

## Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor

RELATÓRIO

Janeiro 2014

## Índice de Texto

1. 1. Introdução .....	6
1.1. Descrição sumária do problema e objetivos gerais.....	6
2. Enquadramento da Situação Atual .....	7
2.1. Análise histórica da área do plano e enquadramento no concelho de Oeiras .....	7
2.1.1. Valores Histórico-Culturais na área envolvente ao Plano.....	8
2.2. Enquadramento Estratégico do Plano.....	13
2.2.1. Instrumentos de Gestão Territorial.....	16
2.3. Processo de Transformação do Espaço de Intervenção.....	20
2.4. Historial do processo .....	23
2.5. Estrutura da propriedade .....	23
2.6. Enquadramento no PDM - Avaliação da Edificabilidade .....	25
2.6.1. PDM de Oeiras.....	27
2.7. Caracterização e Levantamento urbanístico.....	31
2.8. Participação Preventiva.....	32
2.9. Participação Voluntária .....	32
3. Ferramentas de Trabalho.....	33
3.1. Cartografia.....	33
3.2. Conceitos técnicos do ordenamento do território e do urbanismo .....	33
3.3. Adequação ao PDM.....	33
4. Proposta de Ordenamento .....	36
4.1. Objetivos estratégicos .....	36
4.2. Descrição da proposta.....	36
4.2.1. Conceito urbano.....	36
4.2.2. Estrutura Verde .....	43
4.2.3. Rede viária.....	51
4.2.4. Rede viária futura.....	53
4.2.5. Espaços Verdes.....	55
4.2.6. Espaços de Equipamentos.....	56
4.2.7. Espaços de Serviços e Comércio .....	57
4.2.8. Espaços Residenciais .....	57
4.2.9. Espaços Canais .....	57

4.2.10. Unidades de Execução.....	57
5. Execução do Plano e operacionalização .....	60
5.1. Reparcelamento do solo urbano .....	60
5.2. Sistema de execução .....	67
<b>ANEXOS</b> .....	69
Levantamento Urbanístico .....	70
Planta de Implantação .....	72
Planta de Condicionantes.....	74
Quadro de Parcelas a Ceder .....	76
Quadro de Transformação Fundiária .....	78

## Índice de Figuras

Figura 1 – Área de Intervenção, (GEOTPU, 2010) .....	8
Figura 2 - Dinâmicas Territoriais (PROT-AML, 2002).....	13
Figura 3 - Esquema do modelo territorial (PROT-AML, 2002) .....	14
Figura 4 - A Água e a Natureza como valores estratégicos estruturantes da AML (PROT-AML, 2002) .....	14
Figura 5 - Unidades territoriais (PROT-AML, 2002).....	15
Figura 6 - Rede Ecológica Urbana (PROT-AML, 2002).....	15
Figura 7 – Ferrovia pesada e Ligeira (PROT-AML, 2002).....	16
Figura 8 – Enquadramento dos Projetos Estruturantes do Vale do Jamor, (FONTE: PEEP-Oeiras, 2010) .....	22
Figura 9 – Estrutura Fundiária (GEOTPU, 2010).....	25
Figura 10 – Extrato da Planta de Ordenamento do PDM de Oeiras em vigor (Fonte: CMO) .....	29
Figura 11 – Extrato de Planta de Condicionantes do PDM de Oeiras em vigor (Fonte: CMO) ...	29
Figura 12 - Extrato de Planta da REN constante do PDM de Oeiras em vigor (Fonte: CMO) .....	30
Figura 13 – Espaços verdes e de utilização coletiva da proposta .....	41
Figura 14 – Espaços verdes e urbanos de utilização coletiva e Equipamentos de utilização coletiva .....	42
Figura 15 – Parque do Rio (Corredor Verde Ribeirinho) .....	43
Figura 16 – Intersecção em análise. ....	52
Figura 17 – Esquema da rede futura.....	54
Figura 18 – Unidade de Execução 1 .....	58
Figura 19 – Unidade de Execução 2 .....	58
Figura 20 – Unidade de Execução 3 .....	59

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Áreas de Equipamentos de Utilização coletiva e Espaços verdes e de utilização coletiva do plano .....	42
Quadro 2 – Quadro de parâmetros urbanísticos por unidade de execução.....	59
Quadro 3 – Direitos Abstrato de edificabilidade (índice 0,8).....	61
Quadro 4 – Direitos Abstratos de edificabilidade (índices 0,8 e 1,5).....	61
Quadro 5 – Direitos Abstratos de edificabilidade retificada .....	62
Quadro 6 – Edificabilidade do Plano .....	63
Quadro 7 – Atribuição dos direitos de edificação .....	65
Quadro 8 – Proprietários não incluídos .....	66
Quadro 9 – Dados quantitativos da edificabilidade referentes ao reparcelamento proposto...	66
Quadro 10 – Cedências média do Plano .....	67

1.

## 1. Introdução

### 1.1. Descrição sumária do problema e objetivos gerais

A Câmara Municipal de Oeiras no âmbito das suas competências de gestão do território municipal determinou a elaboração do Plano de Pormenor da área designada “Margem Direita da Foz do Rio Jamor”, projeto urbano de intervenção de grande dimensão, na zona da Cruz Quebrada, reabilitando uma vasta área onde se localizam as instalações das fábricas Lusalite e Gist-Brocades, algumas das quais obsoletas, terrenos públicos camarários e terrenos da linha ferroviária Lisboa/Cascais incluindo a Estação de Comboio da Cruz Quebrada e parte da Estrada Marginal (EN 6)/Nó do Jamor.

O elemento dinamizador desta transformação foi a necessidade, sentida pela Câmara Municipal, de constituir um conjunto de regras que solucionassem a reconhecida desadequação da localização das atividades industriais e da barreira física que a Estrada Marginal e a Linha Ferroviária colocam à fruição da zona ribeirinha.

Na última década têm-se verificado um significativo aumento do potencial estratégico do município de Oeiras no conjunto da Área Metropolitana de Lisboa, conseguido através da concentração de atividades de serviços e financeiras, em resultado da implementação do Plano Estratégico para o Desenvolvimento Sustentável – OEIRAS XXI.

A alteração verificada do modelo urbano anterior para um modelo tendencial de estruturação policêntrica possibilitou a constituição de diversos pólos urbanos e eixos de centralidade onde a área de estudo se enquadra.

O Eixo de centralidade da Zona Ribeirinha/Marginal inclui a área em estudo assegurando a ligação entre dois pólos urbanos:

*A Sub-unidade Ocidental Sul, formada pelos atuais aglomerados de Oeiras /Santo Amaro, Paço de Arcos e Caxias/Laveiras;*

*A Sub-unidade Oriental Sul, constituída por uma sua organização jurídico-administrativa, de associações para estruturas empresariais mais ou menos complexas e a viabilização da sua atividade como empresas através de uma cada vez maior presença de atividades acessórias, nomeadamente o “merchandising”.*

Por outro lado, o crescimento das cidades e das suas áreas urbanizadas torna evidente que os antigos edifícios industriais e terrenos anexos que, à data da sua construção se situavam em zonas periféricas, passaram a dispor de uma centralidade estratégica essencial para o reequilíbrio da cidade. Este facto torna essas áreas altamente apetecíveis pelo potencial de resolução dos problemas do municípios e no caso particular agregar a melhoria do ambiente pela resolução dos efeitos da contaminação dos solos ocupados por essas indústrias e que levará à melhoria da qualidade do município.

## 2. Enquadramento da Situação Atual

### 2.1. Análise histórica da área do plano e enquadramento no concelho de Oeiras

O Plano de Pormenor da Margem Direita do Rio Jamor abrange uma área de 27,6 hectares, localizando-se a Sul do Complexo do Jamor e na área designada “Margem Direita do Rio Jamor”, freguesia da Cruz Quebrada-Dafundo, concelho de Oeiras. Apresenta uma faixa de frente ribeirinha com cerca de 300 m, separada da área interior do território pela linha ferroviária Cais do Sodré/Cascais.

Situada geograficamente no limite leste do Concelho e a cerca de 10 km da sede concelhia – Oeiras, a área de intervenção insere-se, na sua quase na totalidade, na Freguesia da Cruz Quebrada, restando uma pequena área na zona poente que se situa na Freguesia de Caxias. A área de intervenção ocupa uma extensão de 1 Km. Encontra-se limitada a Poente pelos terrenos do Estádio Nacional, a Norte pela auto-estrada (A5), assim como a Este até à área de moradias de St<sup>a</sup> Catarina, seguindo paralelamente à Ribeira da Junça até encontrar a Estrada Nacional N.º 117-1, descendo ao longo da estrada até ao limite Nascente da EB João Gonçalves Zarco e, deste ponto, segue até ao rio, numa linha perpendicular à Estrada Nacional N.º 6 (estrada Marginal). Assim, confina a Poente, com a Freguesia de Caxias, a Norte com as Freguesias de Queijas, Carnaxide e Linda-a-Velha, a Nascente com a freguesia de Algés e a Sul o limite é a margem direita do Rio Tejo. A freguesia da Cruz Quebrada, constituída em 1993 por desagregação da freguesia de Carnaxide, inclui os aglomerados populacionais da Cruz Quebrada e do Dafundo, bem como o Complexo Desportivo do Estádio Nacional, na sua totalidade. A Cruz Quebrada localiza-se junto ao vale do Rio Jamor, prolongando-se um pouco para Norte e para Este; o Dafundo ocupa os terrenos mais próximos da praia com o mesmo nome.

Localizados na periferia imediata de Lisboa, estes dois aglomerados, Cruz Quebrada e Dafundo, tiveram ao longo dos tempos uma evolução estreitamente associada à dinâmica e transformação desta cidade. A localização e atributos paisagísticos atraíram ao longo do séc. XVIII e início do século XIX, a Aristocracia; A partir da construção da Estrada Marginal e com a chegada do comboio em 1889, passaram a ser também procurados pelas classes médias e até populares, em busca dos seus areais.

A Industrialização da zona, favorecida por estes novos meios de transporte e vias de acesso, tem início em meados do século XIX. Instalaram-se nesta área várias indústrias, duas delas na “bolsa de terreno” que constitui a Área de Intervenção do Plano de Pormenor:

*A “Gist-Brocades – Fermentos Holandeses”, com inauguração das primitivas instalações para produção de levedura “Ativa”, em 28 de Outubro de 1931. Após um processo de desenvolvimento que passou, em 1976, pelo lançamento de ingredientes para panificação e pastelaria, em 1999 é feita a transferência de fabrico de panificação e pastelaria para Barcelona, o que levou ao encerramento da fábrica.*

*A Lusalite - Sociedade Portuguesa de Fibrocimentos* – Inaugurada a 11 de Abril de 1934 e encerrada em encerramento 1999.

A partir dos anos 50, à semelhança do que sucedeu noutras áreas limítrofes da cidade de Lisboa, Cruz Quebrada e Dafundo sofreram uma forte ocupação urbanística, resultante de correntes migratórias internas, decorrentes da geração de emprego na capital. A partir do final da década de 80, verifica-se um processo de intensa expansão urbana para o interior da Freguesia, integrando-se numa lógica de recomposição do núcleo central.

Atualmente estes dois aglomerados fazem parte de um contínuo urbano que se desenvolve, dentro dos limites do concelho, desde Algés até Oeiras integrando-se no núcleo urbano contíguo mais central da Área Metropolitana de Lisboa.

Na Figura 1 assinala-se a área a ser intervencionada pelo plano.



Figura 1 – Área de Intervenção, (GEOTPU, 2010)

#### 2.1.1. Valores Histórico-Culturais na área envolvente ao Plano

Na área envolvente ao Plano de Pormenor verifica-se a existência de vários elementos históricos, culturais e etnográficos, pertencentes quer ao domínio do património edificado como ao do património oral e imaterial.



#### 2.1.1.1. Património Edificado

O património arquitetónico da freguesia, sobrevivente ao processo de urbanização que ocorreu a partir da segunda metade do século XX, é composto por alguns locais de referência; destaca-se o antigo núcleo, na margem esquerda do Rio Jamor, em roda da Igreja da Cruz Quebrada, que foi primitivamente ocupado por quintas, cujas propriedades, inicialmente de foro agrícola, foram gradualmente loteadas e transformadas, dando lugar a zonas densamente urbanizadas. Na envolvente próxima da área de intervenção, encontram-se alguns edifícios de reconhecido valor patrimonial, destacando-se:

##### Palacete de Santa Sofia

O Palacete é uma construção de finais do século XIX, no lugar da Antiga Quinta da Bela Vista, numa zona alta junto à Ribeira do Jamor; propriedade da família Costa Cabral Macedo, é um dos mais imponentes e relativamente bem conservados dos palácios de verão da zona.

Distingue-se dos vários edifícios de tipologia residencial da sua envolvente, pelo estilo neo-árabe encimado por cúpulas mouriscas, com frisos de azulejo sobre as janelas e diversos elementos em ferro forjado. Prevê-se a recuperação deste Monumento de autoria do Arquiteto José Luís Monteiro, integrada no projeto de reconversão da totalidade da Quinta de Santa Sofia, mantendo o seu uso original como habitação, mas agora com vários núcleos unifamiliares.

Neste momento o Palacete e Jardim de Santa Sofia encontram-se neste momento em vias de classificação segundo o Anúncio n.º 13394/2012, DR, 2.ª série, n.º 175, de 10-09-2012.

##### Ponte do século XVII sobre o Rio Jamor

Situada sobre o rio Jamor, entre o Estádio Nacional e a Rua Sacadura Cabral, constitui atualmente Imóvel de Interesse Municipal (designação pelo Instituto Português do Património Arquitetónico) e com Proteção VC, Dec. 28/82, nº 47 de 26 Fevereiro 1982.

Trata-se de um dos elementos patrimoniais de destaque na freguesia, tendo sido construída no antigo centro histórico, em 1608, época de domínio filipino em Portugal. Teve extrema importância como elemento de travessia Este-Oeste do curso fluvial do rio Jamor, a nível pedonal e viário (vendo a sua representação figurar no brasão heráldico da freguesia).

A sua edificação é atribuída ao frade Arrábido de Santa Catarina de Ribamar, Frei Rodrigo de Deus, havendo lápides com inscrições (como a representação de uma caravela, símbolo da autarquia da capital) que atribuem o patrocínio à Câmara de Lisboa, que teria reconhecido as vantagens económicas do tráfego pedonal e de mercadorias que ocorriam vindas do ocidente do território. Tipologicamente de pequenas dimensões e constituída por três arcos de volta perfeita, a ponte continua a ser um ponto de passagem privilegiado de saída da Cruz Quebrada.

#### Palácio Pombalino -Palácio da Cruz Quebrada/Quinta de S. João das Praias

Situado na rua principal que liga o Dafundo e a Cruz Quebrada, o palácio integra o antigo núcleo da Cruz Quebrada, primitivamente ocupado por quintas. Foi classificado como Monumento nacional pelo Dec. 30 762 de 26-9-1940 e Dec. 39 175 de 17-4-1953. Tem frente urbana orientada para o eixo rodoviário e de circulação de elétricos; assume-se como um bom exemplo de palácio pombalino característico dos arredores de Lisboa, de implantação marcadamente horizontal e de conceção arquitetónica e decorativa depurada. Marquês de Pombal possuía várias propriedades na Cruz Quebrada e usava esta em particular como ponto de paragem entre Lisboa e Oeiras.

#### Capela de Nossa Senhora da Boa Viagem

Construída em 1734 no Alto da Boa Viagem, esteve durante anos fechada ao culto, sendo relativamente desconhecida, uma vez que se encontra envolvida pela vegetação do Complexo Desportivo do Jamor. Trata-se de uma pequena capela rústica dedicada à Nossa Senhora da Boa Viagem e foi construída precisamente no local onde existiu anteriormente o Convento de Nossa Senhora da Boa Viagem. A Ermida foi reaberta ao culto, após ter sido recuperada, em 18 de Junho de 2005.

#### Quinta e Palácio de S. Mateus

Monumento que data dos finais do século XVIII, está localizado no centro do Dafundo, e encontra-se, conjuntamente com os seus jardins, rodeado por uma malha urbana bastante densa e sem qualquer afinidade arquitetónica. A articulação entre os seus dois volumes faz-se através dos jardins, o seu uso permanecendo de tipo residencial (pertencendo à Condessa de Mesquitela).

#### Casa da Quinta de S. João do Rio/Instituto Espanhol

Monumento do século XVIII, isolado por um pátio murado e jardins que preservam elementos, de grande valor arquitetónico e artístico, representativos da época em que foi construído; De estilo rococó, foi inicialmente edificado como Casa de Quinta de Veraneio por D. Marco António de Azevedo Coutinho, secretário de Estado de D. João V. Foi adquirido pelo Estado espanhol em 1976 e trata-se atualmente do Instituto de representação cultural espanhol em Lisboa.

#### Quinta/ Casa do Cedro

Situada no Dafundo, no arruamento paralelo à linha do comboio que posteriormente veio a chamar-se Avenida Ivens (parte integrante da Avenida Marginal), trata-se de uma casa apalaçada dos finais do século XIX, rodeada por um amplo relvado. Foi mandada construir pelo Almirante Roberto Ivens, sendo habitada pelo mesmo e pelo seu companheiro explorador Hermenegildo Capelo, onde ambos acabaram por falecer. Mantém atualmente o uso habitacional.

#### 2.1.1.2. Outro Património Edificado na área envolvente

##### Faculdade de Motricidade Humana da Universidade Técnica de Lisboa

A Faculdade de Motricidade Humana é um dos pólos de rejuvenescimento constante da população, fixa e flutuante, da Cruz Quebrada, acrescentando à componente desportiva, o carácter científico.

##### Aquário Vasco da Gama

O Aquário Vasco da Gama é um Monumento de propriedade estatal com proteção VC, 2.ª série DR, n.º 67, II Série de 19 de Março de 2004, que foi inaugurado a 20 de Maio de 1889, no âmbito das comemorações do 4º Centenário da Descoberta do Caminho Marítimo para a Índia. Tratou-se de um projeto pioneiro na época caracterizando-se como uma instituição científico-cultural e pedagógica, impulsionado pelo Rei D. Carlos I e projetado pelos arquitetos Charles Vieillard e Fernand Touzet; nasceu da preocupação de divulgar a fauna aquática, assim como da vontade de manter viva a memória do acontecimento comemorado, e desempenha ainda hoje a sua função como aquário, mas também cultural e recreativa. Dada a sua localização, o Museu viu reduzir um terço da sua área de jardim por causa da construção da Estrada Marginal em 1940.

##### Complexo Desportivo do Jamor

Inaugurado em 1944 e constitui-se por um conjunto de infraestruturas que permitem a prática de atividades desportivas muito diversas, das quais é exemplo o Estádio Nacional; considerado monumento, foi construído não só para promover a prática do desporto, mas também para albergar as demonstrações públicas dos regimes nacionalistas; situa-se na encosta orientada a Oeste, no ponto de inflexão do vale do Jamor, tendo sido o primeiro grande estádio completamente construído em escavação numa depressão natural do terreno. Apresenta uma vasta área verde dotada de diversas infraestruturas para a prática desportiva e muita sombra proporcionada pela generosa arborização do complexo. Foi projetado pelos arquitetos Konrad Wiesner, Miguel Simões, Jacobetty Rosa e arquiteto paisagista Francisco Caldeira Cabral, como uma edificação modernista, de inspiração grega, em pedra e integrada na paisagem. Organiza-se em 23 sectores, com capacidade para 50.000 espectadores, e com acesso por duas escadas exteriores.

##### Quinta da Graça

Construída sobre o Convento dos Frades Gracianos, no século XVIII, a sua edificação é atribuída ao proprietário José Manuel Machado, armador marítimo, a muralha do lado Norte do edifício representando a proa de um navio. O palácio, quinta e terrenos envolventes foram expropriados em meados da década de trinta do século passado, aquando da construção do Estádio Nacional. Acabou por ficar praticamente em abandono após um violento incêndio em 1993.

#### Farol do Esteiro

Localizado no Alto da Boa Viagem, perto do Estádio Nacional, mantém o seu funcionamento como farol portuário. Trata-se de uma torre quadrangular de alvenaria, com 15 metros de altura, e com edifício anexo. Desde a sua construção, em 1914, sofreu algumas alterações, tendo sido submetido a um projeto de ampliação em 1946. Juntamente com o da Gibalta (encontrando-se a cerca de 800 metros deste), definem o eixo de enfiamento da Barra Sul do porto de Lisboa.

#### Fonte da Maruja

Considerada Património da freguesia, tem um forte valor simbólico por estar estreitamente ligada à nossa História marítima. O “Chafariz do Dafundo” encontra-se integrado num conjunto de escadilhas e mirante.

#### 2.1.1.3. Património Arqueológico

Os únicos testemunhos de ocupação pré-histórica da zona residem em alguns artefactos e vestígios do Paleolítico e do Calcolítico inicial, ao longo da praia do Dafundo, junto à margem esquerda do Rio Jamor e no alto de Santa Catarina, respetivamente. Conhecem-se vestígios de uma ocupação posterior, também junto ao Rio Jamor, que datam da Idade do Ferro, como materiais cerâmicos dispersos. Existem ainda alguns vestígios arquitetónicos do antigo convento de frades arrábidos que data do século XVI, abandonado desde 1834, na encosta de Santa Catarina de Ribamar. Atualmente, está edificada no local uma pequena ermida.

