Nascente pelo Aeroporto de Lisboa;
- A Sul pela 2.<sup>a</sup> Circular e pelo Campo Grande;
- A Poente pela Ameixoeira, pelo Eixo Rodoviário Fundamental Norte-Sul e a pela Alameda das Linhas de Torres.



Fonte: CML, 2009

Fig. 2 - Ortofotomapa da área de intervenção

Relativamente ao enquadramento urbanístico, a área de intervenção do PUAL, está confinada a Norte, pelo Concelho de Loures com uma área predominantemente habitacional de génese ilegal, o bairro das Galinheiras; a Nascente pelas instalações do aeroporto internacional de Lisboa, que funciona como uma barreira na relação com outras zonas da cidade; a Poente por uma infraestrutura viária importante da malha urbana, o eixo Rodoviário Fundamental Norte/Sul, a qual limita a franca relação com o tecido urbano da freguesia da Ameixoeira, também este por consolidar; e a sul por outra decisiva infraestrutura viária, a Segunda Circular, distribuidora de grande intensidade, que representa atualmente, um corte com o Campo Grande, o núcleo das Murtas e o próprio bairro de Alvalade.

A área do Plano de Urbanização integra diversas categorias de espaços definidas no PDM, nomeadamente, área de estruturação urbanística habitacional, área consolidada de edifícios de utilização coletiva habitacional, áreas históricas habitacionais da Estrada da Torre e da Charneca do Lumiar, áreas de equipamentos e serviços públicos, áreas de usos especiais, áreas verdes de recreio, área verde de proteção e quintas e jardins históricos.

## **2.2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO**

O território abrangido pelo “Plano de Urbanização do Alto do Lumiar” insere-se numa coroa periférica da cidade de Lisboa, uma zona de hortas e de quintas onde predominava a atividade agrícola.

A Alta de Lisboa integra parcialmente três freguesias do concelho de Lisboa: Lumiar, Charneca e Ameixoeira, freguesias do termo da cidade de Lisboa, que passam a fazer parte integrante desta a partir de 1885 e integram a zona planáltica da cidade, sendo a sua morfologia vincadamente marcada por uma zona elevada, Monte de São Gonçalo, que desliza suavemente até às várzeas da Ameixoeira e do Lumiar.

O território recebeu ocupação humana desde os tempos pré-históricos, existindo vestígios do Paleolítico, Neolítico e calcolítico presumindo-se que o atual Forte da Ameixoeira esteja edificado sobre um povoado do Calcolítico. Paralelamente, diversos achados arqueológicos confirmam a presença romana no local, assim como ocupação muçulmana ulterior.



Fonte: SGAL

**Fig. 3 – Conchas fósseis, na origem do nome Ameixoeira**

Aquando da conquista da cidade de Lisboa em 1147, os termos da cidade foram continuamente doados às classes privilegiadas, designadamente a nobres e clero, numa época de registo de ocupação medieval.

Focalizando a análise no século XX, diversas propriedades foram adquiridas pela autarquia entre 1938 e 1962, numa lógica de aquisição de terrenos privados por parte da edilidade. Esta política foi iniciada pelo Eng. Duarte Pacheco, durante a presidência da Câmara Municipal de Lisboa, pretendendo assegurar a expansão de Lisboa apoiada em terrenos públicos.

Até 1950 o território era marcadamente rural com predominância de velhas quintas, olivais, vinhas, mato, vegetação espontânea e terrenos baldios usados como vazadouro.

Esta característica rural ainda hoje está presente com algumas quintas que ainda persistem em manter-se em plena convivência com uma estrutura vincadamente urbana, como é o caso da quinta que se identifica na fotografia seguinte.



**Fig. 4 – Marcas da fase rural – ainda existente**

A partir de 1950 a área de matriz rural começa a sofrer transformações com o aparecimento de habitações precárias que marcam o início da alteração definitiva da paisagem, aglomerando-se em pequenos núcleos, comumente denominados: Bairro das Calvanas, Bairro da Musgueira Sul, Bairro da Musgueira Norte, Bairro da Quinta Grande, Bairro da Cruz Vermelha e Bairro da Charneca/Quinta do Louro.

Acrescente-se, ainda, que no final da década de 50 e início da década de 60 o espaço viu-se confrontado com barreiras antrópicas, designadamente o Aeroporto Internacional de Lisboa e, reforçando o efeito barreira, a Segunda Circular. Desta forma, o espaço consolidou-se como área sombra, isolada topograficamente, de acessibilidade insuficiente baseada em velhos caminhos intersticiais entre a cidade e o campo.

Os registos sobre a ocupação de construções precárias neste território terão tido início em 1963, sendo os primeiros habitantes provenientes da Quinta do Narigão (próxima da Avenida do Brasil), vítimas de um aluimento de terras. Nesse mesmo ano, a ocupação é reforçada com famílias desalojadas de um incêndio ocorrido na Charneca do Lumiar.

Ainda nos anos 60, este território é engrossado por famílias que foram desalojadas por via da construção da ponte sobre o Tejo (atual ponte 25 de Abril), por via da construção do aeroporto de Lisboa e ainda as famílias afetadas pelas cheias de 1967.

---

O bairro foi progressivamente crescendo, e já nos anos 70 e 80, com a instalação de população migrante de origem rural, que então se dirige massivamente para Lisboa e também de população regressada dos países africanos de expressão portuguesa.

Neste local, estas famílias foram erigindo, de forma aleatória e desregrada, construções de carácter provisório com utilização de madeira e chapa de zinco. Era um bairro provisório, mas o tempo foi passando e os habitantes foram melhorando as suas construções, até muitas se tornarem em construções de carácter mais definitivo, com a utilização de outros materiais de construção, nomeadamente a alvenaria de tijolo e a telha.

Esta ocupação acentuou o carácter periférico desta zona, passando a ser marcada por usos marginais que condicionavam a sua degradação.

De assinalar que a construção voluntária e orgânica dá lugar, inevitavelmente, a uma morfologia espontânea, urbanismo anárquico em planta irregular, onde ruas estreitas, becos e azinhagas reinam numa total ausência de hierarquia da rede viária. Realçando as questões de falta de planeamento urbanístico.

Esta forma de ocupação do território não foi exclusiva da área em estudo, pois as cinturas da capital foram, assim, ocupadas na generalidade por bairros de construções degradadas de génese ilegal.

### **2.3. ARTICULAÇÃO COM OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL**

Para análise dos instrumentos de gestão do território que enquadram o caso em estudo é conveniente um enquadramento da evolução dos instrumentos de gestão e ordenamento da cidade de Lisboa.

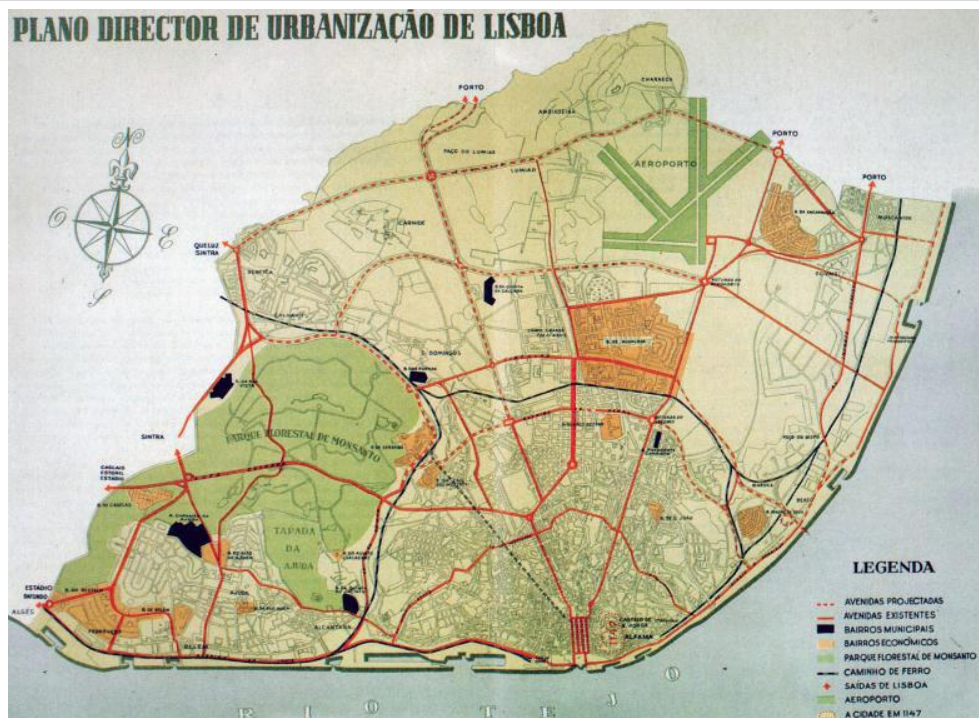
Neste contexto, teve-se como ponto de partida a evolução do planeamento urbano da cidade de Lisboa, na história recente desde 1948 até aos nossos dias. Considerou-se, para o efeito, a evolução dos instrumentos de gestão do território, passando pelas várias etapas, nomeadamente o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa - PGUEL (Etienne de Groer)-1948, o Gabinete de Estudos de Urbanização - GEU (Guimarães Lobato, 1959), o Plano Geral de Urbanização de Lisboa - PGUEL (Plano de Meyer-Heine, 1967), o Plano Estratégico de Lisboa - PEL – 1992, o Plano Diretor Municipal - PDM – 1994, a Visão Estratégica – Lisboa 2012 e a Carta Estratégica – 2010 – 2024. E enquadrou-se nestas várias

fases, em termos históricos e de ordenamento do território, a área atualmente designado de Alta de Lisboa.

### **2.3.1. PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO E EXPANSÃO DE LISBOA - PGUEL (ETIENNE DE GROER)-1948**

Em 1938 a CML, sob a presidência de Duarte Pacheco, contratou o arquiteto urbanista Étienne de Gröer, que juntamente com os serviços técnicos municipais, definiu as grandes linhas de desenvolvimento da cidade. Este plano foi concluído e aprovado, pela CML, em 1948, sem que nunca tivesse tido aprovação governamental. As principais linhas de força do plano eram as seguintes:

- Criação de uma rede viária radiocêntrica a partir de um eixo construído pela Av. António Augusto de Aguiar e o seu prolongamento até à estrada Lisboa-Porto;
- Organizar densidades populacionais decrescentes do centro para a periferia;
- Criar uma zona industrial na zona oriental da cidade, associada ao porto;
- Construir uma ponte sobre o rio Tejo no Poço do Bispo-Montijo, ligada a uma das circulares;
- Construir um aeroporto internacional na parte norte da cidade;
- Criar um parque em Monsanto com cerca de 900ha, e uma zona verde em torno da cidade que incluiria o Parque de Monsanto e que se prolongaria pela várzea de Loures até ao Tejo.



**Fig. 5 - Plano de Urbanização de Lisboa, 1938-1948 (E. de Gröer)**

(Fonte: CML - Atlas de Lisboa A Cidade no Espaço e no Tempo. 1ª Edição. Lisboa: Contexto, 1993, p.108)

O principal instrumento do plano foi o zonamento, dividindo o espaço em áreas com diferentes usos, às quais se aplicava legislação específica.

### **2.3.2. O GABINETE DE ESTUDOS DE URBANIZAÇÃO - GEU (GUIMARÃES LOBATO, 1959)**

Decorridos cerca de seis anos, em Fevereiro de 1954, a CML criou o Gabinete de Estudos de Urbanização (GEU) com o objetivo de proceder à revisão e atualização do Plano de 1948. Este novo plano, o PDUL, concluído em 1959 manteve a maior parte das propostas do plano anterior, embora tivesse introduzido alterações importantes. Entre outras, a construção da Ponte sobre o Tejo a partir de Alcântara ligando a Almada, uma autoestrada contornando o Parque de Monsanto (de Alcântara por Campolide até à Buraca) e a construção de duas autoestradas, uma para o Norte e outra para o Sul na continuação da Ponte.



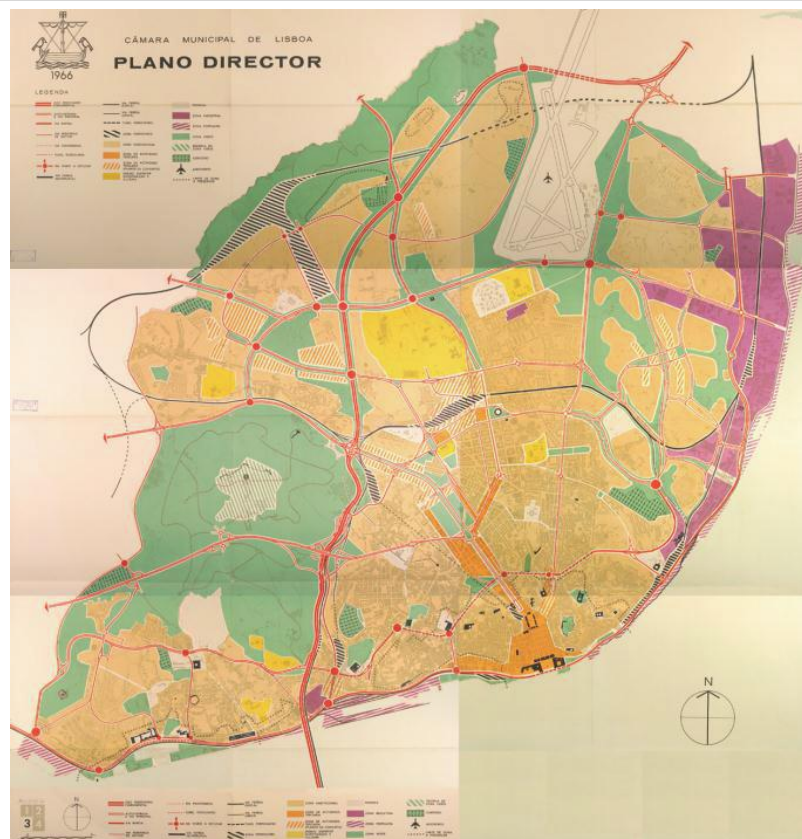
**Fig. 6 - Plano de Urbanização de Lisboa, 1959 Plano Diretor de Urbanização de Lisboa,**

PDUL, Gabinete de Estudos de Urbanização  
(CML - Planeamento em Lisboa - História Recente -de 1948 aos nossos dias)

### **2.3.3. O PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DE LISBOA - PGUCL (MEYER-HEINE, 1967)**

Em 1963 inicia-se a revisão do PDUL através do desenvolvimento do Plano Geral de Urbanização de Lisboa – PGUCL, de autoria do arquiteto urbanista Meyer-Heine, que apenas acabou por ser publicado em 1977 pela Portaria n.º 274/77, de 19 de Maio.

A sua elaboração ficou a dever-se à necessidade de um instrumento que enquadrasse a nova realidade urbana, nomeadamente o aumento do tráfego automóvel, o início do desenvolvimento da rede de metropolitano de Lisboa, a construção da Ponte sobre o Tejo e o início do processo de terciarização do centro e do crescimento dos arredores da cidade. Daqui resultou um instrumento de ordenamento do território que abrangia a totalidade da área do concelho elaborado entre 1963 e 1967.



**Fig. 7 - Plano Geral de Urbanização de Lisboa, PGUCL, 1967, Meyer-Heine**  
(Fonte: CML - Planeamento em Lisboa - História Recente (de 1948 aos nossos dias))

Este plano apresentava como principais linhas orientadoras os seguintes fatores:

- Criação de um eixo-distribuidor, apoiado a norte e a sul na autoestrada do Norte e na Ponte, passando pelo Aeroporto;
- Prolongamento da Av. da Liberdade como grande eixo monumental mas com funções de autoestrada como no PDUL anterior, com o objetivo de descongestionar a Baixa e criar um novo polo que atraía o tráfego para fora do centro, o Alto do Parque;
- Divisão da Cidade em “unidades base de planeamento”, designadas por Unidades de Ordenamento do Território (UNOR´s)

#### **2.3.4. O PLANO ESTRATÉGICO DE LISBOA - PEL – 1992**

A aceleração das transformações urbanas e das mutações sociais, nas grandes metrópoles e cidades, veio questionar, profundamente, os métodos e os processos de planeamento utilizados ao longo das décadas de 40/70. Neste contexto a CML aprovou em 1990, as bases para a elaboração do Plano Estratégico de Lisboa, PEL, e do Plano Diretor Municipal, PDM. Nessa proposta definiam-se os princípios orientadores do processo de planeamento e os objetivos prioritários para Lisboa.

O PEL foi aprovado em 1992 e constituiu um importante instrumento de longo prazo, durante cerca de 10 anos, para apoio à tomada de decisão, visando estabelecer as linhas orientadoras da atuação municipal no sentido do ordenamento e desenvolvimento da cidade, e também o estabelecimento de uma “contratualização” de responsabilidade partilhada com as entidades, agentes e organizações, dos sectores público e privado, que operam na cidade.

O Município de Lisboa desenvolveu, assim, um sistema de planeamento com recurso a diversos instrumentos urbanísticos, em articulação com o PDM, este dotado de suporte técnico e normativo definido. Foi assim perspetivada a metodologia para a revitalização do Planeamento no Município de Lisboa (fevereiro de 1990), tarefa que veio a ser facilitada pela então nova regulamentação relativa aos Planos Diretores Municipais - o Decreto-Lei n.º 69/90, de 2 de Março.

A partir do cruzamento das debilidades e potencialidades da cidade estabeleceram-se grandes objetivos estratégicos enunciados no I Plano Estratégico de Lisboa:

- Fazer de Lisboa uma cidade atrativa para viver e trabalhar;
- Tornar Lisboa competitiva nos sistemas das cidades europeias;
- Reafirmar Lisboa como capital metrópole;
- Criar uma administração moderna, eficiente e participada.

Esses objetivos, que visavam permitir que a cidade fosse objeto de profundas transformações e se projetasse adequadamente no futuro, pressupunham ultrapassar graves carências então existentes, sobretudo ao nível da habitação e das infraestruturas urbanas. Por outro lado, um esforço de requalificação de alguns dos seus espaços públicos de forma a dar resposta a uma melhoria da qualidade de vida dos residentes.

---

O objetivo central foi tornar Lisboa uma cidade do séc. XXI, isto é, uma cidade mais humana e mais moderna. Para tanto, houve necessidade, na gestão autárquica, de se concretizar o "projeto de cidade" num modelo urbanístico para Lisboa. O modelo de ordenamento do Plano Estratégico de Lisboa de 1992 constituiu, na altura, uma inovação nos modelos de planos estratégicos europeus, de cariz socioeconómico, e que, no caso de Lisboa, integrou um modelo urbanístico espacializado e diferenciado em quatro áreas ou unidades territoriais com alguma homogeneidade, advindo das problemáticas e potencialidades específicas:

- I - Área Central de Lisboa – Centro da cidade e da AML;
- II - Charneira Urbana - Arco Terciário Direcional;
- III - Coroa de Transição – Periferia com articulação Metropolitana;
- IV - Arco Ribeirinho – Ligação da cidade ao rio sem perder o porto.

Para a concretização do I Plano Estratégico de Lisboa foram ainda criadas duas estruturas importantes: o Conselho do Plano, constituído por representantes de instituições, agentes e operadores para aprofundarem o seu desenvolvimento e a sua revisão quando necessária; e uma Agência de Desenvolvimento para a Modernização da Base Económica de Lisboa (AMBELIS).

