



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

## **PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALCÂNTARA**

### **TERMOS DE REFERÊNCIA**

#### **ÍNDICE:**

- 1. INTRODUÇÃO**
- 2. ANTECEDENTES**
- 3. ENQUADRAMENTO LEGAL**
  - 3.1. CONTEÚDO MATERIAL DO PLANO**
  - 3.2. CONTEÚDO DOCUMENTAL DO PLANO**
  - 3.3. ESTUDOS ESPECÍFICOS DE CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL**
- 4. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO**
- 5. ENQUADRAMENTO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL**
  - 5.1. ENQUADRAMENTO NO PROTAML**
  - 5.2. ENQUADRAMENTO NO PDM**
- 6. CONDICIONANTES LEGAIS**
- 7. BASE PROGRAMÁTICA PARA O DESENVOLVIMENTO DA SOLUÇÃO URBANÍSTICA**
  - 7.1. OBJECTIVOS PROGRAMÁTICOS**
  - 7.2. PARÂMETROS URBANÍSTICOS**
- 8. FASES E PRAZOS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO**
- 9. CONSTITUIÇÃO DA EQUIPA TÉCNICA DO PLANO**



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

**ANEXOS**

<b>01.</b>	PLANTA DE LOCALIZAÇÃO.....	1/20.000
<b>02.</b>	PLANTA DE SITUAÇÃO EXISTENTE.....	1/10.000
<b>03.</b>	ORTOFOTO.....	1/10.000
<b>04.</b>	PLANTA DE ORDENAMENTO-CLASSIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO – PDM.....	1/10.000
<b>05.</b>	PLANTA DE ORDENAMENTO – COMPONENTES AMBIENTAIS 2.1 – PDM.....	1/10.000
<b>06.</b>	PLANTA DE ORDENAMENTO – COMPONENTES AMBIENTAIS 2.2 – PDM.....	1/10.000
<b>07.</b>	PLANTA DE ORDENAMENTO – INVENTÁRIO MUNICIPAL DO PATRIMÓNIO 3 – PDM.....	1/10.000
<b>08.</b>	PLANTA DE CONDICIONANTES – IMÓVEIS CLASSIFICADOS E EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO (IGESPAR) – PDM.....	1/10.000
<b>09.</b>	PLANTA DE CONDICIONANTES E OUTRAS SERVIDÕES E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA - PDM .....	1/10.000
<b>10.</b>	PLANTA DAS UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO – PDM.....	1/10.000
<b>11.</b>	ESQUEMA DOS PRINCÍPIOS ESTRUTURANTES DE INTERVENÇÃO.....	1/10.000



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

## **INTRODUÇÃO**

O presente documento, que se submete à consideração da Câmara Municipal de Lisboa (CML), vem enquadrar a oportunidade de elaboração e os Termos de Referência do Plano de Urbanização de Alcântara, nos termos e para os efeitos previstos no n.º 2 do art. 74.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, com redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 316/2007, 19 de Setembro.

### **1. ANTECEDENTES**

Em 21 de Junho de 1995, pela Proposta nº 291/95, a Câmara Municipal de Lisboa deliberou elaborar o Plano de Urbanização para a área delimitada no PDM como UOP 19 – Alcântara-Rio. Porém, prendendo-se este Plano na sua essência, com as questões dos acessos rodo-ferroviários à área portuária de Alcântara, a sua evolução ressentiu-se da irregularidade do andamento dos estudos relativos a estes atravessamentos, não se tendo efectivado a formalização deste instrumento de gestão territorial.

Posteriormente, a 29 de Maio 2002, sob Proposta n.º 167/2002, a CML aprovou os Termos de Referência para a elaboração do Plano de Urbanização de Alcântara que abrangia o território da UOP19 e parte da UOP21, definidas no PDM. Mais uma vez, a resolução das questões relacionadas com o traçado das grandes infra-estruturas rodo-ferroviárias a prever no território de Alcântara, condicionou a prossecução dos trabalhos de elaboração deste Plano.

Em sequência, no dia 21 de Dezembro de 2004, perante a relevância da resolução das questões dos acessos rodo-ferroviários à área portuária de Alcântara, foi celebrado um protocolo entre o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), a CML, a Administração do Porto de Lisboa, a REFER, a CP, a CARRIS e o METROPOLITANO DE LISBOA, para a resolução do nó rodo-ferroviário de Alcântara. O relatório final do grupo de trabalho associado à celebração deste protocolo apresenta finalmente uma solução integrada para as acessibilidades e mobilidade em Alcântara, permitindo perspectivar o desenvolvimento de um Plano para a área.