#### 2.1.1.4. Património Industrial

Na área de intervenção do Plano encontra-se no interior do perímetro da fábrica da Lusalite uma gruta artificial escavada no maciço basáltico que data do século XIX e é visível o traçado da antiga variante da linha férrea para o Estádio Nacional. A gruta, de interior abobadado e com um banco corrido ao longo das paredes, apresenta um pórtico exterior encimado por um cruzeiro e com um painel de azulejos com a inscrição de 1871 e iniciais de Francisco Ferreira Godinho, fundador da Real Fábrica de Solla e mais curtumes em 1824 (F.F.G). Supõe-se que terá sido utilizado como arrecadação, e hipoteticamente como um antigo local de culto.

## 2.2. Enquadramento Estratégico do Plano

A área de intervenção está identificada na carta de Dinâmicas Territoriais da AML, e do ponto de vista da estratégia territorial (pt.5)<sup>1</sup>, como *espaço motor – eixo Oeiras-Cascais*, que se destaca pela capacidade de atrair e fixar novas atividades e funções de nível superior.

Do ponto de vista da estratégia ambiental (pt. 3)<sup>2</sup>, o PROT-AML determina que as áreas costeiras e litorais se mantenham como áreas preferenciais de recreio e lazer, devendo as linhas de água superficiais serem mantidas no seu estado natural (**Error! Reference source not found.**).

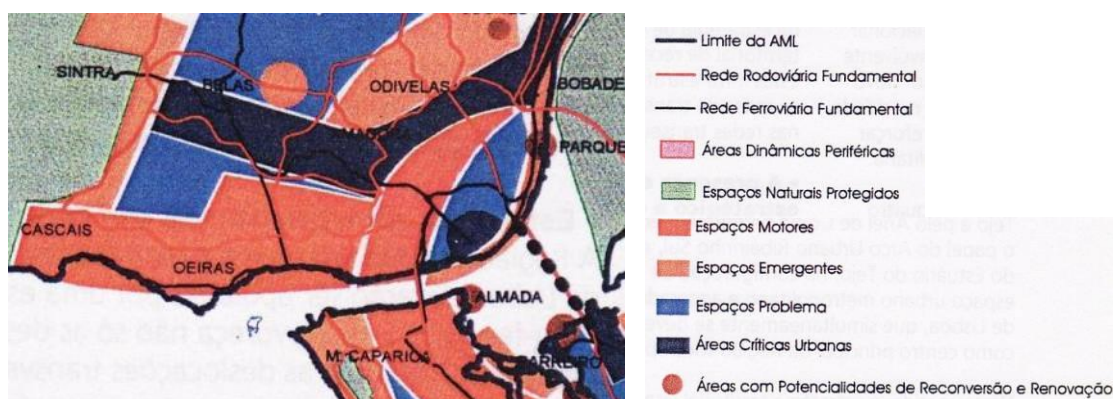


Figura 2 - Dinâmicas Territoriais (PROT-AML, 2002)

Traduz os objetivos e orientações das opções estratégicas, orientando a reconfiguração espacial e funcional do território.

A área de intervenção enquadra-se identificada na carta de Dinâmicas Territoriais da AML, e do ponto de vista da estratégia territorial (pt5), como espaço motor – eixo Oeiras-Cascais, que se destaca pela capacidade de atrair e fixar novas atividades e funções de nível superior.

A área do PP enquadra-se ainda em “área urbana a estabilizar”, e situa-se entre “2 pólos de equipamento e serviços de nível sub-regional” (Oeiras e Algés) que comunicam através de uma “ligação secundária interna”.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Fonte: PROT-AML, 2002

<sup>2</sup> Fonte: PROT-AML, 2002

<sup>3</sup> Fonte: PROT-AML, 2002

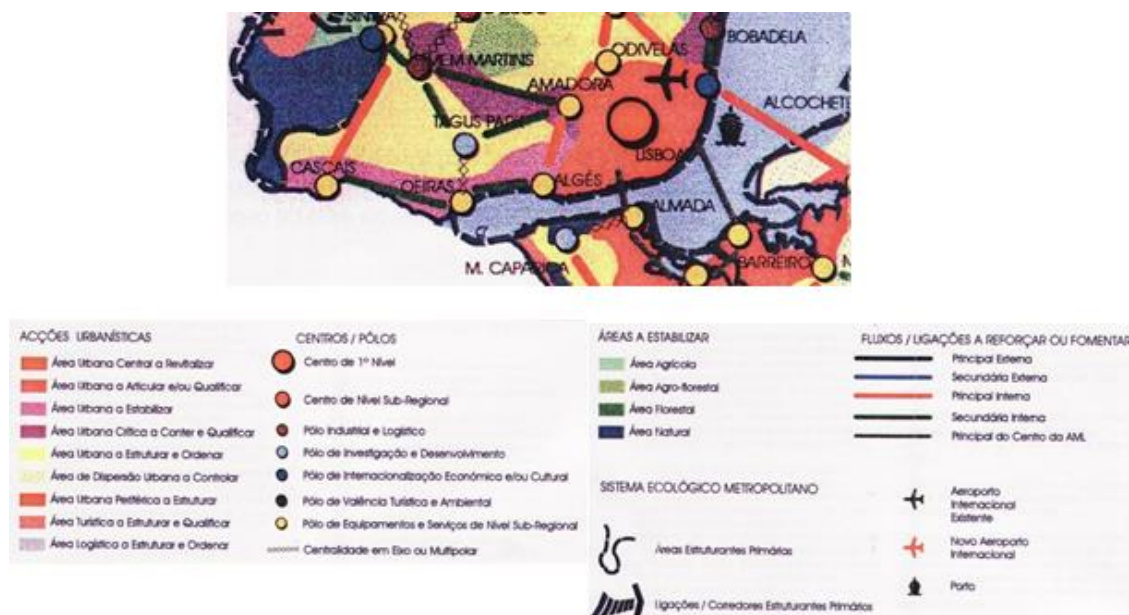


Figura 3 - Esquema do modelo territorial (PROT-AML, 2002)

A área de intervenção enquadra-se ainda em *sistema ecológico metropolitano*, como “área estruturante primária” (estuário do Tejo), no “1º anel envolvente do centro da AML”, para o qual o PROT prevê o apoio “ao centro da AML através de um conjunto de pólos vocacionados para equipamentos e serviços: Algés, Amadora, Odivelas, Loures, Montijo e Moita.”<sup>4</sup>



Figura 4 - A Água e a Natureza como valores estratégicos estruturantes da AML (PROT-AML, 2002)

A área de intervenção encontra-se inserida na unidade do *estuário do Tejo* (faixa litoral), bem como na unidade de “Espaço Metropolitano Poente”, na sub-unidade *Eixo Algés-Cascais*, como espaço “consolidado (...), cuja posição geográfica privilegiada determinou uma urbanização (...) de qualidade (...) ligada a padrões de qualidade ambiental elevados. No território, a especificidade do crescimento

<sup>4</sup> Fonte: PROT-AML, 2002

urbano traduziu-se numa ocupação de baixa densidade com predominância (...) da tipologia em moradias.”<sup>5</sup>

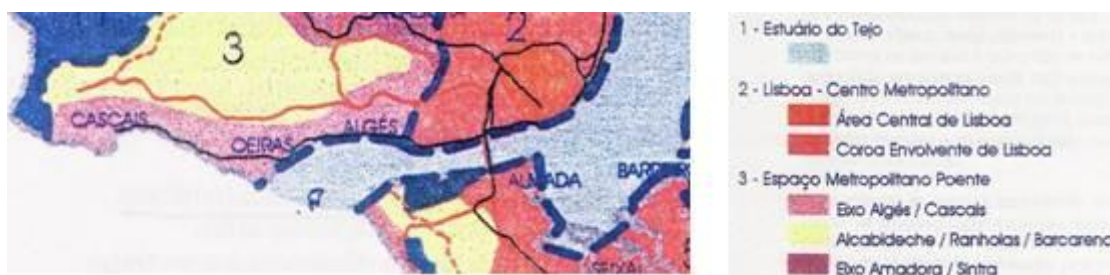


Figura 5 - Unidades territoriais (PROT-AML, 2002)

De acordo com a Estrutura metropolitana de proteção e valorização ambiental (pt3) do PROT-AML a área do PP integra, no seu litoral, a “Rede Primária” do estuário do Tejo, bem como as “Áreas e ligações/corredores vitais”. Como tal, e porque o PROT reforça “a necessidade destas áreas serem encaradas como vitais para a resolução de problemas e carências do sistema urbanos já instalado, devem as mesmas representar o espaço de concretização de espaços públicos, zonas de lazer e recreio, em espaço não edificado (...)”.<sup>6</sup>

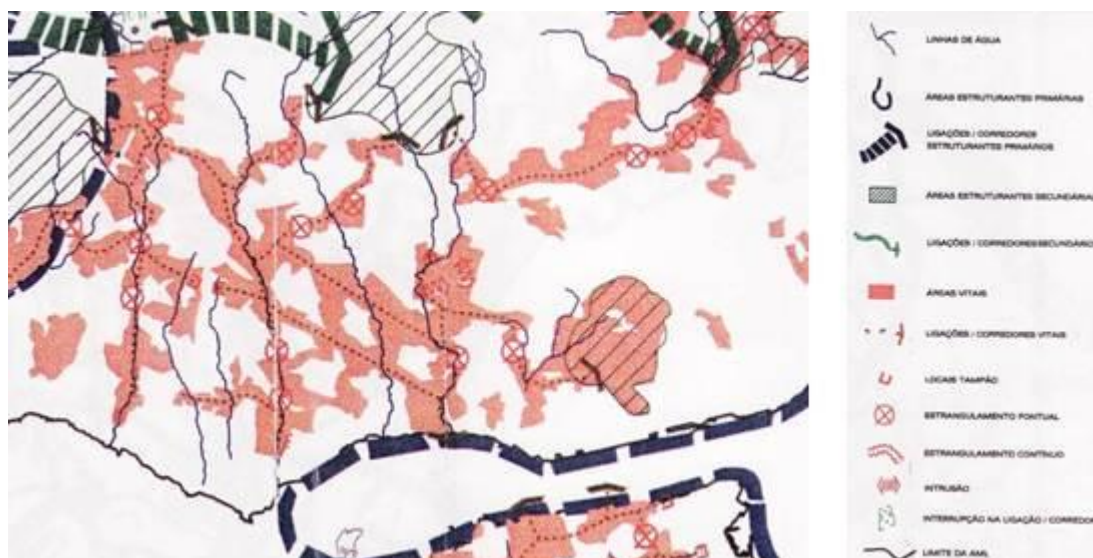


Figura 6 - Rede Ecológica Urbana (PROT-AML, 2002)

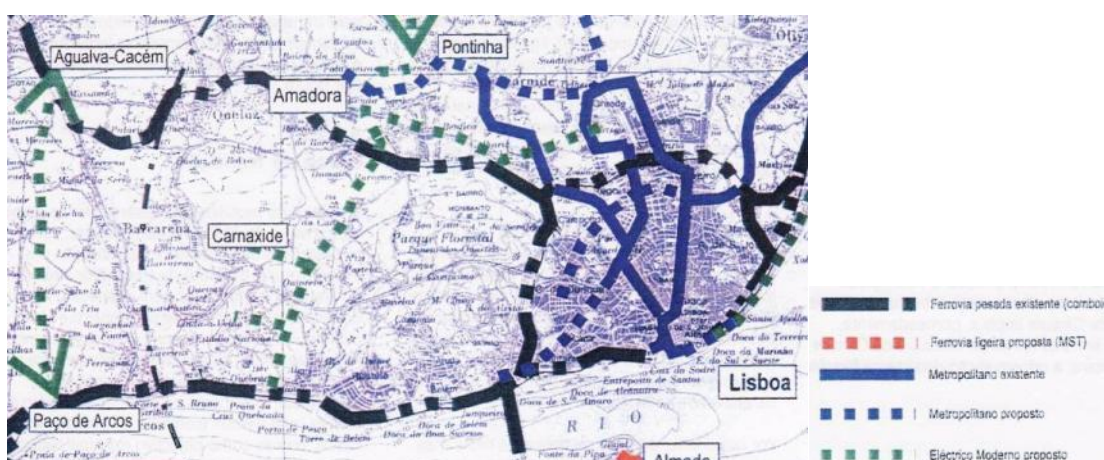
<sup>5</sup> Fonte: PROT-AML,2002

<sup>6</sup> Fonte: PROT-AML,2002

### Transportes e logística (pt3)

A área de intervenção está ainda integrada no “núcleo central da AML”, num círculo de raio de 10Km com centro na Praça do Marquês de Pombal. Estabelece o PROT que “nesta área é importante considerar o desenvolvimento de uma forte conectividade da rede de Transportes Coletivos, estando prevista uma rede de grande capacidade, baseada na complementaridade entre o comboio, metropolitano e elétrico moderno. O favorecimento dos modos suaves (peões e bicicletas) nas áreas centrais (...) é igualmente um dos aspetos a considerar com a maior atenção”.<sup>7</sup>

Na zona situada entre Algés e a Cruz Quebrada está prevista uma rede de elétrico moderno que ligará a Carnaxide, Damaia, Venda-Nova, Brandoa, Pontinha, Odivelas, Loures, Sacavém e Moscavide, (Fig.7).



#### 2.2.1. Instrumentos de Gestão Territorial

São instrumentos de gestão territorial em vigor incidentes sobre a área de intervenção os seguintes<sup>8</sup>:

- O PROT-AML (RCM 68/2002 de 8/4) e sua 1ª alteração (RCM 92/2008 de 5/6);
- O PDM de Oeiras (RCM 15/94 de 22/3) e sua 1ª alteração (RCM 65/95 de 6/7);
- O Plano de Bacia Hidrográfica (PBH) do Tejo (DR 18/2001 de 7/12);
- O Plano de Bacia Hidrográfica (PBH) das Ribeiras do Oeste (DR 26/2002 de 5/4);

<sup>7</sup> Fonte: PROT-AML,2002

<sup>8</sup> Fonte – DGOTDU – SNIT



Foram ainda analisados os seguintes documentos legais:<sup>9</sup>

O regime jurídico da titularidade dos recursos hídricos (Lei 54/2005 de 15/11, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 245/2009 de 22/09 e DL n.º 130/2012 de 22/06)

Delimitação da Zona Adjacente do Rio Jamor (Portaria 105/89 de 15/2)

O regime jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN) (DL 166/2008 de 22/8);

#### 2.2.1.1. PROTAML 2002 - Plano Regional do Território da Área Metropolitana de Lisboa

O PROT-AML foi aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros nº 68/2002, publicada no Diário da República I Série-B, nº 82, de 8/4/2002.

Em complemento ao atrás mencionado como enquadramento estratégico ao Plano no contexto Territorial e sendo a área de intervenção pertencente à Área Metropolitana de Lisboa, esta deverá estar enquadrada pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, que constitui o referencial para a elaboração dos Planos Municípios de Ordenamento. Assim, de acordo com o nº 4 deste documento legal, a formatação do PROT-AML traduz-se em opções estratégicas (com explicitação da estratégia territorial e delimitação de objetivos e orientações), esquema do modelo territorial (aplicação das opções estratégicas ao território da AML) e normas orientadoras (vinculativas dos serviços da administração central e local e que orientam os instrumentos de gestão territorial, designadamente ao nível municipal). Acompanha ainda o PROT o relatório (contendo o programa de execução e quadro de meios, bem como os estudos de fundamentação técnica com avaliação quantitativa e qualitativa de problemas e soluções) e estudos sectoriais.

#### Normas Orientadoras do PROT-AML (capítulo IV)

##### Normas Globais (pt.1)

##### Orientações sectoriais (pt.1.2)

Referem estas orientações que as “áreas (...) vitais devem ser integradas nos instrumentos de planeamento territorial” (1.2.2.2). Referem ainda que “os recursos hídricos, águas interiores, estuários, águas subterrâneas e litorais são elementos fundamentais para a sustentabilidade da AML, devendo ser

---

<sup>9</sup> Foi igualmente consultado o Plano Regional de Ordenamento Florestal (PROF) da Área Metropolitana de Lisboa (DR 15/2006 de 19/10), tendo-se verificado que este não condiciona a área em análise.

garantidas a sua proteção e manutenção (1.2.2.7). Qualquer atuação nesta área (...) deverá ter como objetivo fundamental a preservação e defesa dos valores ambientais” (1.2.3.3).<sup>10</sup>

#### Orientações territoriais (pt.1.3)

Para “Estuário do Tejo determina o PROT preservar e recuperar os valores naturais de grande diversidade e riqueza ecológica (...), potenciando a sua utilização para fins de turismo, recreio e lazer em articulação com o desenvolvimento dos núcleos urbanos ribeirinhos e com os valores naturais existentes (1.3.1.1) e reconverter e renovar as áreas/espços e unidades funcionais que englobem grandes complexos industriais desativados ou em desativação que devem ser integrados em projetos de requalificação global das áreas ribeirinhas” (1.3.1.3).<sup>11</sup>

Para o “Espaço metropolitano poente” determina o PROT “estabilizar os limites do edificado, salvaguardando as áreas vitais para o funcionamento dos sistemas ecológico e urbano (1.3.3.4) e acautelar a densificação e alteração das tipologias de ocupação no eixo Algés-Cascais e reforçar a utilização da faixa litoral como fator de qualificação ambiental do espaço urbano, destinado preferencialmente a atividades de turismo recreio e lazer”.<sup>12</sup>

#### Normas Específicas (pt.2)

Relativamente à Rede ecológica metropolitana (REM), onde a área de intervenção se insere, “os IPT (instrumentos de planeamento territorial) (2.2.1.2):

- a) Assim como os projetos da iniciativa da administração central ou local, devem garantir que, nos espaços e terrenos adjacentes às linhas de água ou de drenagem natural não ocorrem ocupações edificadas, infraestruturas ou atividades de que derivem obstruções ao funcionamento normal do circuito hidrológico ou efluentes não tratados que ponham em causa o normal dinamismo e função dos recursos hídricos, designadamente a circulação de água à superfície, a sua qualidade, o controlo das cheias e a capacidade depuradora das águas e dos solos;

---

<sup>10</sup> Fonte: PROT-AML,2002

<sup>11</sup> Fonte: PROT-AML,2002

<sup>12</sup> Fonte: PROT-AML,2002

b) Devem identificar, definindo regimes de uso do solo adequados, as áreas sujeitas a cheias ou alagamento temporário, as áreas adjacentes às linhas de água, assim como as situações de estrangulamento do sistema hídrico.

Relativamente às Áreas e corredores ou ligações vitais, que abrangem em parte a área de intervenção, os IPT devem (2.2.6.1):

- a) Afetar as áreas e corredores vitais assinalados na carta da REM preferencialmente a espaço público de recreio e lazer, em especial parques urbanos ou espaços verdes públicos e equipamentos de recreio e lazer com predomínio de áreas não edificadas;
- b) Garantir a viabilidade da manutenção ou reposição da função ecológica dominante nos territórios considerados como vitais na REM e seus espaços envolventes;
- c) Afetar definitivamente os territórios considerados áreas vitais a usos dominantes não edificáveis (...) e integrá-los na estrutura ecológica municipal;
- d) Identificar e delimitar as áreas ameaçadas por cheias e as zonas adjacentes (Decreto-Lei nº 89/87 de 26 de Fevereiro), considerando-as áreas *non aedificandi* e integrando-as na estrutura ecológica municipal.

As administrações central e municipal podem ainda, quando estejam em causa valores fundamentais para a concretização da REM, promover a aquisição, para o domínio público, dos terrenos inseridos nas áreas vitais.”<sup>13</sup>

#### 2.2.1.2. Programas e Políticas de Desenvolvimento Sectoriais

##### Administração do Porto de Lisboa

A Administração do Porto de Lisboa enquanto entidade com jurisdição da área marítima, projecta desenvolver uma área de terraplano de Algés (Oeiras) para a construção de um heliporto comercial com quase três mil metros quadrados. Nesse terraplano é prevista ainda a viabilização de uma solução viária de ligação à CREL, viabilizando a instalação de uma área logística. Esse terraplano é adjacente à área de intervenção do Plano da Margem Direita da Foz do Rio.

---

<sup>13</sup> Fonte: PROT-AML,2002

### 2.3. Processo de Transformação do Espaço de Intervenção

A elaboração do plano de pormenor foi aprovada pela Câmara Municipal de Oeiras em 13 de Janeiro de 2010 através da proposta de Deliberação nº26/10, com assunto “Contrato de execução e termos de referência de Plano de Pormenor “Margem Direita da Foz do Rio Jamor”, com a SILCOGE – Sociedade de Construções de Obras Gerais, S.A., com o objetivo de enquadrar “a criação de um pólo multifuncional de turismo, serviços, habitação e equipamentos e a renovação e complemento de infraestruturas urbanas da zona, bem como a sua reconversão urbana”<sup>14</sup>, com base no Decreto-Lei nº380/99, de 22 de Setembro, com nova redação através do Decreto-Lei nº46/2009, de 20 de Fevereiro; este diploma consagra o Regime jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, passando a ser permitida a contratualização com os particulares (com o Art.º 6º - A), “da execução dos planos de Urbanização e de pormenor na senda do princípio da concertação de interesses públicos e privados (Artº 75) e da colaboração da Administração com os particulares. (Artº. 7º do CPA)”<sup>15</sup>.

A consciência de que a sustentabilidade constitui hoje um fator determinante para a melhoria da qualidade de vida das populações atuais e futuras, leva a que todas as ações no território devam ser apoiadas no princípio de precaução. A necessidade de garantir condições para a fruição do espaço por parte da população, determina que as ações sobre o território tenham por base preocupações a todos os níveis, nomeadamente ambiental, económico e social; tais preocupações deverão permitir a concretização das expectativas da população e das entidades geradoras de investimento e atividades económicas.

No mesmo sentido, as intervenções devem integrar-se de modo harmonioso no Ambiente e adequar as suas estratégias e as ações das atividades humanas com o mesmo.

