

PROPOSTAS Á REVISÃO DO PDM

Introdução

A visão do que é a cidade e o projecto – político, estratégico, social, cívico – do que se quer da cidade, ou melhor, de como se quer viver na cidade, exige cada vez mais uma “antevisão” dessa mesma cidade. O PDM entre outros, é um instrumento que permite essa preparação da cidade, a discussão da sua feitura, a compatibilização dos diversos interesses e “visões” que sobre esse espaço urbano se projectam e nele se revêem.

Deixando de parte o que de bom foi feito ou cumprido pelo actual PDM, vejamos as lacunas diversas de que o “fazer a cidade” revela e que podem ser colmatados a partir da presente revisão, quer pela decisão política da autarquia, quer pela introdução de novos instrumentos de planeamento e ordenamento territorial e urbano.

A presente revisão do PDM bem como a respectiva audição pública de que aqui trazemos um contributo, são fases necessárias mas não as principais da sua aplicação. Outras são tão ou mais importantes e daqui destacamos algumas:

1. a definição das **áreas de equipamentos** (educativos, saúde, cultura, lazer, etc.) conforme o previsto no artº 127 do PDM e no DR 226/94, o que teria sido melhor aplicação do PDM enquanto instrumento de previsão de serviços colectivos para o concelho e daí uma melhor prestação para as suas populações. Esta necessidade é tanto maior quanto a dotação de equipamentos colectivos e de espaços verdes tende nem sempre a seguir uma distribuição espacial e demográfica mas muitas vezes uma afectação segundo os espaços “sobrantes” ou disponíveis;
2. a avaliação senão anual pelo menos bianual da aplicação do PDM a fim de lhe dar o necessário ajustamento de percurso e adequação à realidade, conforme está previsto no artº 98, nº1 a) do DL 380/99 como **relatório de monitorização do PDM**;
3. a criação duma entidade ou **comissão consultiva de estética**, integrada por especialistas de incontestada competência, para a salvaguarda do património, conforme o previsto no artº 4 do PDM;
4. **o relatório de ordenamento territorial** conforme previsto no artº 146 do DL 380/99 a fim de articular com os outros instrumentos de planeamento regional e melhor integrar o Concelho na AML;

5. a revitalização do **Centro e bairros históricos e da Baixa-Chiado** como áreas tão específicas e prioritárias que mereçam um tratamento e investimentos especiais;
6. a introdução das **componentes ambientais** correspondentes ao incremento de conhecimento do município e da sensibilização dos cidadãos, mormente as centradas à volta do **trânsito automóvel**, factor único de três tipos de poluição: sonora, atmosférica e de sobreocupação de espaço;
7. a pormenorização das **categorias de espaços pelas afectações dos usos do solo** conforme o previsto no artº 85º do DL 380/99;
8. a criação dum capítulo próprio em PDM tratando da **circulação, acessibilidades, transportes e estacionamento**, integrando a rede viária local e rede de vizinhança mas também as redes metropolitana e regional;
9. a revitalização do espaço publico pedonal não só como defesa face à sua apropriação pelo estacionamento indevido pelo automóvel, mas como maior **dimensionamento dos passeios** face à densificação da construção, à carga de uso e a uma melhor fruição do espaço pelo peão;
10. a reavaliação das densidades de construção face à carga de uso do território com a fixação dum **limite da altura** de cêrceas ou de construção de edifícios de qualquer tipo e um **limite de densidade de construção** e/ou de **área total de pavimento** por zonas da cidade;
11. a criação duma **comissão permanente de moradores** a nível concelhio, representando os diversos bairros e que num **fórum ou conselho municipal**, em conjunto com representantes dos comerciantes, dê contributos sobre o ordenamento da cidade;
12. a incorporação do conceito de **desenvolvimento sustentável – nas suas vertentes ambiental, urbanística e social** - como paradigma do PDM.

Esta revisão, tendo em conta que é um PDM de 2ª geração, deverá introduzir as alterações previstas pelo DL 380/99 para o melhor ordenamento do território mas também as que as novas perspectivas do desenvolvimento sustentável vêm defendendo desde a Conferência do Rio, o Protocolo de Quioto, a Conferência de Lisboa de 1996, a Carta de Aalborg e o acordo de Bona.