Entretanto, perante a alteração em regime simplificado ao PDM, aprovada em reunião da Assembleia Municipal de Lisboa, de 2 de Dezembro de 2002, passou a ser permitida, a título excepcional, a realização de operações de loteamento na ausência de Planos e quando as mesmas forem consideradas de interesse urbanístico, social ou económico e não ponham em causa a reestruturação urbanística da área. Nos pressupostos do novo enquadramento regulamentar os proprietários da área iniciaram a elaboração dos seus projectos a submeter a apreciação da Câmara.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

Neste contexto e já num quadro de preocupações do controlo dos procedimentos em curso, a Câmara Municipal de Lisboa em 2004 e com a colaboração da AMBELIS – Sociedade para o Desenvolvimento Económico de Lisboa, S.A., encarregue da coordenação das acções necessárias à definição do modelo de intervenção, promoveu a elaboração de um Estudo Urbanístico com o objectivo de proceder ao levantamento da realidade e situação urbana de Alcântara, visando definir um conjunto de orientações e princípios de intervenção para a área do projecto, entretanto designado por ALCÂNTARA XXI, que garantisse a reestruturação urbana do território, no seu conjunto.

Este Estudo Urbanístico de Alcântara, elaborado por uma equipa projectista pluridisciplinar coordenada pelos Arq.ºs Frederico Valsassina e Manuel Aires Mateus e acompanhado pela CML e AMBELIS, foi aprovado em reunião de Câmara de 30 de Março de 2005, conforme Proposta nº 156/P/2005, publicada no B.M. N.º 583, 1º Suplemento de 21 de Abril de 2005, ficando este território sujeito aos princípios e objectivos enunciados nesse documento.

Em sequência, foi celebrado a 29 de Julho de 2005, um Protocolo, entre a CML e alguns dos promotores envolvidos nos projectos de Alcântara (Silcoge, Mirandela e Carris), que define o conjunto de direitos e obrigações a assumir pelas partes envolvidas, no quadro da colaboração mútua já iniciada aquando da definição dos conteúdos do Estudo Urbanístico de Alcântara.

Com a aprovação do Estudo Urbanístico de Alcântara foram submetidos a apreciação municipal, Pedidos de Informação Prévia, de iniciativa dos proprietários dos maiores terrenos da área de intervenção, que mereceram decisão de homologação favorável, condicionada. As condições então estabelecidas prendem-se na sua essência, com a necessidade de as operações urbanísticas pretendidas deverem reflectir as conclusões e recomendações técnicas dos Estudos Sectoriais em curso (Estudo Geológico – Geotécnico e Hidrogeológico, Estudo de Tráfego, Estudo de Ruído, Estudo de Incidências Ambientais, Estudo de Panorâmicas Urbanas e Projecto das Infra-estruturas de Saneamento – Redes Primárias).

Face ao desenvolvimento das soluções relativas ao atravessamento rodo-ferroviário na zona, estava-se na posse dos elementos necessários à elaboração de um instrumento de gestão territorial que garantisse a desejada reestruturação urbanística desta área da cidade, vertendo aí os princípios e objectivos já identificados quer no Estudo Urbanístico aprovado pela CML, quer ainda nos diversos Estudos Sectoriais que suportassem e articulassem as complexas matérias em presença neste território.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

Neste âmbito, foi opção da Câmara Municipal retomar a execução de um instrumento de gestão territorial, considerando-se que, perante o nível de pormenorização já alcançado com a solução urbanística preconizada no referido Estudo, que passaria pela execução de um Plano de Pormenor, cujos Termos de Referência foram aprovados em Reunião de Câmara de 11 de Março de 2006, com base na Proposta nº 69/2006.

No presente momento, surge como oportunidade de reestruturação e qualificação urbana da área a manifestação de vontade por parte da Secretaria de Estado dos Transportes de promover uma reformulação do nó rodo-ferroviário de Alcântara, com duplo objectivo:

- Aumentar a operacionalidade dos terminais portuários de contentores de mercadorias, resolvendo os pontos de conflito com o meio urbano envolvente;
- Criar uma nova ligação entre as linhas de caminho de ferro de Cascais e de Cintura, promovendo uma melhoria na intermodalidade no transporte público de passageiros na relação entre a Área Metropolitana e a Cidade de Lisboa.

Por outro lado, a focalização da intervenção urbana sobre a zona de Alcântara-Rio, centrada na operação “Alcântara XXI”, não respondia ao objectivo de coesão socioterritorial, consagrado no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) – Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de Abril.