Neste sentido, ocorrendo na área de intervenção situações de contaminação de solos resultantes de atividades industriais abandonadas e problemas de riscos de inundação, deverá o plano de intervenção procurar dar solução de modo duradouro e simultaneamente contribuir para a valorização das componentes social e económica da área e de todo o município.

O processo de crescimento e transformação do Concelho de Oeiras decorre do seu processo de planeamento estratégico e manifesta uma relação muito direta com o seu crescimento, que se processa pela construção de novas acessibilidades que irradiando do seu centro orientam o crescimento dos pólos estratégicos articulando-se com o espaço natural e as acessibilidades metropolitanas.

A possibilidade de articulação entre as definições estratégicas da CMO para o seu território, bem como do plano de gestão do território administrado pela APL, o plano de reconversão e modernização da linha

---

<sup>14</sup> Fonte: Despacho Proposta de Deliberação nº26/10, DPGU – CMO.

<sup>15</sup> Fonte: Despacho Proposta de Deliberação nº26/10, DPGU – CMO.

ferroviária Cais do Sodré – Cascais e o anseio da população de poder voltar a desfrutar da zona Ribeirinha com condições de segurança no acesso e na estadia, torna a oportunidade como momento único para o processo de reconversão.

Por outro lado, a intenção do proprietário das instalações industriais em alterar o uso das mesmas, consubstancia as condições para que o interesse público possa ter um parceiro que o auxilie na concretização de investimentos de interesse público.

Pela proposta base de Estratégia da SRU de Oeiras, (LUO P, 2009) o Vale do Jamor constitui um território de elevado interesse paisagístico e ambiental e que deve merecer uma atenção especial no âmbito do processo de reabilitação urbana de Carnaxide, Linda-a-Velha e Cruz-Quebrada/ Dafundo.

O conjunto dos espaços abertos que constituem a unidade paisagística do vale do Jamor apresentam realidades ambientais e paisagísticas diferentes mas complementares, no quadro da unidade territorial onde se incluem. Trata-se de um conjunto de espaços com morfologia, utilização e histórias de ocupação diferenciadas cuja qualificação é indispensável para a reabilitação urbana integrada das áreas urbanas envolventes.

Face à diversidade de situações que ocorrem no vale do Jamor o estudo define diversas unidades de intervenção, tendo em conta a sua caracterização e o objetivo de compreender as diferentes situações ambientais, paisagísticas e lúdicas que existem no vale do Jamor.

No âmbito desse estudo foram identificadas oito unidades representativas da realidade do vale do Jamor e das diferentes situações e condições de uso, com impacto no espaço público envolvente à área de intervenção destacam-se as faixas marginais do rio Jamor, cuja regeneração ambiental, em termos de correção hidráulica e de consolidação das margens é determinante para minimizar o risco das inundações periódicas que ali ocorreram.

São as seguintes as unidades de intervenção propostas pelo estudo para o Vale do Jamor:

**PEVJ01** – Santuário da Nossa Senhora da Conceição da Rocha e Envolvente ao núcleo urbano de Carnaxide

**PEVJ02** – Instalações do Sporting Clube de Linda-a-Velha

**PEVJ03** – Margem esquerda do rio Jamor

**PEVJ04** – Margem direita do rio Jamor

**PEVJ05** – Leito do rio Jamor

**PEVJ06** – Complexo Desportivo do Jamor (Piscinas e Futebol)

**PEVJ07** – Complexo Desportivo do Jamor (Ténis)

**PEVJ08** – Estrada da Costa

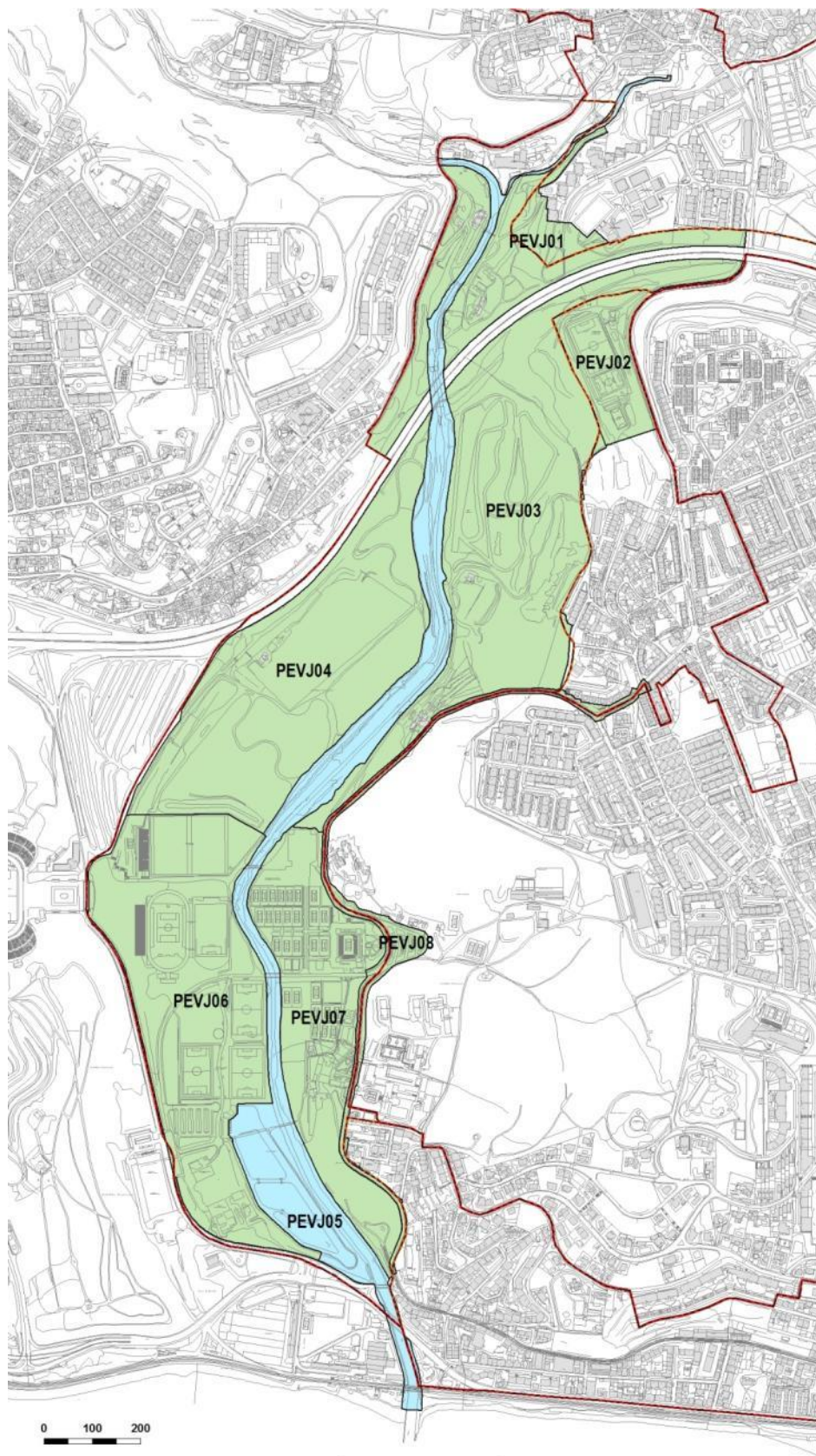


Figura 8 – Enquadramento dos Projetos Estruturantes do Vale do Jamor, (FONTE: PEEP-Oeiras, 2010)

#### 2.4. Historial do processo

Em 2001, a área de intervenção em causa, Margem Direita da foz do rio Jamor é alvo de um pedido de informação prévia (processo nº 8993/2001 ap. 615/2001), da parte do Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística/Divisão de Planeamento.

A 11 de Maio de 2004, através da Informação nº 166/04 DPGU/DP, a Divisão de Planeamento propõe à CMO a aprovação de um documento técnico sob a forma de “Termos de Referência” para a área de intervenção em causa.

A 23 de Junho de 2004 é aprovada por maioria a Proposta de Deliberação, sobre a aprovação do documento técnico sob a forma de “Termos de Referência”, que data de 11.05.2004, elaborada pelo Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística, com assunto: “Termos de Referência” para o programa estratégico da Margem direita da foz do Rio Jamor. O documento em anexo à deliberação consistia numa oportunidade de clarificação do atual plano, como programa estratégico da “Margem direita da foz do Rio Jamor”.

A 09 de Abril de 2008 é aprovada por maioria, através do Parecer na Informação nº. 735DPGU2008 emitido pela CMO quanto a esse assunto, a proposta de deliberação nº330/08, com o assunto “Projeto Estratégico de Porto Cruz – Candidatura à Obtenção de Classificação de PIN+, da parte da SILCOGE, SA, enquanto proprietária dos terrenos identificados com as antigas instalações da Lusalite e Gist-Brocades. A oportunidade foi lançada pelo Governo em 2007, enquadrada pelo Decreto-Lei nº.285/2007, de 17 de Agosto.

A 13 de Janeiro de 2010 é aprovada a proposta de Deliberação nº26/10, com assunto “Contrato de execução e termos de referência de Plano de Pormenor “Margem Direita da Foz do Rio Jamor”, com a SILCOGE – Sociedade de Construções de Obras Gerais, S.A., passando a permitir, através do artº. 6º- A a contratualização com os particulares, da execução dos Planos de Urbanização e de Pormenor.

#### 2.5. Estrutura da propriedade

Relativamente à estrutura da propriedade, verifica-se que na área de intervenção do Plano de Pormenor, aquela que vai ser sujeita a um processo de reparcelamento, complementado com um sistema de perequação entre os 3 titulares dado que dois detêm mais de 50% da área.

Na área de intervenção do PP existem diferentes parcelas cadastrais que se encontram na sua maioria registadas (Figura 9).

A área de intervenção do PP apresenta uma dimensão aproximada de 27,6 ha distribuídos por diferentes proprietários e entidades públicas que se enumeram:

1. Instalações da fábrica Lusalite.....**25 162.75 m<sup>2</sup>**

ARTº.203 (Freguesia da Cruz Quebrada – Dafundo)

2. Instalações da Gist Brocades.....	<b>28 843.00 m<sup>2</sup></b>
ARTº 160 (Freguesia da Cruz Quebrada - Dafundo)	
3. Cantinho do Morais .....	<b>128.00 m<sup>2</sup></b>
ARTº 963 (Freguesia da Cruz Quebrada – Dafundo)	
4. Áreas de domínio Público sob jurisdição da Autoridade Marítimo Portuária, (APL) – margem ribeirinha e faixa de estuário.....	<b>41 908 m<sup>2</sup></b>
5. Espaço canal afeto à Estrada Marginal (EN-6), sob jurisdição da EP – Estradas de Portugal e Nó do Jamor.....	<b>6 520.09 m<sup>2</sup></b>
6. Espaço canal constituído pela linha férrea de Cascais/Cais do Sodré e Estação da Cruz Quebrada, administrado pela REFER.....	<b>21 005.70 m<sup>2</sup></b>
7. Rio Jamor, respetivo leito e margens, sob a jurisdição da APA, IP/ARH Tejo.....	<b>2 768.53 m<sup>2</sup></b>
8. Áreas de domínio público municipal que abrangem a rede viária local.....	<b>3 866.25 m<sup>2</sup></b>
9. Outras áreas sob gestão pública.....	<b>14 732.95 m<sup>2</sup></b>

Relativamente à posse e documentação obtida, a titularidade da parcela 1, 2 e 3 é propriedade da SILCOGE, SA, o que torna este proprietário naquele que maior área de terreno possui sujeita a transformação de uso.

Com a construção da marina não resultará a integração da área intervencionada (enquanto parcelas da margem ou do leito do rio Tejo) no domínio público do município, conforme determinação comunicada pela APA, IP em sede de conferência de serviços.





Figura 9 – Estrutura Fundiária (GEOTPU, 2010)

## 2.6. Enquadramento no PDM - Avaliação da Edificabilidade

Tendo por base os termos de Referência aprovados pela CMO em 13 de janeiro de 2010, a edificabilidade na área do plano encontra-se já determinada em termos abstratos e que pelo estudo deveriam ser aferidos a uma realidade concreta resultante da determinação da efetiva capacidade de carga do local.

### TERMOS DE REFERÊNCIA

A área em causa, apresenta uma dimensão aproximada de 27,6ha, localiza-se a sul do complexo do Jamor e é constituída pela Estrada Marginal (EN-6)/ Nó do Jamor, a “bolsa de terreno” ocupada pelas instalações das fábricas Lusalite e Gist-Brocades e por uma frente ribeirinha com cerca de 1Km, separada da área anterior pela linha ferroviária Lisboa/Cascais e estendendo-se desde do t cruzamento do Alto da Boa Viagem, a ponte, e a margem direita do rio Jamor, a nascente.

Atualmente aquele espaço encontra-se numa condição urbana expectante, devido ao facto das fábricas Lusalite e Gist-Brocades se encontrarem inativas, verificando-se ainda que a zona de “praia” adjacente se encontra subaproveitada e com vestígios da antiga ocupada por algumas barracas. Usufrui de uma localização central, rodeada pelo Complexo Desportivo do Jamor, a área de intervenção do Programa Estratégico da Boa Viagem e o aglomerado da Cruz Quebrada e encontra-se limitada a nascente pela foz do rio Jamor.

Integra-se num território marcado pela convergência de acessibilidades de nível regional e pela diversidade de infraestruturas viárias - acesso direto à Estrada Marginal (EN-6), ligações à CREL e à A-5 e, rede ferroviária da Linha de Cascais/Lisboa servida pela estação da Cruz Quebrada. A área é ainda atravessada por um ramal ferroviário desativado que estabelecia o acesso ao Estádio Nacional e poderá constituir uma potencialidade no âmbito do reforço das acessibilidades locais, nomeadamente na ligação ao complexo do Jamor.

A situação morfológica que domina esta área, a par com o enquadramento paisagístico marcado pela foz do rio Jamor, o estuário e a mata nacional, conferem-lhe as características ideais para o desenvolvimento de atividades de apropriação - lazer, desporto e permanência, às quais acresce a possibilidade de exploração do estuário que oferece condições excecionais para a implementação de uma marina.

#### Limite da Área de Intervenção e Potencial Urbanístico

Da área de intervenção que se propõe, encontram-se ocupados pelas instalações industriais em causa, 5,8 ha dos quais 0,5 ha compostos por passeios e arruamentos públicos, o espaço-canal afeto à linha ferroviária e Estação da Cruz Quebrada (0,7ha), a área a afetar à marina (5,4ha), cerca de 2,5ha área afeta à Estrada Marginal/ Nó do Jamor, e restantes hectares abrangendo passeio marítimo, a barreira de suporte da Estrada Marginal, espelho de água e molhe.

O limite proposto para a área de intervenção integra a frente ribeirinha/passeio marítimo inserida no projeto municipal do passeio marítimo de Algés - Oeiras e parte da área a afetar à marina, espaços que se manterão na sua maioria a estar afetos ao domínio público ou semipúblico através da realização do projeto nas áreas de jurisdição da APL.

No que respeita ao potencial construtivo, as instalações industriais existentes, apresentam atualmente uma área bruta de construção de aproximadamente  $64.000\text{m}^2$  a que corresponde um volume de construção máximo de  $290.000\text{ m}^3$

O limite máximo Plano de Pormenor Margem Direita da Foz do Rio Jamor desta ocupação, reporta-se à data do Plano de Urbanização da Costa do Sol (PUCS), enquadrado nos parâmetros urbanísticos então determinados para a classificação de "Zona I", com um índice máximo de construção de  $4\text{ m}^3/\text{m}^2$  de terreno, correspondendo a um volume de construção máximo de  $290.000\text{ m}^3$  (o equivalente a  $97.000\text{m}^2$ , considerando uma altura de piso correspondente a 3m) que se traduz na área a um índice de 0,80.

Esta parcela, integrando uma área objeto de um programa estratégico, apresenta uma situação de exceção, dentro do quadro de programas estratégicos configurados no PDMO: trata-se de uma área ocupada por uma pré-existência, correspondente a um uso atualmente inativo, mas não extinto, dado

que as instalações industriais existentes possuem licença de utilização e são propriedade privada anterior a 1864. Esta situação conduz deste modo ao compromisso de consideração do potencial construtivo existente para efeitos da reconversão deste espaço.

Neste contexto, tomando como referência o índice adotado por esta Câmara em intervenções idênticas, de  $4m^3/m^2$ , e considerando o potencial construtivo máximo à data do PUCS, verifica-se adequado que o índice de utilização máximo a adotar para a área objeto de programa estratégico seja equivalente a 0,80 (relativamente à área de propriedade afeta às instalações industriais, este índice corresponderá a 1,5).

Assim, tendo por base os termos de referência para o Plano de Pormenor que fixa a cada prédio uma edificabilidade baseada num índice utilização máximo de 0,80 aplicável à área de intervenção de 5,8ha que foi definida para a edificabilidade total do Plano de Pormenor. Na área da proposta de PP a edificabilidade atribuída a cada prédio situado na área de intervenção, tendo por base o reparcelamento e a distribuição através de ação de perequação dos custos e benefícios da execução do Plano entre os particulares e as vantagens do conjunto dessas infraestruturas para as entidades públicas envolvidas, permitem contudo que o índice de utilização do solo seja de 0,61, valor esse já contabilizado de acordo com a definição constante do D.R. 9/2009 de 29 de Maio.

#### 2.6.1. PDM de Oeiras

O PDM de Oeiras foi aprovado pela Resolução de Concelho de Ministros nº 15/94, publicada no Diário da República I Série - B, nº 68, de 22/3/1994.

De acordo com o nº 1 do art.º 5º do RPDM, são elementos essenciais deste Plano o Regulamento e as Plantas de Ordenamento e Condicionantes. São ainda - de acordo com o nº 2 do mesmo artigo - elementos complementares do PDM, o relatório, a planta de enquadramento regional, a planta da situação existente, a planta de equipamentos coletivos, as plantas da estrutura viária e infraestruturas de urbanização, e a planta da estrutura verde principal.

Da consulta ao mesmo PDM, constatou-se estar a área de intervenção, abrangida pela seguinte classe de espaço: Área de Intervenção de Programa Estratégico. As normas relativas a estas áreas encontram-se descritas no regulamento do mesmo documento, conforme transcrito:

##### ARTIGO 18º - Áreas de intervenção dos Programas Estratégicos

1. Constituem áreas de intervenção dos programas estratégicos os espaços abrangidos por estes programas, como tal definidos no PDM.
2. Nas referidas áreas de intervenção são especificados usos decorrentes do desenvolvimento dos próprios programas.

#### ARTIGO 52º - Execução de Programas Estratégicos

- A execução de Programas Estratégicos previstos pelos PDM e situados fora dos aglomerados urbanos tem de ser iniciada no prazo de cinco anos após a entrada em vigor dos instrumentos urbanísticos que os concretizem.
- O termo inicial de execução dos programas estratégicos corresponde à data do pedido de licenciamento da construção, em conformidade com os referidos instrumentos.
- Caso não sejam executados os programas a que se refere a presente secção, as áreas neles incluídas assumirão o estatuto de espaços de multiuso.

##### 2.6.1.1. Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

Ainda nos termos do P.D.M. de Oeiras, encontra-se definida a integração dos programas estratégicos em unidades operativas de planeamento e gestão, conforme o seguinte artigo:

#### CAPÍTULO III – Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

##### ARTIGO 41º - Caracterização

O PDM define como unidades operativas de planeamento e gestão os aglomerados urbanos, bem como os programas estratégicos.

##### 2.6.1.2. Planta de Ordenamento

Encontram-se disponíveis no *site* da Câmara de Oeiras uma *carta de ordenamento*, bem como uma “carta de ordenamento atualizada”, com classificações de espaço distintas no que a esta área de intervenção diz respeito (Figura 10).

Foi igualmente consultada a Planta de Ordenamento disponibilizada pelo SNIT, através do *site* da DGOTDU, tendo-se verificado que esta corresponde à carta de ordenamento atualizada acima referida.

Da análise desenvolvida é possível concluir que:

- a. A área do terreno a sul da linha ferroviária se encontra classificada como *Espaço natural e de proteção* (art.º 25º do RPDM)
- b. Carta de ordenamento é omissa relativamente à classificação do espaço da área a norte da linha ferroviária, uma vez que não há qualquer correspondência entre a legenda desta planta e a definição gráfica da classe de espaço estabelecida para o local.

A referida definição gráfica é idêntica à do *Programa Estratégico do Alto da Boa Viagem* (art.º 51º do RPDM), estando inclusivamente esta área classificada como tal na página de consulta do PDM do *site* da CMO.