Em especial esta perspectiva de desenvolvimento sustentável vê a cidade não como uma oportunidade de negócios imobiliários mas sim como **espaço de vida com qualidade para as suas populações e a preservação das memórias as mais diversas – patrimoniais, edificadas, culturais, vivênciais, festivas, etc.** Tal traduz-se em ver a cidade – sobretudo as zonas mais antigas e de carga histórica ou patrimonial já reconhecida - como um espaço a conservar e não a abater.

Por outro lado num concelho como o nosso, o **solo** – todo ele urbano – **é o recurso escasso, não renovável nem multiplicável**, mas sim reutilizável ou “reciclável” – e que urge utilizar da forma mais criteriosa pois que serve de suporte a um património edificado, ele sim único, não reproduzível mas sim reutilizável. Donde serem desejáveis a reabilitação, conservação ou reconversão urbana, ***mantendo o construído de qualidade, dando-lhe novos usos***. Ora este princípio tem sido bastas vezes violado!

O corolário deste princípio é a **contenção da expansão urbana**, evitando-se a criação de periferias suburbanas de má qualidade, **evitando-se o despovoar das zonas antigas** pela fixação das suas populações, nomeadamente jovens.

PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO E DE INCLUSÃO NO PDM

Legenda

➤ – **O que está neste PDM, situação actual**

♥ - **Razões, causas, fundamentos**

▶ – **Propostas de emenda, alteração,**

1 - NO BAIRRO DE TELHEIRAS

1.1 - Área Verde de Telheiras

➤ No actual PDM para a Célula 3 do PU de Telheiras está previsto no seu canto NE um edifício de 5 pisos o R 4/5.

➤ Na carta de componentes ambientais toda esta zona da célula 3 está classificada com “Núcleo de interesse histórico”.

➤ A classificação deste núcleo como património de interesse municipal – Qt^a de Sant’Ana, Estrada de Telheiras 102 (Palacete, araucária, eólica, pátio, hortas)

♥ O edifício previsto está fora de contexto pois se trataria do único edifício novo numa área do sistema seco, numa Quinta histórica – a Quinta de Sant’Ana – englobada no núcleo do Telheiras Antigo, até hoje ainda horta, de que se deverá ainda guardar talhões para uso de horto-floricultores ou para área verde de lazer.

Tal medida justifica-se como forma de conferir maior valor ao conjunto de edifícios já classificados do palacete azul (da HIFEN-EPUL) e da casa amarela (ex-granja) fronteira e vai no prolongamento da preservação do bairro velho de Telheiras que lhe fica a poente: jardim e praça pública ligados pela artéria mais movimentada e comercial do bairro - a Rua .Prof. Francisco Gentil.

Na recém-construída Praça Central – o conjunto duma vintena de edifícios em torno duma praça impermeabilizada e que reúne a principal oferta de estabelecimentos e serviços do bairro gerando uma forte atractividade de público. Esta célula 14 será ligada à célula 3 pela Rua Prof. Francisco Gentil pedonalizada o que permitirá articular uma animação urbana própria para este local de «centro de comércio e serviços – jardim – metro».

A estação de metro fica no lado poente desta mesma célula 3.

Não existe uma área contínua de verde de dimensão apreciável em todo o PU

► Propõe-se retirar este edifício R4/5 e devolver a Célula 3 à sua valência única e original de **Quinta Histórica e Espaço verde**

► Propõe-se a classificação em PDM como "**quinta e jardim histórico**" de toda a célula 3 - área compreendida entre a Rua Francisco Gentil a norte e nascente, Estrada de Telheiras a sul e Azinhaga do Chafariz a poente.

► Propõe-se retirar a parte por urbanizar, desta mesma célula 3, actualmente em PDM como "área consolidada de edifícios de utilização colectiva habitacional" e a sua reclassificação como "**quinta e jardim histórico**".

1.2 - Equipamentos para o Alto da Faia.

Classificação como áreas de equipamentos e serviços públicos dos espaços previstos para:

Área verde e estacionamento subterrâneo na actual área expectante delimitada a norte pela Rua Prof. J. Castro Mendes, a poente pelo Eixo N-S e sul e nascente pela Rua Prof. Prado Coelho.

1.3 - Equipamento escolar previsto para a urbanização da Qtª Stº António ou do Parque dos Príncipes, na Rua Prof. Moisés Amzalak

Prevista em projecto de loteamento (cf. planta anexa) há que a considerar em PDM. No actual PDM não está prevista nenhuma área para tal equipamento. Por outro lado esta área é insuficiente para um equipamento escolar pelo que se deve considerar a construção dum espaço verde e de recreio, que não existe naquela urbanização.