O Plano Estratégico de Lisboa apresentava um horizonte de realização para o ano 2000. Nesta última década, Lisboa sofreu significativas mudanças no que concerne ao colmatar dos níveis de infraestruturização de saneamento, rede viária, estrutura verde e recolha seletiva do sistema de resíduos sólidos urbanos, dotação de alguns equipamentos coletivos nomeadamente de lazer e, fundamentalmente, com as importantes operações de requalificação da zona ribeirinha, efetuada pela Administração do Porto de Lisboa e da Zona Oriental da cidade, através da realização da Exposição Mundial 1998.

É nesta fase que no Plano Estratégico de Lisboa (PEL), se decide pela necessidade da revisão integral do PGU-AL, sendo que o PEL passaria a incluir o Alto do Lumiar na chamada *Coroa de Inovação* (entre as quais se encontrava também a área da Expo 98) como oportunidade para expandir a cidade através de uma profunda transformação urbanístico-social, potenciando a diversidade de tipologias de uso e habitação.

### **2.3.5. O PLANO DIRETOR MUNICIPAL - PDM – 1994**

Neste contexto surge o Plano Diretor Municipal de Lisboa que foi elaborado entre 1990 e 1993, aprovado em 1994 e ratificado pelo Governo nesse mesmo ano. O PDM viria a enquadrar o projeto espacial decorrente do PEL num instrumento ordenador, mas com conteúdo normativo.

A CML desenvolveu, desta forma, um sistema de planeamento estratégico com recurso a diversos instrumentos urbanísticos e em articulação com o PDM, este dotado de suporte técnico definido.

O quadro legal que vigorava, Decreto n.º 69/90, de 2 de Março, permitiu a definição de conteúdos mínimos num quadro conceptual de maior flexibilidade de processo. O PDM viria a ter um carácter misto de Plano de Estrutura e de Plano de Zonamento, aligeirando-se o nível dos estudos de diagnóstico ao essencial, para que estes respondessem simultaneamente aos dois tipos de planos.

Com o objetivo de introduzir uma atitude de planeamento estratégico na prática quotidiana da autarquia, ficou estabelecida a elaboração simultânea dos PU, PP e projetos de intervenção prioritária, paralelamente à elaboração simultânea formal do PDM (“Plano Estratégico de Lisboa”, CML, 1992 e “A Estratégia e a prática de planeamento urbanístico em Lisboa 1990-1995”, CML, 1995).

Foi nesta conjuntura que na segunda metade da década de 90 a SGAL elaborou o Plano de Urbanização do Alto do Lumiar (PUAL), revendo o delineado no Contracto Inominado de 1984 e revolucionando o estabelecido no PGU-AL. O PUAL foi aprovado em 18 de Julho de 1996 e a 16 de Junho de 1997, pela Assembleia Municipal de Lisboa, sendo posteriormente retificado em Resolução do Conselho de Ministros a 23 de Setembro de 1998, e, por fim, publicado no Diário da República a 27 de Outubro do mesmo ano.

### **2.3.6. A VISÃO ESTRATÉGICA – LISBOA 2012**

Contudo, devido à não monitorização do modelo do sistema de planeamento estratégico de Lisboa introduzido em 1990 (PE e PDM) e a conclusão dos PU e PP elaborados até 1995, este sistema de planeamento veio a ser desacelerado e graves assimetrias estruturais prevaleceram na cidade, tais como: a dicotomia centro-periferia, a necessitar de uma maior contenção e

---

qualificação das expansões com a revitalização do centro; défices de equipamentos coletivos e de habitação capazes de “estancar” a perda e o envelhecimento da população residente; a ausência de uma eficaz política de mobilidade que pudesse tirar o máximo partido da integração dos vários modos de transporte e em particular potenciar os modos de transporte ecológicos.

Uma vez cumpridas as tarefas de elaboração do plano, não foi possível dar uma continuidade plenamente eficaz ao processo de concretização das ações do I PEL, tendo surgido dificuldades ao nível da sua implementação/acompanhamento, de ordem cultural e de ordem política, pelo que algumas das debilidades e das ações propostas mantêm-se nos atuais diagnósticos e nas medidas agora preconizadas.

Com a retoma do Planeamento Estratégico, através da criação do Departamento de Planeamento Estratégico na reestruturação orgânica de acordo com a deliberação n.º 36/AM/2002, aprovada no dia 12 de novembro de 2002 foi possível dar início ao processo de preparação da Visão Estratégica para a Cidade de Lisboa.

A estratégia de desenvolvimento e ordenamento local de Lisboa deve estar refletida no Modelo de Estrutura Espacial do Território Municipal, contido na revisão do Plano Diretor Municipal, assim como a programação da execução das intervenções municipais, de acordo com D.L. n.º 380/99 de 22 de setembro (art.º 84 e 86). O processo de preparação da Visão foi iniciado em maio de 2002, com a elaboração dos Termos de Referência e acompanhamento do estudo prévio intitulado “Materializar a Visão Estratégica para a Cidade de Lisboa”, em colaboração com a Mckinsey and Company, tendo como consultor externo o Prof. João Ferrão.

A Visão Estratégica surge na sequência do anterior Plano Estratégico (1992) e pretendia constituir um referencial das políticas do executivo anterior, em detrimento de um II Plano Estratégico tradicional, optando-se por definir objetivamente um conjunto reduzido de ideias-chave e eixos estruturantes, recorrendo à metodologia e valores básicos do Planeamento Estratégico, designada Visão Estratégica. Foi delineada paralelamente ao arranque do processo de Revisão do Plano Diretor Municipal.

A Visão Estratégica – Lisboa 2012, sistematiza o processo de planeamento estratégico em Lisboa, desenvolvido a partir de 2002 e pretende ser um documento de prospetiva relativamente à condução da política local de ordenamento do território e do desenvolvimento

urbano da cidade. A ideia fundamental consistiu no desenvolvimento de um documento que garantisse a coerência dos eixos de desenvolvimento urbano da cidade e a permanência no tempo e no espaço de algumas políticas municipais de carácter estruturante, evitando obstáculos de desenvolvimento resultantes da alteração, com a mudança de mandatos, e consequentemente dos valores e das políticas que suportam a estratégia base da cidade.

A Visão Estratégica para Lisboa 2012 visa qualificar e modernizar a cidade e projetar Lisboa para as posições mais elevadas no ranking das melhores cidades para viver, trabalhar e investir, e é suportada por quatro Eixos de Desenvolvimento Urbano:

- Lisboa, Cidade de Bairros;
- Cidade de Empreendedores;
- Cidade de Culturas;
- Cidade de Modernidade e Inovação;

A estratégia de intervenção urbanística segundo estes eixos de desenvolvimento, baseia-se em linhas de orientação estratégica e em ações que abrangem várias temáticas e dinâmicas sociais, históricas, culturais, ambientais, económicas, tecnológicas, etc. Apesar da sua análise ser efetuada separadamente, não é possível dissociar os objetivos subjacentes aos quatro eixos, assumindo as intervenções um carácter transversal e conduzidas de forma integrada.

### **2.3.7. REVISÃO DO PDM DE 2012**

Dos trabalhos da visão estratégica 2012, resulta a revisão do PDM de Lisboa, que entrou formalmente em vigor em 2012.

Nesta revisão do PDM, atualmente em vigor, foram criadas as Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) que correspondem à aglutinação de áreas territoriais com identidade urbana e geográfica, apresentando um nível significativo de autonomia funcional e constituindo as unidades territoriais de referência para efeitos de gestão municipal. Neste âmbito a UOPG 1 – Coroa Norte que engloba os bairros do Lumiar, Ameixoeira, Telheiras e Carnide, onde se integra o território da Alta de Lisboa.

Ainda, no âmbito desta revisão do PDM de Lisboa foi integrada a revisão do PUAL, uma vez que o anterior PUAL tinha sido aprovado pela Assembleia Municipal em 18 de Julho de 1996

---

e ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 126/98, publicada no Diário da Republica, 1ª série -B, n.º 248, de 27 de Outubro, e que na execução do PUAL ao longo de dez anos de gestão urbanística, surgiram novos conceitos e estratégias políticas para o desenvolvimento da cidade.

Assim no âmbito do processo de monitorização do PUAL no período de 1998 a 2008, evidenciaram-se situações que justificavam a respetiva retificação e nessa medida reconheceu-se a necessidade de promover uma alteração ao PUAL com vista a assegurar maior eficiência na prossecução dos seus fins, designadamente os aspetos mais relevantes definidos pela CML, nomeadamente:

- A evolução das condições económicas, sociais, culturais e ambientais que lhes estão subjacentes e que fundamentam as opções definidas no plano, desde que revista carácter parcial, designadamente se restrinja a uma parte delimitada da respetiva área de intervenção;
- A entrada em vigor de leis ou regulamentos que colidam com as respetivas disposições ou que estabeleçam servidões administrativas ou restrições de utilidade pública que afetem as mesmas.

Neste processo de revisão do PUAL o entendimento da CML foi o seguinte:

*“Não se reconhece uma necessidade emergente em reequacionar o modelo territorial dada a adequabilidade dos mesmos, o atual grau de execução do plano e a previsibilidade de alterações substanciais no território envolvente decorrentes da realocação do aeroporto que não estão cabalmente definidas. Por estes factos, não se considera oportuno promover uma reapreciação global, com carácter estrutural ou essencial, das opções estratégicas do plano, dos princípios e objetivos do modelo territorial definido ou dos regimes de salvaguarda e valorização dos recursos e valores territoriais nos termos do nº 3 do Artigo 93º do RJIGT”.*



Fig. 8 -Enquadramento da Alta de Lisboa

Desta forma nos Termos de Referência aprovados, os objetivos gerais subjacentes à proposta de alteração ao PUAL, integravam quatro aspetos considerados fundamentais: Edificação, Equipamentos, Sistema Viário e Estrutura verde:

- **Edificação** – introduzir no regulamento uma condição que permita interpretar os parâmetros de edificabilidade parciais como de carácter indicativo, sem prejuízo do cumprimento da máxima superfície de pavimento e da predominância do uso regulamentados;
- **Equipamentos** – reponderar as redes de equipamentos em compatibilidade com, as atuais, diretivas da Administração Central e Cartas sectoriais concelhias, nomeadamente ao nível dos equipamentos de saúde e de ensino;

Introduzir ao nível do regulamento uma condição que permita interpretar os parâmetros de tipologia, localização, área de construção e capacidade, como indicadores de referência a ajuizar em função dos critérios regulamentares específicos em vigor à data da execução do equipamento em questão;

- **Sistema viário** – ao nível da eficiência do Tráfego repercutir as alterações identificadas como pertinentes quer resultado das opções de desenho urbano em cumprimento do programa de ocupação regulamentado no PUAL ou por demonstrada inviabilidade técnica;
- **Estrutura Verde** – ajuste dos limites das áreas qualificadas com Áreas Verdes –

---

Parque Urbano em função das intervenções confinantes e realocação de equipamentos.

Assim, com a integração destes aspetos resultou a alteração do PUAL ao abrigo do PDM de 2012, sendo que, com esta alteração, os instrumentos de gestão que vinculam este território são fundamentalmente o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) e o Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM-L).

### **2.3.8. ENQUADRAMENTO NO PROT-AML**

O PROT-AML está consagrado na Resolução de Conselho de Ministros n.º 68/2002 de 8 de Abril. Este instrumento de gestão do território estabelece que os planos municipais devem adaptar-se às opções estratégicas, orientações e determinações emanadas do Plano Regional.

### **2.3.9. ENQUADRAMENTO NO PDM-L**

#### **2.3.9.1. Planta de Ordenamento – Classificação do Espaço Urbano**

Ao nível da Classificação do Espaço Urbano, a área de intervenção do Plano é abrangida pelas categorias de espaço, para as quais foram definidos os parâmetros urbanísticos, designadas por:

- Área Histórica Habitacional;
- Área Consolidada de Edifícios de Utilização Colectiva Habitacional;
- Área de Estruturação Urbanística Habitacional;
- Área Verde de Protecção;
- Área Verde de Recreio;
- Quintas e Jardins Históricos;
- Área de Usos Especiais;
- Área de Equipamentos e Serviços Públicos;

### **2.3.9.2. Planta de Ordenamento – Componentes Ambientais Urbanas**

Relativamente às Componentes ambientais 2.1 A área do Plano de Urbanização está abrangida pelo sistema húmido e seco assim como pelo sistema de corredores.

Nas Componentes ambientais 2.2 A área do Plano de Urbanização, está abrangida por núcleos históricos e por azinhagas.

### **2.3.9.3. Planta de Ordenamento – Inventário Municipal do Património**

Atendendo aos imóveis e conjuntos edificados incluídos no inventário municipal do património, conforme o Anexo n.º 1 ao regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa, encontra-se o Imóvel classificado de Interesse Público (IIP) – Quinta Alegre/Quinta do Visconde de Coruche – D.L.44.452 de 5/7/1962 e pelo Dec.129/77 de 29 de Setembro, Zona Especial de proteção à Quinta Alegre.

### **2.3.9.4. Planta de Ordenamento – Planta de Condicionantes e Outras Servidões e Restrições de Utilidade Pública**

Para a área restrita de intervenção do Plano, existem como Condicionantes e Outras Servidões e Restrições de Utilidade Pública, os seguintes elementos:

- Feixe hertziano militar – HM8 – ligação Lisboa/Famões – Desp. Conjunto A-245/89-XII de 02.01.90;
- Servidão aeronáutica ao aeroporto de Lisboa – ANA – D.L. 48542 de 24 de Agosto de 1968;
- Servidão Marco geodésico – D.L.143/82 de 26 de Março;
- Servidão das instalações da base militar do Lumiar – Forte da Ameixoeira – D.L. 168 de 27 Outubro de 1971;
- Servidões aos recintos escolares.

### **2.3.9.5. Planta de Ordenamento – Unidades Operativas de Planeamento**

A área de intervenção situa-se na UOP 23 – Alto do Lumiar, identificada no Artigo 125º do Regulamento do PDM-L.



### **3. CARACTERIZAÇÃO DO CASO DE ESTUDO**

A recomposição e transformação deste território tem início em 1982, com o concurso público internacional, resultando daí, em 1984, o estabelecimento duma parceria entre a Câmara Municipal de Lisboa com um conjunto de entidades privadas, que estabeleceram um acordo para o reordenamento desse território, com vista à construção de uma “nova cidade”. O conceito passava pela aposta na integração social, localizando no mesmo território construções de realojamento e construções de venda livre para um público-alvo da classe média/média alta.

Neste sentido, é desenvolvido o Plano Geral de Urbanização do Alto do Lumiar, aprovado em 1985, com o qual se iniciou a transformação urbanística desta área da cidade, na perspetiva de dar corpo ao Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD).

Era um Plano de iniciativa municipal, eminentemente sobre solos municipais, estando a sua execução a coberto do contrato inominado celebrado entre a CML e a SGAL – Sociedade Gestora da Alta de Lisboa, SA assinado a 7/12/1984.

A sua evolução dá origem ao Plano de Urbanização do Alto do Lumiar (PUAL), elaborado nos termos do Decreto-Lei n.º 69/90, de 2 Março, tendo como autor o Arquiteto Eduardo Leira, foi aprovado pela Assembleia Municipal em 18 de Julho de 1996 e ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 126/98, publicada no Diário da Republica, 1ª série - B, n.º 248, de 27 de Outubro.

Decorridos dez anos de execução e gestão do PUAL, surgiram novos conceitos e estratégias políticas para o desenvolvimento da cidade. Nesta medida, a CML considerou pertinente dar início a um processo de monitorização do PUAL, com avaliação empreendida para o período de 1998-2008. Esta alteração ao PUAL foi aprovada já em 2012, sendo o instrumento de gestão actualmente em vigor.

Neste contexto a Alta de Lisboa desenvolve-se sobre uma superfície aproximada de 300 hectares, a Norte da Segunda Circular e a poente do Aeroporto da Portela, e constitui um caso concreto de reconversão urbana dum território com a construção duma nova cidade, planeada e estruturada e com dinâmica de uma capital moderna virada para o futuro.

O tecido urbano é variado e complexo, com diferentes tipologias, desde blocos de moradias unifamiliares até edifícios de apartamentos, serviços, comércio, equipamentos sociais, desportivos e amplas zonas de lazer.

Constitui o 2º maior projeto urbanístico planeado e construído de raiz, em Portugal, a seguir à Expo 98 (330ha). A intervenção, planeada nos anos 90, englobava a demolição de bairros precários (Musgueira, Quinta Grande, Pailepa) e realojamento das populações na área de intervenção, sem implicar uma deslocalização da população aí residente. Sob o desígnio do Social Mix, pretendeu-se alterar trajetórias sociais das populações realojadas, fazer regeneração urbana da zona, dotar o novo bairro de todas as ofertas que uma cidade moderna pode dar aos seus habitantes.

### **3.1. O URBANISMO**

Este território constituirá uma exceção ao que será normal, no que se refere ao reordenamento do território, uma vez que foi possível implementar uma intervenção global com demolição geral das construções existentes e limpeza geral do espaço e partir daí desenvolver, de raiz, a nova cidade suportada num ordenamento do território articulado com os instrumentos de gestão territorial em vigor, bem como a sua adaptabilidade à legislação que entrou em vigor já no decorrer do processo de estruturação deste espaço.

De acordo com a Estratégia territorial da AML, este território enquadra-se, na área em causa, na dimensão territorial denominada de Área Metropolitana Central e para a qual, de acordo com as dinâmicas territoriais é classificada como Espaço Motor.

Estes espaços destacam-se pela sua capacidade de atraírem e fixarem novas atividades e funções de nível superior, e/ou renovação e requalificação urbanas através da valorização do espaço público, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade da oferta habitacional. Sendo por esse efeito considerados como aceleradores do desenvolvimento da AML.

A lógica reguladora da edificação, neste plano, nasce duma forma indireta, uma vez que o estruturante do plano de urbanização, são as estruturas viárias, a principal e a secundária, que definem a malha base da urbanização. Esta malha acaba por definir “áreas edificáveis” de grandes dimensões, sobre as quais foi desenvolvida uma rede viária local, ordenando este território por uma malha regular com um módulo de referência de 80x80m, entre eixos de rua.

---

A estrutura em malha regular, adequada para um tecido habitacional que se organiza, como é tradição das Avenidas Novas, em quarteirões com alturas médias equilibradas, permitindo corretas densidades populacionais. Um ordenamento deste género demonstra ser muito flexível, proporcionando variedade e qualidade urbana.

*“O próprio Passeio de Lisboa, o eixo estruturante de todo o território possui uma ampla e diversificada cobertura vegetal que tornará mais amena e agradável ao cidadão, aquela que será a maior e mais ampla avenida da cidade” (SGAL 2012).*

O planeamento foi, desta forma, orientado para a rua, com um espaço público privilegiado, complementada com amplas zonas verdes e parques urbanos.

O conceito urbano aplicado vem na linha de orientação geral para o ordenamento do território, em que o PNPOP preconiza *“...um desenvolvimento urbano mais compacto e policêntrico, contrariando a construção dispersa, procurando estruturar a urbanização difusa e incentivar o reforço das centralidades urbanas. Sendo que nas áreas metropolitanas e nas aglomerações urbanas de maior dimensão se deverá promover uma maior articulação entre o desenvolvimento de novas urbanizações e o sistema de transportes”*.

Neste sentido, o Guião orientador de Mobilidade IMTT (Março 2011) considera que os PROT devem definir o quadro de ordenamento tendo em conta:

- o reforço de centralidades;
- o desenvolvimento urbano mais compacto;
- o controlo e disciplina da dispersão das construções.