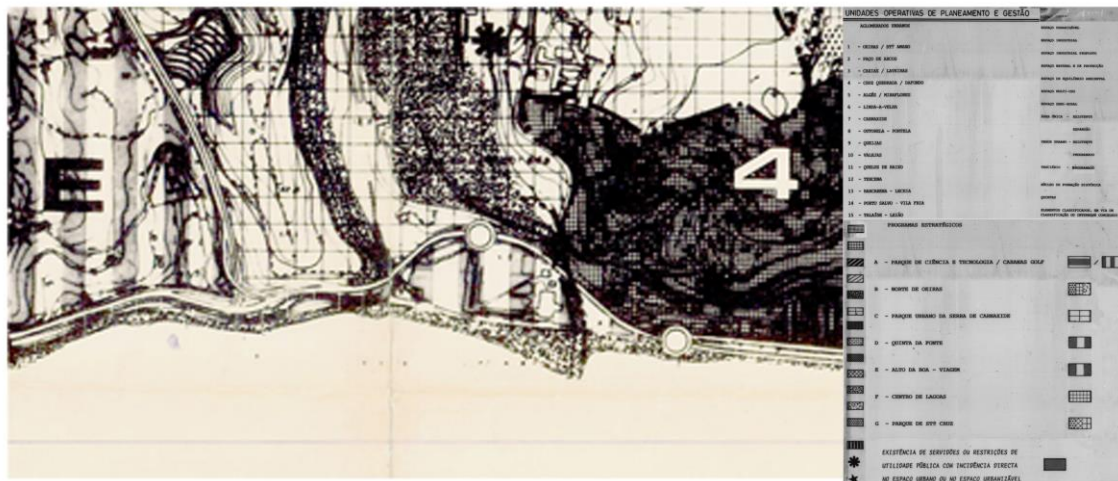


Figura 10 – Extrato da Planta de Ordenamento do PDM de Oeiras em vigor (Fonte: CMO)

### 2.6.1.3. Planta de Condicionantes

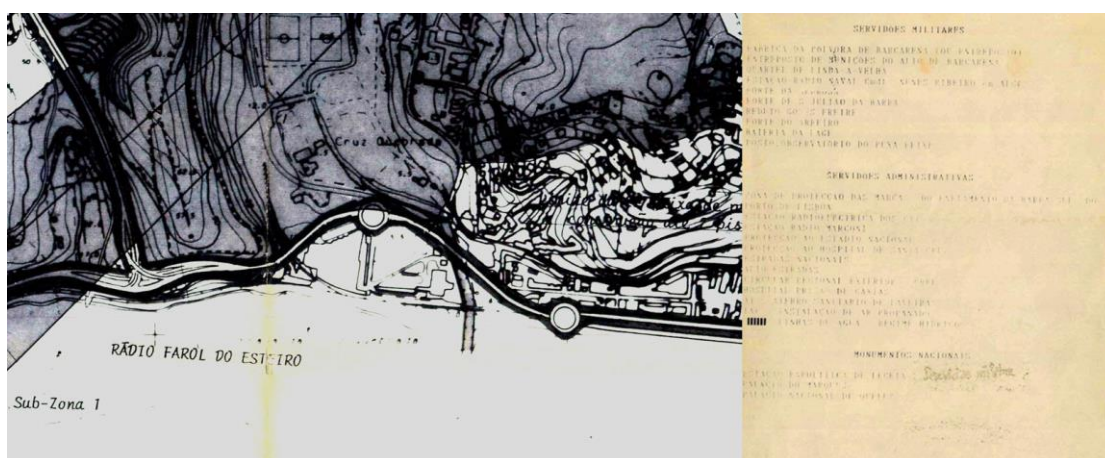


Figura 11 – Extrato de Planta de Condicionantes do PDM de Oeiras em vigor (Fonte: CMO)

### 2.6.1.4. Planta da Reserva Ecológica Nacional

A área de intervenção está sujeita ao regime jurídico da R.E.N. em toda a área a sul da linha ferroviária (enquanto *área de proteção do litoral*, de acordo com o art.º 4º do DL 166/2008 de 22/8). Está igualmente sujeito ao regime jurídico da R.E.N. o rio Jamor (enquanto *área relevante para a sustentabilidade do ciclo hidrológico*, também de acordo com o art.º 4º acima mencionado).

A totalidade da área entre a linha férrea e a Av. Marginal, não se encontra cartografada na carta da R.E.N., estando parcialmente cartografada como área de *ocupação edificada condicionada* nos termos do disposto na Portaria 105/89 de 15/2, que delimita a *zona adjacente ao rio Jamor*, enquadrando-se assim nas *áreas de ocupação condicionada nos termos da mencionada portaria e ainda na prevenção de riscos naturais* definidas no mesmo art.º 4 do Regime Jurídico da R.E.N., quando se verifique que tais condicionantes são efetivamente verificáveis de acordo com o estabelecido na Lei da titularidade dos recursos hídricos (Lei 54/2005 de 15/11).



Figura 12 - Extrato de Planta da REN constante do PDM de Oeiras em vigor (Fonte: CMO)

#### 2.6.1.5. Regulamento do PDM

O PDM define as seguintes classes de espaço para área em análise:

*Artigo 25º – Espaços naturais e de proteção.*

*Os espaços naturais e de proteção privilegiam a defesa dos recursos naturais e a salvaguarda dos valores paisagísticos e urbanísticos, visando a contenção da estrutura urbana, não comportando edificação.*

*Artigo 51º – Alto da Boa Viagem*

*1 – O Alto da Boa Viagem localiza-se entre o aglomerado de Caxias-Laveiras e o Estádio Nacional, a Norte da Marginal, com área de cerca de 40ha.*

*2 – O índice de utilização máximo para ao Plano do Alto da Boa Viagem é de 0,50.*

*3 – O programa configura uma unidade operativa de planeamento e gestão e articula-se com o desenvolvimento da orla marítima adjacente, prevendo usos de comércio, serviços, turismo, habitação, desporto e lazer.*

*Artigo 69º – Utilização dos espaços naturais e de proteção*

*As áreas dos espaços naturais e de proteção que não são abrangidas pelo regime de condicionantes podem conter usos de agricultura, florestação, lazer e recreio.<sup>16</sup>*

2.7. Caraterização e Levantamento urbanístico

O território no qual se enquadra a área em apreço, tem sido pontuado por um conjunto de importantes transformações urbanísticas, como é o caso do empreendimento do Alto da Boa Viagem - em fase de licenciamento da operação de loteamento - e a requalificação da orla litoral do concelho, com destaque para a qualificação da faixa ribeirinha de Algés/Cruz-Quebrada, já em curso, e a construção do passeio marítimo que estabelecerá ligação de Algés a Paço de Arcos.

Encontra-se também previsto para o local, a requalificação da Estação da Cruz Quebrada, enquadrada no “Projeto de Requalificação e Dinamização do Modo Ferroviário na Linha de Cascais – Cruz Quebrada/Oeiras”, em execução pela REFER.

Encontra-se prevista a declaração de Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU) para a área de Cruz-Quebrada/ Dafundo em processo envolvendo a CMO e a equipa técnica do Laboratório de Urbanismo, Ordenamento do Território e Planeamento da FAUTL, com a constituição de uma Sociedade de Reabilitação Urbana de Oeiras (SRU de Oeiras). Esta ACRRU prevê como uma das tipologias de intervenção do Projeto Estruturante do Vale do Jamor (PEEP do Vale do Rio Jamor), em que se pretende intervir exclusivamente sobre infraestruturas urbanas, espaço público e áreas verdes não abrangendo o edificado (com normalização de elementos urbanos ao nível do espaço público). Este PEEP envolve várias unidades de intervenção em função das suas componentes ambientais, lúdica, paisagística: o Santuário da Nossa Senhora da Conceição da Rocha e Envolvente ao núcleo urbano de Carnaxide, as Instalações do Sporting Clube de Linda-a-Velha, o Leito do Rio Jamor, a Margem Esquerda do Rio Jamor, a Margem Direita do Rio Jamor, o Complexo Desportivo do Jamor (Piscinas e Futebol), o Complexo Desportivo do Jamor (Ténis) e, a Estrada da Costa.

Encontra-se aprovada pela C.M.O. uma “Proposta para a Elaboração de uma Carta dos Sistemas de Paisagem, Espaços de Lazer, e de Sustentabilidade Ambiental no Concelho de Oeiras”, que pretende definir e promover uma “Nova Imagem para a abordagem da Paisagem e da Estrutura Verde e

---

<sup>16</sup> A área em análise encontra-se integralmente abrangido pelo regime de condicionantes da R.E.N., pelo que este artigo não é de aplicação.

Ambiental de Oeiras, como um sistema de Redes que formam, como que os "Cinco Dedos de uma Mão", desenhados pelos cinco vales das ribeiras da Laje, Porto Salvo, Barcarena, Jamor, e Algés, sob a forma de Corredores Biológicos, ancorados na palma da mão constituída pela Margem Ribeirinha do Tejo, e pelo Passeio Marítimo e desenvolvimento urbanístico desta Zona." Esta Estratégia de Planeamento e Gestão pretende-se "(...)que se desenvolva através de um plano de conjunto que envolva promoção, regulamentação, ações de valorização, investimento e desenvolvimento, partindo de iniciativas camarárias e privadas, e de programas de incentivo, à recuperação ambiental e paisagística, em conjunto com a dinâmica de desenvolvimento urbanístico, económico e cultural."

Foi também realizado um levantamento urbanístico às zonas mais sensíveis da área de intervenção, seja por estarem na fronteira com as zonas envolventes, por serem objeto de reestruturação da rede viária existente ou de intervenções mais pesadas que envolvam alteração dos usos atuais com demolição do tecido edificado.

#### 2.8. Participação Preventiva

Foi, de acordo com o disposto no artigo 77º do RJGT, dado conhecimento público da elaboração do Plano de Pormenor, através da publicação do Edital nº 152/2010 em Diário da República e no *site* da CMO, da possibilidade de participação pública preventiva que decorreu num período de 20 dias úteis entre 21 de abril e 11 de maio de 2010.

No período de participação preventiva não foi recebida na CMO qualquer participação.

#### 2.9. Participação Voluntária

Por decisão da CMO foi realizada, antes do período de participação preventiva, e com vista a tornar mais claro o processo de planeamento e motivar à discussão e melhor definição do futuro processo de desenvolvimento dos trabalhos, uma sessão de participação pública com a população, reunião essa cujas conclusões e ponderações constam de capítulo do documento Relatório de Caracterização e Diagnóstico anexo ao Plano e que auxiliou ao desenvolvimento futuro dos trabalhos.

Foi ainda desenvolvido ao longo de todo o processo de elaboração do plano um conjunto de reuniões com todas as entidades públicas e privadas que possuem interesse na área de intervenção e aquelas cuja atividade poderia contribuir para uma maior eficácia à implementação do plano.



### 3. Ferramentas de Trabalho

#### 3.1. Cartografia

A cartografia à escala 1:2000 utilizada é propriedade da Câmara Municipal de Oeiras, tendo sido homologada a 11 de julho de 2012 (Processo n.º 152). O sistema de referência Datum e a Projeção Cartográfica adotado na mesma cartografia é o Sistema de Projeção Transversa de Mercator – ETRS89-PT-TM06. A exatidão posicional é de 0,30m. No caso dos limites administrativos foi utilizada a Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP), versão CAOP 2012.1, disponível desde 31 de julho de 2012.

#### 3.2. Conceitos técnicos do ordenamento do território e do urbanismo

Os conceitos técnicos no domínio do ordenamento do território adotados são os do Decreto-Regulamentar nº9/2009 de 29 de maio, de modo a que a avaliação das propostas do plano possam ser integradas e utilizáveis pelas outras figuras dos Instrumentos de Gestão Territorial.

#### 3.3. Adequação ao PDM

Tendo por base o documento dos Termos de Referência e a consulta aos instrumentos de ordenamento do território, em vigor para a zona - Plano Diretor Municipal de Oeiras (PDMO), publicado em Diário da República de 22 de março de 1994 N.º 68 I-B série, constatou-se estar a área em análise, abrangida pela seguinte classe de espaço: **ÁREA de INTERVENÇÃO de PROGRAMA ESTRATÉGICO**.

Relativamente a esta classificação, verificou-se não existir em nenhum dos documentos constituintes do P.D.M. de Oeiras – cartografia, regulamento e relatório – a identificação de um programa estratégico específico para esta área. Porém, no âmbito da estratégia de desenvolvimento do concelho, documentada no relatório do P.D.M., encontra-se referência sumária a um programa estratégico definido pelo “complexo formado pelos projetos da Marina, Estádio Nacional e Alto da Boa Viagem, em articulação com o *World Trade Center*, como um polo de desenvolvimento turístico, desportivo e comercial”. No mesmo contexto, é ainda feita uma identificação das áreas críticas em termos do controle da implementação dos programas, na qual surge novamente referência ao “espaço que se estende desde a zona prevista para a implantação do *World Trade Center* até ao Alto da Boa Viagem, integrando o espaço previsto para instalação da Marina e o Complexo do Estádio Nacional” como uma área potencial para a “forte integração de funções de negócios, turísticas e desportivas”.

Será ainda de sublinhar, conforme referido no relatório do PDMO, que “os programas em causa deverão respeitar e valorizar as características ambientais do território, prever baixos índices de ocupação e volumetria e adequarem usos dominantes de recreio e lazer, cultura, turismo e desporto, não sendo

permitidos usos dominantes de indústria e habitação”, (ver págs. 34, 35 e 48 do Relatório do P.D.M. de Oeiras).

As normas relativas às Áreas de Intervenção de Programas Estratégicos, encontram-se descritas no regulamento do P.D.M. de Oeiras, conforme transcrito:

#### ARTIGO 18º - ÁREAS DE INTERVENÇÃO DOS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

1. Constituem áreas de intervenção dos programas estratégicos os espaços abrangidos por estes programas, como tal definidos no PDM.
2. Nas referidas áreas de intervenção são especificados usos decorrentes do desenvolvimento dos próprios programas.

#### ARTIGO 52º - EXECUÇÃO DE PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

1. A execução dos programas estratégicos previstos pelo PDM e situados fora dos aglomerados urbanos tem de ser iniciada no prazo de cinco anos após a entrada em vigor dos instrumentos urbanísticos que os concretizem.
2. O termo inicial de execução dos programas estratégicos corresponde à data do pedido de licenciamento da construção, em conformidade com os referidos instrumentos.
3. Caso não sejam executados os programas a que se refere a presente secção, as áreas neles incluídas assumirão o estatuto de espaços de multiuso.

Nos termos do mesmo regulamento, encontra-se ainda definida a integração dos programas estratégicos em unidades operativas de planeamento e gestão, conforme o seguinte artigo:

#### CAPÍTULO III - UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO

##### ARTIGO 41º - CARACTERIZAÇÃO

O PDM define como unidades operativas de planeamento e gestão os aglomerados urbanos, bem como os programas estratégicos.

4.2. A área é ainda abrangida pelas seguintes condicionantes, a saber:

- a) Faixa de proteção ao regime hídrico, com incidência sobre o curso e foz da ribeira do Jamor - esta servidão encontra-se regulamentada na Lei 54/2005 que estabelece o regime jurídico da titularidade dos recursos hídricos e DL 353/2007 de 26 de outubro - sendo ainda de assinalar a

existência da Portaria n.º 105/89, de 15 de fevereiro que classifica as zonas adjacentes das áreas contíguas ao rio Jamor, sujeitas a condicionamentos na sua ocupação conforme disposto na referida portaria. De acordo com a planta de condicionantes do P.D.M. de Oeiras, o canal do rio encontra-se ainda classificado como Reserva Ecológica Nacional, que conforme transcrito do regulamento deste plano “abrange areas, leitos de cheia e zonas declivosas assinaladas, de acordo com o prescrito no respetivo regime legal” (D.L. 93/90, de 19 de Março, entretanto revogada pelo DL 166/2008 de 22 de agosto);

- b) Faixa de proteção à Av. Marginal (EN-6), que constitui espaço sob jurisdição do EP-Estradas de Portugal e que conforme o disposto no nº4 do artº 3 do D.L. 389/85 de 26 de Setembro está integrada na Rede Nacional Complementar – Outras estradas;
- c) Espaço canal da linha férrea, administrado pela REFER, no quadro do disposto no nº1 do artº 15º do D.L. 276/2003;
- d) Leito do rio Tejo e faixa ribeirinha contígua delimitada, constituída por terrenos do domínio público;
- e) Área de proteção à “ponte sobre a ribeira do Jamor” - esta área de proteção encontra-se regulamentada no Plano de Salvaguarda do Património Construído e Ambiental do Concelho de Oeiras (P.S.C.A.C.O.), que classifica a “ponte sobre o rio Jamor” como um “imóvel de valor concelhio”, conforme o disposto no D.L. n.º 28/82 de 26 de fevereiro. Conforme se transcreve do regulamento constante do plano, os imóveis como tal classificados, encontram-se sujeitos a uma área envolvente de proteção de 50 m, dentro da qual qualquer intervenção estará condicionada à informação prévia dos serviços competentes tendo em vista a defesa das suas características.

4.3. A rede viária que serve a área em análise é constituída por uma Via de Nível I – a Estrada Marginal (E.N.-6) – e por uma via de Nível IV – a Av. Ferreira Godinho, integrando respetivamente a rede viária regional e a rede viária municipal.

O cruzamento formado por estas duas vias encontra-se classificado como um NÓ a ESTUDAR/ REFORMULAR. A reformulação deste nó enquadra-se num estudo mais amplo, relativo à melhoria das “Acessibilidades Rodoferroviárias às Frentes Portuárias de Alcântara e Santa Apolónia”, documentado num relatório final, produzido em 1997 pelo Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (M.E.P.A.T.).

No âmbito das ligações rodoviárias da zona da Cruz Quebrada/Algés, então existentes, registou-se neste relatório a necessidade de um estudo imediato de uma variante à EN-6 entre Algés e a C. Quebrada, no prolongamento da Av. Brasília até à ribeira do Jamor, tendo ficado o estudo de viabilidade técnica e a elaboração de estimativa de custo de um nó de ligação desta variante à Estrada Marginal, a cargo da C.M.O.

#### 4. Proposta de Ordenamento

##### 4.1. Objetivos estratégicos

Considerando as diretivas expressas pela C.M. de Oeiras nos Termos de Referência desenvolvidos para o Plano, os diversos interesses em apreço e a análise da situação no terreno, foram confirmados como objetivos pelo Plano, os seguintes:

- Implantar uma solução para o nó viário do Jamor, tendo em conta as valências urbanas deste novo tipo de equipamento, a pressão que vai gerar sobre os acessos e o estacionamento automóvel, o impacto visual do grande volume de construção, mas, acima de tudo, que o processo de renovação que essa implantação origina contribua para “coser” as malhas urbanas envolventes através dos novos espaços públicos a criar e da nova estrutura viária;
- Localizar na zona da Cruz Quebrada dois outros equipamentos de grande capacidade de atração, uma piscina oceânica e um porto de recreio com superfície comercial, que contribuam para reforçar o potencial do passeio marítimo a sua centralidade;
- Estruturar uma nova área urbana de usos mistos – residência, comércio e serviços – que será conseguida através da reconversão dos terrenos hoje ocupados pelas instalações da Lusalite e da Gist-Brocades e outros terrenos e edifício desocupado;
- Estabelecer uma estrutura de espaços públicos diversificados, centrada na ligação com o Jamor, que assegure novas ligações urbanas com o passeio oceânico, o Rio, e a Cruz Quebrada;
- Estruturar uma nova rede de espaços e corredores verdes, que façam a ligação entre a estrutura verde existente no Jamor e um conjunto de novas zonas e percursos verdes a criar;

Melhorar a mobilidade na Estrada Nacional 6, a acessibilidade ao Complexo do Jamor e a circulação na Área de Intervenção, em especial no acesso à Estação da Cruz Quebrada que atualmente sofre de importante falta de funcionalidade.

##### 4.2. Descrição da proposta

###### 4.2.1. Conceito urbano

A obrigatoriedade de manter em funcionamento a atual Estação da Cruz Quebrada e tornar mais fluida a circulação na EN6, evitando os constantes congestionamentos que se verificam no nó viário do Jamor, implica que neste último seja construído uma diferente solução, aproveitando os atuais terrenos mas

procedendo ao desnivelamento da via como modo de garantir a fluidez do tráfego no sentido Oeiras-Algés e substituindo à cota atual o nó por uma rotunda.

Por outro lado, a construção de um novo pólo de terciário superior é, conseqüentemente, uma grande oportunidade, que não deve ser desperdiçada e na qual a Câmara Municipal de Oeiras aposta fortemente para renovar e requalificar urbanisticamente uma parcela muito importante do seu território, que apresenta níveis de poluição que importa solucionar, aproveitando ao mesmo tempo para atenuar o efeito de barreira física da EN6 e da linha de caminho-de-ferro, abrindo ligações urbanas mais fortes entre o aglomerado da Cruz Quebrada, o pólo desportivo do Jamor e o passeio ribeirinho que percorre toda a linha aquática do concelho de Oeiras. Deste modo, condições para a localização de atividades geradoras de emprego, serviços à comunidade e um volume de população residente que, ao exigir um conjunto de equipamentos complementares, acentuará a centralidade desta zona.

Para além da construção do novo pólo de terciário superior prevê-se, como principais intervenções, a sul da linha ferroviária a construção de uma piscina pública na área da envolvente, uma marina com área de água que assegura condições para a iniciação à prática da vela. A Norte da linha de caminho-de-ferro e fronteiro aos terrenos do pólo desportivo do Jamor, nos terrenos da antiga Lusalite e Gist-Brocades, é proposto o pólo multifuncional onde se agregam as atividades de serviços, comércio, hotel, habitação e silo automóvel, que face à proximidade entre todas as atividades este polo articula em simultâneo a interface de transportes entre o caminho-de-ferro com o elétrico e o autocarro que contribuirá para uma melhoria no funcionamento do sistema de transportes e no nível de serviço atual. Esta solução contribuirá ainda para o aumento do número de passageiros no transporte público reduzindo o uso do automóvel particular. Neste sentido, e como reforço desta opção da CMO é proposto pelo plano a redução da capitação de estacionamento automóvel de forma a reforçar a utilização preferencial do transporte público, tendo em consideração a previsível procura que o passeio ribeirinho e as atividades de serviços e comércio do porto de recreio irão criar. O estabelecimento de uma nova ligação através de ciclovia entre o passeio ribeirinho e o aglomerado da Cruz Quebrada é também assegurado pelo plano através da Alameda do Jamor (*novo parque verde flutuante*) que elimina a barreira física da linha ferroviária ao nível do peão aproveitando o espaço vazio criado pelo parque para a localização de um silo automóvel que não abrange a totalidade da área do parque para garantir o não aumentar da área impermeável inicial da área de intervenção.