► Classificação como áreas de equipamentos e serviços públicos

1.4 - Escola Alemã

- ▶ Manter a sua classificação como área de equipamentos e serviços públicos

1.5 - Rede de Metropolitano:

Estando em projecto a continuação da **linha verde** para além de Telheiras, e sabendo-se que passará pela Alameda Roentgen, propõe-se:

- a construção duma estação na Urbanização Qt^a Inglesinhos - Pr^a S. Francisco Assis ou Rua Pde Américo
- o prolongamento para a estação do Col^o Militar/Luz/C.C.Colombo e depois Benfica

dada a maior deslocação de moradores e empregados nesta urbanização para Benfica-Luz do que para a Pontinha.

- ▶ Reserva dos respectivos espaços e áreas de protecção

1.6 - **Ligação da Av. Padre Cruz à Av. Gama Pinto/Cidade Universitária** de forma a dar uma variante ao actual afunilamento de todo o tráfego para o Campo Grande.

- ▶ Reserva dos respectivos espaços e áreas de protecção, entre o Hipódromo do Campo Grande e a Piscina da Cidade Universitária

1.7 - Reordenar a **articulação 2^a Circular – Campo Grande Norte – Alameda Linhas de Torres - Av. Pde Cruz**, de forma a que não seja mais um feixe de acessos rodoviários mas sim de vias urbanas com alguma ligação ao tecido urbanístico envolvente.

1.8 - **UOP 30: Complexo urbano-desportivo do Sporting e o interface incluído dentro da UOP 30**, manter como no actual PDM com:

Dada a insuficiente oferta de estacionamento em redor do estádio num raio de 1500 m, com uma afluência de 8.000 viaturas em dias de estádio cheio,

Dada a insuficiente oferta de lugares estacionamento sob o estádio,

Dado o acréscimo de movimento que a nova construção de habitação e serviços irá ocasionar,

Propõe-se:

- ▶ acessos francos e desimpedidos ao novo estádio e à nova urbanização de forma a darem a devida fluidez de trânsito e não sobrecarregarem as vias já existentes – Al^a Linhas de Torres e acesso da R. Fernando da Fonseca à Av. Pde Cruz.
- ▶ superfície máxima de pavimento para usos não desportivos de 109.000 m² dos quais 76.000 m² na área de estruturação urbanística
- ▶ cêrceas máximas de 119 de cota
- ▶ 3.500 lugares de estacionamento públicos
- ▶ manutenção do actual interface do Campo Grande para uso exclusivo de transportes públicos, sem construção de edificado.

1.9 - Construção de Estacionamentos junto às estações de metro de Lumiar, Qt^a das Mouras, Telheiras, Cidade Universitária e Alvalade e outros locais num raio de 1.500 m do estádio num total de **4.500 lugares públicos.**

- ▶ Reserva dos respectivos espaços e áreas de acesso

1.10 – Equipamento desportivo na Urbanização Qt^a dos Inglesinhos ou da Torre do Fato

Esta densa urbanização não tem qualquer equipamento.

O lote de terreno entre as ruas Manuel Rodrigues da Silva, Augusto Macedo e Pires Jorge destina-se a equipamento desportivo de iniciativa privada. Passados 15 anos o urbanizador a quem competia construir este equipamento, não concretizou esta obra, e manifestou-se disponível para a cedência deste espaço à CML ou Junta de Freguesia.

Propõe-se:

- ▶ a classificação como equipamento de utilidade pública, para espaço desportivo, cultural ou recreativo.

2 - Nas freguesias Benfica, Lumiar, Carnide, Campo Grande, Lx^a. Norte

Dado o tráfego de atravessamento por falta de vias estruturantes em volta de Telheiras,

Propõe-se:

2.1 - Concluir a **rede viária primária**, nomeadamente, o prolongamento do Eixo N-S para o Alto do Lumiar de forma a descarregar o trânsito que esta urbanização vai gerar.