Assim, recomenda ainda que seja reforçada a componente estratégica dos PDM, integrando no seu conteúdo a definição de opções sobre a dimensão e as formas de desenvolvimento urbano mais adequadas aos respetivos territórios.

Ainda de acordo com o Guião orientador de Mobilidade IMTT (Março de 2011), o conceito de centralidade urbana já não se refere apenas aos centros tradicionais das cidades e, muito menos, aos centros direcionais tipo *“central business district”*, mas, mais globalmente, a áreas que, a diversas escalas territoriais, se diferenciam das áreas envolventes por concentrarem atividades e funções urbanas diversificadas que polarizam a vida coletiva – social, cultural, lúdica, económica, etc. – e que constituem, por isso, espaços estruturantes dos territórios urbanos.

Estes conceitos, de estruturação urbana, embora de integração recente nos instrumentos de gestão do território, são conceitos aplicados na estruturação deste território, sendo perceptíveis na vivência deste espaço.

A título de exemplo, do anteriormente referido, é de salientar que na estruturação urbana, embora aplicando o conceito da malha regular, não se recorre ao conceito do quarteirão fechado.

*“O quarteirão regular é um princípio inspirador do ordenamento, não uma forma repetida e em menor medida unívoca. Recupera-se o conceito mais genuíno da Malha regular, o novo ordenamento por traçado, a partir da rua na sua dupla condição de via de trânsito e, sobretudo, como configurador e ordenador da edificação. A rua aparece, assim, como expressão ótima de espaço público, frente aos ambíguos espaços interblocos” (SGAL: 2005).*

Deste ordenamento, destaca-se a forte relação entre o edificado e a morfologia do terreno, bem como a forma como se articula com o conjunto de habitação coletiva adjacente.

O desenho dos espaços exteriores, de grande agradabilidade, identifica-se com o espírito do local e das formas de habitar nesta zona de periferia, contribuindo também para uma valorização do território urbano sob o ponto de vista ambiental.

O ordenamento implementado proporciona uma oferta urbana coerente que contempla habitação, comércio, serviços, a hotelaria. As estimativas iniciais previam que quando o projeto estivesse totalmente implementado o número de residentes, neste espaço de cidade, poderia ascender a 65.000 habitantes. É, desta forma, uma cidade planeada ao pormenor para aumentar a atratividade do território através de vários fatores como sejam o urbanismo, as infraestruturas, a rede de transportes e os espaços verdes, que contribuem para a qualidade de vida dos moradores e das pessoas que usufruem deste território e acabará por se transformar num lugar privilegiado por natureza.

O conceito da construção duma nova cidade, dentro da cidade, ganha ainda mais força quando comparamos a população residente estimada para este território, com a população de cidades portuguesas de média dimensão onde se incluem algumas capitais de distrito, verificando-se que a Alta de Lisboa, quando concluída, terá um maior número de residentes.

A título de exemplo, no quadro seguinte, apresenta-se uma lista de cidades com alguma relevância nacional em que a população residente, com base nos resultados dos Censos 2011,

é inferior à população estimada para o este território, ou seja, cuja população residente é inferior a 65.000 indivíduos.

Município	Total Habitantes	Diferença relativa à População da Alta de Lisboa
Albufeira	40.828	-24.172
Amarante	56.264	-8.736
Beja	35.858	-29.142
Bragança	35.341	-29.659
Caldas da Rainha	51.729	-13.271
Castelo Branco	56.100	-8.900
Chaves	41.243	-23.757
Covilhã	51.797	-13.203
Elvas	23.078	-41.922
Évora	56.596	-8.404
Faro	64.560	-440
Felgueiras	58.065	-6.935
Figueira da Foz	62.125	-2.875
Guarda	42.541	-22.459
Paços de Ferreira	56.340	-8.660
Portalegre	24.930	-40.070
Portimão	55.614	-9.386
Póvoa de Varzim	63.408	-1.592
Vila Real	51.850	-13.150

Fonte: INE - Censos 2011

**Quadro 1 – População residente em algumas cidades portuguesas**

Também a recomposição socio-urbanística levada a cabo mostra-se como de grande amplitude, num quadro inovador de mistura social induzida.

### 3.1.1. Empreendimentos

Atualmente, já estão construídos e em utilização, um conjunto de Empreendimentos urbanos de elevada qualidade, arquitetura moderna e sustentável, e na generalidade com ótimas acessibilidades. Estes empreendimentos assumiram as seguintes designações: Parque Europa, Parque Lisboa, Colina São João de Brito, Parque São João de Brito, Parque das Conchas,

Condomínio da Torre, Pátio São João de Brito, Condomínio do Parque, Colina de São Gonçalo, Jardins de São Bartolomeu e mais recentemente as Casas do Parque.

Nestes empreendimentos será também de realçar a imagem urbana distintiva pela arquitetura dos edifícios e pelo espaço urbano onde a relação com os espaços verdes assume um carácter emblemático.



**Fig. 9 – Planta de Localização dos Empreendimentos**

Dos empreendimentos previstos no plano de urbanização, o Parque Europa foi o primeiro a ser construído na Alta de Lisboa, sendo por isso reconhecido como projeto emblemático.



**Fig. 10 – Empreendimento Parque Europa**

O Parque Lisboa tira partido da relação com a frente arborizada corporizada pela Quinta das Conchas, permitindo o usufruto do seu verde estruturado ao mesmo tempo que se cria uma relação de proximidade com as zonas adjacentes, como o final do desenho urbano formado pelas rua Agostinho Neto e pela rua Manuel Marques, concluindo o percurso executado ao longo das mesmas.



Fonte: SGAL

**Fig. 11 – Empreendimento Parque Lisboa**

O empreendimento Colina São João de Brito cria a continuidade da nova estrutura urbana com a estrutura edificada do Lumiar, na continuidade da Estrada da Torre, funcionando como uma das entradas da Alta de Lisboa, junto ao Lumiar



Fonte: SGAL

**Fig. 12 – Empreendimento Colina São João de Brito**

O Parque São João de Brito, em conjunto com o empreendimento da Colina de São João de Brito, está localizado junto à zona norte do território, porta de entrada pela zona consolidada do Lumiar.

O projeto deste empreendimento é baseado na criação de três frentes edificadas, implantadas no terreno paralelamente entre si, no sentido Norte-Sul, envolvidas por arruamentos estruturantes periféricos.



**Fig. 13 – Empreendimento Parque São João de Brito**

O empreendimento do Condomínio Quinta das Conchas, assume esta designação porque confronta com o parque urbano da Quinta das Conchas, e é considerado o melhor empreendimento já construído na Alta de Lisboa apresentando uma arquitetura e acabamentos de elevada qualidade.



**Fig. 14 – Empreendimento Condomínio da Quinta das Conchas**

O Condomínio da Torre é um empreendimento de grande dimensão situado no coração do território da Alta de Lisboa.

Este empreendimento representará o segmento mais baixo em termos de qualidade e valores de comercialização. De referir que a CML adquiriu neste empreendimento um dos edifícios para realojamento.



**Fig. 15 – Empreendimento Condomínio da Torre**

O Condomínio do Parque é um empreendimento de elevada qualidade e com uma localização privilegiada na proximidade direta do acesso à Norte/Sul.

O empreendimento está já equipado com um conjunto de valência nomeadamente com zonas privadas como ginásio, piscina e salas de apoio.

Este edificado faz a continuidade da estrutura urbana da Ameixoeira apresentando uma ligação privilegiada para o parque Oeste.



**Fig. 16 – Empreendimento Condomínio do Parque**

A Colina de São Gonçalo encontra-se integrada numa zona consolidada de excelente acesso na Alta de Lisboa, beneficiando de todas as infraestruturas da Alta de Lisboa, incluindo excelentes acessos ao Eixo Norte-Sul, o Metro (estação da Ameixoeira) a menos de 500



**Fig. 17 – Empreendimento Colina de São Gonçalo**

metros. Circundada por um conjunto de serviços e comércio, bem como próxima de escolas, equipamentos desportivos e zonas verdes, fazendo a ligação com a estrutura urbana da Charneca.

Os Jardins de São Bartolomeu são um empreendimento de grande dimensão, com uma excelente arquitetura, tendo sido considerado o primeiro edifício onde foi implementado o conceito de sustentabilidade ambiental, fundamentalmente pela sua excelente eficiência energética.

Este empreendimento, de arquitetura moderna e marcadamente vanguardista, é beneficiado, ainda, pela localização frente a um parque verde com 20 hectares - Parque Oeste – e pelos pátios interiores arborizados e é igualmente muito bem servido pelo sistema de mobilidade da Alta de Lisboa.

De referir que a designação dada a este empreendimento, São Bartolomeu, poderá estar na linha de ligação ao local e à história deste território uma vez que o São Bartolomeu é o padroeiro da freguesia da Charneca e a sua localização está na proximidade da antiga estrada de São Bartolomeu.



**Fig. 18 – Empreendimento Jardins de São Bartolomeu**

As casas do Parque, com um total de 494 fogos, constituem o mais recente empreendimento deste território estando atualmente em conclusão a primeira fase do empreendimento.

É um conjunto urbano de elevada qualidade, arquitetura moderna e sustentável, ótimas acessibilidades, situado na malha 6 do PUAL com ligação direta ao Parque Oeste. Este empreendimento fica em frente aos outros dois empreendimentos que também se encontram voltados para o Parque Oeste: Jardins de S. Bartolomeu e Condomínio do Parque.



**Fig. 19 – Empreendimento Casas do Parque**

Relativamente à fase de comercialização dos condomínios concretizados até à data, foi possível apurar junto da SGAL a informação que se apresenta no quadro seguinte:

#### **Disponibilidade para comercialização**

<b>Totalmente comercializados</b>	<b>Alojamentos vagos</b>
Condomínio da Torre	Casas do Parque
Pátio S. João de Brito	Jardins de S. Bartolomeu
Parque S. João de Brito	Colina de S. Gonçalo
Parque das Conchas	
Colina S. João de Brito	
Parque Lisboa	
Condomínio do Parque	

**Quadro 2 – Fase de comercialização em Setembro de 2013 – ( Fonte: SGAL).**

Existe ainda o empreendimento designado de “Lx Condomínios”, e que em termos de PUAL assume a identificação de “Malha 14”, integrado num terreno com 42.007 m<sup>2</sup> constituído por 4 lotes, estando localizado junto ao Parque Oeste e Eixo Norte/Sul, e com uma área de construção de 42.007 m<sup>2</sup> de habitação distribuído em 14 pisos.

Este empreendimento constituído por 347 fogos destinados, na sua grande maioria, às camadas mais jovens, à procura da primeira habitação, permitindo, desta forma, ter ofertas de habitação variadas para todos os públicos-alvo.

A construção, do empreendimento, iniciou-se em 2004 e quando um dos edifícios estava em fase de acabamento, o outro com a estrutura e alvenarias concluídas e um terceiro edifício em fase de estrutura, foi alvo de embargo por parte da CML, mais precisamente a 15 Junho de 2007. Desde então que a obra se encontra parada, e decorridos mais de seis anos os edifícios começam a apresentar alguma degradação não sendo uma boa referência para esta cidade.



**Fig. 20 – Empreendimento Lx Condomínios (Malha 14)**

Interessava, assim, perceber as causas do embargo deste empreendimento, bem como saber por que razão continuam ainda as obras paradas.

Os documentos oficiais, disponíveis no site da CML, indicam que foi deliberado em reunião de câmara de 28 de Maio de 2008 proceder à elaboração do Plano de pormenor da Malha 14 que viria a ser aprovado pela Assembleia Municipal a 15 de Abril de 2009 e publicado em Diário da Republica 2ª Série nº173 de 7 de Setembro de 2009.

Na sequência do pedido de registo predial dos lotes, foram detetadas incorreções no somatório dos parâmetros do domínio público o que originou a emissão da Declaração de retificação do Plano de Pormenor desta malha 14, que após aprovação em Assembleia Municipal, foi publicado em Diário da Republica na 2ª serie Nº 52 de 15 de Março de 2011.

Uma versão, não oficial, explica que o processo de embargo se deveu ao facto de terem

ocorrido erros na área e nos limites de implantação dos lotes, e para ultrapassar esta situação a opção foi a de elaborar um plano de pormenor para corrigir as referidas falhas de implantação.

Esta situação revela três questões com interesse de análise, nomeadamente a falta de rigor com que estes processos, muitas vezes, são tratados, a aparente rigidez dos instrumentos de gestão do território, e a morosidade dos processos.

Fica a perceção de tudo ter tido origem num erro de implantação, ou eventualmente o facto de no desenvolvimento do projeto não se ter considerado corretamente os parâmetros urbanísticos do PU e uma terceira falha na elaboração do Plano de Pormenor que implicou a respetiva retificação.

A outra questão prende-se com a rigidez dos instrumentos de gestão e com os formalismos que devem ser cumpridos em cada uma das etapas. Não se coloca em causa o cumprimento dos Instrumentos de Gestão do Território, mas que eles possam ter alguma flexibilidade para permitir de uma forma mais expedita e célere resolver questões como a deste empreendimento. Esta flexibilidade, mesmo que com penalizações teria sempre menos custos e perturbações para a sociedade. Neste caso, a situação foi resolvida corrigindo os parâmetros urbanísticos de acordo com o que estava já construído.

E, por ultimo, a questão dos prazos. Senão vejamos: Desde a data do embargo até à tomada de decisão formal de elaborar um PP decorreu quase um ano, para desenvolvimento aprovação e publicação em DR foram necessários mais cerca de 16 meses. E depois para as retificações das incorreções decorreram mais cerca de 19 meses. No total foram necessários cerca de quatro anos.

Entretanto, o processo não dever terminar ainda por aqui, uma vez aprovado o PP será necessário proceder ao licenciamento das alterações aos projetos dos lotes. E como a legislação sofreu entretanto alterações, nomeadamente no que se refere à legislação sobre segurança contra incêndio em edifícios que poderá ter como consequência grandes alterações no edificado construído. Admitindo-se que este processo se iniciou com a aprovação do PP, em 2011, já passaram mais dois anos, não havendo ainda uma previsão da sua conclusão.

Este exemplo reflete, quanto a mim, a necessidade de uma maior consciencialização dos vários intervenientes nas questões do urbanismo e eventualmente a necessidade de alguns graus de liberdade nos IGT e por fim a necessidade de uma maior celeridade nestes processos.

Será, também, naturalmente indispensável para a concretização deste desígnio a colaboração

---

---

permanente e expedita da Câmara Municipal de Lisboa (CML), parceiro essencial do projeto, para a resolução destas questões, minimizando os custos associados aos danos colaterais destes atrasos, bem como na penalização e entraves causados às populações.

### **3.2. MOBILIDADE**

Nas sociedades modernas a mobilidade e acessibilidades, o desenho dos tecidos urbanos e do seu espaço público constituem um fator e um instrumento fundamental de coesão urbana e social.

Neste contexto, o Guião orientador de Mobilidade IMTT (Março 2011) define que o conceito de “mobilidade sustentável”, cada vez mais presente nas políticas e estratégias territoriais da UE, pressupõe que as pessoas disponham de condições que proporcionem deslocações com segurança e conforto, em tempos/custos considerados aceitáveis, e com a maior eficiência energética e menores impactes ambientais. Isto é, as viagens tenderão a realizar-se com base num sistema de transporte que terá como objetivos principais:

- a) Conter a utilização do automóvel individual
- b) Incentivar a utilização de transportes públicos
- c) Incrementar o uso dos modos suaves no sistema de transportes

Neste conceito de mobilidade, o ordenamento do território tem um enfoque na temática dos transportes e uso do solo, e, portanto, nas relações que se estabelecem através das acessibilidades proporcionadas pelas redes e serviços de transportes entre as diversas atividades e funções urbanas instaladas no território.

A mobilidade das pessoas, para fazer face às necessidades quotidianas, resulta fundamentalmente, das condições que lhes são proporcionadas pelo ordenamento do território, nomeadamente pelas acessibilidades e pelo sistema de transportes.

A mobilidade urbana traduz assim a facilidade com que as deslocações são efetuadas dentro da cidade, revestindo-se por isso de uma importância capital ao nível do planeamento urbano. Deste modo, é fundamental, no ordenamento do território, estudar e estruturar de forma integrada a rede viária, a rede de transportes públicos, a rede pedonal e ciclável, bem como os sistemas de acessibilidade multimodal, para identificar obstáculos que se coloquem à mobilidade e apontar possíveis soluções.

Ainda de acordo com o Guião orientador de Mobilidade IMTT (Março 2011), “...a mobilidade das pessoas para responder às necessidades de deslocação quotidiana ou ocasional é o resultado das suas opções e comportamentos face às condições de acessibilidade que lhes são proporcionadas pelo sistema de transportes em determinado território”.

Pode, desta forma, dizer-se que a mobilidade depende do conjunto de condições e oportunidades que a organização do território (entendida como implantação de atividades e funções urbanas e das suas articulações no espaço) e o sistema de transportes (como conjunto de infraestruturas e de condições da sua utilização pelos diversos modos de transporte) proporcionam à realização de deslocações das pessoas. Podendo ter estas deslocações motivos muito diferenciados, nomeadamente, acesso a trabalho, escola, serviços e comércio, equipamentos, áreas de recreio e lazer, ou a pontos de encontro com outras pessoas, etc.

Existe, portanto, uma estreita interdependência entre a organização do território, o sistema de transportes e as condições de mobilidade de pessoas e bens, cuja abordagem e resolução constitui um dos temas centrais do ordenamento do território, do planeamento do espaço urbano e do desenho do espaço público.

Por outro lado, a mobilidade sustentável implica que as viagens assentem em padrões de mobilidade com uma repartição modal que incremente a utilização do transporte público e dos modos suaves de deslocação e que reduza a utilização do carro próprio.

Neste sentido, as estratégias de ordenamento do território devem privilegiar três linhas de ação:

- o desenvolvimento de centralidades urbanas a várias escalas;
- o desenvolvimento do urbanismo de proximidade;
- a intermodalidade do sistema de transportes.

“A operacionalização e eficácia destas ações dependem em grande medida, por um lado da qualidade e eficiência do sistema de transportes e, em particular, do serviço de transportes públicos na resposta às necessidades das pessoas e das empresas (procura) e, por outro lado, do alargamento da utilização de modos suaves na cadeia de transportes, podendo ser o único modo de deslocação, ou constituir o elo de articulação de diversos meios de transporte garantindo a intermodalidade”, (IMTT- Mobilidade Guião orientador Março 2011).

Assim, estudar os novos espaços de mobilidade da cidade é interpretar os percursos e modos de transporte utilizados nas deslocações do quotidiano cidadão (relação social ligada à mudança de lugar ou deslocação entre uma origem e um destino), bem como atender à qualidade dessas deslocações e às perceções da população.

Na criação deste novo tecido urbano é evidente a marca vincada da importância da qualidade dos vários espaços de mobilidade, que são proporcionados pelos vários modos de transporte, para a vivência coletiva e coesão territorial constituindo um dos pontos fulcrais do território.

Neste contexto foram integradas e implementadas as infraestruturas dos diversos modos de transporte, designadamente o transporte coletivo rodoviário, o transporte individual (automóvel), bem como os percursos de alimentação dos referidos modos que são realizados a pé ou em bicicleta, nomeadamente os espaços de mobilidade na vizinhança de paragens de transporte coletivo.