Premissas que nos levam a propor a revogação da Deliberação de elaboração do Plano de Pormenor contida na Proposta nº 69/2006, aprovada na Reunião de Câmara de 11 de Março de 2006, e a elaboração de um Plano de Urbanização para uma área de intervenção mais vasta.

## **2. ENQUADRAMENTO LEGAL**

O presente documento constitui a síntese dos fundamentos justificativos para a realização do “Plano de Urbanização de Alcântara”, doravante designado por Plano, a elaborar nos termos do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 316/07, de 19 de Setembro (RJIGT).



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

### 3.1. CONTEÚDO MATERIAL DO PLANO

O conteúdo material do Plano é o decorrente do disposto no art. 88º do RJIGT, sem prejuízo de outros elementos que decorrem de regimes especiais, nomeadamente no respeito a zonas inundáveis (Decreto-Lei n.º 364/98, de 21 de Novembro), ao cumprimento do Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei N.º 9/2007 de 17 de Janeiro) e Estudos Ambientais (Decreto-Lei nº 232/2007 de 15 de Junho).

Assim, o **conteúdo material do Plano** é o seguinte:

- Definição e caracterização da área de intervenção, identificando os valores culturais e naturais a proteger;
- Concepção geral da organização urbana, a partir da qualificação do solo, definindo a rede viária estruturante, a localização de equipamentos de uso e interesse colectivo, a estrutura ecológica, bem como o sistema urbano de transporte público e privado e de estacionamento;
- Definição do zonamento para localização das diversas funções urbanas, designadamente habitacionais, de serviços, turísticas, comerciais e de indústria compatível, bem como áreas a recuperar ou reconverter;
- Adequação do perímetro urbano definido no plano director municipal em função do zonamento e da concepção geral da organização urbana definidos;
- Traçado e dimensionamento das redes de infra-estruturas gerais que estruturam o território, fixando os respectivos espaços-canal;
- Critérios de localização e de inserção urbanística e dimensionamento dos equipamentos de utilização colectiva;
- Definição das condições de aplicação dos instrumentos da política de solos e de política urbana previstos na lei, em particular os que respeitam à reabilitação urbana e reconversão urbanística de áreas urbanas degradadas;
- Definição dos indicadores e parâmetros urbanísticos aplicáveis a cada uma das categorias e subcategorias de espaços;
- Delimitação e objectivos das unidades ou subunidades operativas de planeamento e gestão e a estruturação das acções de perequação compensatória;
- Identificação dos sistemas de execução do plano.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

### 3.2. CONTEÚDO DOCUMENTAL DO PLANO

O **conteúdo documental do Plano** é o resultante da aplicação do art. 89º do RJIGT:

- **Elementos que constituem o Plano** – Regulamento, Planta de Zonamento e Planta de Condicionantes;
- **Elementos que acompanham o Plano** – Relatório (fundamentando os objectivos estratégicos suportados na avaliação das condições económicas, sociais, culturais e ambientais para a sua execução); Relatório Ambiental (Identificando, descrevendo e avaliando os eventuais efeitos significativos no ambiente, resultantes da aplicação do plano e as suas alternativas razoáveis que tenham em conta os objectivos e o âmbito de aplicação territorial respectivos); Programa de Execução e Plano de Financiamento (contendo disposições indicativas sobre a execução das intervenções municipais previstas e meios de financiamento das mesmas).
- **Demais elementos que acompanham o Plano** – Planta de Enquadramento; Planta da Situação Existente; Relatório e Planta de Compromissos; Extractos de Regulamentos, Plantas de Ordenamento e Condicionantes dos instrumentos de gestão territorial em vigor; Plantas de Infra-estruturas e equipamentos urbanos; Carta da Estrutura Ecológica; Planta de Espaços Verdes e Espaço Público; Perfis transversais e longitudinais (incluindo sistema colinar, plataforma ribeirinha e Rio); elementos relativos à Discussão Pública.

### 3.3. ESTUDOS ESPECÍFICOS DE CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL

Em função das características específicas da área de intervenção, torna-se necessário promover um conjunto de estudos de caracterização territorial, que fundamentem as opções a tomar no âmbito da formulação da proposta plano:

- **Outros estudos sectoriais** - Estudo Geológico, Geotécnico e Hidrogeológico com análise de riscos, definição de estratégias e medidas preventivas face à ocorrência de sismos e inundações; Estudo de Tráfego rodoviário e ferroviário; Estudo de Ruído; Estudo Socio-económico; Estudo de Panorâmicas Urbanas (com avaliação de impacte visual); Projecto das Infra-estruturas de Saneamento - Redes Primárias; Estudos Ambientais que analisem as situações antes e depois da implementação do Plano, nomeadamente, Estudo da Qualidade do Ambiente com avaliação do ambiente sonoro, qualidade do ar, clima urbano e sobrecarga nas infra-estruturas de saneamento básico.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

#### **4. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO**

A Área de Intervenção proposta para o Plano, que abrange uma superfície de cerca de 235 ha, integra-se nas Freguesias de Alcântara, Prazeres e Santo Condestável, com delimitação conforme planta anexa.