2.2 - Reabilitar a **Av. Santos e Castro** e construir a futura **rotunda da 2ª circular/R.Murtas** como vias da rede fundamental primária

Dado o valor histórico, arquitectónico, patrimonial e a qualidade de vida que os núcleos antigos,

2.3 - Reabilitar as Áreas históricas habitacionais e Quintas Históricas **do Velho Carnide** – integrar as Quintas nas áreas históricas de Carnide

3 - Na cidade

Dentro do conceito do PDM, propõem-se a criação de dois novos tipos de áreas:

- estacionamento automóvel, à superfície ou subterrâneo
- circuito ou via ciclável e pedonal

como elementos das respectivas redes - **rede de estacionamentos** e **rede ciclável** - articuladas com a rede viária e como meios de mobilidade alternativos.

3.1 – Vias pedonais e vias cicláveis

➤ Lisboa é uma cidade pensada para o automóvel e toda a prioridade de circulação tem sido para este modo de transporte.

▶ À semelhança do que está previsto para o bairro de Telheiras, toda a cidade deverá ser servida por uma rede de percursos cicláveis e pedonais, que:

▶ liguem entre si os principais jardins e parques urbanos e a Zona Ribeirinha percorram as arteiras ou eixos principais em faixas próprias reservadas ou em rede de ciclovias alternativas às rodovias existentes.

Complementarmente a estas vias cicláveis, nos interfaces de TP e estações de metro deverão existir postes para estacionar bicicletas.

3.2 - Criação duma rede de Espaços verdes e jardins públicos

em que cada espaço verde tenha um mínimo de 0,5 ha, cobrindo a cidade de modo a que qualquer residência se situe no máximo a 15 minutos a pé ou a 1000 metros em linha recta do jardim mais próximo.

3.3 – **UOP 17 Parque Periférico** – Fecho em continuo verde e em articulação com o património da Quintas e azinhagas antigas a norte do Paço do Lumiar, entre os Cemitérios de Benfica e Carnide e a Calçª Carriche.

3.4 - Reclassificação da área de usos especiais em **Área verde** de recreio junto à linha férrea do Areeiro a Chelas pelo vale que vai da Av. Gago Coutinho a Xabregas passando pelas Olaias.

3.5 - **Arborização de ruas, escolas e equipamentos públicos** como combate à aridez, poluição e aquecimento do ambiente com a respectiva reserva de área ao longo das vias.

3.6 – Reabilitação da zona antiga de Pena, S. Lázaro e Santana.

3.7 - **UOP 09 Martim Moniz Reabilitação** do parque habitacional do **Martim Moniz** e renovação/reconstrução das colinas nascente e poente deste largo de forma a preencher a ferida/cratera existentes, mas dando um cariz de continuidade com as construções e volumetrias tradicionais existentes.

3.8 – **UOP 8 - Baixa pombalina** - Eixo Prª Comércio – Baixa – Rossio:

3.8.1 - Reabilitação como centro comercial a céu aberto, com animação turística, cultural e do património construído

3.8.2 - Reabilitação da Pr. Comércio como zona de estar, convívio e animação – esplanadas, comércio cultural e artístico – correspondente à veneziana praça de S. Marcos lisboeta, e o eixo BXª ao Rossio umas ramblas!

3.8.3 – Renovação dos edifícios e sua reconversão em habitação para jovens

3.9 - Concluir a **rede primária rodoviária e liga-la à CREL e CRIL** e a parques dissuasores

3.10 - **Parques de Estacionamento subterrâneos** para residentes e comércios a fim de suprir as enormes carências propõe-se:

- a identificação de espaços públicos para ceder em direito de superfície a associações de moradores e comércios
- rigoroso cumprimento da norma de 1,5 ou 2 lugares de estacionamento por fogo/comércio/serviço em todas as novas construções

Este tipo de estacionamento para moradores, comércios e serviços deverá ser integrado numa mais ampla carta de circulação e transportes na cidade.

Esta política deverá ter um financiamento público específico de importância idêntica à do PER e complementado com financiamentos privados para compra de estacionamento.

3.11 - Rede de estacionamento na cidade

Com as funções de:

- dissuasão à entrada no casco da cidade
- articulação com TP, com bilhetes incluindo estacionamento
- apoio a zonas de comércio, serviços, lazeres e equipamentos públicos

3.12 - Opção “Prioridade ao Transporte Público”

Lisboa é uma cidade que não comporta o afluxo de TI e este impede uma boa prestação do TP, pelo que há que claramente dar prioridade ao TP em muitas artérias e zonas, com excepção do acesso a moradores, cargas e descargas. O actual acesso em igualdade de circunstâncias tanto ao TP como ao TI traduz-se num caos que não favorece nem um nem outro tipo de transporte. Esta situação é particularmente evidente para o carro eléctrico.