Foi, assim, prevista e implementada uma estrutura de mobilidade constituída por uma estrutura viária integrada, um sistema de transportes públicos com referência para a carris, o metropolitano, e uma estrutura de mobilidade sustentável constituída por uma rede articulada de zonas pedonais e de ciclovias.

Desta forma, importa referir que a acessibilidade é uma noção essencial para o urbanismo contemporâneo, e que a capacidade de mobilidade é uma condicionante da participação no meio urbano, devendo sublinhar-se ainda a importância de boas acessibilidades e da rede de transportes para intensificar a coesão social.

Assim, neste conceito de mobilidade são analisados as questões relacionadas com a rede rodoviária, rede de mobilidade suave e a rede de transportes públicos bem como a articulação entre eles.

### **3.2.1. Rede Rodoviária**

A rede rodoviária assume, normalmente, um carácter estruturante do ordenamento do território uma vez que através da hierarquização das vias se estabelecem as bases fundamentais da organização do território.

O défice de estruturação urbana das cidades, incentiva a utilização inadequada do automóvel originando graves problemas de mobilidade, congestionando o sistema viário e dificultando a

sustentabilidade dos sistemas de transporte coletivos. A existência de uma boa rede viária, a par de políticas que fomentem a utilização dos transportes públicos, reveste-se da maior importância.

No caso da zona em estudo, esta situação não foi exceção pelo que o território foi pensado e desenvolvido em torno de uma rede rodoviária estruturada, a implementar, articulada com uma rede rodoviária existente, resultando assim um conjunto de infraestruturas rodoviárias de excelente qualidade.

Esta situação resulta, também, do facto da Alta de Lisboa possuir uma localização privilegiada em relação à rede viária de Lisboa. Os acessos a esta parte da cidade são garantidos por diversos eixos viários que evoluem na sua proximidade, nomeadamente a CRIL (Circular Regional Interior de Lisboa) que delimita a cidade de Lisboa, o Eixo Norte-Sul, que garante a ligação entre o Norte da cidade de Lisboa e a margem Sul do Rio Tejo e, a 2ª Circular, responsável pela ligação Este-Oeste na parte Norte da cidade. Estes dois últimos eixos desempenham um papel fundamental pois asseguram os dois principais atravessamentos da cidade. Nestes eixos viários predomina a função de circulação, que privilegia sempre a fluidez do tráfego.



**Fig. 21 – Mapa da rede viária da Alta de Lisboa**

Assim, após a abertura em maio deste ano da Av. Santos e Castro e da Av. do Eixo-Central, a Alta de Lisboa, conta atualmente, com uma estrutura viária extensa e integrada, com três grandes portas de entrada no território:

- Uma constituída pela ligação à 2ª circular através de uma grande rotunda com acesso à 3ª grande Avenida da cidade, o Eixo Central e à Avenida Santos e Castro, via rápida que ladeia o território a nascente;
- A entrada poente com ligação ao Eixo Norte-Sul, via que liga a autoestrada do sul com a do Norte;
- A porta norte do território que liga o Eixo Norte-Sul, a Avenida Santos e Castro e o Eixo Central.

Através destas três grandes portas de entrada no território foi criada uma malha viária que permite a ligação ao território por diversas entradas, ao mesmo tempo que permite a circulação periférica de tráfego de atravessamento, sem que este penetre no território

Assim, o conceito da rede rodoviária assenta no princípio de que a Alta de Lisboa se situa no prolongamento da Avenida da República, na zona norte da cidade, entre o Aeroporto de Lisboa e o Lumiar, sendo que a principal articulação com o centro da cidade será através do Campo Grande, passando por uma enorme Rotunda sob a Segunda Circular, seguindo por uma larga Avenida que atravessa a Alta de Lisboa até à Rotunda Norte, ligando-se com o Eixo Norte/Sul.

Um segundo acesso importante é efetuado a partir do Eixo Norte-Sul, quer pela Rotunda Norte, quer pela Rotunda Poente, já concluídas. Uma terceira acessibilidade efetua-se pela Avenida Santos e Castro, uma via com seis faixas de rodagem, que corre a poente do Aeroporto entre a Segunda Circular e o Eixo Norte-Sul.

A rede rodoviária da Alta de Lisboa dispõe ainda de uma variedade de acessos através da zona urbana consolidada do Lumiar e da Ameixoeira.

Neste conceito, a Avenida Santos e Castro funciona como novo eixo de distribuição viária, estabelecendo a ligação entre o Eixo Norte-Sul, a Segunda Circular. O Eixo Central, com a sua grande alameda, de perfil idêntico ao da Avenida da Liberdade, cumpre a ligação ao Tejo pelos limites norte da cidade, ligando o “grande corredor verde” entre o Campo Grande, o Parque das Conchas e o Parque Oeste.

---

Com início na Porta Sul, que se assume como a Porta de Entrada por excelência da Alta de Lisboa, as duas vias permitem uma maior fluidez do trânsito a partir do Campo Grande e da Segunda Circular, aproximam a “Alta de Lisboa” ao centro de Lisboa e estabelecem ligações viárias com a área urbana envolvente.

O Eixo Central é a coluna vertebral da Alta de Lisboa, uma via com a largura da Avenida da Liberdade servida por um grande parque verde na zona central, por bons passeios e boas áreas de circulação ciclável, uma avenida de características urbanas que vai suportar nas próximas décadas o desenvolvimento de toda esta área, com uma especial qualidade do desenho urbano, representando “uma grande valorização de toda zona da Alta de Lisboa”.

Esta rede rodoviária constitui um elemento estruturante do território, estando as vias ordenadas e hierarquizadas de acordo com as funções e características tendo em conta as exigências do novo PDM de Lisboa e compreende os seguintes níveis:

- **1º Nível** - Rede Estruturante - assegura as ligações interconcelhias e de atravessamento do concelho, bem como as deslocações de maior extensão dentro da cidade de Lisboa;
- **2º Nível** - Rede de Distribuição Principal – assegura a distribuição dos maiores fluxos de tráfego internos ao concelho, bem como os percursos médios e o acesso à rede estruturante;
- **3º Nível** - Rede de Distribuição Secundária – é composta pelas vias internas e assegura a distribuição de proximidade, bem como o encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior;
- **4º Nível** - Rede de Distribuição Local (rede de proximidade) – é constituída pelas vias estruturantes ao nível do bairro, com alguma capacidade de escoamento, mas onde o peão tem maior importância;
- **5º Nível** – Rede de Acesso Local (rede de bairro) – garante o acesso rodoviário ao edificado, devendo reunir condições privilegiadas para a circulação pedonal.

O território da Alta de Lisboa integra já esta hierarquização da rede rodoviária, sendo que grande parte das vias existentes e das vias a implementar segue a hierarquia funcional apresentada na revisão do PDM de Lisboa

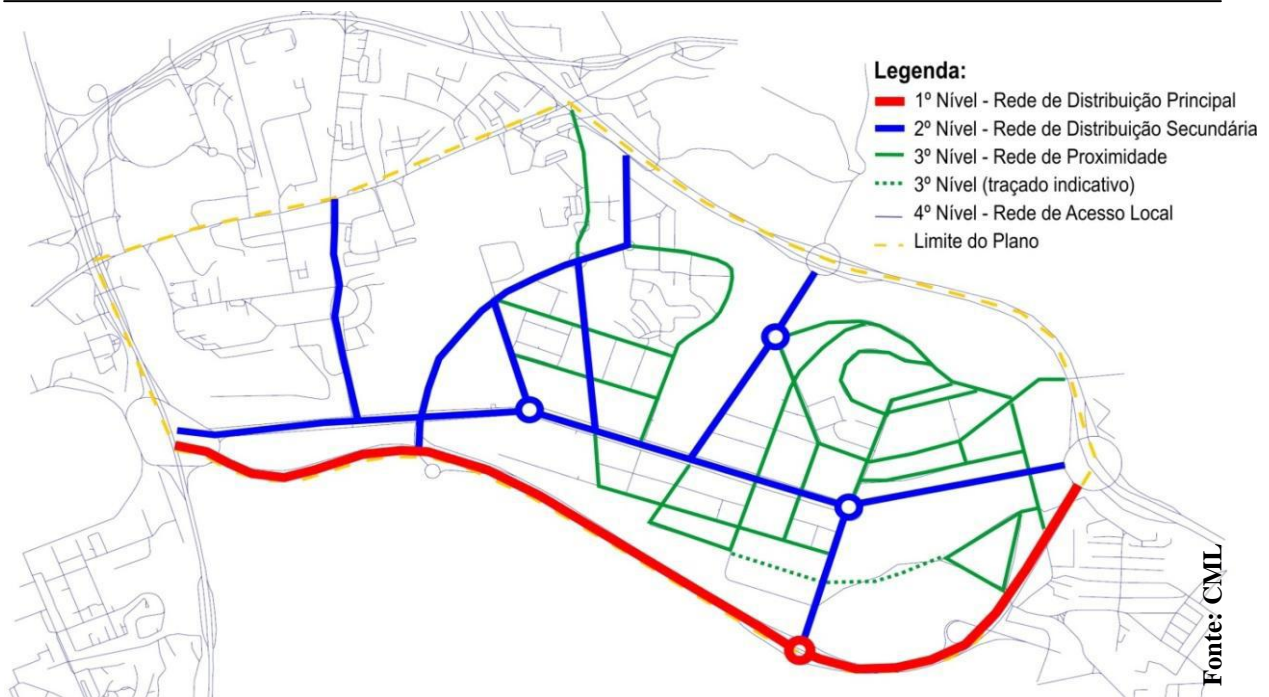
Nesta hierarquização o território da Alta de Lisboa é demarcado e servido por vias do 1º nível (Rede estruturante) e integra vias dos restantes quatro níveis onde se inclui a rede de distribuição principal e a rede de distribuição secundária, a rede de distribuição local e a rede de acesso local.

A rede estruturante, de 1º nível, inclui as vias que pertencem à Rede Rodoviária Nacional e as vias que pertencem à Rede Rodoviária Municipal, sendo que destas vias serve o território da Alta de Lisboa o IP7 (Eixo Norte/Sul), a Calçada de Carriche e a Avenida Marechal Craveiro Lopes, às quais estão interligadas as vias estruturantes do território.

Relativamente à rede rodoviária de distribuição principal e secundária, respetivamente de 2º e 3º nível, têm uma função estruturante do território, uma vez que foram estes dois níveis de estrutura viária que definiram a estrutura base do plano de urbanização. Os outros dois níveis da rede viária, a rede de proximidade e a rede de acesso local, foram eles desenvolvidos e adaptados ao desenho urbano. Toda a estrutura viária foi articulada e interligada com a rede local existente, nomeadamente nas ligações à rede da malha estruturada do Lumiar, Ameixoeira e Charneca.

Assim, é a rede de distribuição principal e a rede de distribuição secundária que vinculam e organizam a edificação, sendo a restante estrutura viária articulada e desenvolvida em função da edificação.

De referir que a estrutura da rede rodoviária da Alta de Lisboa, apresentada na figura seguinte não tem em linha de conta a rede viária estruturante (uma vez que não integra o PUAL), fazendo apenas referência aos restantes níveis, ou seja, o 1º nível da hierarquia do PUAL corresponde ao 2º nível do PDM – Rede de Distribuição Principal, o 2º nível do PUAL ao 3º do PDM e assim por diante até ao 5º nível do PDM – Rede de Acesso Local.



**Fig. 22 - Hierarquia da Rede Rodoviária dentro do limite da Alta de Lisboa**

A rede de distribuição principal integra a nova Avenida Eng.º Santos e Castro que tem início num nó sob a 2ª Circular, na zona das Calvanas, e término num nó no Eixo Norte/Sul. Esta infraestrutura está concluída e entrou em funcionamento a 15 Maio de 2013.

A rede viária secundária, na revisão do PUAL, sofreu alguns ajustes pontuais de forma a garantir condições eficazes de funcionamento, nomeadamente ao nível da eficiência do Tráfego resultantes das opções de desenho urbano em cumprimento do programa de ocupação regulamentado no PUAL ou por demonstrada inviabilidade técnica na sua implementação dada a existência de condicionantes locais inultrapassáveis.



**Fig. 23 – Imagem da Avenida Santos e Castro**

Na rede de distribuição secundária, entre outros, encontra-se o Eixo Central, uma infraestrutura com os mesmos pontos de amarração à 2ª Circular e ao Eixo Norte/Sul, funcionando como uma via de distribuição local. Esta estrutura viária assume uma função fundamental para este território.



**Fig. 24 – Imagem do Eixo-Central**

Ainda, na rede secundária a Av. Nuno Krus Abecasis tem uma função distribuidora permitindo a ligação da Alta de Lisboa ao Eixo Norte/Sul e ao Eixo Central.



**Fig. 25 – Imagem da Avenida Nuno Krus Abecasis**

O estudo de tráfego que foi efetuado para a revisão do PUAL, no que se refere à análise das taxas de ocupação da rede viária, identifica que os principais constrangimentos na circulação, na acessibilidade à Alta de Lisboa, ocorrem nos movimentos de saída em “hora de ponta da manhã”, em especial na Avenida Santos e Castro, na Rua Agostinho Neto e na Azinhaga da Torre.

Estes constrangimentos, apesar de tudo, não apresentavam uma grande gravidade na utilização da rede viária e por outro lado eram concentrados no tempo ou seja ocorriam nas horas de ponta, nomeadamente na da manhã.

Esta situação foi identificada na fase em que a construção do Eixo Central estava ainda em curso, o que obrigava a desvios do trânsito, em especial daquele que circulava ao longo da antiga Avenida Santos e Castro, para ruas secundárias que não foram dimensionadas para estas solicitações, verificando-se que, apesar disso, o desempenho da rede era satisfatório.

Esta situação foi aparentemente solucionada com a entrada em funcionamento da nova Avenida Santos e Castro, bem como da entrada em funcionamento do Eixo Central.

Ainda do estudo de tráfego para a revisão do PUAL, foi efetuada uma análise relativamente à repartição modal, entre os modos de transporte individual (TI) e o do transporte coletivo (TC) em função do segmento habitacional resultando que para o segmento da venda livre (VL) o principal modo utilizado é o TI (64%) seguido pelo TC (30%), enquanto nos PER a situação se inverte, sendo a percentagem de utilizadores do TC (63%) bastante superior à do TI (28%);

Da análise efetuada à rede viária conclui-se que, na generalidade, está bem estruturada e confere fluidez e conforto na circulação, sendo quase impercetíveis situações de congestionamento de tráfego no território da Alta de Lisboa. Por sua vez convirá referir que a generalidade das vias apresentam perfis transversais bastante generosos e em alguns casos apresentam quase perfil de “autoestrada” e não foram dotados de sistemas de acalmia de velocidade de circulação o que por vezes confere aos utentes alguma situação de desconforto.

Esta situação foi já tida em conta nas vias mais recentes, nomeadamente na Avenida do Eixo Central.

### **3.2.2. Rede de Mobilidade Suave**

A rede de mobilidade suave, designada normalmente por RMS, tem como objetivo principal promover a opção pelos modos suaves, com especial destaque para os modos pedonal e ciclável, devendo garantir o acesso aos principais geradores de viagens, tais como interfaces de transportes, equipamentos, zonas de comércio e de serviços e zonas residenciais densas.

Com este objetivo o ordenamento do território, por via dos planos de urbanização e de pormenor e as unidades de execução, devem integrar percursos em modos suaves na sua área de intervenção, de forma a promover a boa ligação aos geradores relevantes, com indicação do tipo de segregação proposta em relação à circulação de veículos motorizados. A continuidade da RMS interna, ao nível pedonal e ciclável, deve otimizar a ligação entre os percursos pedonais e cicláveis, as respetivas redes envolventes e os transportes públicos.

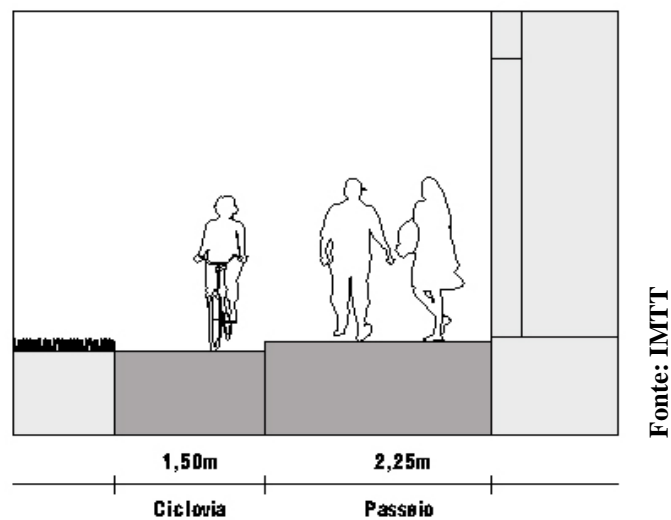
Assim, os conceitos modernos de mobilidade consideram fundamental a implementação dos princípios da mobilidade sustentável, sendo fundamental a respetiva abordagem e inclusão tanto no ordenamento do território, como no planeamento dos espaços urbanos e ainda no Projeto do espaço público, com objetivo de fomentar e incentivar a deslocação a pé e a utilização de modos suaves.

Desta forma, as deslocações pedonais constituem a questão central da mobilidade sustentável pelo que é fundamental a implementação de sistemas articulados ao incentivo das deslocações pedonais.



**Fig. 26 – Circulação pedonal**

Neste contexto, o ordenamento do território da Alta de Lisboa, na generalidade, teve em conta estes aspetos, proporcionando uma diferenciação entre o recurso à deslocação a pé e a modos mecânicos suaves nomeadamente com incentivo ao uso da bicicleta nas viagens diárias e integradas na cadeia de transportes, bem como nas deslocações de recreio e lazer realizadas com motivações e objetivos diversos.



**Fig. 27 – Caminho pedonal adjacente ao edificado com ciclovía**

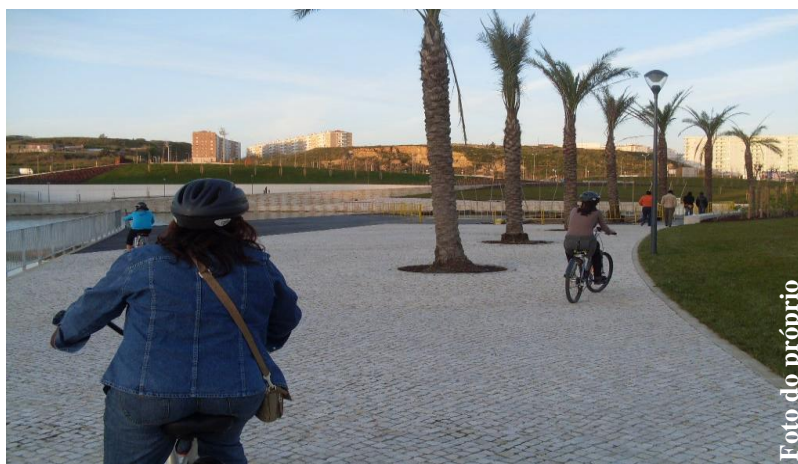


**Fig. 28 – Circulação pedonal e ciclovía**

A implementação destas infraestruturas têm funcionado como um excelente contributo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, neste espaço urbano, com resultados muito interessantes, possíveis de avaliar pela quantidade frequente de pessoas que utilizam estes espaços quer em mobilidade pedonal quer em bicicleta.

Neste aspeto, convirá referir que a mobilidade pedonal tem atualmente um maior grau de implementação, quer nas deslocações locais quer na articulação com outros modos de transporte, comparativamente com o recurso à bicicleta.