A Área de Intervenção desenvolve-se no local onde foi a foz da Ribeira de Alcântara, hoje canalizada no Caneiro de Alcântara, distribuindo-se por ambas as suas margens. Grande parte da área resultou de aterros, para instalação do Porto de Lisboa, que se desenvolveu na segunda metade do Século XIX.

Em torno do Porto de Lisboa e da via férrea, Alcântara conhece um forte impulso de industrialização na segunda metade do Século XIX, que não teve continuidade durante as décadas de 40 e 50 do Século XX, período onde se assiste a um forte incremento da indústria na zona Oriental da Cidade.

Estava dado o mote para o declínio industrial da área, que se acentua a partir da década de setenta do século XX, encontrando-se hoje praticamente desactivada.

Na segunda metade do Século XX operam-se grandes transformações ao nível da rede viária, com a construção da Ponte 25 de Abril e da Av. de Ceuta, que vêm fragmentar o tecido urbano histórico.

Na década de 90 do Século XX, a zona fica marcada pela erradicação de um grande foco de assentamento de barracas e construções precárias existente na vertente nascente do Vale de Alcântara (Casal Ventoso), e pelo realojamento das populações em ambas as margens, ao longo da Av. de Ceuta.

Na mesma década de 90 do Século XX, com a reestruturação da actividade portuária, criaram-se novas oportunidades de fruição da Frente de Tejo, designadamente através da reconversão de antigas estruturas portuárias para actividades de restauração e lazer. É a partir desta altura em que o termo “docas” entra na gíria como local de lazer ou de diversão nocturna.

A área de intervenção do Plano, fruto de sucessivas intervenções ao longo da sua história, apresenta-se hoje como um tecido urbano e social fragmentado, sem que se tenha estabilizado uma solução de reconversão urbana das áreas industriais em abandono.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

## 5. ENQUADRAMENTO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

### 5.1. ENQUADRAMENTO NO PROTAML

A área de intervenção do Plano dispõe do seguinte enquadramento no Plano Regional de Ordenamento do Território (Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de Abril):

Segundo as **Opções Estratégicas – dinâmicas territoriais na AML**:

- Situa-se em “**Espaço Motor**”, segundo as dinâmicas e tendências dominantes de mudança diagnosticadas para a Área Metropolitana. O PROTAML define esta tipologia de espaços como “espaços que se destacam no actual processo de especialização funcional da AML, através da capacidade de atraírem e fixarem novas actividades e funções de nível superior, e/ou de renovação e requalificação urbanas através da valorização do espaço público, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade da oferta habitacional.

Segundo o **esquema do modelo territorial**, situa-se em:

#### a) **Esquema do Modelo Territorial – Área Urbana a Articular e/ou Qualificar**

Nestas áreas os Instrumentos de Planeamento Territorial devem:

- Concretizar a articulação interna, funcional e urbanística, destes territórios, assim como as relações com os territórios envolventes, através do reforço das acessibilidades locais e metropolitanas, da qualificação dos núcleos degradados e da criação e valorização de espaço público associado à implementação da Rede Ecológica Metropolitana;
- Concretizar os mecanismos de classificação e protecção das áreas ribeirinhas, assim como a definição das áreas a afectar às actividades de recreio e lazer, salvaguardando os valores naturais e o património paisagístico;
- Rever os índices urbanísticos que permitam o aumento das áreas afectas a espaço público, espaços verdes, espaços para equipamentos colectivos, rede viária estruturante e áreas de



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

circulação de peões e de estacionamento, nas áreas urbanas existentes e nas novas áreas a urbanizar;

- Promover a realocação, reconversão ou modernização das áreas industriais em situação de declínio, abandono ou que causem problemas graves ao sistema urbano vizinho (nomeadamente poluição hídrica, atmosférica ou de outro tipo), privilegiando novos usos compatíveis com a proximidade habitacional, em particular os serviços de apoio às actividades económicas e a criação de espaço público.