Este conjunto de infraestruturas, associado à construção de um centro de serviços e comércio junto da Estação ferroviária e do novo porto de recreio, vai originar um efeito dinamizador sobre a zona da Cruz Quebrada e Dafundo, contribuindo fortemente para a sua transformação e requalificação em benefício de toda a zona oriental do concelho.

Toda a área do plano é classificada como solo urbano no qual foram estabelecidas as seguintes categorias funcionais descritas no regulamento:

I. **Espaços centrais:**

- a) Uso residencial;
  - b) Usos compatíveis com o uso residencial
  - c) Serviços;
  - d) Comércio
  - e) Hotel;
  - f) Estacionamento público
  - g) Área verde urbana;
  - h) Área verde privada;
- II. **Espaços Verdes:**
- a) Área de Equilíbrio Ecológico
- III. **Espaços de Usos Especiais:**
- a) Equipamento - Estação da Cruz Quebrada;
  - b) Equipamentos - Espaço urbano de utilização coletiva/Marina/Porto do Recreio;
  - c) Estacionamento público;
  - d) Turismo/Serviço/Comércio;

O plano ainda contempla espaços canais das infraestruturas: rodoviárias, ferroviária e elétrico, presentes na área de intervenção.

Para a área abrangida pelo Plano de Pormenor são constituídas três Unidades de Execução delimitadas na planta cadastral com os limites físicos da área abrangida.

Em termos de estruturação urbanística o Plano assenta em três sistemas principais:

- a) Uma nova alameda verde exclusivamente pedonal que liga o Vale do Jamor à nova rotunda do Jamor e, sucessivamente, ao passeio ribeirinho Oeiras-Algés, passando por cima da linha ferroviária;
- b) Uma nova via que cruzando de modo desnivelado o nó do Jamor na EN6, possibilita o tráfego de passagem sem qualquer cruzamento entre tráfego pedonal e rodoviário local. Esta nova via desnivelada assegura ainda a capacidade de escoamento para a sua futura inserção na CREL.
- c) Um anel urbano em volta do novo pólo de serviços, comércio e habitação que inclui o canal para o elétrico e que permite separar os acessos rodoviários aos parques de estacionamento a instalar no embasamento dos edifícios dos movimentos pedonais mais importantes. Procurou-se garantir deste modo a primazia ao transporte público e pedonal face ao transporte particular.

Estes três sistemas, em conjunto com as ligações pedonais junto ao Rio Jamor e através da antiga linha ferroviário do Estádio do Jamor, serão prioritários na qualificação do espaço público e na concretização de infraestruturas, sem o que, as vantagens para a população carecem de sustentabilidade.

Por outro lado, propõem-se regras para estas intervenções:

Na sua parte mais próxima do trecho final do Rio Jamor foi garantida uma zona ampla com o objetivo de garantir a concretização de um corredor (buffer) com mais 20 metros para cada margem para além dos limites definidos no PROTAML2002 para o Corredor Vital e que, ao ser assegurada uma área livre verde pública permeável e não edificada, garante condições para a realização dos fins em causa. Na ligação entre Cruz Quebrada e o passeio ribeirinho é a mesma garantida pela Ecopista criada na faixa da antiga linha ferroviária do Jamor hoje abandonada, e que estabelece ligação pedonal com a zona do porto de Recreio a zona habitacional e a Alameda do Jamor que estrutura a nova zona de serviços e comércio, criando um corredor verde de continuidade até ao Rio Tejo.

Para além da relação tradicional edifício/rua, propõe-se um segundo nível de percursos pedonais que ligam, a cotas superiores, as diferentes zonas públicas do pólo de serviços, a zona habitacional e as plataformas de paragem do elétrico onde a Estação da Cruz Quebrada assume o papel preponderante pela relação que estabelece entre as diferentes cotas de rua e a praça da Estação orientada a Sul e sem qualquer obstrução da vista do Rio. Ao longo destes percursos, usufrui-se da transparência para os espaços públicos criados com especial ênfase na ligação com a Alameda do Jamor e o Rio dado que essas ligações pedonais e cicláveis ultrapassam a barreira física da linha ferroviária de um modo lúdico garantindo ainda a sua total acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada.

Os grandes espaços libertados no interior do “quarteirão” formados pelos lotes 1, 2, 3, 4 e 5 serão espaços públicos verdes partilhados com o elétrico no canal assinalado para o efeito e com condições para a ocorrência de atividades ligadas ao lazer. Nos lotes 1, 2 e 5 e à cota média de 8,40 são definidas áreas verdes urbanas com ónus de utilização pública à superfície. No lote 4 a plataforma à cota 10.00 tem um uso previsto de área verde privada. Esta plataforma assegura ainda uma reserva para passagem pública pedonal de ligação entre o ponto de paragem do elétrico e a grande área verde sobre a cobertura do lote 5, zona essa que estabelece a ligação com a zona pedonal da marina e estação ferroviária da Cruz Quebrada com o Vale do Jamor. No lote 3 será à 12.00 destinada uma área para verde privado do lote.

Na área definida para a implantação do grande anfiteatro público, marina e zona de serviços e comércio propõe-se que o passeio marítimo Oeiras – Algés o atravesse e deste passe a fazer parte, de modo a garantir a total integração pelo espaço público (18305,10m<sup>2</sup>), desta infraestrutura náutica. Nesta mesma parcela é criada uma praça anfiteatro de grande dimensão de modo a assegurar um espaço de estar público e que possa vir a ser utilizado também para a realização de eventos. A localização e orientação adotada para a praça torna-a no ponto de encontro de excelência da zona marítima de Oeiras. A implantação da infraestrutura da marina permite tirar partido das características do território,

articulando diferenças de cota apreciáveis entre a água, a linha ferroviária e o Jamor permitindo o reforço da ligação já referida entre a Cruz Quebrada e a zona ribeirinha. A volumetria proposta permite uma frente o rio sem o impacto da fratura provocada pela linha ferroviária garantindo as condições necessárias para uma fruição segura da faixa de rio pela população.

De referir que foi estabelecida como cota máxima dos edifícios a construir no âmbito deste Plano, a cota 60,80 que corresponde à cota superior do corpo principal dos blocos das parcelas 3 e 4 que se pretende venha a constituir um marco importante à escala do território, particularmente para quem se aproxima pelo Rio e pela EN6 vindo no sentido de Algés. Esta cota foi objeto de modelação dinâmica de modo a antever o seu comportamento ao vento e à exposição solar e a correspondência dos efeitos no espaço público.

No que diz respeito à dotação de equipamentos, para além da evidente importância da eliminação dos constrangimentos das barreiras físicas da linha ferroviária e da EN6 (*estrada marginal*), o reforço da mobilidade pedonal e da construção da Alameda do Jamor, a faixa livre arborizada até junto e ao longo do Rio Jamor são propostos, um hotel, a criação do canal para o elétrico integrando um novo interface de transportes, a interligação do passeio ribeirinho com o conjunto da rede de espaços públicos propostos para a zona do futuro porto de recreio com o seu grandioso anfiteatro público que interliga o passeio marítimo com a estação da REFER, assegura ainda as condições para uma futura piscina no extremo Sul-Oeste do porto de recreio a promover pela entidade APL.

Estão previstos um total de 2288 lugares de estacionamento nos edifícios, acrescendo ainda 149 lugares junto à Rua do Rio, mais 6 lugares reservados a Deficientes. Acrescem ainda 3 lugares de Táxi e 2 pontos de BUS no interface de transportes junto à paragem do elétrico e ao novo acesso pedonal da estação da Cruz Quebrada, e ainda um *Kiss and Ride* com capacidade para 4 veículos junto à entrada da estação.

Com vista a dar satisfação à vontade expressa pela população a configuração adotada para o porto de recreio cria as condições para se assegurar uma área para praia próxima da futura piscina municipal a desenvolver na área envolvente ao plano.

Principais números do empreendimento:

Habituação - 325 fogos / 620 habitantes

Hotel - 6736 m<sup>2</sup> / 200 postos de trabalho

Serviços e Comércio – 27330 m<sup>2</sup> / 580 postos de trabalho

Comércio e Serviços do Porto de Recreio - 5000 m<sup>2</sup> / 160 postos de trabalho

Alameda do Jamor - 8841,85 m<sup>2</sup>

Espaço verde urbano e de utilização coletiva - 66338,36 m<sup>2</sup>

Área verde privada - 7931,49 m<sup>2</sup>

Equipamentos de utilização coletiva - 34292,62 m<sup>2</sup>



Estacionamento - 2440 lugares, dos quais:

Público: 1573 lugares + 149 lugares na via pública= 1722

Privado: 705 lugares + 10 lugares do Hotel= 715 lugares

Público especial: 3 Táxis

**Nota:** Os valores do número de fogos, habitantes, áreas comerciais, postos de trabalho e estacionamento são máximos indicativos. Para a capitação de espaços verdes e de utilização coletiva e de equipamentos de utilização coletiva bem como de estacionamento foi tido em consideração o disposto no Plano Diretor Municipal de Oeiras, tanto na capitação como na sua contabilização para o total da área de construção, dado estarmos perante a figura de plano de pormenor situação a que o disposto na portaria 216-B/2008 não é enquadrável nem aplicável conforme dispõe a mesma portaria. Contudo a proposta de Plano suporta a criação de um sistema multimodal de transportes públicos e por conseguinte não é pretendido incentivar à mobilidade em transporte individual, situação que a redução da oferta de estacionamento reforça.



Figura 13 – Espaços verdes e de utilização coletiva da proposta

No empreendimento e incluindo a totalidade da área de intervenção do plano, os números do empreendimento são:

Espaço verde e urbano de utilização coletiva: 66338,36m<sup>2</sup>

Área Verde Urbana: 39378,23 m<sup>2</sup>

Área Verde Privada: 7931,49m<sup>2</sup>

Áreas de Equilíbrio Ecológico - 19028,64m<sup>2</sup>

Equipamento - Estação da Cruz Quebrada/Espaço urbano de utilização coletiva/Marina -  
34292,62 m<sup>2</sup>

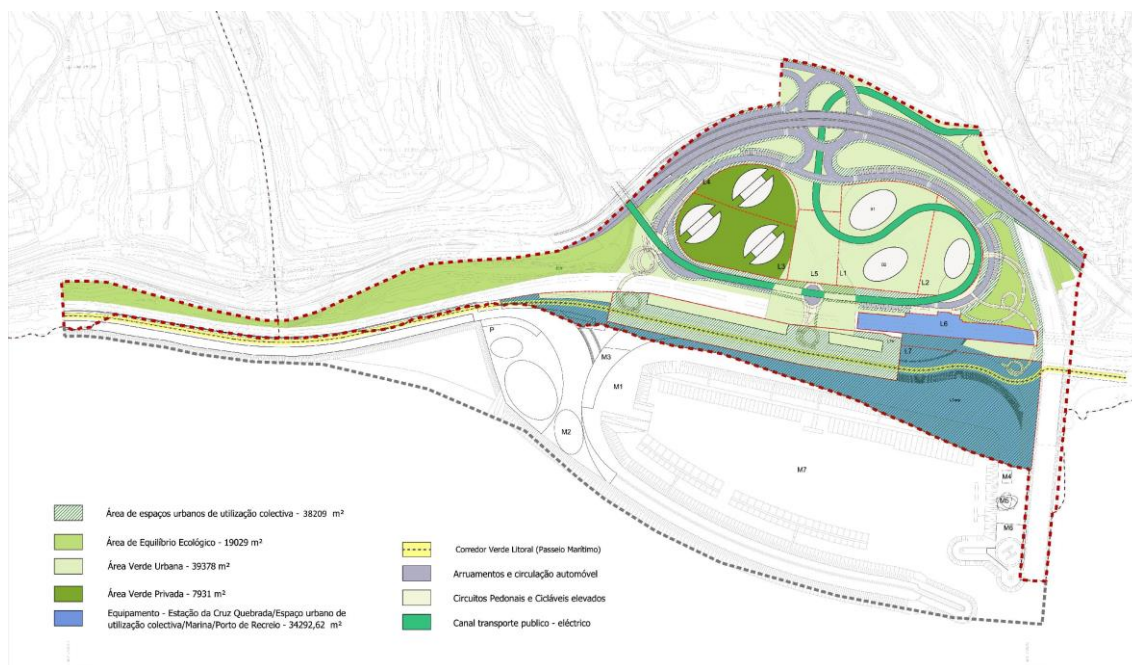


Figura 14 – Espaços verdes e urbanos de utilização coletiva e Equipamentos de utilização coletiva

Quadro 1 – Áreas de Equipamentos de Utilização coletiva e Espaços verdes e de utilização coletiva do plano

	Equipamento/Zona	Área
Equipamentos de Utilização coletiva	Estação da Cruz Quebrada	3446,00
	Marina (excluindo espelho de água)	30180,31
Espaços Verdes e Urbanos de Utilização Coletiva	Área verde urbana envolvente ao edificado nos lotes 1 e 2 (sobre laje) - utilização pública à superfície	10961,37
	Alameda do Rio Jamor (jardim superior ao lote 5)	8841,85
	Área verde na cobertura do edifício do lote L7e1 (à cota 13,85)	2328,88
	Espaços verde público a nascente do empreendimento, adjacente ao rio Jamor	3539,34
	Lote L7 espaço urbano de utilização coletiva (Anfiteatro, Passeio Marítimo)	30180,31

#### 4.2.2. Estrutura Verde

##### 4.2.2.1. Conceito

Os conceitos e opções tomadas na conceção da estrutura verde e do projeto de espaço público do Plano de Pormenor da Margem Direita do Rio Jamor suportam-se na identificação e definição de tipologias de espaços exteriores, das quais se destacam a arborização viária, alameda, praças e jardins, encarados como espaços de recreio e estadia e ainda espaços de equilíbrio ecológico do sistema viário e ao trecho final do Rio Jamor.

##### 4.2.2.2. Estrutura

A proposta de intervenção assenta na definição de uma estrutura constituída pela Alameda do Jamor, que se desenvolve no prolongamento da atual unidade do Vale do Jamor passando pela nova rotunda, e caracterizada por uma faixa central permeável e que culmina no topo do Porto de Recreio, polarizada lateralmente pela proposta de criação de um Parque com dimensão significativa à escala da intervenção – o Parque do Rio (Figura 15), considerando-se fundamental nesta estrutura, a ligação com o Rio e a Alameda, mais a Ecopista no sentido da Cruz Quebrada.

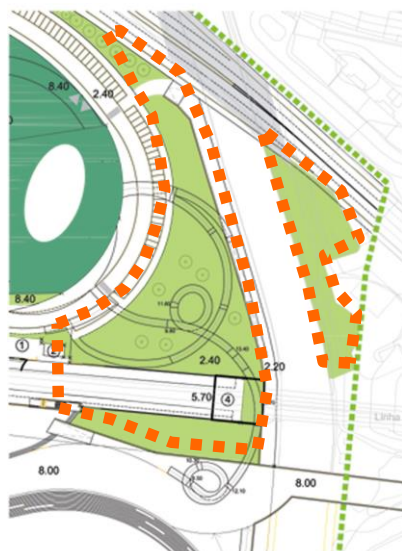


Figura 15 – Parque do Rio (Corredor Verde Ribeirinho)

Salienta-se ainda a importância do estabelecimento de fortes vínculos da estrutura verde com o resto da intervenção a sul, do ponto de vista físico, visual e funcional, nomeadamente o seu prolongamento a sul para o porto de recreio e passeio ribeirinho.

#### 4.2.2.3. Reserva Ecológica Nacional na área do Plano

A Reserva Ecológica Nacional (REN) “é uma estrutura biofísica que integra o conjunto de áreas que, pelo seu valor e sensibilidade ecológicos ou suscetibilidade a riscos naturais, são objeto de proteção especial”. O Regime Jurídico da REN (RJREN) atualmente em vigor está publicado no Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto.

O Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro) indica que as restrições de utilidade pública têm que ser identificadas no âmbito dos Planos Municipais de Ordenamento Território. Neste contexto, o Plano Diretor Municipal de Oeiras em vigor, PDMO (RCM 15/94, de 22 de março), inclui na sua Carta de Condicionantes uma delimitação de REN elaborada no âmbito da elaboração desse plano. No entanto, esta carta não foi publicada de acordo com o regime jurídico em vigor à data da publicação do PDMO, o Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de março, não existindo assim uma delimitação oficial de REN para o município de Oeiras.

No caso de inexistência de delimitação municipal, a legislação em vigor (Decreto-Lei n.º 166/2008) aponta duas vias possíveis de prosseguir no âmbito da elaboração do presente Plano de Pormenor. A primeira via, referida no artigo 42º do RJREN, consiste em solicitar autorização à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional para a realização de usos e ações, de iniciativa pública ou privada, que se traduzam em operações de loteamento, obras de urbanização, vias de comunicação, escavações e aterros e destruição do revestimento vegetal, nas áreas identificadas no Anexo III do mesmo Decreto-Lei. A segunda via, passa pela delimitação da REN em simultâneo com a elaboração do Plano, tal como previsto no artigo 15º do RJREN. Esta delimitação deverá seguir as orientações da CCDRLVT e o processo, autónomo, deverá ser instruído de acordo com as orientações da Comissão Nacional da Reserva Ecológica Nacional (CNREN).

Neste enquadramento, no âmbito da elaboração deste Plano, optou-se pela segunda via - delimitação da REN em simultâneo com a elaboração do Plano.

#### 4.2.2.4. Proposta de delimitação municipal da REN

Tendo em consideração as características biofísicas do território, e de acordo com o Anexo I, do Decreto-Lei n.º 166/2008 de 22 de Agosto, as tipologias de REN presentes na área de intervenção estarão incluídas nas seguintes áreas:

A. Áreas Relevantes para a Sustentabilidade do Ciclo Hidrológico Terrestre;

B. Áreas de Prevenção de Riscos Naturais;

C. Áreas de Proteção do Litoral

Seguidamente apresenta-se a definição, os critérios de delimitação, a metodologia e as fontes de informação utilizadas na delimitação de cada uma das tipologias identificadas no interior da área de intervenção do Plano.

A. Áreas Relevantes para a Sustentabilidade do Ciclo Hidrológico Terrestre

A única tipologia presente na área de intervenção integrada nestas áreas é “Cursos de água e respetivos leitos e margens”.

A1. Cursos de Água e respetivos leitos e margens

a) Definição

De acordo com a Secção II, do Anexo I Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, os “leitos dos cursos de água correspondem ao terreno coberto pelas águas, quando não influenciadas por cheias extraordinárias, inundações ou tempestades, neles se incluindo os mouchões, os lodeiros, e os areais nele formados por deposição aluvial; as margens correspondem a uma faixa de terreno contígua ou sobranceira à linha que limita o leito das águas, com largura legalmente estabelecida, nelas se incluindo as praias fluviais”.

b) Critério de delimitação

Segundo a Secção III, da RCM n.º 81/2012, de 3 outubro a delimitação dos cursos de água considera os leitos normais dos cursos de água que drenam para bacias hidrográficas com um valor mínimo de 3,5 km<sup>2</sup>. São considerados nesta tipologia, as ínsuas, mouchões, lodeirais e areais, formados por deposição aluvial nos leitos dos cursos de água. A delimitação do leito é efetuada pela linha limite da máxima preia-mar de águas vivas equinociais (LMPMAVE) no caso das águas do mar e das demais águas sujeitas a influencia das marés. Nas restantes linhas de água é efetuada pela linha que corresponde à extrema dos terrenos que as águas cobrem em condições de cheias médias, sem transbordar para o solo natural, habitualmente enxuto.

As margens correspondem a uma faixa do terreno contígua ou sobranceira à linha que limita o leito das águas, com a largura legal definida na Lei da Água (Lei n.º58/2005, de 29 de dezembro) contada a partir da linha limite do leito.

c) Delimitação e metodologia

Os cursos de água considerados são os rios Tejo e Jamor, tendo sido utilizado como base de trabalho para a sua identificação e delimitação, o levantamento topográfico elaborado no âmbito do presente

Plano (propriedade da CMO no Sistema de Projeção Transversa de Mercator – ETRS89-PT-TM06; escala 1:2000).

A metodologia utilizada para a delimitação dos cursos de água e respetivos leitos e margens segue a orientação da RCM n.º 81/2012., tendo sido considerada como única linha de água que cumpre os critérios de delimitação (leitos normais dos cursos de água que drenam bacias hidrográficas com um valor mínimo de 3,5Km<sup>2</sup>), o rio Jamor.

No que se refere à delimitação da margem, considerou-se uma faixa de 10 metros de acordo com o disposto na Lei da Água (Lei n.º58/2005, de 29 de dezembro) – águas não navegáveis nem fluviáveis. A largura da margem foi calculada a partir da linha limite do leito, cartografada no levantamento topográfico da área de intervenção do plano.

#### B. Áreas de Prevenção de Riscos Naturais

As tipologias presentes na área são:

- Zonas adjacentes
- Zonas ameaçadas por cheias não classificadas como zonas adjacentes nos termos da Lei da Titularidade dos Recursos Hídricos
- Áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo
- Áreas de instabilidade de vertentes

##### B1. Zonas adjacentes

###### a) Definição

Segundo a alínea a) da Secção III do Anexo I do DL n.º 166/2008 de 22 de agosto, “as zonas adjacentes são áreas contíguas à margem que como tal seja classificada por um ato regulamentar, por se encontrar ameaçada pelo mar ou pelas cheias”.