A utilização da bicicleta teve uma grande adesão mais no conceito de passeio e lazer do que como modo de transporte no dia-a-dia. Também neste aspeto é de assinalar uma grande adesão de pessoas na utilização dos circuitos pedonais na componente de passeio, lazer e também na componente de desporto informal.



**Fig. 29 – Utilização de espaços públicos**

O sucesso da crescente adesão à mobilidade sustentável, na Alta de Lisboa, para além de outros aspetos, assenta fundamentalmente no planeamento e na gestão urbanística que teve em consideração que a revalorização do modo de deslocação a pé ou por modos suaves, e pela adequação dos percursos e dos espaços pedonais às necessidades da mobilidade para todos, tanto no que respeita ao traçado das redes e à sua relação com a estrutura urbana, com o uso do solo, e com as condições topográficas e ambientais, como ao tratamento adequado desses espaços.

Está atualmente a ser implementada a ligação das ciclovias existente na Alta de Lisboa com a rede das ciclovias da cidade de Lisboa, nomeadamente na zona das Calvanas com Avenida do Brasil e na ligação do Parque Oeste com a zona da Ameixoeira.

### **3.3. REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS**

A estratégia territorial de mobilidade, expressa no PDM em vigor, visa dotar a cidade de Lisboa de um sistema de transportes capaz de responder às principais necessidades de mobilidade dos residentes, trabalhadores e visitantes, o que implica que a rede de transportes coletivos seja ordenada e hierarquizada.

Deste modo, tal como é assumido para a rede rodoviária, a rede de transportes públicos deve estar hierarquizada em relação às funções específicas a desempenhar por cada um dos seus componentes, sendo assim dividida em três níveis, a saber:

- **Rede de 1º nível** – desenvolve-se ao longo dos eixos estruturantes da cidade e é constituída pelas redes de transporte ferroviário em modo ligeiro ou pesado e neste nível se enquadram as linhas da REFER e do Metropolitano de Lisboa;
- **Rede de 2º nível** – constituída pelas linhas de Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP) e autocarros convencionais em serviço expresso. Enquadram-se neste entre outros a rede de elétrico e metros de superfície;
- **Rede de 3º nível** – engloba a restante oferta de transporte coletivo promovida pela Carris.

Neste sentido, o território é servido por uma rede de transportes públicos coletivos, hierarquizados em relação às funções específicas que cada modo desempenha, que é

assegurado pelo Metropolitano de Lisboa, pela Rodoviária de Lisboa e pela Carris que em articulação asseguram a ligação aos interfaces do Campo Grande e do Senhor Roubado.

Neste enquadramento, o território da Alta de Lisboa é servido por uma rede articulada de transportes públicos que, de alguma forma, integra os três níveis necessários para uma estratégia territorial dos transportes.

### 3.3.1. Rede de 1º Nível

Assim, relativamente ao 1º nível, este território é servido pela linha amarela do Metropolitano de Lisboa que liga Odivelas ao Rato através do corredor do eixo Lumiar/Campo Grande/Av. da República e tem onze estações das quais três servem a zona da Alta de Lisboa.

Esta linha do Metro contorna o limite do território, a oeste, e onde tem implantadas as estações do Parque das Conchas, Lumiar e Ameixoeira. Estas três estações estão confinadas pelo interface do Campo Grande e pelo interface do Sr. Roubado.

Com a dinâmica populacional desta zona, a envolvente da estação do Lumiar vai ganhando forma de interface natural de transportes.

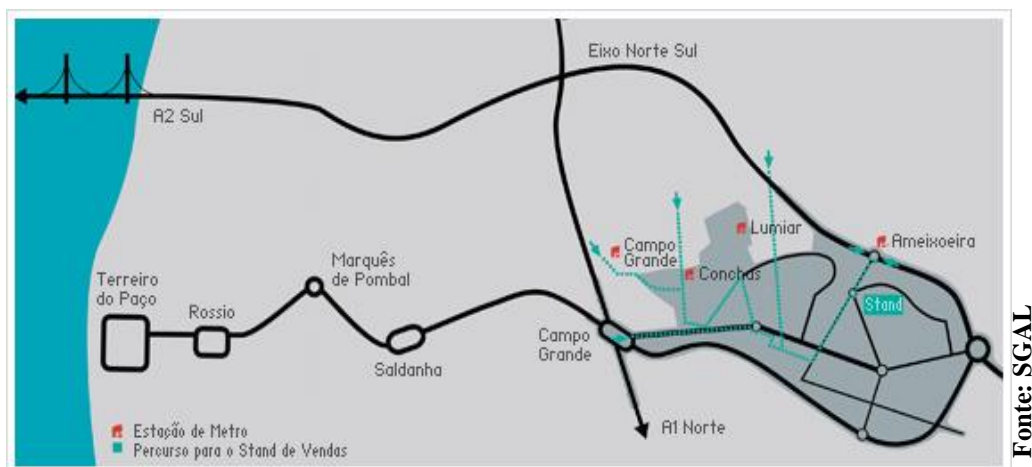


Fig. 30 - Localização das Estações de Metro



**Fig. 31 - Estação de Metro da Ameixoeira**

Os planos iniciais consideravam que a Alta de Lisboa fosse servida também pela Linha Vermelha que faria a continuidade a partir do aeroporto até à estação do Colégio Militar, intercetando transversalmente a Linha Amarela no Lumiar e a Linha Azul no Colégio Militar, estando igualmente prevista uma estação de metro no centro da zona deste território. Esta infraestrutura seria de extrema utilidade para este território e simultaneamente de extrema utilidade para a cidade de Lisboa, uma vez que permitiria uma maior articulação entre as várias linhas de metro.

Contudo, esta solução acabaria por ser abandonada, alegadamente, por se ponderar a criação de um metro de superfície para esta zona.

A supressão desta linha do plano de expansão do Metropolitano de Lisboa foi fortemente penalizadora para a coesão deste território e para as expectativas das pessoas que aqui residem, trabalham e usufruem deste espaço.

De registar, ainda, como ponto negativo, para este território, o facto do atual Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa, considerar uma alteração no plano de exploração da Linha Amarela, passando esta a ter início no Campo Grande, e o troço entre o Campo grande e Odivelas passar a funcionar como um corredor de oferta suburbano, no qual os passageiros

provenientes do eixo Alta de Lisboa – Odivelas, terão que realizar um transbordo no Interface do Campo Grande para a futura Linha Circular.

Esta situação, a concretizar-se, penalizará fortemente a população da Alta de Lisboa constituindo-se como um fator inibidor da consolidação territorial.

### **3.3.2. Rede de 2º Nível**

As redes de transportes coletivos de 2º nível devem ter como objetivo assegurar as ligações entre as diferentes linhas do 1º nível, assegurar a acessibilidade aos grandes bairros não servidos pela rede do 1º nível e atender às necessidades de mobilidade geradas pelos equipamentos coletivos de hierarquia superior (ou seja, com um potencial de atracção diário de 5.000 utentes/visitantes).

Neste enquadramento as redes de 2º nível devem ser constituídas pelas redes de Transporte Coletivo em Sítio Próprio onde se enquadram o Metro ligeiro ou eléctrico rápido, ou por carreiras de autocarros convencionais em serviço expresso.

Ora, com estas características, não existe atualmente nenhum serviço de transportes coletivos, pertencente a este nível hierárquico, a servir a área abrangida pelo Alta de Lisboa. Verifica-se que nem a Carris dispõem de nenhuma carreira expresso, nem tão pouco existem linhas de transportes coletivos em sítio próprio nesta zona da cidade.

A este respeito, convirá referir que na proposta da última revisão do PDM de Lisboa foram apresentadas duas linhas de Transporte Coletivo em Sítio Próprio, a serem implementadas para servirem a área de intervenção do PUAL, sendo uma entre a Alta de Lisboa e Entre Campos e a outra entre a Ameixoeira e Benfica.

No PDM de Lisboa, em vigor, um dos objetivos definido para a Unidade Operativa de Planeamento e Gestão, UOPG 1-Coroa Norte passa por estabelecer a continuidade entre a Alta de Lisboa à Charneca e às Galinheiras, articulando-as com um meio de transporte em sítio próprio.

Contudo, dada a atual conjuntura económica, com maiores restrições aos investimentos públicos, não me parece que estas duas linhas de transportes públicos em sítio próprio, com objetivo de servirem a Alta de Lisboa, venham a ser implementados num futuro próximo.

---

Sem uma rede de 2º nível implementada, existem contudo outros modos de transporte, que servem o território constituído por autocarros convencionais em serviço expresso que fazem articulação dos concelhos limítrofes com o centro da cidade, com passagem pela Alta de Lisboa.

Mais especificamente são os transportes da Rodoviária de Lisboa que dispõe igualmente de quatro carreiras que servem a zona da Alta de Lisboa, três das quais ao longo de grande parte deste território.

As carreiras são as seguintes:

- 310 (Gare do Oriente – Charneca) – carreira de ligação da Gare do Oriente à zona da Charneca, com passagem pelo concelho de Loures. Durante todo o dia, tem uma frequência de 2 circulações horárias por sentido, e permite a ligação da PUAL às zonas do Parque das Nações, Moscavide, Sacavém, Camarate e Fetais.
- 311 (Campo Grande – Bairro das Coroas (Alto do Moinho)) – carreira de ligação da interface do Campo Grande ao Bairro do Alto do Moinho, no concelho de Loures, com 3 a 4 ligações por sentido em hora de ponta.
- 312 (Campo Grande – Charneca – Sacavém – Campo Grande) – carreira de circulação entre a interface do Campo Grande e Sacavém, funcionando como ligação ao Aeroporto e à Portela, com 6 circulações na hora de ponta.
- 313 (Campo Grande – Sacavém – Charneca – Campo Grande) – carreira de circulação entre a interface do Campo Grande e Sacavém, com uma orientação oposta à anterior, funcionando como ligação ao Aeroporto e à Portela, com 5 a 6 circulações na hora de ponta.

### **3.3.3. Rede de 3º Nível**

Na rede de 3º nível, que serve este território, engloba-se a restante oferta de transporte coletivo promovida pela Carris, que é atualmente constituída por quatro carreiras.

De salientar que o território já foi melhor servido pela rede de transportes da Carris, uma vez que a rede atual da Carris resulta dos ajustamentos efetuados pela empresa em março de 2012. De entre as alterações efetuadas, destaca-se a supressão de duas carreiras que deixaram de servir este território: a carreira 701 que ligava Campo de Ourique à Charneca e que agora

termina o seu percurso no Campo Grande; e a carreira 777 que ligava o Campo Grande à estação de metropolitano da Ameixoeira. Para além destas, verificaram-se alterações de percurso nas carreiras 108, 703 e 717 que prejudicaram o serviço prestado às populações, nomeadamente dos bairros envolventes da Charneca.

Assim, atualmente a área do PUAL é servida pelas seguintes quatro carreiras:

- 703 (Charneca – Bº. Santa Cruz) – carreira com 4 a 6 circulações por sentido em hora de ponta, que liga a zona da Alta de Lisboa a Benfica. Contorna a área central da cidade de Lisboa e permite ligação às linhas Amarela e Azul do Metropolitano de Lisboa.



Fig. 32 e 33 – Carreira 703 e respetiva paragem

- 717 (Praça do Chile – Fetais) – carreira estruturante com 5 a 11 circulações por sentido em hora de ponta (6 na sua variante normal e até 5 na variante curta, entre Campo Grande e Galinheiras. Permite a ligação ao centro da cidade e tem ligação com as linhas Amarela, Verde e Vermelha do Metropolitano.
- 757 (Alto do Chapeleiro – Charneca – Alto do Chapeleiro) – carreira de circulação entre a zona do Alto do Chapeleiro e a Charneca, com 16 circulações diárias. Tem funções de distribuição para as restantes carreiras na Charneca.
- 798 (C. Grande Metro – Galinheiras) – carreira com 4 a 5 circulações por sentido em hora de ponta, possibilita a ligação da zona das Galinheiras e Charneca à interface do Campo Grande e, nesta, às linhas Amarela e Verde do Metropolitano.

Adicionalmente, a Carris dispõe ainda da carreira 207 da sua Rede Madrugada que, com 8 circulações em cada sentido entre as 00:00 e as 5:00, faz a ligação entre Cais do Sodré e Fetais via Musgueira e Charneca.

---

Estes modos de transporte apoiam-se, fundamentalmente, no interface do Campo Grande que é um dos principais centros de transferência entre transportes públicos de Lisboa entre várias linhas de Metro (Verde e Amarela), carreiras de autocarros de várias companhias com destinos diversos e ainda o serviço de táxis.

Por outro lado, com a articulação de transportes que se convergem no centro do Lumiar, nomeadamente Metro, carris e rodoviária, fazem deste local um interface informal de transportes onde chegam e partem ao longo do dia alguns milhares de pessoas nas suas deslocações. Pela sua estruturação o Lumiar possui ainda uma grande capacidade de estacionamento, não tarifados, funcionando também como interface de rotura de modo de transporte processando-se assim a transferência do transporte individual, na deslocação do local e habitação até ao local de tomada do transporte público.

Estes interfaces de passageiros são infraestruturas de transporte que têm como função promover e facilitar a ligação de utentes entre diferentes modos de transporte, preferencialmente a pé e apoiada ou não por meios mecânicos, podendo integrar espaços destinados a uso terciário e equipamentos de utilização coletiva, funcionando como principais portas de entrada na Cidade de Lisboa, quer para o transporte coletivo, quer para os passageiros de transporte individual que optem pela solução de estacionar no interface e continuar a sua viagem em transporte coletivo.

As vantagens da instalação de um interface de transportes na Alta de Lisboa seriam evidentes não só para este território como para a cidade de Lisboa, pois permitiria uma fácil ligação a outras zonas de Lisboa e ao exterior, facilitando o acesso a diversos modos de transporte público e contribuindo para uma melhor acessibilidade, para o descongestionamento do tráfego e para a diminuição da poluição.

Na Alta de Lisboa, a inexistência de condicionalismos arquitetónicos ou infraestruturais constitui um dos aspetos em favor da instalação de um sistema deste tipo, cuja localização poderia estar apoiada na estação do metro do Lumiar ou na estação da Ameixoeira.

De referir que, há alguns anos foram desenvolvidos estudos para localização da Central de Transportes de Lisboa, sendo que um dos locais que, nesse estudo, recolhia excelentes condições era a zona envolvente do Metro da Ameixoeira.

Como tantos outros, aparentemente foi mais um dos estudos que foi abandonado, mas que poderia ter sido uma excelente localização dada a sua proximidade à estação do Metro da

Ameixoeira e também a proximidade a um dos acessos do Eixo Norte/Sul e que teria permitido a reconversão urbana dum território a necessitar de intervenção urgente.

### **3.4. EQUIPAMENTOS**

#### **3.4.1. Modelo**

O modelo territorial da Alta de Lisboa, foi estruturado de forma a dotá-lo de um conjunto de equipamentos urbanos compatíveis com os usos previstos e em função das exigências dos Instrumentos de Gestão do território. Estes espaços correspondem, assim, a equipamentos de utilização coletiva, serviços públicos e instalações dos serviços de segurança, onde se enquadram os equipamentos de Desporto, de Ensino, de Ação Social e Cultural e outros Equipamentos Coletivos – Abastecimento, Prevenção e Segurança, Religioso, Administração e Instituições e Serviços.

Esta rede de equipamentos prevista no PUAL, está na generalidade compatibilizada com as cartas de equipamentos aprovadas para o Concelho de Lisboa, e representam uma mais valia fundamental para a integração da população no local minimizando a deslocação dos seus habitantes na procura de oferta noutras locais, potenciando desta forma a vivência no local.

Um projeto da dimensão da Alta de Lisboa pressupõe a existência de um conjunto alargado de equipamentos, que no caso particular vão para além dos existentes no resto da cidade.

Neste sentido, a programação e dimensionamento das redes de equipamentos do PUAL assentaram em critérios que têm vindo a ser, progressivamente, objeto de revisão e atualização pelas Entidades da Tutela. A esse respeito é de referir que a rede de equipamentos prevista no PUAL, nomeadamente ao nível da rede de saúde e da rede escolar, não estava integralmente compatibilizada com as cartas de equipamentos aprovadas para o Concelho de Lisboa, tendo por essa razão sido objeto de revisão.

Recorde-se, entretanto, que em 2011 o PUAL foi reavaliado, ficando definida a necessidade de atualizar a tipologia, dimensão e número de equipamentos coletivos. Embora os termos de referência para a revisão do PUAL estejam lançados, o quadro atual é de indefinição, não estando balizados e inscritos os novos critérios e normas.

Os equipamentos coletivos podem originar uma dependência de outras áreas em relação à área de intervenção, que se pode traduzir num afluxo de pessoas. A instalação de equipamentos

atrativos e dependentes desta natureza, poderá contribuir, no futuro, para a criação de uma nova centralidade na Alta de Lisboa.

No desenvolvimento deste estudo, efetuou-se um levantamento para quantificação dos equipamentos previstos na última revisão do PUAL e desta forma poder efetuar uma avaliação da respetiva adequabilidade e respetivo grau de implementação, conforme se apresenta seguidamente.

### **3.4.2. Equipamentos de Desporto**

Os equipamentos de desporto previstos no plano de urbanização perfazem 23 unidades constituídas por duas piscinas cobertas, sete pavilhões polidesportivos, sete pequenos campos de jogos e quatro grandes campos de jogos, cujo grau de implementação se apresenta no quadro 3.

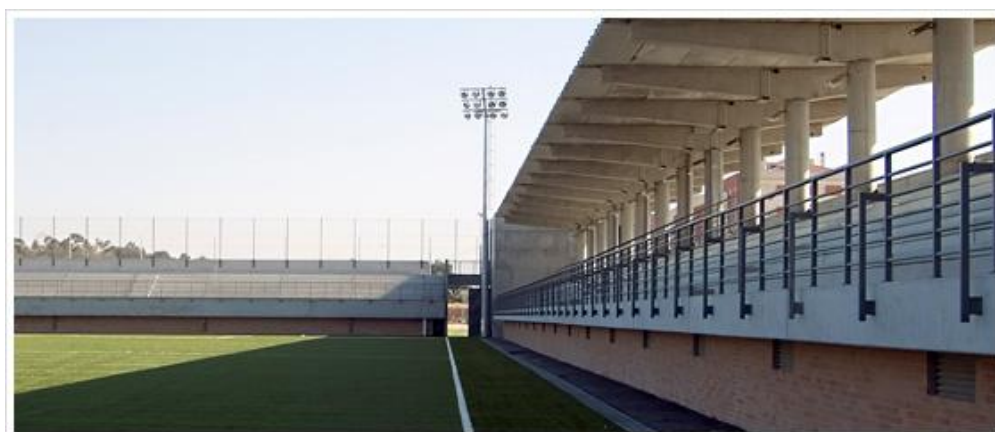
Como se pode constatar, do quadro seguinte, uma parte significativa dos equipamentos de desporto estão já implementados e em utilização, sendo que dos restantes alguns estão em fase de implementação e outros em planeamento.

É perceptível a forte aposta nos equipamentos desportivos para os vários níveis e vertentes de atividade desportiva, onde se identifica a prática de desporto de competição, desporto de iniciação, desporto amador e ainda desporto informal, com forte adesão da população e das coletividades e até mesmo de clubes profissionais.