**b) Unidades Territoriais – Lisboa Centro Metropolitano – Coroa Envolvente de Lisboa**

- Esta unidade territorial corresponde sensivelmente ao concelho de Lisboa, com excepção da área a noroeste do aeroporto, e constitui o centro da AML. Cerca de 85% desta área é classificada como urbano consolidado, nela se atingindo, em termos globais, as maiores densidades de ocupação da AML.
- Embora assim identificada, os limites da unidade "Lisboa – Centro Metropolitano" são naturalmente difusos, apresentando uma forte continuidade espacial e funcional com as unidades envolventes, em particular nas áreas de fronteira com os grandes eixos urbanos que dela irradiam: Cascais; Sintra; Loures e Vila Franca de Xira.
- Nesta unidade polarizadora concentra-se a grande maioria dos equipamentos e serviços de nível superior e nele convergem as principais infraestruturas de transportes e grandes fluxos de população e bens, o que tem determinado problemas de congestionamento e de funcionalidade.
- Em termos gerais, esta área estrutura-se: numa área central que engloba as áreas históricas do centro, onde existem áreas com graves problemas de desertificação populacional e de decadência comercial; nos espaços de importância histórico-cultural de Ajuda e Belém; nos grandes eixos de crescimento inicial da cidade, onde se localizam importantes manchas de terciário; em áreas pontuais e eixos desqualificados e degradados, designadamente associados a bairros históricos, áreas industriais e de armazenagem em decadência e áreas de habitação social; numa faixa envolvente mais recente, desenvolvida em torno da 2.<sup>a</sup> circular, prolongada pelo eixo N/S, onde se registaram e continuam a registar fenómenos de densificação acelerada.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- Nas áreas de fronteira com os principais eixos de crescimento urbano que dela irradiam ocorrem, ainda, lacunas e desarticulações de infraestruturização, fenómenos de desqualificação do espaço urbano, designadamente a existência de núcleos de barracas e outro tipo de habitação degradada, em promiscuidade com unidades industriais e de armazenagem em declínio, abandonadas ou, de um modo geral, pouco cuidadas inseridas num espaço público não minimamente tratado.
  - Os problemas de pobreza, exclusão ou, de alguma forma, de desqualificação social são nesta unidade particularmente graves, afectando cerca de 30% da população residente, agravados pela presença significativa de minorias étnicas residentes em bairros degradados.
- c) Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental – Rede Ecológica Metropolitana (a área do Plano confina com o Parque de Monsanto sobre o qual se refere esta alínea):**

**Área Estruturante Secundária:**

- As áreas incluídas na rede secundária da REM incluem áreas e sistemas com dimensão suficiente para serem claramente identificados e com importância metropolitana e local na sustentabilidade do modelo territorial.
- Constituem espaços ainda não predominantemente ocupados com edificações ou infraestruturas e possuem interesse e biodiversidade ecológica (na maior parte dos casos, matas de caducifólias ou perenifólias ou vales e baixas aluvionares).
- Estas áreas relacionam-se com os sistemas hidrológicos de forma significativa, sendo importantes no controle das cheias e na qualidade do ambiente metropolitano.
- Os seus valores naturais decorrem do coberto vegetal arbóreo que possuem e da sua dimensão relativa no sistema urbano.
- Nalguns casos representam os espaços limite para realização de ligações entre sistemas ecológicos dos diferentes níveis e separação de sistemas urbanos desordenados e contínuos.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- Os corredores assinalados como corredores estruturantes secundários acompanham, na maior parte dos casos, as linhas de água ou cabeços que estabelecem as ligações ecológicas entre áreas e unidades territoriais.
- Uma atenção especial deve ser dada aos territórios e aos sistemas atravessados por estes corredores, no sentido de manter e viabilizar a conectividade entre as áreas e os sistemas indicados.

### **Área Vital**

- O conceito de áreas vitais decorre da constatação do facto de nas áreas urbanas consolidadas, não estruturadas, fragmentadas e desordenadas do território metropolitano, o espaço livre, não edificado, ser já de dimensão e configuração que o remete para espaço residual, ainda que nalguns casos com dimensão aparente significativa.
- O reconhecimento de que sobre estas áreas consideradas ainda não edificadas, incorrem pretensões, direitos já constituídos de urbanizar, equipar e infraestruturar, e ainda diversas possibilidades que decorrem de propostas dos PDM aprovados, (que deverão ser objecto de avaliação e quantificação) levam igualmente a reforçar a necessidade destas áreas serem encaradas como vitais para a resolução de problemas e carências do sistema urbano já instalado.
- De igual modo, ainda podem e devem representar o espaço de concretização de espaços públicos, zonas de lazer e recreio, em espaço não edificado, fundamentais para o funcionamento e qualidade do sistema urbano no seu conjunto.
- A análise sobre o espaço não edificado nas áreas urbanas incidiu ainda sobre os estrangulamentos, intrusões e interrupções que, ocorrendo no território metropolitano, põem em causa o funcionamento do sistema ecológico.
- Reconhece-se que a maioria das linhas de água da margem norte possuem a sua parte final “tamponada” por edificações ou outro tipo de construções, o que origina, em associação com outros factores, a ocorrência de situações de cheia e risco de inundações.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- A classificação como área vital deverá conduzir a uma revisão das propostas de ocupação que incidirem sobre estas áreas nos Planos Municipais de Ordenamento do Território, de acordo com os valores e objectivos expressos no PROT-AML.