###### b) Critério de delimitação

As zonas adjacentes correspondem às classificadas por ato regulamentar (alínea 3.1, secção III da RCM n.º 81/2012). As zonas adjacentes são consideradas para efeito de delimitação de REN até serem atualizadas por zonas ameaçadas pelas cheias validadas pela entidade competente.

###### c) Delimitação e metodologia

A tipologia zonas adjacentes ao rio Jamor, encontra-se publicada na Portaria n.º 105/89, de 15 de Fevereiro. O limite utilizado na delimitação desta tipologia é que se encontra publicado e está disponível em formato *shapefile* na página oficial da APA, em <http://www.snirh.inag.pt>.

B2. Zonas ameaçadas por cheias não classificadas como zonas adjacentes nos termos da Lei da Titularidade dos Recursos Hídricos

a) Definição

Segundo a alínea c) da Secção III do Anexo I do DL n.º 166/2008, de 22 de agosto, “as zonas ameaçadas pelas cheias compreendem a área contígua à margem de um curso de água que se estende até à linha alcançada pela cheia com período de retorno de 100 anos ou pela maior cheia conhecida, no caso de não existirem dados que permitam identificar a cheia centenária”.

b) Critério de delimitação

Na delimitação das zonas ameaçadas pelas cheias em zonas que possam provocar impactos negativos importantes (consequências prejudiciais negativas) sobre elementos expostos, considera-se sempre o período de retorno de 100 anos, podendo considerar-se períodos de retornos mais baixos (20 anos). A delimitação deve ser apoiada em estudos hidrológico referente à bacia hidrográfica e em estudo hidráulico a realizar para o(s) troço(s) do curso de água associados àqueles impactos seguindo os procedimentos metodológicos da secção V da RCM n.º 81/2012.

c) Delimitação e metodologia

A delimitação desta tipologia no âmbito do presente procedimento de delimitação de REN teve por base o estudo sobre os condicionantes hidrológicos e hidráulicos do trecho final do rio Jamor, realizado no âmbito do PPMDFRJ. Este estudo tinha por objetivo apresentar o mapa de inundação e avaliar o impacte da construção do complexo Porto da Cruz nos níveis de cheia. A metodologia detalhada para a identificação das zonas ameaçadas por cheia no troço final do rio Jamor e os resultados obtidos são apresentados como anexo a este documento (Anexo II - in FCT 2010, TRECHO FINAL DO RIO JAMOR. Condicionantes hidrológicos e hidráulicos).

Neste estudo foram avaliados:

- condicionantes hidrológicos – onde foi efetuada uma caracterização geral da bacia hidrográfica, os valores dos caudais de ponta de cheia calculados com base numa fórmula empírica cinemática através das curvas de Intensidade-Duração-Frequência.
- condicionantes hidráulicos – onde foi efetuada uma avaliação do trecho a modelar e as obras de regularização efetuadas com vista ao cálculo hidráulico, onde se avaliou um cenário em que o nível de máxima preia-mar ocorra simultaneamente com o caudal de ponta.

O mapa de inundação da cheia centenária elaborado para o trecho final do rio Jamor, permite concluir que a área do PPMDFRJ não é atingida pelo nível de cheia. O estudo conclui mesmo que “(...) não é de prever que a cheia centenária em conjunto com o nível de máxima preia-mar, corrigido 0,60m de subida

do nível médio do mar, atinja a área de intervenção do Complexo Porto da Cruz” (in FCT 2010, TRECHO FINAL DO RO JAMOR. Condicionantes hidrológicos e hidráulicos, pp.19).

Este estudo, e as suas conclusões mereceram parecer positivo por parte da ARH Tejo (ver Anexo III).

Deste modo, e não obstante a área de intervenção se encontrar ainda classificada como zona adjacente do rio Jamor através da Portaria n.º 105/89, de 15 de fevereiro, considera-se que esta tipologia REN não ocorre neste território de acordo com o estudo dos condicionantes hidrológicos e hidráulicos como tal, não é representada na cartografia da REN para a área do PPMDFRJ.

### B3. Áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo

#### a) Definição

Segundo a alínea d) da Secção III do Anexo I do DL n.º 166/2008 de 22 de agosto, “as áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo são áreas que, devido às suas características de solo e declive, estão sujeitas à perda excessiva de solo por ação do escoamento superficial”.

#### b) Critério de delimitação

A delimitação apoia-se na aplicação da Equação Universal da Perda de SOLO (EUPS), adaptada a Portugal continental e à unidade de gestão da bacia hidrográfica, e respeita os procedimentos metodológicos secção v da RCM n.º 81/2012.

#### c) Delimitação e metodologia

A delimitação das áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo para a área de intervenção do PPMDFRJ segue a metodologia utilizada pela CMO para a delimitação desta tipologia ao nível da REN municipal. A delimitação utilizada pela CMO considera de forma integrada o declive e a erodibilidade média dos solos tendo em consideração a sua textura, estrutura e composição.

### B4. Áreas de instabilidade de vertentes

#### a) Definição

Segundo a alínea e) da Secção III do Anexo I do DL n.º 166/2008 de 22 de agosto, “as áreas instabilidade de vertentes são as áreas que, devido às suas características de solo e subsolo, declive, dimensão e forma da vertente ou escarpa e condições hidrogeológicas, estão sujeitas à ocorrência de movimentos de massa em vertentes, incluindo os deslizamentos, os desabamentos e a queda de blocos”.

#### b) Critério de delimitação



A delimitação baseia-se na avaliação da suscetibilidade de ocorrência de movimentos de massa em vertentes ao nível municipal respeitando a sequência de procedimentos metodológicos da secção v da RCM n.º 81/2012.

As escarpas naturais são delimitadas e incluídas enquanto áreas de instabilidade de vertentes. A sua delimitação inclui as faixas de proteção a partir do rebordo superior e da base, cada uma das quais com largura determinada em função da geodinâmica e dimensão da escarpa e do interesse cénico e geológico do local, a qual deve ser no mínimo igual à altura do desnível entre a crista e o sopé.

#### c) Delimitação e metodologia

A metodologia utilizada para a delimitação das áreas de instabilidade de vertentes é a mesma que a CMO utilizou no âmbito da delimitação da REN municipal e que decorre dos resultados obtidos na elaboração da Carta de Riscos do concelho de Oeiras. A metodologia utilizada pela CMO efetua uma avaliação da suscetibilidade à ocorrência de movimentos de massa em vertentes.

### C. Áreas de Proteção do Litoral

As tipologias presentes na área são as águas de transição e respetivos leitos e zonas de proteção das águas de transição.

#### C1. Águas de transição e respetivos leitos

##### a) Definição

Segundo a alínea J) da Secção I do Anexo I do DL nº 166/2008 de 22 de agosto, “as águas de transição são as secções terminais de cursos de água que recebem sedimentos a partir de fontes fluviais e marinhas e cujas águas são parcialmente salgadas em resultado da proximidade das águas costeiras, mas que também são influenciadas pelos cursos de água doce”.

##### b) Critério de delimitação

De acordo com a Secção III, da RCM n.º 81/2012, de 3 outubro, “as águas de transição são delimitadas a montante, pelo local até onde se verifica a propagação a influência da maré salina. O limite montante é definido como o valor da máxima preia-mar de águas vivas equinociais que delimita o leito da margem de transição”.

A foz do rio Tejo recebe sedimentos marinhos e apresenta água salgada devido à proximidade das águas costeiras, tal como referido no n.º1.10 da RCM n.º 81/2012, pelo que é considerada como área de transição.

A delimitação da sua faixa de proteção parte da linha máxima de preia-mar de águas equinociais e considera as características dos conteúdos sedimentares, morfológicos e bióticos. As faixas de proteção incluem as margens, definidas tendo por base o disposto na Lei da Água (DL n.º58/2005).

c) Delimitação e metodologia

A metodologia utilizada para a delimitação das águas de transição segue os critérios indicados na RCM n.º81/2012, de 3 de outubro. Considerou-se assim a linha limite das águas de transição de máxima preia-mar de águas vivas equinociais (LMPAVE) e a Linha Limite do Leito das águas do Mar, fornecida em Dezembro de 2012 pela Agência Portuguesa do Ambiente em formato *shapefile*.

C2. Faixas de proteção das águas de transição

a) Definição

Segundo alínea a) da Secção II do Anexo I do DL n.º 166/2008 de 22 de agosto, “as faixas de proteção das águas de transição são faixas envolventes às águas de transição que asseguram a dinâmica dos processos físicos e biológicos associados a estes interfaces fluvio-marinhos”.

b) Critério de delimitação

De acordo com a Secção III, da RCM n.º 81/2012, de 3 outubro a delimitação das faixas de proteção das águas de transição parte da linha de máxima preia-mar de águas vivas equinociais (limite do leito das águas de transição) e considera as características dos conteúdos sedimentares, morfológicos e bióticos, numa avaliação casuística devidamente descrita e fundamentada, adotando como valor mínimo a largura de 100 metros, medida na horizontal, prosseguindo os princípios de prevenção e de proteção destas interfaces.

As faixas incluem as margens, definidas tendo por base o disposto na Lei n.º58/2005, de 29 de dezembro (Lei da Água).

c) Delimitação e metodologia

O procedimento metodológico utilizado para a delimitação das margens está de acordo com as orientações estratégicas para a delimitação desta tipologia, e com o parecer emitido pela APA em 14.08.2012. Foi assim considerada uma faixa de proteção de 100 metros a partir do limite da margem do rio Tejo, considerado na RCM n.º81/2012 como águas de transição.

As faixas de proteção das águas de transição, de acordo com parecer da CCDRLVT, incluem as margens e deve ser delimitada na tipologia “faixas de proteção das águas de transição”. A delimitação é efetuada de acordo com o disposto na Lei da Água, sendo assim considerada uma faixa de 50 metros, águas

navegáveis sujeitas à jurisdição das autoridades marítimas ou portuárias, contada a partir da linha limite do leito do rio Tejo.

#### d) REN na área do Plano

A proposta final caracteriza-se por um espaço contínuo que acompanha a linha do litoral e o corredor e margem do trecho final do Rio Jamor.

#### 4.2.3. Rede viária

##### 4.2.3.1. Caracterização do Conceito

No que se refere ao acesso rodoviário à zona do Plano, este situa-se adjacente à infraestrutura da rede viária principal, nomeadamente a EN 6, usualmente denominada por Estrada Marginal, a qual constitui um dos principais eixos de ligação de Oeiras e Cascais a Lisboa. Esta via de importância supra-municipal tem, no entanto, características claramente urbanas devido à forte ocupação marginal, apresentando um elevado número de intersecções de nível, maioritariamente controladas por sinais luminosos.

De forma resumida as acessibilidades atuais podem ser caracterizadas por:

- Acesso imediato à EN 6 – permitindo a ligação a Lisboa (este) ou Cascais (oeste), através da estrada marginal;
- Acesso próximo à A5/IC15 – permitindo a ligação a Lisboa (este) ou Cascais (oeste), através da Av. Pierre de Coubertin ao início da autoestrada;
- Acesso próximo ao IC18 (A9) – permitindo o acesso para norte, a Sintra, Mafra, ou até ao itinerário fundamental IP1, através da EN 6;
- Acesso próximo ao IC17 (CRIL) – permitindo o acesso a Lisboa e ao itinerário principal IP 7, através da EN 6.

Com vista a identificar a solução mais eficiente para a integração do plano no contexto da situação existente da “intersecção” composta pela estrada marginal (EN 6), pela Av. Pierre de Coubertin e pela Av. Ferreira Godinho (Figura 16).

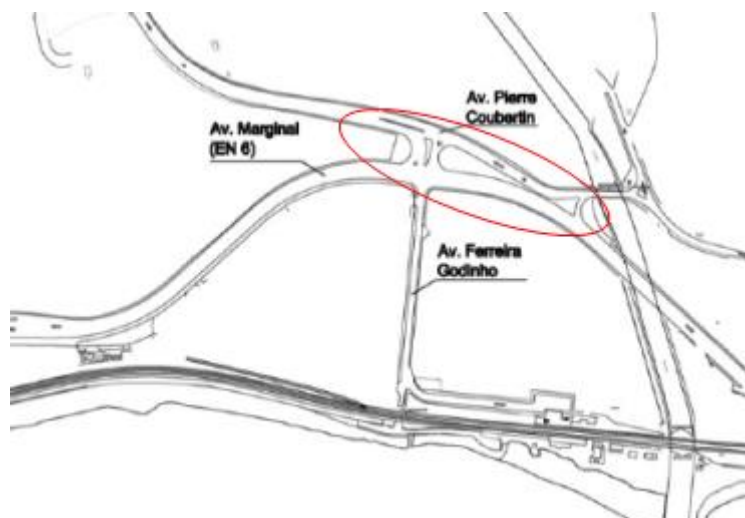


Figura 16 – Intersecção em análise.

#### 4.2.3.2. Solução Viária Proposta

A solução viária que se propõe é constituída por um eixo circular estruturante, que se desenvolve em anel de circulação de sentido único e se articula com a nova rotunda do Jamor.

Este anel assegura o acesso das diversas direções de e para as áreas de estacionamento instaladas nas diferentes parcelas e para o acesso à Estação da Cruz Quebrada.

A sobreposição de funções no novo eixo a criar foi evitada considerando a sua função supra local, propondo-se, para o efeito, que a ligação se faça pela criação de uma rotunda de grande raio sob a EN6, a ser semaforizada permitindo assim a ligação no sentido de Oeiras, A5 e CREL e no sentido da Cruz Quebrada, Dafundo e Algés. Assim, e no sentido de garantir a articulação com a EN6 propõe-se a remodelação do nó atual do Jamor para uma passagem desnivelada de modo a garantir a fluidez da circulação.

É de referir que foi preocupação fundamental criar condições de acumulação maximizadas para os acessos que se fazem a partir da EN6 para a Cruz Quebrada e Vale do Jamor e internalizar nas soluções propostas um funcionamento coordenado dos principais movimentos internos à zona, com especial relevo ao nível da rotunda, de modo a não provocar acumulações no seu interior impeditivo de um funcionamento eficaz. A rotunda proposta acomoda ainda o canal do elétrico que ligará a Cruz Quebrada ao Estádio do Jamor passando pela área de intervenção do plano.

A implementação do canal dedicado ao eléctrico tem por base um faseamento em que numa fase temporária, poderá o eléctrico ser implementado em via partilhada com a circulação rodoviária, contudo essa solução deverá ser evitada por forma a assegurar a maior atratividade pelo uso do transporte colectivo.

Esta solução foi suportada em modelação de tráfego desenvolvida tendo por suporte um estudo relativo ao plano e outro já existente da CMO sobre uma mais abrangente. Foi igualmente preocupação da proposta, que no nó criado o número de fases permitidas não excedesse as duas.

O acesso de veículos pesados à zona do porto de recreio é garantido pelo acesso a Este através de uma passagem superior a construir sobre o rio Jamor e que serve em simultâneo para a implantação do passeio ribeirinho Oeiras-Algés.

No interior da área urbana criada pelo plano a solução viária suporta-se numa via com um perfil maior ou igual ao mínimo de 10,70 m dado ter a via um único sentido com uma faixa de rodagem de 6,20 m e os passeios que existem sempre de cada um dos lados terem o mínimo de 2,25 m e o estacionamento sempre que ocorre em faixa lateral à via ter a dimensão mínima de 2,50 m x 5,00 m.

Foi por solicitação da APL feito um aditamento ao estudo de Tráfego no sentido de enquadrar a circulação de transportes pesados na EN.6 e que consta de aditamento aos elementos do Plano.

#### 4.2.4. Rede viária futura

A análise de funcionamento da rede futura apenas contemplou a infraestrutura rodoviária imediatamente adjacente à área de implantação do Plano de Pormenor (Figura 17), conforme já referido, centrando-se na determinação dos Graus de Saturação e Níveis de Serviço nas seguintes intersecções/secções:

- Intersecção giratória (ramos A, B, C, D e E ou ramos A, B, C e D conforme a situação de referência no que se refere à circulação na Av. Pierre Coubertin - Este);
- Plena via da Avenida Marginal (S);
- Rampas de saída (D1 e D2);
- Rampas de entrada (M1 e M2).

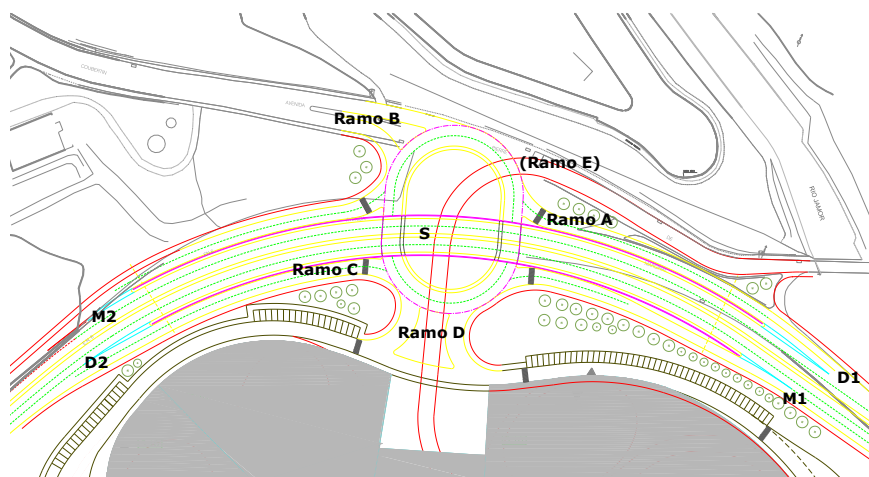


Figura 17 – Esquema da rede futura.

Relativamente à intersecção giratória, tendo presente a situação de referência em que na intersecção irão ser implementados sinais luminosos que encerram ao tráfego automóvel para a passagem do elétrico, foram analisadas dois cenários “ótimos” de fecho de sinais luminosos, no que concerne ao tráfego automóvel, correspondentes à passagem do elétrico (Hipótese 1) ou à passagem consecutiva de dois elétricos em sentidos contrários (Hipótese 2), tendo por base os seguintes pressupostos:

- Tráfego rodoviário

Tempo de amarelo: 3 segundos;

Tempo de limpeza (“tudo-vermelho”): 2 segundos;

Tempo de “verde” mínimo: 8 segundos (valor mínimo a assegurar para a abertura dos sinais ao tráfego no Cenário 2);

- Elétrico

Comprimento máximo dos veículos de elétrico (lv): 22 m;

Velocidade nas intersecções: 20 Km/h;

Tempo mínimo de frenagem: 3 s (considerando uma velocidade inicial de 20 km/h, uma desaceleração de emergência de 2,8 m/s<sup>2</sup> e um tempo de ação/reação de 2 s);

“Extensão” das intersecções (L).

#### 4.2.4.1. Estacionamento

O dimensionamento do estacionamento teve presente as necessidades que decorrerão da plena implementação do PP que, por sua vez determinaram a constituição de um número mínimo de lugares de estacionamento, função do uso previsto e área de construção e a sua adaptação ao sistema de mobilidade definido para a área do plano.

Pelo Plano Diretor Municipal de Oeiras em vigor, hoje em processo de revisão, a capitação do número de lugares é inferior aos acima indicados (1 l/80 m<sup>2</sup> em habitação, 1 l/35 m<sup>2</sup> em comércio e 1 l/50 m<sup>2</sup> em serviços), não sendo a área afeta a esse fim considerada para o cômputo das áreas construção e dos índices de construção.

Embora não exista uma correspondência direta entre o número de lugares exigidos e oferecidos por lote, em termos globais a oferta de estacionamento previsto pelo plano dá resposta ao exigido. O número de lugares previstos de 2437 dá satisfação às necessidades geradas pelo plano. Dos lugares criados são 1722 lugares públicos e 715 lugares privados, a que acrescem os 6 lugares criados para deficientes, 3 lugares na praça de táxis e 2 paragens de BUS e 1 paragem com capacidade para 4 lugares frente à entrada da estação ferroviária em sistema *Kiss and Ride*. Por outro lado, é de realçar que o plano sustenta a intenção de promover a utilização do transporte público e deste modo ao inserir um interface de transportes no seu interior a par com uma boa acessibilidade à área por esse mesmo transporte público que agrega o autocarro, o comboio e elétrico é um incentivo para a redução do transporte individual.

Por outro lado, acresce ainda a integração da Ecopista e ciclovia no plano e a sua ligação com a Cruz Quebrada, o Jamor e o passeio ribeirinho reforça o conceito do transporte público para suporte do sistema de mobilidade.

Relativamente ao acesso ao estacionamento inerente à rede rodoviária, definiu-se na área do plano de pormenor uma circulação automóvel através de uma via circular com duas vias, de sentido único, exterior a todo os edifícios previstos, que assegura o acesso aos edifícios, evitando deste modo conflitos no nó de acesso localizado na rede rodoviária principal (nova rotunda do Jamor). Esta solução deu origem à criação de 149 lugares em torno da via pública (Rua do Rio).

#### 4.2.5. Espaços Verdes

A designação de espaços verdes é, além do previsto na definição regulamentar, também proposta pelo plano como áreas que agregam funções complementares que ocorrem entre as funções de Equilíbrio Ecológico, entre as quais a proposta associada às áreas sensíveis do ponto de vista ecológico e de risco. O funcionamento hidrológico do Rio Jamor foi privilegiado, tendo sido garantido nas suas faixas marginais um parque linear verde que será público e interligado com o canal verde da Ecopista de

ligação ao Vale do Jamor e daí ao complexo desportivo aí existente. Por outro lado, estes espaços asseguram ainda a função de proteção e enquadramento das vias e interligam os diferentes espaços de recreio e estadia que se constituem o vetor comum a todas as unidades de execução do plano, mesmo a UE2 – Espaço Canal unificado pela grande Alameda Verde do Jamor e na área de equilíbrio ecológico situado a oeste da área de intervenção.