Equipamentos de Desporto	Construído	A construir	Total
Piscinas Cobertas	-	2	2
Pavilhões Polidesportivos	3	4	7
Pequenos Campos de Jogos	5	2	7
Grandes Campos de Jogos	4	-	4
Campos de Futebol - Complexo Desportivo	2	2	2
Pista de Atletismo Moniz Pereira	1	1	1
Desporto Informal na Quinta das Conchas e no Parque Oeste			
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>23</b>

**Quadro 3 – Equipamentos de Desporto**

Relativamente aos equipamentos desportivos, convém evidenciar duas infraestruturas de qualidade que se complementam na oferta que proporcionam. Um desses espaços é o Complexo Desportivo da Alta de Lisboa, mais vocacionado para a prática de futebol, servindo fundamentalmente um clube desportivo local, a UDAL - União Desportiva da Alta de Lisboa, e para a formação de futebol das camadas mais jovens, sendo utilizado pelas escolas de futebol do Sporting Clube de Portugal.



**Fig. 34 – Complexo Desportivo da Alta de Lisboa**

Outro equipamento é um complexo municipal destinado às várias modalidades de atletismo, incluindo modalidades profissionais-Pista de atletismo Prof. Moniz Pereira.

Trata-se dum equipamento desportivo que veio dotar a Alta de Lisboa e a cidade de Lisboa de excelentes condições para a prática de atletismo, modalidade com grande tradição em Portugal, que veio colmatar algum défice de pistas de atletismo, em Lisboa.



**Fig. 35 e 36 – Pista Atletismo Prof. Moniz Pereira**

Nesta infraestrutura desportiva cruzam-se atividades desportivas profissionais com atividades amadoras na vertente de atletismo, ragby, judo e outras. Durante os primeiros anos de atividade aqui treinavam alguns atletas da seleção nacional de atletismo. Atualmente é utilizada diariamente para prática de atletismo do Sport Lisboa e Benfica e do Sporting Club de Portugal, além de diversas coletividades da cidade de Lisboa e de concelhos limítrofes e do público em geral, sendo também utilizada para provas de atletismo, na vertente de competição.

Esta infraestrutura passou para a responsabilidade da Câmara Municipal de Lisboa sendo a gestão partilhada com a Associação de Atletismo de Lisboa.

Complementarmente, o espaço público deste território, graças às suas características é frequentemente inserido em corridas de atletismo de estrada que percorrem várias artérias da Alta de Lisboa. A título de exemplo refira-se uma das corridas que inclui no seu percurso uma passagem pelo Parque Oeste, tal como expressa a fotografia seguinte.



**Fig. 37 – Prova de Atletismo**

Relativamente aos equipamentos desportivos, estão, entretanto, a ser implementados espaços para prática desportiva ao ar livre, onde se enquadram os equipamentos de fitness e os circuitos de manutenção.

No Parque oeste, e também no parque da Amoreira, foram instalados equipamentos de fitness para a prática de exercício físico. São equipamentos que permitem efetuar exercício físico ao ar livre, o que se torna bastante agradável, verificando-se uma grande frequência de utilização com forte adesão de pessoas de várias idades.



**Fig. 38 – Equipamentos de fitness**

Mais recentemente, também no Parque Oeste foi implementado um circuito de manutenção que potencia a atividade ao ar livre e que tem vindo a ganhar progressivamente mais utilizadores.

Este circuito de manutenção tem o atrativo de estar inserido num grande parque urbano e constitui mais uma oferta para a atividade desportiva à porta de casa.



**Fig. 39 – Circuito de Manutenção**

### 3.4.3. Equipamentos de Ensino

Os equipamentos de ensino previstos no plano de urbanização perfazem 32 unidades constituídas por dez cresces e jardim-de-infância, sete escolas pré-escolar e ensino básico do 1º ciclo, nove escolas de ensino básico, 1º, 2º e 3º ciclo e seis Escolas de ensino secundário.

Destes equipamentos, uma parte significativa estão já implementados e em utilização, sendo que dos restantes alguns estão em fase de implementação e outros em planeamento.

Equipamentos de Ensino	Construído	A construir	Total
Cresce e Jardim de Infância	6	4	10
Pré-escolar e EB 1º Ciclo	4	3	7
Escola Básica 1º, 2º e 3º Ciclo	6	3	9
Escola Secundária	4	2	6
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>32</b>

**Quadro 4 – Equipamentos de Ensino**

No planeamento dos equipamentos de ensino foi tida em conta a oferta existente na envolvente consolidada, nomeadamente estabelecimentos de ensino particulares de referência,

onde se inclui o Colégio São João de Brito, Colégio São Tomás e a Academia de Santa Cecília.



**Fig. 40 – Colégio de S. Tomás**

A existência de estabelecimentos de ensino particular na envolvente do território permitem diversificar a oferta existente na zona, tendo em conta que um dos fatores, entre outros, de decisão na escolha do local para viver passa pela oferta de ensino.

Relativamente às creches e jardins-de-infância, estão atualmente a ser construídos os restantes quatro equipamentos previstos no plano.

A perceção adquirida relativamente aos equipamentos de Ensino é de um sector relativamente bem representado, tendo em conta a existência de diversos estabelecimentos de ensino na área em análise, nomeadamente oferta diversificada nos vários escalões de ensino, quer do sistema públicos quer do sistema particular.

#### **3.4.4. Equipamentos de Saúde**

Os equipamentos de saúde previstos no plano de urbanização perfazem cinco unidades, constituídas por uma unidade de cuidados continuados e quatro centros de saúde, conforme se apresenta no quadro seguinte.

Equipamentos de Saúde	Construído	A construir	Total
Centro de Saúde	1	2	3
Centro de Hemodiálise	1	-	1
Centro de Cuidados Continuados	-	1	1
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>

**Quadro 5 – Equipamentos de saúde**

O plano de equipamentos de saúde a implementar neste território, aparentemente é deficitário para a área e a população a servir, tendo em conta que a envolvente consolidada já era também deficitária em equipamentos de saúde. Acresce, a esta situação, que o grau de implementação destes equipamentos é muito baixo, ou seja inferior a 50%.

### **3.4.5. Equipamentos de Ação Social e Cultural**

Os equipamentos de Ação Social e Cultural previstos no plano de urbanização perfazem 31 unidades, constituídas por três espaços de atividades de tempos livres, nove centros de dia, sete lares para terceira idade, duas bibliotecas, três centros de formação, um centro de interpretação-PAAL, um parque lúdico e infantil, dois centros culturais, dois ateliers de arte e um armazém, conforme se apresenta no quadro seguinte.

O Centro de Apoio ao Desenvolvimento Comunitário integra um Pavilhão Polidesportivo, ATL e Jardim-de-infância.

No que se refere a equipamentos culturais regista-se uma enorme deficiência, não existindo aparentemente qualquer oferta, contudo é expectável que com a construção dos restantes equipamentos previsto no plano de urbanização essas carências venham a ser colmatadas.

Equipamentos de Ação Social e Cultural	Construído	A construir	Total
Actividades de Tempos Livres	3	-	3
Centro de Dia	3	6	9
LAR	1	6	7
Biblioteca	1	1	2
Centros de Formação	-	3	3
Centro de Interpretação - PAAL	-	1	1
Parque Lúdico e Infantil	-	1	1
Centro Cultural	-	2	2
Atelier de Arte	-	2	2
Armazém	1	-	1
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>31</b>

**Quadro 6 – Equipamentos de Ação Social e Cultural**

### 3.4.6. Equipamentos de Recreio

Nos equipamentos de recreio, tendo em conta o atual plano de urbanização, integram-se vinte e quatro parques infantis e juvenis, estando atualmente construídas 15 unidades e faltando implementar 9.



**Fig. 41 – Parque Infantil e Juvenil**

No decorrer da implementação destes equipamentos de recreio entrou em vigor do Decreto-Lei nº379/97 de 27 Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº119/2009 de 19 Maio, relativamente à conceção, construção e manutenção destes recintos, que veio originar uma

maior responsabilidade civil tanto na fase de construção como depois na fase de manutenção dos espaços de jogo e recreio.

Esta situação, associada às mudanças sociais verificadas nos últimos 30 anos, tais como o alargamento do conceito e necessidade de recreio ao longo da vida, a pressão do vandalismo e o contexto económico, a revisão desta tipologia de espaços leva a uma diversificação e redistribuição por faixas etárias, originando na revisão do plano de urbanização a opção pela não implementação dos recintos cuja construção ainda não tinha sido iniciada.

Uma das razões apontadas para reforçar esta decisão apoia-se no facto, experiência adquirida, pela CML, com a gestão destes espaços aponta para a redução do número de oferta infantil, a sua substituição por oferta de recreio juvenil e sénior, e a criação de áreas de recreio informais sem implementação de equipamentos específicos. Sendo que, a sua localização preferencial deverá favorecer áreas de recreio e lazer de maiores dimensões, como parques urbanos e praças, com área de influência mais alargada, onde se pretenda fomentar o encontro da população do Bairro.

### 3.4.7. Equipamentos de Prevenção e Segurança

Os equipamentos de segurança e prevenção incluem o forte da Ameixoeira, os serviços centrais da Policia de segurança pública, a esquadra de Policia de segurança pública, uma unidade de Bombeiros Voluntários de Lisboa e um Batalhão de Sapadores Bombeiros, cujo grau de implementação se reflete no quadro seguinte.

Equipamentos de Prevenção e Segurança	Construído	A construir	Total
Forte da Ameixoeira	1	-	1
Serviços Centrais da Policia de Trânsito	1	-	1
Esquadra de Policia de Segurança Pública	1	-	1
Bombeiros Voluntários de Lisboa	-	1	1
Batalhão de Sapadores Bombeiros	-	1	1
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

**Quadro 7 – Equipamentos de Prevenção e Segurança**

Destes equipamentos, realça-se o Forte da Ameixoeira construído no final do Século XIX, está localizado na freguesia da Charneca e confinado lateralmente pelo Eixo Norte-Sul, e

embora tenha sido utilizado como quartel militar e como fábrica de munições, atualmente, é nele que funciona a Sede do Serviço de Informações de Segurança.



**Fig. 42 – Forte da Ameixoeira**

Constitui uma pré-existência do território, que foi preservado, integrado e recuperado para outros fins. É uma das situações em que foi implementada uma excelente solução de recuperação do património nacional, mas que não foi ainda acautelada a respectiva integração urbanística e paisagística na envolvente, sendo este um aspeto muito negativo.

Os Serviços Centrais da Policia de Trânsito e a Esquadra de Policia de Segurança Pública foram integrados num mesmo edifício moderno e de fácil acessibilidade, uma vez que se encontram localizados próximo do Eixo Central.



**Fig. 43 e 44 – Edifício e Esquadra da PSP**

Pela análise do grau de implementação verifica-se que destes equipamentos estão ainda por implementar o Quartel para os Bombeiros Voluntários de Lisboa e o Quartel para os Bombeiros Sapadores de Lisboa.

### 3.4.8. Equipamentos Religiosos

Nos equipamentos religiosos inclui-se uma igreja matriz e três centros paroquiais, cujo grau de implementação se apresenta no quadro seguinte.

Equipamentos Religiosos	Construído	A construir	Total
Igreja Matriz da Charneca	1	-	1
Centro Paroquial	1	2	3
Total	2	2	4

Quadro 8 – Equipamentos Religiosos

A Igreja matriz da Charneca, também conhecida por igreja Paroquial de São Bartolomeu é o único equipamento religioso existente, relevante e localiza-se num dos centros gravíticos da atividade da freguesia da Charneca.



Fig. 45 – Igreja matriz da Charneca

Dos equipamentos religiosos previstos no plano inclui-se, ainda, a construção de três novos centros paroquiais, estando um deles já construído.

### 3.4.9. Outros Equipamentos

Na rubrica dos outros equipamentos inclui-se o serviço jesuítas aos refugiados, um mercado retalhista, uma central telefónica, casa de ferramentas e posto de limpeza, o edifício de apoio ao Parque Oeste/Vale Grande e uma subestação eléctrica, cujo grau de implementação se apresenta no quadro 9.

De referir que a rede de equipamentos da Alta de Lisboa integra estruturas existentes, que em alguns casos foram reestruturadas e adaptadas. Contudo, será de ter em conta que mesmo com estas circunstâncias o grau de implementação estará pouco acima dos 50%.

Uma análise dos equipamentos planeados para este território verifica-se a falta de uma estação dos CTT, refira-se que é uma reivindicação da população, uma vez que a Alta de Lisboa e o território envolvente é atualmente servido pela estação dos CTT a funcionar na Calçada de Carriche, que não sendo uma zona central acaba por dificultar a respetiva acessibilidade.

Outros Equipamentos	Construído	A construir	Total
Serviço Jesuíta aos Refugiados	1	-	1
Mercado Retalhista	1	3	4
Central Telefónica	1	-	1
Casa de Ferramentas / Posto de Limpeza	3	2	5
Edifício de Apoio ao Parque Oeste	-	1	1
Subestação Eléctrica	1	-	1
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>13</b>

Quadro 9 – Outros Equipamentos

### 3.5. ESPAÇOS VERDES

O conceito de espaço verde em meio urbano e as respetivas funções assumem atualmente um papel de extrema importância no ordenamento do território contemporâneo, sendo consensual e aceite de forma unânime os seus múltiplos papéis de fundamental importância para o bem-estar da população urbana. Esta necessidade de espaços verdes urbanos é uma das consequências da evolução que as cidades têm sofrido ao longo dos tempos.

---

O espaço verde urbano surge, a partir da era industrial, com o êxodo da população rural para a cidade, como espaços que tinham por objetivo recriar a presença da natureza no meio urbano. Mais recentemente no século XIX os espaços verdes funcionavam como locais de encontro, de estadia ou de passeio público.

*“No início do século XX surgiu a teoria do “continuum naturale”, baseada na necessidade da paisagem natural penetrar na cidade de modo tentacular e contínuo, assumindo diversas formas e funções: espaço de lazer e recreio; enquadramento de infraestruturas e edifícios; espaço de produção de frescos agrícolas e de integração de linhas ou cursos de água com os seus leitos de cheia e cabeceiras. Este objetivo é realizado quer através da criação de novos espaços, quer da recuperação dos existentes, e da sua ligação através de “corredores verdes”, integrando caminhos de peões e vias” (Natlurink: Cláudia Fugêncio- 2009).*

*É esta a lógica que ainda hoje se mantém, em que os espaços verdes urbanos, quer públicos quer privados, assumem uma crescente importância nas políticas regionais e municipais, procurando-se uma lógica de contínuo vivificador de todo o tecido urbano e de ligação ao espaço rural envolvente (ibidem).*

Estes conceitos de espaços verdes foram aplicados no território em análise quer pela requalificação de grandes áreas verdes, como o Parque das Conchas e a Quinta dos Lilases, quer pela construção, de raiz, de novos parques verdes urbanos, como o Parque Oeste (Parque do Vale Grande) e do Parque de Calvanas (ainda a construir), a Alta de Lisboa apresenta desta forma uma excelente relação entre os espaços verdes e a habitação, uma forma planeada e sustentável de urbanismo em que o verde estruturante se integra com o edificado e os espaços e zonas de lazer encontram-se perfeitamente misturados na malha urbana.

Os dados disponíveis apontam para que quando concluídas, existirão no total cerca de 70 hectares de zonas verdes no território a Alta de Lisboa, numa área total de intervenção de 300 hectares. Ou seja, cerca de 23% da área de intervenção será dedicada a espaços verdes.

Para realçar esta situação convirá referir que o reconhecimento das funções essenciais associadas à presença dos espaços verdes, e a sua implementação encontra-se frequentemente sujeita a múltiplas ameaças, entre as quais se destaca a excessiva densificação da malha urbana, associada a situações de especulação fundiária e a ausência de um planeamento adequado. Contudo na análise específica deste território conclui-se que, na generalidade, a

estrutura verde foi planeada e estruturada com integração de espaços verdes existentes e ligação à estrutura verde da cidade na envolvente da zona de intervenção.

Por essa razão não existe a perceção que a definição dos espaços verdes tenham uma função de disfarce de situações de espaço urbano não planeado, mas sim uma suave continuidade entre os vários espaços verdes e a estrutura edificada e infraestruturas viárias.

Assim, os espaços verdes já existentes e os que estão em plano de urbanização dividem-se em duas categorias, os espaços verdes de recreio e produção e os espaços verdes de enquadramento a infraestruturas, cujas funções e características se descrevem nos pontos seguintes.

### **3.5.1. ESPAÇOS VERDES DE RECREIO E PRODUÇÃO**

Os espaços verdes de recreio e produção são constituídos por espaços não edificados, permeáveis e plantados que podem ter os usos de recreio e produção, tais como hortas urbanas e viveiros, e integrar instalações de apoio ao recreio e produção.

No território em análise, os espaços verdes consolidados de recreio e produção compreendem fundamentalmente o Parque Urbano das Conchas e Lilases, o Parque Oeste/Vale Grande e o Parque das Calvanas e já na zona consolidada do centro da Charneca - o Campo das Amoreiras.

Esta estrutura verde tem por objetivo assegurar a ligação da paisagem envolvente ao centro da cidade e o enquadramento das redes de circulação viária e pedonal, por integração dos espaços que constituem os equipamentos coletivos verdes de maior dimensão e de conceção mais naturalista.



Fig. 46 - Localização dos Espaços Verdes

Estes espaços são públicos, articulando-se no meio urbano, com a restante estrutura ecológica, através da rede de mobilidade suave, eixos arborizados e espaço público.

O Parque das Conchas e a Quinta dos Lilases constituem um grande parque urbano constituído a partir da conservação e adaptação de uma propriedade do século XVI, sendo actualmente uma das maiores áreas verdes da cidade de Lisboa, com uma vegetação diversificada, onde podemos encontrar espécies exóticas importantes e grandes campos abertos, facto que tornou importante a sua manutenção e integração no Plano Urbano da Alta de Lisboa.



Fig. 47 e 48 - Espaços Verdes – Quinta das Conchas e dos Lilases

Neste processo, foi necessário adequar estes espaços às novas realidades, implantando maiores superfícies pavimentadas, percursos e também algumas estruturas edificadas de apoio ao parque, nomeadamente áreas de restauração e um parque infantil.

O Parque Oeste, um espaço verde com 19 hectares, com uma arquitetura moderna é um grande parque urbano que desempenha uma função ecológica fundamental, através de uma bacia de retenção, que permite o aproveitamento das águas pluviais para a alimentação dos lagos, rega do relvado e manutenção sustentável de toda a vegetação existente no parque.



**Fig. 49 - Parque Oeste**

Este parque urbano é o resultado de uma intervenção profunda de requalificação sobre um espaço que estava subaproveitado, que conta com uma localização privilegiada, numa zona de vale que explora as linhas de água existentes para criar lagos artificiais.

Estes parques urbanos são espaços públicos de qualidade que permitem contacto direto com o meio ambiente, convidando à prática desportiva ao ar livre. De referir que estes espaços apresentam um novo conceito urbano que tem por base, que estes espaços não vivem isolados pelo que se justifica uma ligação entre eles permitindo a sua continuidade através da interpenetrabilidade. Este conceito está já a ser aplicado neste território para interligação entre estes espaços, fomentando o conceito de continuidade e interligação.

No reforço do ponto anterior, e como aumento do seu vector força de utilização, estes contínuos entre Parques devem ter continuidade para os principais pontos geradores de mobilidade suave, nomeadamente as estações de Metro que servem a zona de intervenção do PUAL.

Os parques urbanos têm progressivamente conquistado uma utilização dos habitantes desta zona, tanto na prática de atividades ao ar livre de desporto ou lazer bem como numa interação direta com o meio ambiente.