**d) Transportes e Logística**

**Conceito de transportes AML – Núcleo central (raio de 10km)**

- Nesta área é importante considerar o desenvolvimento de uma forte conectividade da rede de TC, assente numa eficaz multimodalidade e no privilegiar das ligações directas, nomeadamente entre os principais centros de emprego e de comércio e as áreas mais densamente habitadas. Desejavelmente dever-se-á caminhar para um sistema de títulos multimodais que permitam a utilização indiferenciada de todos os modos de transporte à disposição da população.
- Para este núcleo central deverá ser estudada, no âmbito do “Plano Metropolitano de Transportes” (PMT), uma rede de grande capacidade, baseada na complementaridade entre o comboio, metropolitano e eléctrico moderno a implementar no horizonte temporal do PROTAML.
- Deve ainda ser implementada uma política de estacionamento que penalize o uso indiscriminado do TI na área central de Lisboa e favoreça a transferência modal para o TC nas estações do metropolitano e de eléctrico mais afastadas do centro.
- O favorecimento dos modos suaves (peões e bicicletas) nas áreas centrais, em particular na de Lisboa, é igualmente um dos aspectos a considerar com a maior atenção.

**Linhas de Intervenção – Infraestruturas e equipamentos de transporte de passageiros - Núcleo central da AML:**

- Em relação ao Núcleo Central há que considerar duas questões fundamentais: a densificação da rede de metropolitano e o desenvolvimento dos sistemas de capacidade intermédia.
- O núcleo central do sistema inclui a rede actual de metropolitano e as expansões já aprovadas pela tutela para o curto-médio prazos, a saber:



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- Linha Amarela: Campo Grande – Odivelas
  - Linha Azul: Baixa Chiado – Santa Apolónia e Pontinha – Falagueira
  - Linha Vermelha: Alameda – Saldanha – S. Sebastião
  - Linha Verde: Cais do Sodré – Campo Grande – Telheiras – Pontinha
- Estão a ser objecto de estudos de viabilidade por parte do metropolitano os prolongamentos das seguintes linhas:
- Linha Vermelha: S. Sebastião – Amoreiras – Campo de Ourique
  - Linha Vermelha: Oriente – Moscavide – Portela (extensão a Norte)
  - Linha Amarela: Rato – Estrela – Alcântara
- A decisão sobre as extensões futuras destas linhas deverá ser fundamentada no sistema multimodal a desenvolver no âmbito do PMT.
- A rede de metropolitano, com uma estrutura essencialmente radial, poderá articular-se com uma rede de modos ferroviários ligeiros, a estudar no âmbito daquele Plano, que diversifique as ligações circulares e assegure a cobertura do território do restante núcleo central (em particular, nas coroas de transição e periféricas da cidade e no periurbano envolvente da cidade).
- Em relação ao núcleo central da AML, nomeadamente no que se refere ao seu centro histórico, deve preservar-se a rede de eléctricos das colinas, mais condizente com a exiguidade dos espaços viários existentes. Para os eixos utilizados por esta rede, devem ser desenvolvidas acções de requalificação do espaço de circulação e de estacionamento, compatíveis com a melhoria da qualidade ambiental.
- Por outro lado, deverão ser aplicadas nesta área central medidas de restrição à utilização do Transporte Individual, através da introdução de acções locais que assentem numa política de estacionamento definida em função da evolução da rede pesada do sistema de transportes colectivos e da progressiva restrição ao estacionamento de longa duração no centro de Lisboa. A oferta na via pública deve ser tarifada de forma progressiva em relação ao tempo de estacionamento; a construção de parques deve ser reduzida no centro da cidade e destinada, prioritariamente aos residentes.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- A restrição e limitação de espaços na via pública e a definição duma política tarifária que seja suficientemente desencorajadora através duma elevada tarifação do estacionamento e respectivo tempo de utilização deverão ser assim aplicadas neste núcleo central.
- Em relação aos eixos rodoviários principais, devem ser revistas a sua estrutura e hierarquia no núcleo central, nomeadamente as suas características geométricas de traçado, no sentido de os melhor integrar no espaço urbano e de propiciar maior espaço à circulação de bicicletas e peões.
- No núcleo central da AML, a revisão da estrutura e hierarquia dos eixos rodoviários principais e secundários deve ser desenvolvida de acordo com o modelo de transportes e com a política de mobilidade defendida no PROT-AML.
- Nesta perspectiva, a Autoridade Metropolitana de Transportes terá sempre presente os objectivos de redução de emissão de poluentes, de ruído e de concentração do ozono causado, em particular, pelo transporte rodoviário, de redução do consumo de espaço viário pelo Transporte Individual e de um aumento da segurança aos peões.