A área terrestre abrangida pelo plano é de 156115, 43 m<sup>2</sup> dos quais 28759,10m<sup>2</sup> serão destinados à implantação dos edifícios e 65633,67m<sup>2</sup> para espaço verde e de utilização coletiva, 19028,64m<sup>2</sup> para áreas de Equilíbrio Ecológico e 28540,88m<sup>2</sup> para vias, estacionamento e passeios.

Existiu a preocupação em agregar os espaços verdes para lhes conferir consistência e facilitar a futura manutenção e integração no espaço urbano. Esses mesmos espaços determinaram a implantação dos lotes e edifícios de modo a garantir a manutenção de vistas do vale do Jamor e da Cruz Quebrada face à proximidade física.

#### 4.2.6. Espaços de Equipamentos

No plano são previstos vários equipamentos de acordo com o determinado pelos Termos de Referência do plano e que se concretizaram na totalidade, tendo-lhe sido adicionado outros com relevância para a eficácia do plano.

Os equipamentos previstos pelo plano são:

- Marina do Jamor destinada ao desenvolvimento de desportos náuticos de prática informal (recreio e lazer), sendo que na área de implementação atual do plano não se desenvolve a área de espelho de água por ser exterior ao limite da CAOP;
- Requalificação da Estação da Cruz Quebrada e a sua articulação com as propostas de ocupação na área do Plano;
- Hotel destinado a suprir as carências do complexo desportivo do Jamor e de apoio à Marina do Jamor;
- Passeio Marítimo;
- Parque verde (Alameda do Jamor);
- Ecopista de ligação Cruz Quebrada/Passeio Ribeirinho;
- Ponte sobre o Rio Jamor para permitir a continuidade do Passeio Marítimo;



#### 4.2.7. Espaços de Serviços e Comércio

No plano são previstos vários lotes para de acordo com o determinado pelos Termos de Referência do plano possibilitar constituir um pólo de serviços qualificado que, pela sua dimensão, localização e interação com o interface de transportes, virá a constituir-se num ponto central para a atividade económica e de geração de emprego da Cruz Quebrada.

#### 4.2.8. Espaços Residenciais

No plano, com vista a garantir que a dinâmica gerada pela economia do pólo de terciário superior se a mantenha viva e utilizada durante o máximo de tempo por dia, foi prevista a localização de um pólo para habitação. Esse pólo situa-se na parte mais ocidental da área de intervenção sendo também servido pelo mesmo interface de transportes públicos e atravessado por ciclovia.

Prevê-se que os edifícios possam vir a ter uma oferta diferenciada de tipologias com vista a uma maior integração social.

A inclusão desta valência faz com que esta parcela do território seja vivida o maior número de horas por dia e se interligue com naturalidade com a Cruz Quebrada e o Vale do Jamor.

#### 4.2.9. Espaços Canais

No plano é previsto entre os diferentes espaços canal para vias de comunicação – rodovia e ferrovia, um faixa de espaço canal para a futura implementação do transporte elétrico, que se localiza sobre parcelas de terreno público e sobre a cobertura dos pisos de estacionamento dos lotes 1 e 2, constituindo deste modo uma servidão aos mesmos lotes e que assegure uma conectividade entre todas as funções previstas para a área do plano.

#### 4.2.10. Unidades de Execução

Para a área abrangida pelo plano são criadas e autonomizadas de modo funcional três Unidades de Execução (U.E.). Cujos parâmetros urbanísticos são os constantes do regulamento do plano.

A U.E. 1 – unidade norte inclui toda a área a norte da linha férrea e agrega em si toda a antiga área ocupada pelas instalações industriais e que deu lugar ao surgimento de uma área multifuncional (usos mistos) que compreende as categorias funcionais de:

- i) Espaços centrais que inclui usos residenciais, usos compatíveis, serviços, comércio, hotel, estacionamento público, área verde urbana e área verde privada;

ii) Espaços verdes - área de equilíbrio ecológico;

Esta unidade de execução ainda abrange Espaços canais (das infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e infraestruturas do elétrico).

A U.E.1 delimitada na planta dos limites físicos da área abrangida agrega os proprietários e titulares de direito das parcelas 1,2,3,8 e 9 (planta 13 do plano).

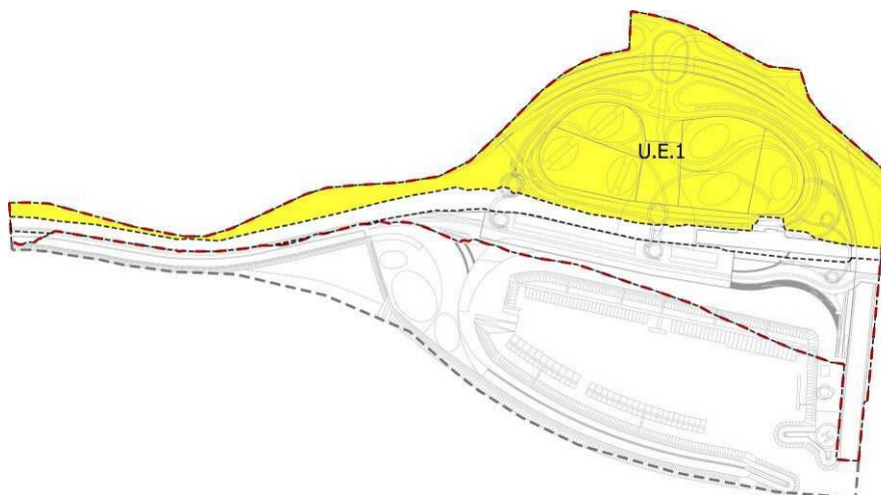


Figura 18 – Unidade de Execução 1

Na U.E. 1, é proposto o hotel destinado a suprir as carências do complexo desportivo do Jamor e em simultâneo assegurar um apoio à Marina do Jamor. Este edifício deve ter um tratamento diferenciado, relativamente aos restantes tipologias/usos dos edifícios desta unidade.

A U.E. 2 – unidade linha REFER agrega em si toda a antiga área ocupada pelo canal da linha ferroviária e que garante a área para equipamento e infraestruturas articuladas com o serviço de transporte ferroviário.

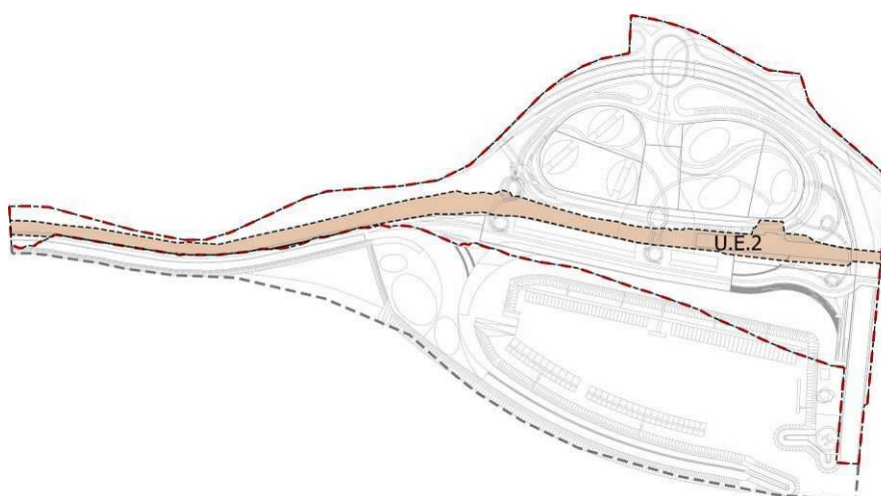


Figura 19 – Unidade de Execução 2

A U.E. 3 – unidade Sul agrega em si toda a área sob gestão da Administração do Porto de Lisboa e que garante espaços para equipamento, recreio e lazer, infraestruturas e área verde urbana e área de equilíbrio ecológico todos articulados entre si e com as unidades de execução 1 e 2.

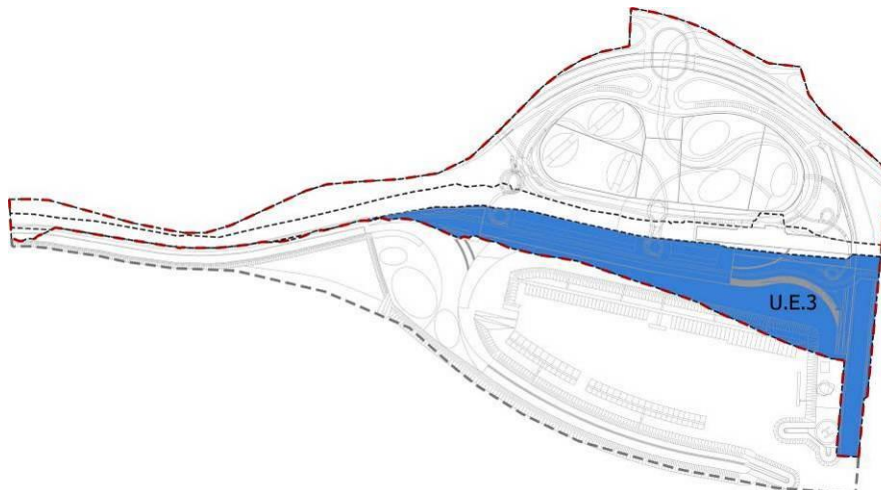


Figura 20 – Unidade de Execução 3

De forma sucinta, as unidades de execução propostas terão os seguintes parâmetros urbanísticos, que estão especificados no Quadro 2.

Quadro 2 – Quadro de parâmetros urbanísticos por unidade de execução

Unidade de Execução (UE)	Área da Unidade de Execução (m <sup>2</sup> )	Usos que constituem a UE	Área Bruta de Construção por usos (m <sup>2</sup> )	AC Total da EU (m <sup>2</sup> )
1	92790.46	Residencial	54450,00	137284
		Serviços/Comércio	27330	
		Estacionamento	48768,00	
		Hotel	6736,00	
2	21500	Equipamento (Estação)	2000,00	2000,00
3	41908.62	Turismo/Serviço/Comércio	5000	26070,00
		Estacionamento	21070	

## 5. Execução do Plano e operacionalização

### 5.1. Reparcelamento do solo urbano

O Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor define o reparcelamento do solo urbano, de acordo com o D.L.380/99 de 22 de setembro republicado pelo DL 46 de 2009 de 20 de fevereiro, de forma a ajustar a configuração e o aproveitamento dos terrenos para construção às disposições do plano e a distribuir equitativamente, entre os proprietários, os benefícios e os encargos resultantes da sua execução.

No caso do presente Plano de Pormenor, toda a zona é abrangida pela área objeto de um programa estratégico, estando parte da área ocupada por pré-existências correspondentes a um uso atualmente inativo, mas não extinto, em virtude de as instalações industriais deterem licença de utilização. Esta situação conduz ao compromisso de consideração do potencial construtivo existente para efeitos de remodelação da reconversão do espaço objeto de intervenção do plano.

Neste contexto pela CMO foi considerado que o índice de utilização máximo a adotar para a área do programa estratégico seja equivalente a 0,80, sendo que para a área da propriedade afeta às instalações industriais esse índice corresponderá a 1,50.

Estas orientações atribuem a cada prédio situado na área de intervenção do plano de pormenor, uma capacidade edificatória de referência, que deve servir como parâmetro base para a adoção de mecanismos de perequação que corrijam desigualdades decorrentes do modelo de ocupação previsto pelo plano.

Para além desta capacidade edificatória que se baseia num índice de construção bruto de 0,80 aplicado através de uma fórmula que tem em conta a área total do prédio e a área situada numa faixa de 30m a partir das vias públicas dimensionadas para a estruturação da área do plano, sendo que os Termos de Referência estabelecem índices diferenciados para a área atualmente ocupada com instalações industriais.

No caso do presente Plano de Pormenor, toda a zona terrestre de intervenção é abrangida pelo programa estratégico e a edificabilidade máxima de cada prédio é a correspondente à área de construção ( $A_c$ ) calculada de acordo com a fórmula, parâmetros e definições seguintes:

$$A_c = I_u \times A_s + (A_t - A_s) \times I_u$$

em que:

$$A_c = \text{área de construção do edifício (m}^2\text{)}$$

$$I_u = \text{índice de utilização do solo} = 0,80 \text{ definido nos termos de referência}$$

As - área de solo (parcela) contida em planta por uma linha poligonal fechada confrontante com via pública e pela paralela traçada a 30m de profundidade, expressa em metros quadrados (m<sup>2</sup>);

At – área total do solo

A aplicação da fórmula de cálculo acima referida a cada uma das parcelas incluídas nos limites do PP, considerando as vias definidas de circulação, resulta num direito abstrato de edificabilidade para cada um dos proprietários, expresso em área de pavimento, conforme consta no Quadro 3.

Nas plantas de Cadastro e Demolições estão indicados o cadastro e as vias na área de intervenção do plano, elementos que permitiram calcular a edificabilidade em cada prédio.

Para a área do plano e de modo a tornar clara a quantificação e a operacionalização futura do plano são propostas três unidades de execução identificadas por 1, 2 e 3.

Quadro 3 – Direitos Abstrato de edificabilidade (índice 0,8)

Parcela Área	As (m <sup>2</sup> )	Iu (%)	Ac (m <sup>2</sup> )	Unidade Exec.
<b>CM OEIRAS</b>				
Av. F. Godinho	3866,25	0,8	3093,00	1
Total			<b>3093,00</b>	
<b>SILCOGE, SA</b>				
Lusalite	25162,75	0,8	20130,20	1
Gist -Brocades	28843,00	0,8	23074,40	1
Cantinho do Morais	128,00	0,8	102,40	1
Total			<b>43307,00</b>	
<b>REFER</b>	21005,70	0,8	1696804,56	2
Total			<b>1696804,56</b>	
<b>APL</b>	41908	0,8	33526,4	3
Total			33526,4	

Decorrente do estipulado nos Termos de Referência para a área ocupadas pelas antigas instalações industriais, que se inserem na Unidade de Execução 1 do Plano de Pormenor, o Índice de Utilização do Solo é de 1,5 pelo que os direitos de edificabilidade dessas parcelas devem ser calculados tendo por atribuição (Quadro 4).

Quadro 4 – Direitos Abstratos de edificabilidade (índices 0,8 e 1,5)

Parcela Área	As (m <sup>2</sup> )	Iu (%)	Ac (m <sup>2</sup> )	Unidade Exec.
<b>CM OEIRAS</b>				
Av. F. Godinho	3866,25	0,8	3093,00	1
Total parcial			<b>3093,00</b>	
<b>SILCOGE, SA</b>				
Lusalite	25162,75	1,5	37744,12	1
Gist-Brocades	28843,00	1,5	43264,50	1
Cantinho do Morais	128,00	0,8	102,40	1
Total parcial			<b>81111,02</b>	
<b>REFER</b>	21005,70	0,8	16804,56	2

Total			<b>16804,56</b>	
<b>APL</b>	41908,00	0,8	33526,40	3
Total parcial			<b>33526,40</b>	
<b>TOTAL</b>			<b>134.534,92</b>	

Com base neste cálculo a Unidade de Execução 1 assegura uma edificabilidade abstrata total de 81111,02m<sup>2</sup>; a Unidade de Execução 2 assegura uma edificabilidade abstrata total de 16804,56 e a Unidade de Execução 3 assegura uma edificabilidade abstrata de 33526,40m<sup>2</sup>.

Acresce no entanto que o valor do índice de referência fixado pela Câmara Municipal de Oeiras teve no seu princípio de cálculo em consideração a área construída acima do solo, não considerando a área de construção necessária afetar a estacionamento, tanto mais que o Plano Diretor Municipal de Oeiras em vigor não considera essa área para o cálculo do referido índice de construção. Contudo, através do Decreto-Regulamentar 9/2009 de 29 de maio, o cálculo da edificabilidade média é determinado pelo quociente entre a soma das superfícies brutas de construção de todos os pisos acima e abaixo do solo destinados a edificação independentemente dos usos admitidos pelo plano e a totalidade da área ou sector abrangido pelo plano.

A área abrangida pela Unidade de Execução 2 vê todo o seu estacionamento resolvido na Unidade de Execução 1. A situação da Unidade de Execução 3 ser toda ela inserida em zona ganha ao Rio e dependente da concessão a promover pela APL.

O enquadramento de transferência de direitos de construção entre as unidades 1 e 3 não se afigura possível dado que a operacionalização dessa Unidade terá de passar sempre por concurso público de concessão o que colocaria problemas de concretização das obras de infraestruturas e de distribuição de mais e menos valias.

Procede-se deste modo à atribuição dos direitos de edificação tendo por base as áreas calculadas no quadro anterior, adicionando-lhe o valor máximo destinado a garantir a captação de estacionamento prevista pelo plano e em acordo com o disposto no PDM Oeiras e na portaria de aplicação supletiva.

Quadro 5 – Direitos Abstratos de edificabilidade retificada

Parcela	Ac (m <sup>2</sup> )	A Estacionamento m <sup>2</sup>	Ac (m <sup>2</sup> ) Rectificada	Unidade Exec.
<b>CM OEIRAS</b>				
Av. F. Godinho	3093,00	3093,00	3093,00	1
Total parcial			<b>3093,00</b>	
<b>SILCOGE, SA</b>				
Lusalite	37744,12	23090,00	60834,12	1
Gist-Brocades	43264,50	32492,98	75757,48	1

Cantinho do Morais	102,40	0	102,40	1
Total parcial			<b>136694,00</b>	
<b>REFER</b>	16804,56	0	16804,56	2
Total			<b>16804,56</b>	
<b>APL</b>	33526,40	33338,30	66864,70	3
Total parcial			<b>66864,70</b>	
TOTAL GLOBAL			<b>223516,40</b>	

Na elaboração do Plano de Pormenor foi respeitada, inicialmente, a edificabilidade permitida para o conjunto dos prédios da área de intervenção, chegando-se a um valor final de edificabilidade do Plano.

No desenvolvimento dos trabalhos e face ao parâmetro do estacionamento os trabalhos e por orientação da C.M.O. a edificabilidade acomodou o parâmetro do estacionamento no interior dos lotes que, como já referido, no PDM Oeiras em vigor não é contabilizável no cálculo, tendo assim obtido um valor final de 226609,40 m<sup>2</sup> sendo o valor líquido sem estacionamento de 134595,12 m<sup>2</sup>.

Pelo Quadro Edificabilidade do plano (Fig.6) regista-se a edificabilidade em cada unidade de Execução e em cada parcela do Plano por tipologia de uso.

Quadro 6 – Edificabilidade do Plano <sup>a</sup>

Unidade de Execução	Parcela Lote	Área de Construção (m <sup>2</sup> )					Total	Iol (*)
		Comércio/ Serviço	Equipamento	Hotel	Residencial	Estaciona-mento		
<b>1</b>	<b>CM OEIRAS</b>	0	0		0	3093,00	3093,00	0,80
<b>1</b>	<b>SILCOGE</b>	27330,00		6736,00	54450,00	45675,00	134191,00	2,48
<b>2</b>	<b>REFER</b>	0	2000,00	0	0	0	2000,00	0,10
<b>3</b>	<b>APL</b>	5000	0	0	0	21070	26070,00	0,62
<b>TOTAL</b>		<b>32330,00</b>	<b>5093,00</b>	<b>6736,00</b>	<b>54450,00</b>	<b>69838,00</b>	<b>165354,00</b>	<b>1,00</b>

<sup>a</sup> Área de construção incluindo estacionamento no interior dos lotes

(\*) Índice de ocupação líquido=ac/área parcela (incluindo a área de estacionamento coberto)

A concretização do princípio de perequação compensatória, previsto no DL 46/09 de 20 de fevereiro que altera e republica o DL 380/99 de 22 de setembro, baseia-se na aplicação de um índice médio de utilização e na repartição dos custos de urbanização.

Dada à necessidade de realização um conjunto elevado de obras de infraestruturas em simultâneo, bem como a questão de as três entidades com direitos de edificabilidade serem privadas e em princípio se reunirão numa só entidade com capacidade para dar início ao processo de construção de toda a rede de infraestruturas necessárias à sua entrada em funcionamento da área abrangida pelo plano, considerou-se vantajoso constituir um sistema de cooperação dado a gestão do território estar nas competências da Câmara Municipal de Oeiras a condução do processo, na primeira fase, fosse feita por uma só entidade, no caso a C.M. de Oeiras ou em quem esta delegar. Esta entidade será responsável pelo financiamento e construção das infraestruturas gerais o que permitirá obter ganhos significativos em custos e garantir, mais facilmente, a conclusão da obra no prazo estabelecido.

Com este processo de gestão da operação os proprietários receberão o seu direito de construção em parcelas ou lotes de terreno já infraestruturado, pagando à autarquia os custos de urbanização, através da cedência de direitos de edificabilidade expressos em  $m^2$  de superfície de pavimento o que originou uma correção da área de construção a atribuir, em função da valorização que a construção das infraestruturas confere aos seus terrenos.

Para determinar o fator de correção foi estimado o custo total das infraestruturas necessárias à realização do Plano, o que permitiu determinar um custo de infraestruturas por  $m^2$  de construção (da ordem dos 350,00€/m<sup>2</sup>).

Partindo de um valor de venda de 1800,00 €/m<sup>2</sup> de área infraestruturada para construção, obtém-se um valor de 19,4% para o custo das infraestruturas.

Considerando que parte das infraestruturas a construir serve uma área mais vasta, não foi imputada a totalidade daquele valor aos prédios situados na área de intervenção do Plano de Pormenor, mas sim um valor de 75%.