Os restantes espaços verdes são espaços ainda a consolidar e correspondem a um conjunto de áreas cujas características naturais, culturais, paisagísticas e urbanísticas que se espera que sejam implementadas e valorizadas, para os quais está programada a respetiva afetação à estrutura ecológica integrada, para efeitos de recreio e produção.

Dos parques previstos no plano de urbanização, o Parque das Calvanas não foi ainda iniciado, sendo uma infraestrutura de grande importância, porque permitirá a interligação da Alta de Lisboa na ligação com o Campo Grande e por outro lado permitirá a interligação entre os três grandes parques urbanos deste território.

### 3.5.2. ESPAÇOS VERDES DE ENQUADRAMENTO A INFRAESTRUTURAS

As estruturas verdes de enquadramento as infraestruturas, têm como função garantir a proteção e enquadramento das infraestruturas, fundamentalmente das viárias, garantindo a continuidade e penetração nas zonas edificadas, apresentando portanto um carácter mais urbano, e modificando-se ao longo do seu percurso, para constituir ora um espaço de jogo e recreio, ora uma praça arborizada, ora um separador entre trânsito e peões.



**Fig. 50 e 51 - Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas**

Neste contexto, os espaços verdes de enquadramento a infraestruturas viárias foram delimitados ao longo das estruturas viárias, nomeadamente as de primeiro e segundo nível de hierarquia, que integram ou contornam a área do plano de urbanização, designadamente, a

Avenida Eng.º Santos e Castro, o Eixo Rodoviário Fundamental Norte-Sul e a Avenida do Eixo Central.

Estes espaços visam, assim, conferir enquadramento paisagístico a estas infraestruturas, diminuindo impactes sobre as áreas urbanas confinantes, tendo um papel importante na ligação dos vários espaços diferenciados entre si e na amenização de ambientes, pelo contraste entre a suavidade do material vivo inerente à vegetação e o carácter inerte e rígido dos pavimentos e outras superfícies construídas.

No caso específico do Eixo Central os espaços de enquadramento incluem também espaços cicláveis, e dada a extensão desta avenida têm vindo a ganhar alguma atratividade na sua utilização para uso pedonal e de bicicletas. Este aspeto realça as vantagens dos espaços verdes de proteção a infraestruturas.

#### **4. AVALIAÇÃO DO CASO DE ESTUDO**

Estando o projeto da Alta de Lisboa em desenvolvimento e implementação, à cerca de 30 anos, e tendo em conta a análise efetuada ao longo deste trabalho, considera-se pertinente efetuar uma avaliação do ponto de situação e respetivo grau de implementação. Interessa, assim, saber quais as intervenções delineadas que foram concretizadas e aquelas que ainda não foram implementadas.

De acordo com a informação disponível pela SGAL, a Alta de Lisboa representa um investimento total de cerca de 1.100.000.000 de Euros, 300 hectares de terreno, 2.500.000m<sup>2</sup> de construção, 20.750 frações, 65.000 residentes, 500.00m<sup>2</sup> de terciário composto por centros comerciais, escritórios, hotéis, e centros de mercadoria, 4 estações de Metro, 3 grandes parques, 70 hectares de zonas verdes”.

*“...mais que um empreendimento imobiliário motivado exclusivamente por uma mera lógica de investimento, o projecto da Alta de Lisboa pode e deve ser definido como uma cidade dentro da cidade pensada e desenhada do zero com a dimensão humana como regra fundamental e inalienável. Um desafio com responsabilidades sociais, urbanas e financeiras (...)” (SGAL 2005).*

##### **4.1. GRAU DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO**

Quando se procura obter dados concretos sobre o grau de implementação do projecto, a única informação oficial que se consegue obter corresponde à informação do âmbito do processo de avaliação empreendido para o período de 1998-2008, sistematizado no relatório preliminar anexo aos termos de referencia da alteração ao Plano de Urbanização do Alto do Lumiar (PUAL) elaborado pela CML e tem como data de referencia o ano de 2008.

Esse relatório assume que o Grau de realização global do Plano é de 51%, correspondendo a um grau de realização de edificação de 41% representando 95% PER e 30% Venda Livre; de infra-estruturação de 62%, de execução da rede de equipamentos de 22% e da estrutura verde de 60%. Relativamente ao Realojamento, objectivo primordial do Plano, está concluído, com um grau de execução a 95% face ao contratualizado.

Cruzando informação mais recente disponível na internet e associada a uma avaliação que resulta do trabalho desenvolvido é expectável que o grau de realização se encontre actualmente na ordem de 60%. Para esta alteração contribuem os trabalhos entretanto concluídos tanto na edificação como nas infra-estruturas, nomeadamente a conclusão do empreendimento Casas do Parque e a Avenida do Eixo Central, entre outros.

No que respeita ao número de fogos, o PUAL não determina qualquer valor concreto, porém, estima um total de 19.500 fogos na área de execução do Plano.

Desta estimativa de número de fogos, considera-se que 18.700 fogos correspondem a nova habitação dos quais 15.473 fogos de venda-livre e 3.227 respectivos ao PER. Os restantes 800 fogos respeitam a habitações pré-existent.

No que se refere à população estimada na área correspondente ao PUAL, e de acordo com dados da SGAL prevê-se que, no ano horizonte de projecto, a população residente seja da ordem de aproximadamente 65.000 habitantes. Este valor corresponderá a uma proporção, que neste território se localize 12,56% da população residente na cidade de Lisboa, tendo por base os dados da população de Lisboa dos Censos de 2011.

De acordo com dados disponíveis, em 2008, a População atual da Alta de Lisboa correspondia a 23.701 habitantes, dos quais 10.098 respeitante ao PER e 13.603 referente ao edificado da venda livre. Estima-se que atualmente a população residente possa ser da ordem de 25.000 habitantes.

Empreendimentos	PER		Venda livre		Total
	Qtd.	%	Qtd.	%	
Previstos	3.227	17,3%	15.473	82,7%	18.700
Construídos	3.060	39,5%	4.691	60,5%	7.751
Grau de concretização da construção	95%	-	30%	-	41%

**Quadro 10 - Número de fogos previstos e grau de concretização, em 2008. (CML, 2009).**

Analisando os dados do Quadro anterior, salienta-se, por um lado, que o PER encontrava-se praticamente terminado, por outro, que os fogos respeitantes à venda-livre estavam concluídos apenas em 30%. Considerando as tipologias discriminadas no Quadro 10,

constata-se que os fogos T2 e T3 são os mais comuns. Contudo, enquanto na venda-livre predomina a tipologia T3, nos fogos PER os T2 são mais frequentes

	Tipologias	Fogos	%
<b>Venda livre</b>	T0	78	1,7%
	T1	890	19,0%
	T2	1.486	31,7%
	T3	1.716	36,6%
	T4	472	10,1%
	T5	49	1,0%
	Total	4.691	
<b>PER</b>	T0	9	0,2%
	T1	409	8,7%
	T2	1.019	21,7%
	T3	674	14,4%
	T4	432	9,2%
	T5	0	0,0%
	Total	2.543	

**Quadro 11 – Tipologias dos fogos construídos até 2008. (CML, 2009).**

De acordo com informação obtida os atrasos na implementação do projecto tiveram origem em vários factores que contribuíram para o actual estado do projecto:

- A deficiente gestão nos processos de expropriação necessários para a libertação dos terrenos para a construção dos edifícios destinados ao realojamento;
- O ineficaz acompanhamento e as alterações verificadas durante a execução do plano;
- O deficiente relacionamento entre a Câmara Municipal de Lisboa e a SGAL.

Também a falta de visão estratégica e organização da empresa face à dimensão do PUAL, não só em termos de área, mas também em termos temporais, visto que, ao aceitar ser parceiro na promoção e comercialização de um projecto com a componente de realojamento alavancada no financiamento através da venda livre, num horizonte de cerca de trinta anos, não é do ponto de vista da gestão, adequado.

Um outro factor que foi identificado através da bibliografia, foi o défice de vontade política por parte CML e de outros organismos oficiais, visto que o PUAL nunca foi desde a sua génese considerado um projecto “bandeira” da sua estratégia para a cidade de Lisboa, verificando-se este panorama através dos sucessivos executivos.

Por fim, os efeitos da crise económica que afectou o ritmo de comercialização dos empreendimentos constituindo um factor que penalizou fortemente a concretização deste projecto cuja conclusão estava prevista para 2015. Os dados mais recentes apontam para que o empreendimento da Alta de Lisboa esteja concluído em 2030, ou seja com um atraso de 15 anos.

#### **4.2. IMPACTOS INDUZIDOS NA CIDADE DE LISBOA**

Um aspecto importante, a salientar, prende-se com a importância deste projecto no repovoamento do território e o efeito directo que tem na população da cidade de Lisboa.

Considerando como ponto de partida a avaliação da dinâmica populacional das freguesias, integradas neste território, bem como da respectiva evolução da população total da cidade de Lisboa e a partir daí tentou fazer-se alguma extrapolação do efeito induzido do crescimento da Alta de Lisboa, na própria cidade.

Para esta análise efectuou-se uma recolha de dados estatísticos populacionais, nas publicações do Instituto Nacional de Estatística, referente às três freguesias que integram este território e a população total de Lisboa para o período imediatamente anterior à implementação do projecto e os dados mais recentes. Neste sentido, a recolha dos dados estatísticos incidiu sobre os Censos de 1981, 1991, 2001 e 2011. As utilizações de dados referentes a 4 Censos permitem--nos ter um enquadramento mais abrangente e uma análise mais coerente.

Desta forma, os dados dos censos de 1981 permitem-nos ter informação referente à fase anterior à implementação do projecto, enquanto os dados dos censos de 1991 correspondem à fase inicial da reocupação do território, os dados de 2001 referem-se aos primeiros 10 anos de implementação do projecto e os censos de 2011 serão o reflexo da situação recente.

Assim, uma análise abrangendo um período de 30 anos permite-nos ter indicadores sustentados da evolução da população e os reflexos na população total de Lisboa.

A recolha e tratamento da informação concentrou-se nos dados sobre o número de edifícios, número de alojamentos e população residente, cuja evolução se traduz nos quadros que se apresenta seguidamente.

Quando se compara o número de edifícios das três freguesias com o número global de edifícios de Lisboa percebe-se que a percentagem se manteve em 7%, com exceção dos dados dos Censos de 1991 em que a percentagem representou 9%.

Censos	Lisboa	Ameixoeira	Charneca	Lumiar	Total das 3 freguesias	Peso das 3 freguesias em Lisboa
1981	57.590	702	776	2.459	3.937	7%
1991	62.041	929	1.466	3.456	5.851	9%
2001	53.387	987	876	2.088	3.951	7%
2011	52.496	998	702	1.775	3.475	7%

**Quadro 12 – Evolução do número de Edifícios**

Regista-se ainda uma redução do número de edifícios tanto no global da cidade de Lisboa como em cada uma das freguesias. A justificação que, eventualmente, poderemos retirar destes dados prende-se com a actividade de reconversão urbana na cidade, com a supressão de edifícios de pequena dimensão em zonas urbanas antigas e que através de processos urbanísticos deram origem a edifícios de maior dimensão mas em menor quantidade.

Os Censos de 1991 podem traduzir uma leitura errada uma vez que resultam do período de implementação dos Programas Especiais de Realojamento, período em que os novos edifícios para realojamento estariam já construídos e os edifícios antigos não teriam ainda sido demolidos.

Resulta, assim, que entre 1981 e 2011 as 3 freguesias que integram a Alta de Lisboa tiveram uma redução de cerca de 500 edifícios. Esta redução esteve em linha com a redução global registada em Lisboa.

Censos	Lisboa	Ameixoeira	Charneca	Lumiar	Total das 3 freguesias	Peso das 3 freguesias em Lisboa
1981	270.851	3.660	2.799	9.517	15.976	6%
1991	278.033	4.026	2.977	14.120	21.123	8%
2001	292.065	4.442	4.102	17.529	26.073	9%
2011	323.076	6.235	4.446	21.451	32.132	10%

**Quadro 13 – Evolução do número de alojamentos**

Se relativamente ao número de edifícios existiu uma redução, no que se refere ao número de fogos verificou-se um aumento significativo, originando, no período em análise, a duplicação do número de fogos passando de 15.986 em 1981 para 32.132 em 2012.

Comparativamente com a evolução do número de fogos, verifica-se que a cidade de Lisboa teve um crescimento, mas o crescimento nas três freguesias foi mais acentuado, o que originou que o respectivo peso no número total de fogos de Lisboa passa de 6% em 1981 para 10% em 2011.

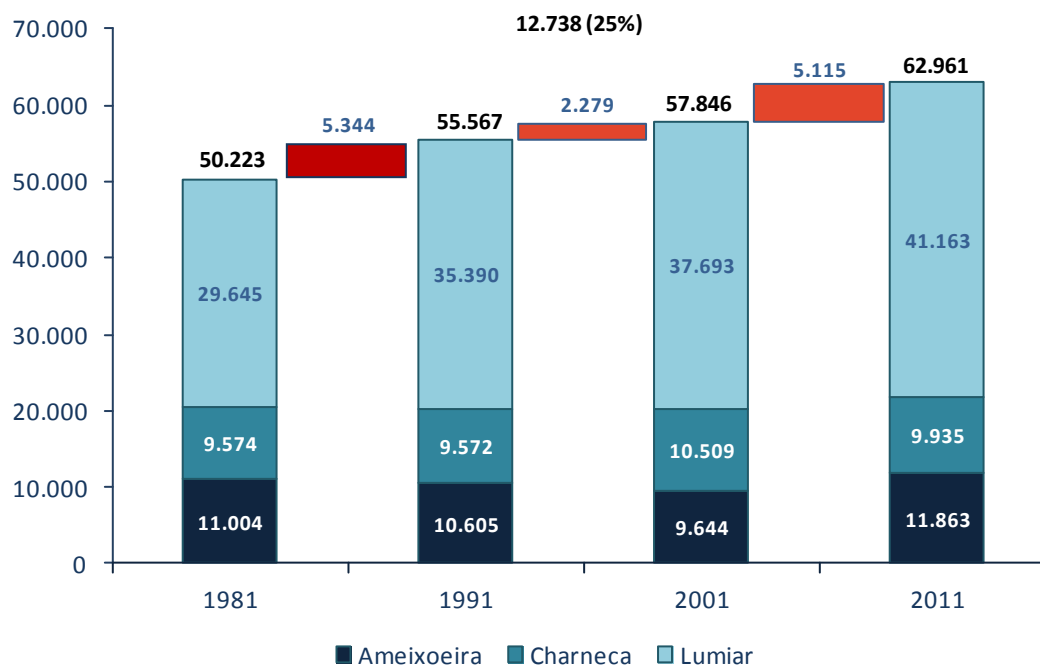
Quando, da mesma forma, se analisa a evolução da população constata-se uma perda crescente da população de Lisboa, em contraponto com um crescimento acentuados das freguesias que integram a Alta de Lisboa, que nestas três décadas teve um crescimento de mais de 12.000 habitantes.

De acordo com informação obtida, a Alta de Lisboa terá actualmente cerca de 25.000 habitantes, correspondendo a cerca de 38% da evolução demográfica do PUAL.

Censos	Lisboa	Ameixoeira	Charneca	Lumiar	Total das 3 freguesias	Peso das 3 freguesias em Lisboa
1981	807.937	11.004	9.574	29.645	50.223	6%
1991	663.394	10.605	9.572	35.390	55.567	8%
2001	564.657	9.644	10.509	37.693	57.846	10%
2011	547.733	11.863	9.935	41.163	62.961	11%

**Quadro 14 – Evolução da População residente**

Esta situação originou que a percentagem da população destas freguesias na cidade de Lisboa passa-se de 6% em 1981 para 11% em 2011.



**Quadro 15 – Gráfico de Evolução da População residente**

A leitura destes dados não pode ser linear, uma vez que em cada uma destas freguesias existem outros factores que contribuíram para o aumento da população, não sendo originado exclusivamente pelo efeito do projecto urbano da Alta de Lisboa.

No caso da freguesia do Lumiar, para além da área da Alta de Lisboa, tem adicionalmente outro pólo de desenvolvimento, a zona de Telheiras, que é também uma zona da cidade com forte expansão e que contribuiu decisivamente para o fortalecimento da população. Contudo relativamente a este caso deverá ter-se em conta que a forte expansão de Telheiras antecede a grande expansão da Alta de Lisboa, pelo que na análise dos dados deve ter-se em linha de conta com este factor.

Por sua vez, para nas freguesias da Ameixoeira e a da Charneca o projecto da Alta de Lisboa funciona como um motor de regeneração e influenciou directamente estas duas freguesias, que originou um crescimento induzido por via das infra-estruturas e pela proximidade da Alta de Lisboa.

A este respeito incluem-se um conjunto de empreendimentos que foram surgindo, fundamentalmente na Ameixoeira, claramente influenciados pela proximidade e pelas infra-estruturas da Alta de Lisboa. Nestes casos verifica-se um efeito induzido que ultrapassa os limites de intervenção deste território, o que deve ser considerado também como um factor positivo contribuindo para a regeneração do tecido urbano envolvente, e desta foram também para a fixação de população.

No que respeita à população total de Lisboa, vale a pena referir que o decréscimo da população residente na capital começou na década de 70 e nunca mais parou, mas os últimos números dos Censos revelam que “Lisboa reduziu muito o ritmo de perda”. Entre 1991-2001, a cidade perdeu 100 mil habitantes enquanto nesta última década, 2001-2011 perdeu apenas 15 mil. Em 1981, Lisboa tinha cerca de 800 mil habitantes e atualmente tem 550 mil.

Os dados dos Censos de 2011 indiciam uma tendência para a inversão, ou pelo menos atenuação, do declínio demográfico da população na cidade de Lisboa, fruto das novas zonas de expansão onde se enquadra Telheiras, o Parque das Nações e a Alta de Lisboa.

Relativamente a esta questão da evolução da população deste território a folha informativa nº4 do Observatório regional de Lisboa e Vale do Tejo (ORLVT), de Novembro de 2011 indica:

*“Apesar de a capital continuar a perder população (-3,4%) não atingindo os 550 mil habitantes, parece esboçar-se, na última década, uma tendência de retorno ao centro histórico, nomeadamente nas freguesias de São Nicolau, Santa Justa e Socorro, que viram a sua população significativamente aumentada, em larga medida por via das populações imigrantes que se instalaram em edifícios relativamente degradados e, por isso, com preços acessíveis.*

*Contudo, mais relevantes em valores absolutos são as dinâmicas demográficas positivas provocadas pelos dois grandes projectos urbanísticos desenvolvidos recentemente na cidade de Lisboa, Parque das Nações e Alta de Lisboa.”*

Estes três grandes projectos urbanísticos criaram uma grande atractividade com um forte contributo para o repovoamento da cidade de Lisboa e desta forma minimizando os impactes da perda de população, sendo aqui de realçar o caso da Alta de Lisboa.

Desta forma, uma das questões, que se levanta, centra-se em tentar perceber por que razão optam as pessoas por vir habitar ou trabalhar para este território, e cuja resposta pode conjugar vários aspectos, não havendo, certamente, apenas uma razão fundamental.

---

Ora vejamos, a Alta de Lisboa, em termos de imobiliário, concorre com as zonas novas da cidade de Lisboa, nomeadamente Parque das Nações e com Telheiras.