Trata-se pois de definir uma rede de vias (ruas em bairros antigos) ou faixas exclusivas para os TP. Esta rede dada a sua importância estratégica para a mobilidade na cidade deve figurar em PDM e articular com a **rede de estacionamento** e a **rede ciclável**, incluindo e estendendo as actuais faixas bus.

3.13 - Rede de carros eléctricos da CARRIS

Este TP perde desempenho e velocidade comercial não por incapacidade própria mas pelo caos e indisciplina do TI, sobretudo pelo estacionamento desordenado. A única solução é dedicar-lhe **Faixas reservadas aos eléctricos** a exemplo da Av. 24 Julho e **ruas reservadas aos eléctricos** nos bairros históricos ou antigos.

Dada a economia, ecologia e comodidade de transporte, competindo com vantagem com o metro – pelo menor investimento e menor custo e pela melhor acesso ao passageiro – a rede de carros eléctrico deve ser mantida e expandida para uso local e não meramente por razões turísticas, pelo que se propõe:

3.13.1 - a criação dum corredor para a **Linha de eléctrico da Pr^a. Comércio a Moscavide/Sacavém** ao longo da Av. Infante D. Henrique

3.13.2 - a criação duma **Linha de cintura/CRIL para eléctricos de Algés – Alfragide – Falagueira/Benfica – Odivelas – Sacavém**

3.13.3 - a criação duma **Linha de eléctrico na 2^a Circular** – ou em monorail – em ligação à linha supra e articulada com os restantes modos de transporte.

3.14 - Transporte ferroviário

Dentro do plano de renovação das ferrovias na AML, dever-se-á reconverter a actual Linha de Cintura da CP de Alcântara a Braço de Prata em serviço (sub)urbano com maior frequência de composições e maior velocidade.

3.15 - Zonas históricas e bairros antigos

Por razões de qualidade de vida, uso do espaço público e valor patrimonial, estas zonas históricas e antigas devem ter ruas fechadas ao trânsito e com prioridade ao TP, dispondo os moradores e comércios de parqueamentos exclusivos. Propõe-se a feitura de estudos de circulação, estacionamento e transportes públicos para cada um destes bairros de forma a garantir a qualidade de vida de moradores, dinamizar o comércio e serviços e dignificar o bairro.

3.16 – UOP 23 - Alto do Lumiar

Monitorização ambiental e de protecção civil do aeroporto da Portela como medida de segurança contra acidentes aero-portuários para a cidade em geral e de minimização de impactos para esta nova urbanização.

3.17 – UOP 24 – Calvanas / Campo Grande

Extensão desta UOP até ao topo norte do Campo Grande e ao entroncamento da 2ªcircular /Av. Pde. Cruz de forma a:

- reordenar a circulação viária após a construção do novo estádio de Alvalade com estacionamento dissuasores junto ao interface e ao estádio
- dar melhores acessos e saídas ao novo estádio e urbanização anexa (UOP 30)
- articular com o interface do Campo Grande
- construir uma nova ligação da Av. Pde Cruz à Av. Gama Pinto/Reitoria dando um eixo alternativo ao tráfego que afunila para o Campo Grande
- ligar pedonalmente a futura urbanização e estádio ao parque do Campo Grande e ligar os dois museus – da Cidade e Rafael B. Pinheiro – de forma a criar espaços desnivelados para peões e automóvel.

3.18 – Aeroporto da Portela

A cidade cresceu até junto do aeroporto, sem que uma significativa área de resguardo e protecção tenha sido criada.

Embora as medidas de segurança tenham aumentado, mas o tráfego também aumentou,

Pese a não ocorrência de acidente significativo ao longo dos 60 anos de funcionamento da Portela não evita a sua ocorrência, antes reforça a probabilidade de ocorrências futuras.

Dado os incómodos para a qualidade de vida de moradores, trabalhadores e estudantes – pense-se na Cidade Universitária, sobrevoada de 3 em 3 minutos! - não devem ser secundarizados pelos interesses do turismo e das viagens de negócios e de empresas.

Tendo em conta a poluição sonora e atmosférica geradas,

Propõe-se:

- ▶ A deslocalização do aeroporto para fora de Lisboa para uma distância não inferior a 15 km
- ▶ o não sobrevoos da cidade por aviões de grande porte.

ART – Associação de Residentes de Telheiras
Dezembro de 2006