Assim, o direito de edificabilidade dos proprietários de terrenos não infraestruturados foi afetado de um fator de correção de 0,25.

Neste pressuposto foram delimitadas três unidades de execução, integrando respetivamente os prédios situados em zonas a infraestruturar e em zonas já infraestruturadas, cujo direito de edificabilidade foi, em consequência, afetado ou não pelo referido fator de correção.

O quadro "DIREITOS DE EDIFICABILIDADE", já reflete esta correção (vide coluna 6), nos casos em que a mesma foi aplicada.

Na atribuição das parcelas seguiram-se os seguintes critérios, limitados à disponibilidade de parcelas com dimensão adequada ao direito de edificabilidade de cada proprietário:



- reduzir ao mínimo a subdivisão das malhas em parcelas e lotes, deixando aos proprietários a máxima liberdade para lotear de acordo com as suas conveniências;
- atribuir os direitos de edificação, quando possível, na parcela original de cada proprietário.

O quadro “Atribuição dos direitos de edificação” regista, para cada prédio, o direito de edificação e a parcela ou parcelas a atribuir a cada proprietário para satisfazer esse direito.

Por várias razões, nomeadamente os reduzidos direitos de edificabilidade de alguns proprietários, a decisão de não subdividir todas as parcelas até à menor expressão, o lote, deixando algum grau de flexibilidade aos proprietários nessa operação e, finalmente, a impossibilidade de definir lotes de acordo com os direitos edificatórios, registam-se algumas diferenças, para mais ou para menos, entre o valor atribuído e o direito edificatório de cada proprietário.

Por outro lado, pelas mesmas razões apontadas atrás e, também, por já decorrerem negociações entre a Câmara Municipal de Oeiras e alguns proprietários com vista à cedência, aquisição ou permuta de terrenos, não foi atribuída área de construção à CMO (Quadro 8 “Proprietários não incluídos”), sendo que os direitos de edificabilidade da CMO totalizam 6186,00m<sup>2</sup> e que serão compensados nos termos do disposto no Artigo 135 e 136 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial e mais adiante mencionado.

Os proprietários REFER e APL, adquirem os direitos de construção previstos pelo plano não obstante tratem-se de entidades públicas e cujos direitos se destinam a fins públicos com equipamentos e serviços.

Quadro 7 – Atribuição dos direitos de edificação

SITUAÇÃO ACTUAL			REPARCELAMENTO				
Cadastro	Proprietário	Edificabilidade* m <sup>2</sup>	Edificabilidade Atribuída * m <sup>2</sup>			Saldo	
			Parcela	Ac(m <sup>2</sup> )	Total	m <sup>2</sup>	%
	<b>CM OEIRAS</b>	3093,00	-	0	0	-3093,00	100
	<b>SILCOGE</b>	136694,00	1	45244,00	137284,00	590,00	0,4%
			2	10073,00			
			3	47161,00			
			4	29350,00			
			5	5456,00			
	<b>REFER</b>	16804,56	6	2000,00	2000,00	-14804,56	-74%
	<b>APL</b>	66864,70	7	44375,10	44375,10	-22489,60	-3,5%

TOTAL	223456,26		183659,10	183659,10	-39797,16	
-------	-----------	--	-----------	-----------	-----------	--

(\*) com estacionamento

Quadro 8 – Proprietários não incluídos

Prédio	Edificabilidade
CMO	3093,00
Total	3093,00

Apresentam-se de seguida o resumo e quadro dos dados quantitativos da edificabilidade referentes ao reparcelamento proposto incluindo valor da área de estacionamento coberto:

1. Direitos de edificabilidade ..... **223456,26 m<sup>2</sup>**
2. Direitos de edificabilidade corrigidos ..... **187659,10 m<sup>2</sup>**
3. Direitos atribuídos..... **183659,10 m<sup>2</sup>**
4. Proprietários não incluídos (Direitos de edificabilidade)..... **3093,00 m<sup>2</sup>**

Quadro 9 – Dados quantitativos da edificabilidade referentes ao reparcelamento proposto

QUADRO SÍNTESE														
U.E.	Área da U.E.	Área total de Lotes na U.E.	Índice de Utilização nominal	Índices de Utilização efectivos	Direitos Abstractos de Edificabilidade a atribuir pelo plano	Edificabilidade suplementar	Lotes Propostos	Área de Lotes Propostos	Habitação	Hotel	Comércio e Serviços	Equipamento	Estacionamento	Edificabilidade Total do Plano
	As (m <sup>2</sup> )	As (m <sup>2</sup> )												
1	92707.00	58000.00	0.8	0.8	3093.00	0	1 a 5	29482.80	54450.00	6736.00	27330.00	0	48768.00	137284.00
				1,5*	81111.02	53079.98								
2	21500.00	21005.70	0.8	0.8	16804.56	0	6	3446.00	0	0	0	2000.00	0	2000.00
3	41908.00	41908.00	0.8	0.8	33526.40	0	7	32775.20	0	0	5000.00	0.00	21070.00	26070.00
TOT	156115.00	120913.70			50330.96	53079.98		65704.00	54450.00	6736.00	32330.00	2000.00	69838.00	165354.00

\* aplicável às áreas industriais existentes

## 5.2. Sistema de execução

A execução do Plano processar-se-á através do sistema de compensação, tal como previsto pelas alterações introduzidas pelo D.L. nº 46/2009, de 20 de fevereiro ao D. L. nº 380/99, de 22 de setembro.

Dado o facto de existir na área de intervenção um conjunto de três proprietários que se pretendem agregar num só, e que fica com maior direito de edificabilidade e deste modo lhe serem atribuídos os custos das sobrecargas de infraestruturas decorrentes da futura implementação do Plano e que, se prevê venha a pretender liderar o processo de execução, através da titulação de contrato cooperação com a CMO e os restantes interessados.

O mecanismo de perequação de benefícios correspondentes à distribuição equitativa da área bruta de construção definida pelo plano concretiza-se através da transferência dos direitos conforme indicado no quadro 5 e em concordância com o disposto nos artigos 135 e 136 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).

Para a aplicação do princípio da perequação de benefícios e encargos será seguido o cálculo da capacidade edificatória definida e proposta pelo Plano e constante do Quadro 5.

No que respeita à perequação dos encargos, esta processar-se-á em conformidade com o regulamento de taxas da CMO considerando:

- (a) Uma cedência média de 0,30 m<sup>2</sup> por metro quadrado de área bruta de construção;
- (b) A repartição dos custos de urbanização.

Em relação às cedências e considerando o valor de cedência média do Plano de Pormenor é de 0,30 o cômputo das cedências fica sintetizada no quadro seguinte.

Quadro 10 – Cedências média do Plano

Parcelas Designação	Área m <sup>2</sup>	Índice Cedência média	Área Cedência abstrata	Área Cedência efetiva	Diferença m <sup>2</sup>
<b>SILCOGE</b>	54133,75	0,3	16240,13	25418,00	+ 9177,88
<b>REFER</b>	16804,56	0,3	0*	846,00	0
<b>APL</b>	41908,00	0,3	0*	18305,10	0
<b>Total</b>	112851,31	-	16240,13	44569,10	+ 9177,88

\* Equipamento de utilização pública (canal da linha ferroviária, marina com passeio publico em regime de concessão)

Outras áreas:

De salientar que na área do Plano existem áreas do domínio municipal às quais corresponde uma área bruta de construção em função da aplicação do índice médio de 0,80 definido para o Plano.

Encontra-se neste domínio a área da Avenida Ferreira Godinho da CMO. Esta área bruta de construção ao ser inserida pelo desenho urbano do plano no lote 5, pode ser vendida ou permutada por outro tipo de área ou espécie como por exemplo a construção da Piscina Municipal a instalar na área do porto de Recreio.

Trata-se de uma faculdade conferida pelo RJGT no seu artigo 140 (compra ou venda do índice médio de utilização) e que pode em sede de contrato de urbanização poder vir a ser aplicado.

Em qualquer dos contextos de perequação, haverá que compensar o município, nomeadamente, pela edificabilidade em excesso e pela carência de cedência. Esta compensação é realizada em numerário nas condições expressas no Regulamento do Plano, admitindo-se a sua substituição, total ou parcial, por espécie nos termos do regulamento municipal.

Em todos os casos, registre-se o seguinte:

- Na cedência de 0,30 integra as cedências gerais e as locais, não havendo lugar a outra cedência por força das operações de loteamento ou de obra com impacto semelhante a loteamento;
- Na distribuição da edificabilidade respeita, tanto quanto possível, o cadastro da propriedade, evitando ações de reparcelamento e garantido a exequibilidade de um faseamento ajustado aos diferentes tempos de intervenção de cada proprietário;
- Na perequação de benefícios descrita, considerou-se unicamente a área da Avenida Ferreira Godinho.
- No tocante à repartição dos custos de urbanização, o encargo é determinado em função do “ tipo e intensidade do aproveitamento urbanístico determinado pelo plano”, em conformidade com a alínea a) do nº 1 do artigo 142 do RJGT.

Assim, o encargo médio com a urbanização (Cm) será:

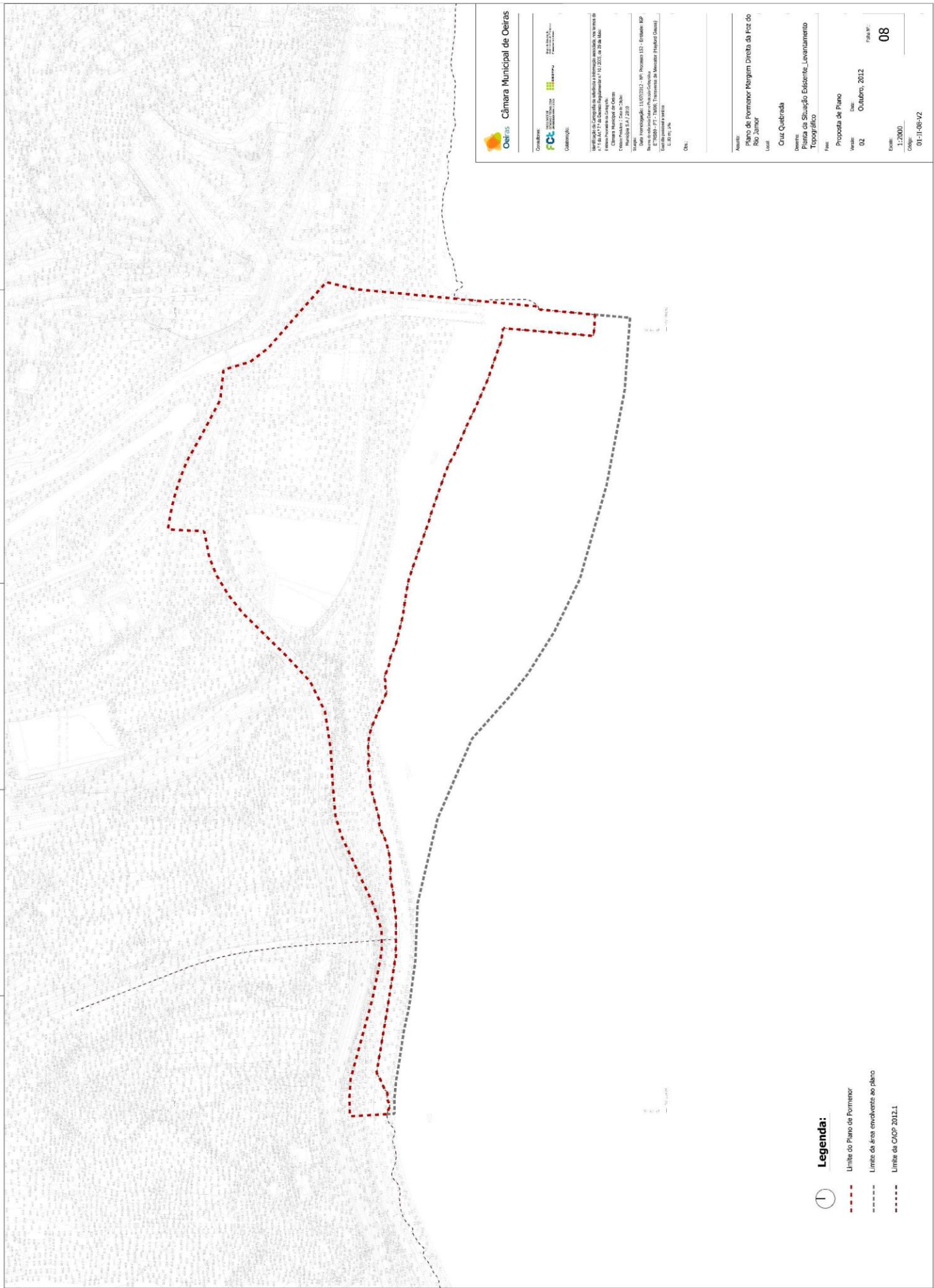
$$Cm = V1 / ac$$

Em que V1 é o valor dos custos totais das obras de urbanização do Plano e a.c é a área de construção atribuída pelo Plano.

O plano terá a sua implementação iniciada pela UE1, seguida da EU 2 e 3.

**ANEXOS**

## Levantamento Urbanístico



**Oeiras Câmara Municipal de Oeiras**

**Coordenadas:** 38° 34' 30" N 12° 49' 00" W

**Localidade:** Oeiras

**Verificação do Cadastro:** os dados do cadastre e da situação do terreno, nos termos do n.º 1 da AL 17 de 2007, do Regulamento n.º 1/2007, de 29 de Maio

**Elaborado por:** Eng.ª Elisabete Formenzer

**Coordenador:** Eng.ª Elisabete Formenzer

**Manuseado em:** 2012

**Outra denominação:** 11/07/2012 - 1ºººººº 132 - Estrada 102

**Revisão:** 11/07/2012 - 1ºººººº 132 - Estrada 102

**Estado da obra:** 11/07/2012 - 1ºººººº 132 - Estrada 102

**Outro:**

---

**Assunto:** Plano de Formener Margem Direita da Foz do Rio Janor

**Local:** Cruz Quebrada

**Descrição:** Planta da Situação Existente - Levantamento Topográfico

**Folha:** Proposta de Plano

**Volume:** 02

**Data:** Outubro, 2012

**Escala:** 1:2000

**Projeto:** 01-11-08-V2

**Folha N.º:** 08

- Legenda:**
- Limite do Plano de Formener
  - Limite da área envolvente ao plano
  - Limite da COOP 2012.1

Planta de Implantação





Planta de Condicionantes



Quadro de Parcelas a Ceder

ID n.º de inventário (ver Anexo 10)	Naturaleza	Proprietário existente / Jurisdicção	Descrição Predial	Inscrição Matricial	Área de Lote Existente (m²)	Código de Cadastro Propriedade	Proprietário futuro Jurisdicção	Unidade de Execução	Área do Lote Proposto (m²)	Composição do Novo Lote	Área de Implantação Proporcionada (m²)	Cota (m)	Número de Pisos acima da cota de soleira	Número de pisos abaixo da cota de soleira	Área de Construção Total (m²)	Cedências				Usos Propostos
																Áreas de construção para Áreas de Via	SILCODE cede à CM OBRAS (m²)	Áreas de construção para Áreas de Estacionamento	CM OBRAS cede à SILCODE (m²)	
1	Instalação de fibra ótica	SILCODE	4612008025	n.º 203 Programa de Cist. Quedas de D'Agua	25162,75	L3	SILCODE	1	7116,00	7016,00 m² parcela 1	7016,00	54,40	15/17	-	47161,00	4231,00	2337,00	748,00	4189,00	Residencial Estacionamento
						L4			4279,49	4270,40 m² parcela 1	4270,40	60,80	19	-	29350,00					Residencial Estacionamento
2	Instalação de Garagem	PALMCOOM	311980401	n.º 160 Programa de Cist. Quedas de D'Agua	28443,00	L2	SILCODE	1	4836,50	9962,20 m² parcela 2 4636,50 m² parcela 1	9962,20	48,004310	12/14	-	45244,00	2784,00	3371,00	1130,00	5990,00	Comércio/Serviços/Hotel/Estacionamento
						L5			3497,70	1681,70 m² parcela 1 1072,00 m² parcela 2 744,00 m² parcela B	3497,70	6,80	2	-	5456,00					Comércio/Serviços/Estacionamento
3	Serviço - Cortejo do Mosta	SILCODE	47301940124	n.º 863 Programa de Cist. Quedas de D'Agua	128,00	-	CM OBRAS	1	-	-	-	-	-	-	26070,00	12,00	17,00	-	100,00	Áreas Verdes, Vias, Passeios
4	Margem direita e muro de estacão	A.P.L.	Domínio Público	-	41000,00	L7	A.P.L.	3	32775,20	32775,20 m² parcela 4	11876,00	13,25	2	1	-	-	-	-	-	Turismo/Comércio/Estacionamento/Passeio Público/Rebentim Público/Áreas Verdes e sobre os edifícios do Bm 7/Áreas de Construção Pública
5	Espaço aberto à Estrada Marginal (EMM)	E.P.S.A.	Domínio Público	-	6520,09	-	E.P.S.A.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Infra-estrutura Viária
6	Espaço canal e Estação da Cist. Quedas	REFER	Domínio Público	-	21000,70	L6	REFER	2	3446,00	3446,00 m² parcela 6	2000,00	9,00	2	-	2000,00	200,00	416,00	36,00	1917,00	Equipamento
7	Rio Jamor, respectivo leito e margens	APA, IP	Domínio Público	-	2196,53	-	APA, IP	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Espaço de Equipamento Ecológico
8	Áreas de Domínio Público que não sejam a margem (Av. Ferreira Godinho)	CM OBRAS	Domínio Público	-	10943,97	-	CM OBRAS	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	744,00	Áreas Verdes, Vias e Passeios
9	Outras áreas não geridas publicamente	CM OBRAS	Domínio Público	-	18463,99	-	CM OBRAS	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Áreas Verdes, Vias, Passeios
10	Saneamento da costa do Estoril	SANE ET	-	-	763,48	-	SANE ET	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Infra-estrutura

Quadro de Transformação Fundiária

ID da Identificação (ver Desenho 10)	Natureza	Proprietário existente / Jurisdição	Descrição Predial	Inscrição Matricial	Área do Lote Existente (m²) (As)	Código de Cadastro Proposto	Proprietário futuro / Jurisdição	Unidade de Execução	Área do Lote Proposto (m²) (As)	Composição do Novo Lote	Área de Implantação max. Proposta (m²) (Aimp)	Cotação (m)	Número de Pisos acima da cota de solteira	Número de pisos abaixo da cota de solteira	Área de Construção Total max (m²) (Ac)	Cedências				Usos Propostos
																Áreas de cedência para acesso de Vias	SILCOGE cede a para acesso de Vias	Áreas de cedência para acesso de Vias	SILCOGE cede a para acesso de Vias	
1	Instalações da fábrica Lucille	SILCOGE	4612008025	nr 203 Freguesia de Cruz Quezadas, Dairós	25162,75	L3 L4	SILCOGE	1	7116,00	7016,00 m² parcela 1 4270,40 m² parcela 1	7016,00 4270,40	54,40 60,80	15,17 19	-	47161,00 29350,00	4231,00 2307,00 748,00	4189,00	-	Residencial; Estacionamento Residencial; Estacionamento	
2	Instalações da Gal-Brocade	PALMBROOM	315888401	nr 600 Freguesia de Cruz Quezadas, Dairós	28843,00	L2 L5	SILCOGE	1	9662,20	9662,20 m² parcela 2 4636,50 m² parcela 2 1881,70 m² parcela 1 1722,00 m² parcela 2 744,20 m² parcela 3	9662,20 4636,50 3497,70	48,00/43,10 10,20 6,80	121,4 3 2	-	45244,00 10073,00 5456,00	2784,00 3571,00 1130,00	5689,00	-	Comércio/Serviços; Hotel; Estacionamento Comércio/Serviços; Estacionamento Estacionamento	
3	Serviços - Centro do Morais	SILCOGE	478319840124	nr 803 Freguesia de Cruz Quezadas, Dairós	128,00	-	CM OERAS	1	-	-	-	-	-	-	-	12,00	100,00	-	Áreas Verdes; Vias; Passadiços	
4	Margem direita e faixa de estuário	A.P.L.	Domínio Público	-	41808,00	L7	A.P.L.	3	32715,20	32715,20 m² parcela 4	11875,00	13,25	2	1	26070,00	-	-	-	Turismo/Serviços/Comércio; Estacionamento; Passeio Ribeirinho público à superfície e sobre os edifícios do lote 7; Área de Circulação Pública	
5	Espaço afecto à Estação Margem (EM-6)	E.P.S.A.	Domínio Público	-	6520,09	-	E.P.S.A.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Infra-estrutura Vial	
6	Espaço canal e Estação da Cruz Quezadas	REFER	Domínio Público	-	21005,70	L6	REFER	2	3446,00	3446,00 m² parcela 6	2000,00	9,00	2	-	2000,00	203,00 416,00 36,00	191,00	-	Equipamento Espaço de Equilíbrio Ecológico	
7	Rio Jamor, respectivo leito e margens	APA, IP	Domínio Público	-	2768,53	-	APA, IP	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8	Áreas de Domínio Público que incl. passadiços e amarramento (Av. Fernão Góes)	CM OERAS	Domínio Público	-	10364,97	-	CM OERAS	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	744,00	Áreas Verdes; Vias e Passadiços	
9	Outras áreas sob gestão pública	CM OERAS	Domínio Público	-	18446,99	-	CM OERAS	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Áreas Verdes; Vias; Passadiços	
10	Saneamento da costa de Estribil	SANEST	-	-	703,48	-	SANEST	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Infra-estrutura	