Por comparação da oferta, que cada uma destas zonas apresenta, verificamos em cada um destes espaços uma matriz semelhante, nomeadamente um desenho urbano estruturado e delineado de raiz enquadrando, na generalidade, todas as vertentes do ordenamento do território.

O parque das nações apresenta um grau de implementação do projecto numa fase mais avançada, o projecto foi iniciado em 1994 para a exposição universal de 1998, período de implementação de todas as infra-estruturas fundamentais, sendo que a concentração de população neste território decorre fundamentalmente a partir de 1998, estando entretanto quase em fase de conclusão do processo.

O actual território de Telheiras até ao final dos anos 60, fazia parte dos arredores de Lisboa, onde existia um aglomerado de casas em torno da Estrada de Telheiras, que ligava o Lumiar a Carnide assumindo a designação de “Aldeia de Telheiras”.

Na década de 1970, este território foi alvo dum processo de urbanização desencadeado pela EPUL (Empresa Pública de Urbanização de Lisboa) dando origem ao denso território de Telheiras.

Esta expansão de Telheiras não foi urbanisticamente planeada, pelo que se verificam actualmente múltiplas falhas a nível do espaço público, nomeadamente iluminação pública, espaços verdes e estacionamento.

De igual modo a zona de Telheiras tem um grau de implementação da ordem de 100% e com uma densidade muito elevada e com uma menor estruturação das infra-estruturas.

Assim, quando se comparam estes três territórios nota-se, à partida, o facto de tanto a o Parque das Nações com Telheiras serem territórios praticamente consolidados, onde a oferta de imobiliário começa a ter alguma escassez e associado a esse facto a existência de alguma especulação imobiliária. Este aspecto tem originado uma excessiva valorização dos valores de mercado para o imobiliário nestas duas zonas.

Em contrapartida a Alta de Lisboa apresenta algum atraso no grau de implementação, o que pode retrair a atractividade na procura desta zona em contrapartida com o Parque das Nações e Telheiras.

Por sua vez, o facto de apresentar um plano urbanístico mais estruturado, uma menor densidade de construção e uma grande diversidade de infra-estruturas e com um ordenamento consolidado, a qualidade das infra-estruturas, os espaços verdes e os equipamentos são aspectos fundamentais para novos residentes.

A qualidade arquitectónica e urbanística do imobiliário associado ao facto de existir ainda bastante oferta para comercialização, e tendo em conta que é uma oferta diferenciada em termos de valores de comercialização originam uma maior atractividade na procura deste território para viver ou trabalhar.

O produto urbanístico e imobiliário da Alta de Lisboa, originou, por isso, alguma deslocalização da população do interior da cidade, ou seja existe população de Lisboa que se deslocalizou para esta zona, mas acima de tudo existe um volume significativo de população que se deslocalizou doutros concelhos limítrofes de Lisboa para aqui se instalar.

Também o efeito da localização da Alta de Lisboa, a proximidade à rede viária estruturante, e a disponibilidade de transportes públicos, nomeadamente o Metro, serão provavelmente factores relevantes na tomada de decisão dos novos habitantes deste território.

#### **4.3. ARTICULAÇÃO COM O CENTRO URBANO CONSOLIDADO**

A criação de uma nova centralidade, dentro da própria cidade, tem que conseguir articular a área de intervenção com a área envolvente do território consolidado, através de novas infra-estruturas, espaços públicos, tipologias urbanas e edifícios, que funcionem como eixos de ligação que garantam a articulação desejada, bem como a reabilitação ou criação de locais de interesse público, sem que seja evidente o vinco da ligação entre os dois territórios.

A proposta de articulação que serviu de base ao projecto da Alta de Lisboa teve como objectivo a reconversão de um espaço urbano degradado e deprimido e promover em simultâneo a continuidade entre a área de intervenção e a cidade consolidada.

Esta continuidade foi possível através da reformulação da estrutura urbana, que foi organizada segundo a estrutura viária principal e a articulação da estrutura viária secundária, interligados por vias perpendiculares e ao longo dos quais encontramos uma rede de espaços públicos.

---

Um segundo aspecto que caracteriza o projecto é a consolidação da estrutura verde existente e a proposta de novas zonas verdes para promover uma continuidade entre os espaços verdes, criando novas relações entre a estrutura edificada existente que se encontra fragmentada.

O sucesso desta operação passaria sempre pela capacidade e pela forma como se garantisse a articulação do novo território com as estruturas urbanas consolidadas na envolvência directa mas também na articulação com a cidade de Lisboa e ainda na articulação com os concelhos limítrofes, o que à partida consubstanciava um grande desafio aos decisores mas acima de tudo aos “criadores” deste território.

Esta situação é ainda mais sensível nos pontos de ligação dos limites do plano, de urbanização com o território consolidado, para que não se verifique uma rotura abrupta e que em contrapartida se processo uma transição gradual da zona de intervenção com as áreas consolidadas.

A ligação com a estrutura urbana existente deve ser analisada em duas vertentes, uma na ligação à estrutura urbana consolidada como é o caso das ligações ao Lumiar ou à Ameixoeira ou na ligação a uma estrutura urbana de carácter mais rural, com algum nível de envelhecimento e até mesmo com alguma degradação como é o caso das ligações à Charneca ou à zona das Calvanas.

Fundamentalmente, esta articulação é quase sempre conseguida através dos eixos viários e dos espaços verdes funcionando na generalidade das situações como excelentes forma de fazer transição entre duas estruturas urbanas diferenciadas.

No caso presente a articulação com o Lumiar era claramente, à partida, mais exigente, dadas as próprias características urbanas desta zona e que o plano de urbanização, do meu entendimento, resolve muito bem tirando partido dos espaços verdes consolidados do parque das Conchas e dos lilases através do qual se cria uma transição harmoniosa da zona da Alameda das Linhas de Torres com a zona da Alta de Lisboa.

Outro aspecto positivo é a transição no prolongamento da estrada da Torre transformando-o num eixo estruturante na relação de continuidade entre as duas estruturas urbanas ligando este território com o centro do Lumiar.



**Fig. 52 - Ligação da Alta de Lisboa com o Lumiar**

A zona de transição com a Ameixoeira foi marcada por um lado pela existência do Eixo N/S e por outra através dos espaços verdes do Parque Oeste.

O Eixo N/S sendo um eixo estruturante da cidade de Lisboa, com perfil de auto-estrada, na zona da Ameixoeira marca fisicamente o limite da intervenção da Alta de Lisboa criando nesse sentido uma forte barreira física e urbana. Aparentemente, a CML iria dar continuidade urbana desta intervenção para fazer a transição na Ameixoeira, nomeadamente com a construção do Parque da Ameixoeira que funcionaria com uma continuação do Parque Oeste. Essa ligação permitiria em simultâneo a reconversão do espaço urbano da Ameixoeira ao longo do alinhamento do eixo Norte/sul. Esta intervenção é de extrema necessidade e enquanto não for concretizada é evidente a cicatriz de ligação.

Esta situação é mais evidente quando toda a zona da Alta de Lisboa que confina com o Eixo N/S está perfeitamente enquadrado com Parque Oeste que é uma infraestrutura verde e de laser com elevada qualidade. A fotografia seguinte mostra a zona de transição viária da Alta de Lisboa para a Ameixoeira.



**Fig. 53 - Ligação da Alta de Lisboa com a Ameixoeira**



**Fig. 54 - Ligação da Alta de Lisboa com o Eixo Norte/Sul**

Na articulação com a zona das Calvanas, que constitui uma porta de entrada na Alta de Lisboa, a situação era deveras complicada e transmitia um aspeto deprimido a este território. Esta situação foi recentemente resolvida, com uma solução de elevada qualidade, através da conclusão do primeiro troço da avenida do Eixo Central, bem como com a conclusão da Avenida Santos e Castro.



Foto do próprio

**Fig. 55 – Avenida do Eixo Central**

Neste caso, a Avenida Santos e Castro e o Eixo Central são duas vias estruturantes e essenciais para a urbanização, circulação e estruturação da Alta de Lisboa e fundamentais na ligação a toda a envolvente consolidada, nomeadamente à Charneca, à Ameixoeira e ao Lumiar.



Foto do próprio

**Fig. 56 – Avenida Santos e Castro**

O carácter estruturante destas vias permite uma melhor articulação com os acessos os concelhos de Loures e Odivelas ao centro da cidade de Lisboa, permitindo também uma melhoria das acessibilidades do norte para o centro e para oeste, sem que a Segunda Circular seja inevitavelmente a primeira opção.

A articulação da zona de intervenção na ligação com a Charneca não está resolvida, fundamentalmente devido ao atraso na implementação do projeto, sendo por isso a zona mais

---

penalizada. É claro que quando estiver concluído o prolongamento da Avenida do Eixo Central, esta infraestrutura, com os respetivos espaços verdes de enquadramento, permitirá implementar e consolidar a ligação entre as duas estruturas urbanas. A informação disponível aponta para que esta obra esteja concluída em 2015.

Assim, em termos de articulação a ligação à Charneca continua por resolver, acentuando desta forma a segregação da zona consolidada da Charneca, criando uma enorme descontinuidade na articulação e na coesão do território.



## 5. CONCLUSÕES

O objetivo original que moveu os decisores a expandir para norte a cidade e criar uma nova centralidade, foi de facto, à época, uma ideia inovadora, tendo em conta a utilização de soluções urbanísticas no PUAL, com vista à obtenção de uma malha regular, com avenidas e ruas amplas, e com o aproveitamento dos espaços verdes já existentes e a construção de novos espaços verdes, são uma mais-valia para o projecto.

O relativo sucesso da execução da operação de realojamento, face à operação de venda livre, estabelecendo o mix social existente, com os problemas de integração conhecidos e identificados, entre os antigos e os novos habitantes poderá ser ao contrário do que parece, uma janela de oportunidade, para a obtenção dos resultados pretendidos e o envolvimento cívico dos novos habitantes, através de associações locais, é também manifestamente um valor acrescentado para o sucesso do PUAL.

A redução da importância da relação casa-trabalho na decisão de localização da residência, pelas famílias, e uma crescente necessidade de integração das famílias no espaço urbano alargado, valorizando outros aspectos como por exemplo, a escola dos filhos, a qualidade urbanística e o *status* social, o custo da habitação, ou a segurança urbana, tem certamente contribuído para uma procura crescente deste território para habitar e trabalhar.

A este respeito, o jornal expresso, na Revista da edição de 9 de Junho de 2012, publicou um estudo sobre os melhores bairros para viver em Lisboa, assentando sobre uma avaliação de alguns fatores considerados aí fundamentais. Essa avaliação teve por base um elenco de parâmetros, com diferentes pesos relativos, a partir dos quais cada zona de Lisboa foi valorada.

Os factores considerados foram o preço, o comércio e serviços, o trânsito e o estacionamento, o espaço público, a cultura urbana, os transportes colectivos e a segurança. Estes fatores, aplicados nesta avaliação, não deixam de ser os elementos fundamentais que, na generalidade, devem estar presentes no planeamento urbano.

Deste estudo resultou, para a Alta de Lisboa, uma classificação em 7º lugar num ranking de 15 zonas.

Este dado, embora com a importância de um trabalho jornalístico, não pode deixar de servir de base a uma reflexão sobre o resultado da implementação dum plano de urbanização desenvolvido com base nos instrumentos de gestão urbana.

Nesse sentido, este dado permite tirar eventualmente duas conclusões, a primeira é a de que, na realidade, este estudo expressa alguma qualidade de vida que é possível ter nesta zona, e que será claramente o resultado da construção dum espaço de cidade enquadrado em regras exigentes de ordenamento do território.

A outra questão, reside no facto deste território começar a ter um conceito de bairro, que advém fundamentalmente de uma melhor vivência dos espaços. Este factor resulta também do ordenamento deste território, é o efeito das pessoas se cruzarem no seu dia-a-dia nas actividades desportivas, de lazer, no comércio local, nos transportes públicos, o que confere ao espaço uma maior e melhor vivência de proximidade.

Este é claramente um ponto de partida para avaliar um território construído de base e que embora a implementação do plano de Urbanização tenha sofrido algum atraso, permite já ter uma avaliação muito positiva.

O plano estará com um nível de implementação da ordem de 70% e por isso a avaliação deve passar pelo que está implementado, sem esquecer, contudo, a abrangência do Plano de urbanização deste território.

Obviamente que considero pontualmente existem algumas questões menos bem conseguidas, ou que não estão na totalidade resolvidas, nomeadamente alguns pontos de ligação da nova estrutura viária com a estrutura viária existente ou mesmo a própria localização de alguns equipamentos, etc.

Contudo, o balanço é claramente positivo, o que leva a crer que, com um bom planeamento urbano é possível articular a vivência e a qualidade de vida das pessoas com uma boa integração e sustentabilidade ambiental.

Também, quanto à percepção da vivência deste território, o “Plano Urbanístico do Alto do Lumiar” é visto como tendo um ambiente positivo de tranquilidade, amizade e convívio, tendo trazido diversidade às relações sociais locais. Por outro lado, valorizam-se espaços institucionais localizados no território. À requalificação do espaço urbanístico associam-se também ideais de desenvolvimento, progresso e de igualdade de oportunidades, mas também de diversidade, novas acessibilidades e transportes públicos.

---

De realçar, ainda, que a recomposição socio-urbanística implementada com o PUAL é de grande abrangência, num quadro inovador de mistura social induzida, podendo ser um excelente caso de estudo, a prazo, perceber se as metas propostas de coesão socio-espacial foram realmente alcançadas.

Através da história urbana e até de vários factores que a influenciaram, percebe-se o percurso de planeamento e ordenamento do território na cidade de Lisboa, entendendo-se a génese do caso de estudo e as suas origens, pelo que o trabalho desenvolvido nesta dissertação permitiu obter indicadores úteis ao planeamento urbano e da mobilidade urbana.

O modelo conceptual de articulação aplicado na concepção urbana da Alta de Lisboa é semelhante ao modelo seguido na concepção urbana do Parque das Nações. Ambos os planos tinham por objectivo fundamental a requalificação urbana das áreas de intervenção através da construção de uma nova centralidade. São planos urbanísticos da mesma época e, por isso, o mesmo conceito de construir uma nova cidade, tendo em conta que ambos abordam estratégias de planeamento urbano semelhantes.

Contudo, os contextos de implementação destes dois territórios são distintos, pois enquanto o Parque das Nações teve uma grau de implementação mais rápido estando presentemente em fase final de conclusão enquanto o da Alta de Lisboa sofreu alguns atrasos na concretização estando agora já em fase muito avançada, e que a concretização do Plano para a zona Alta de Lisboa só foi possível devido à parceria desenvolvida entre a CML, a SGAL e algumas entidades privadas.

De referir também que na nova orgânica das freguesias do concelho de Lisboa considera a fusão destas duas freguesias, Ameixoeira e Charneca, dando assim origem à nova freguesia com a denominação de “Santa Clara”. Sem ter dados que permitam confirmar, considero que esta denominação da nova freguesia tem a vantagem de retirar alguma conotação mais forte destas duas freguesias, com um passado mais deprimido destes territórios, e desta forma assumir uma denominação com uma marca mais moderna e contemporânea e associando esta nova freguesia à imagem da Alta de Lisboa.

Sintetizando, a motivação inicial deste trabalho tinha como objetivo fundamental responder a duas questões fundamentais:

- **Como se constrói uma cidade dentro de outra cidade consolidada?**
- **Qual o impacto da evolução dos Instrumentos de Gestão do Território no caso de estudo?**

Relativamente à primeira questão, conclui-se claramente ser possível “Criar uma nova cidade dentro de outra cidade”, com sucesso. Contudo para se atingir o objectivo é necessário uma visão e estratégia inicial bem delineada, grande vontade, determinação, muita persistência e acima de tudo com a cooperação institucional dos organismos públicos e privados envolvidos.

Quanto ao impacto da evolução dos Instrumentos de Gestão do Território no caso de estudo, concluiu-se que foram extremamente favoráveis, permitindo ajustar aos princípios e solução de um projecto com cerca de 30 anos. O sucesso desta operação urbanística está em grande parte associado à existência e à aplicação dos instrumentos de gestão do território.

Os instrumentos de gestão do território vieram impor uma exigência e um rigor na qualidade dos processos urbanísticos, que actualmente é impensável construir cidade sem a aplicação dos IGT, sem uma visão integrada dos processos urbanísticos, envolvendo todos os protagonistas, sejam eles políticos, planeadores ou as populações. Sendo de assinalar, no entanto, que por vezes uma grande rigidez desses instrumentos impedem ajustar situações, em tempo útil.

O presente trabalho permitiu, assim, realizar uma reflexão crítica do ordenamento do território da cidade de Lisboa, e em particular ao caso de estudo da Alta de Lisboa, concluindo que a mesma responde de forma positiva aos objectivos propostos, resolvendo os principais problemas do território em estudo e prevendo as transformações decorrentes da implementação do PUAL.

## **BIBLIOGRAFIA**

- CACHADO, Rita Avila e BAÍA, João (2011) Políticas de Habitação e Construção informal CML (Abril 2012), Relatório da proposta de alteração ao Plano de Urbanização do Alto do Lumiar, (PUAL)
- CML - Atlas de Lisboa A Cidade no Espaço e no Tempo. 1ª Edição. Lisboa: Contexto, 1993
- CML, (2009) Alteração ao Plano de Urbanização do Alto do Lumiar - Termos de Referência
- CML, (2009). Relatório de monitorização do Plano de Urbanização do Alto do Lumiar (1998-2008) – Versão Preliminar;
- CML, (2009a). Sumário de monitorização do Plano de Urbanização do Alto do Lumiar (1998-2008);
- CML, (2012), Plano Diretor Municipal
- CML, Contrato Inominado – CML/SGAL;
- CML. Planeamento em Lisboa - História Recente (de 1948 aos nossos dias);
- FRANÇA, José-Augusto. (2005). Lisboa: urbanismo e arquitetura. Lisboa: Livros Horizonte;
- FRANÇA, José-Augusto. (2008). Lisboa – história física e moral. Lisboa: Livros Horizonte;
- IMTT, (Março 2011), Mobilidade - Guião Orientador
- INE (1981) - XII Recenseamento Geral da População.
- INE (1991) - XIII Recenseamento Geral da População.
- INE (2001) - XIV Recenseamento Geral da População.
- INE (2011) - XV Recenseamento Geral da População: Resultados Definitivos
- PROT-AML;
- Revista Metrôpoles – Revista da Área Metropolitana de Lisboa
- Revista, do jornal Expresso, da edição de 9 de Junho de 2012;
- SALGUEIRO, Teresa Barata. (1992). A cidade em Portugal: uma Geografia urbana. Lisboa: Edições Afrontamento;

SGAL. (2005). Alta de Lisboa: a memória e o futuro. Lisboa: Sociedade Gestora da Alta de Lisboa;

SGAL. (2005). Alta de Lisboa: o presente e o futuro. Lisboa: Sociedade Gestora da Alta de Lisboa;

SILVA, Carlos Nunes. (1994). Política urbana – em Lisboa. Lisboa: Livros Horizonte;

## WEBGRAFIA

<http://pdm.cm-lisboa.pt/>

<http://www.cm-lisboa.pt/>

<http://altadelisboa.com/>

<http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/>

<http://porbase.bnportugal.pt/>

<http://wikimapia.org>

<http://maps.google.com.br/>

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Wikipédia:Página\\_principal](http://pt.wikipedia.org/wiki/Wikipédia:Página_principal)

<http://naturlink.sapo.pt/Natureza-e-Ambiente>