## 5.2. ENQUADRAMENTO NO PDM

A área de intervenção do plano dispõe do seguinte enquadramento no Plano Director Municipal:

### **Segundo a Planta de Classificação do Espaço Urbano:**

- Área de Reconversão Urbanística de Usos Mistos, nos termos do disposto nos artigos 76º e 77º do Regulamento do PDM;
- Área de Reconversão Urbanística Habitacional, nos termos do disposto nos artigos 74º e 75º do Regulamento do PDM;
- Área de Usos Especiais, nos termos do disposto nos artigos 85º e 86º do Regulamento do PDM;
- Área Histórica Habitacional, nos termos do disposto nos artigos 31º a 37º do Regulamento do PDM;
- Área Consolidada de Edifícios de Utilização Colectiva Habitacional, nos termos do disposto nos artigos 49º a 55º do Regulamento do PDM;
- Área Verde de Protecção, nos termos do disposto no artigo 80º do Regulamento do PDM;
- Área Verde de Recreio, nos termos do disposto no artigo 81º do Regulamento do PDM;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- Área Verde de Produção, Recreio, Lazer e Pedagogia, nos termos do disposto no artigo 82º do Regulamento do PDM.

**Segundo a Planta de Componentes Ambientais Urbanas:**

- Sistema de Corredores integrante da Estrutura Ecológica Urbana, nos termos do disposto no artigo 18º do Regulamento do PDM;
- Sistema Húmido integrante da Estrutura Ecológica Urbana, nos termos do disposto no artigo 18º do Regulamento do PDM;
- Sistema Sêco integrante da Estrutura Ecológica Urbana, nos termos do disposto no artigo 18º do Regulamento do PDM;
- Zona de Vales e Frente Ribeirinha integrantes do Sistema de Vistas, nos termos do disposto no artigo 23º do Regulamento do PDM;
- Zona de Maior Risco Sísmico sujeita a Condicionantes, nos termos do disposto no artigo 26º do PDM;
- Núcleo de Interesse Histórico, nos termos do disposto no artigo 24º do PDM;
- Espaços Públicos Ribeirinhos, nos termos do disposto no artigo 22º do PDM;
- Conjuntos Edificados.

**Segundo a Planta de Unidades Operativas de Planeamento e Gestão:**

- UOP 18 – Vale de Alcântara;
- UOP 19 – Alcântara Rio;
- UOP 20 – Alcântara / Belém.

De acordo com o anexo 4 do regulamento do PDM, preconizam-se os seguintes objectivos:

**Para a UOP 18 – Vale de Alcântara:**

- Definir o papel do Vale de Alcântara na estrutura urbana como área de transição entre as áreas consolidadas e o Parque de Monsanto;
- Integrar e desenvolver a Estrutura Verde e a Estrutura Ecológica Urbana definidas no PDM;
- Garantir a manutenção do Vale de Alcântara como elemento importante do sistema de drenagem pluvial e do ar;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- Integrar diversas alternativas para o sistema de transportes garantindo a necessária flexibilidade à resolução futura;
- Definir as soluções urbanísticas para a reconversão das áreas degradadas e a integração das áreas consolidadas envolventes;
- Valorizar o enquadramento do Aqueduto das Águas Livres.

**Para a UOP 19 – Alcântara Rio:**

- Proporcionar a instalação de usos mistos de habitação, terciário e indústria compatível, definindo a distribuição de novos usos garantindo, no mínimo, 40% para usos habitacionais;
- Definir as soluções urbanísticas adequadas à articulação da zona com as malhas urbanas envolventes;
- Resolver a integração urbanística das infra-estruturas de transporte da zona e, nomeadamente, novas soluções para o nó de Alcântara;
- Resolver a ligação à zona portuária adjacente e a articulação com eventuais projectos que estejam a ser desenvolvidos para esta zona;
- Integrar o património e edifícios de interesse existentes na zona;
- Garantir a preservação e adequada integração urbanística do Largo do Calvário, Largo de Alcântara e Rua da Junqueira.

**Para a UOP 20 – Alcântara / Belém:**

- Promover e coordenar, entre as diversas entidades, nomeadamente CML e APL, os projectos de espaços públicos;
- Integrar urbanisticamente os espaços públicos ribeirinhos previstos no PDM;
- Valorizar as áreas históricas, os conjuntos urbanos singulares e os sistemas de vistas constantes na Planta de Componentes Ambientais Urbanas e no Inventário Municipal do Património.

**Segundo a Planta de Ordenamento do Inventário Municipal de Património**, são identificados os seguintes imóveis:

- CÓDIGO 2.44 - Palácio dos Condes da Ponte
- CÓDIGO 2.45 - (Antiga) Fabrica de Fiação Lisbonense
- CÓDIGO 2.50 - Parque de Eléctricos da Carris de Sto. Amaro
- CÓDIGO 2.38 - Edifícios de Habitação Operária



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- C Ó D I G O 2.39 - Convento do Monte Calvário
- C Ó D I G O 2.40 – (Antigas) Cocheiras do Paço Real de Alcântara
- C Ó D I G O 2.41 – Chafariz
- C Ó D I G O 2.42 – (Antiga) Fábrica A Napolitana
- C Ó D I G O 2.51 – Alcântara Café
- C Ó D I G O 2.14 – Creche Vítor Manuel
- C Ó D I G O 2.17 – Escola Ferreira Borges
- C Ó D I G O 2.19 – Igreja de S. Pedro de Alcântara
- C Ó D I G O 2.21 – Complexo Fabril da Quimigal
- C Ó D I G O 2.22 – Escola Secundária Fonseca Benevides
- C Ó D I G O 2.12 – Pátio do Fiúza
- C Ó D I G O 2.10 – Vila Cabrinha
- C Ó D I G O 2.58 – Quinta das Lamparinas
- C Ó D I G O 2.02 – Viaduto Duarte Pacheco
- C Ó D I G O 35.03 – Ermida do Senhor Jesus dos Terremotos
- C Ó D I G O 26.12 – Ermida do Senhor Jesus dos Triunfos
- C Ó D I G O 26.17 - Estação Ferroviária de Alcântara
- C Ó D I G O 26.23 – Chafariz das Necessidades
- C Ó D I G O 26.24 – Baluarte do Livramento
- C Ó D I G O 26.29 – Edifício Fundação Ricardo Espírito Santo
- C Ó D I G O 26.30 – Palacete dos Viscondes e Condes dos Olivais e da Penha Longa
- C Ó D I G O 26.33 – Chafariz de Alcântara
- C Ó D I G O 26.37 – Quartel do Comando das Instalações Navais de Alcântara
- C Ó D I G O 26.38 – Convento do Sacramento
- C Ó D I G O 26.51 – Edifício Pinhol
- C Ó D I G O 26.52 – (Antiga) Fábrica Nacional de Moagens
- C Ó D I G O 26.53 – Hotel Infante Santo
- C Ó D I G O 26.54 - Apeadeiro de Alcântara – Mar
- C Ó D I G O 26.55 – Armazéns Portuários
- C Ó D I G O 26.56 - Estação Marítima de Alcântara
- C Ó D I G O 37.37 – Estação Marítima da Rocha do Conde de Óbidos



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

## **6. CONDICIONANTES LEGAIS**

As condicionantes legais que incidem sobre a área de intervenção do Plano são as seguintes:

- Protecção a vias rodoviárias
- Protecção a caminhos-de-ferro
- Feixes Hertzianos Militares
- Protecção ao Aeroporto de Lisboa
- Protecção a Imóveis em Vias de Classificação
- Protecção a Escolas
- Regime Florestal
- Administração do Porto de Lisboa

## **7. BASE PROGRAMÁTICA PARA O DESENVOLVIMENTO DA SOLUÇÃO URBANÍSTICA**

### **7.1. OBJECTIVOS PROGRAMÁTICOS**

Pretende-se que o Plano de Urbanização de Alcântara venha estabilizar um quadro de desenvolvimento urbano local que contribua para a coesão do tecido social e urbano, integrando os aspectos de sustentabilidade territorial, designadamente incorporando a estrutura ecológica urbana, enquanto componente fundamental de qualificação ambiental e de mitigação de riscos naturais.

Agregamos os objectivos programáticos em três eixos programáticos:

- Qualificação Ambiental;
- Coesão Territorial;
- Regeneração Urbana.

#### **No âmbito da qualificação ambiental o Plano deve:**

- Promover uma estrutura ecológica contínua que relacione o Estuário com o Vale de Alcântara e, através deste, o Parque de Monsanto;
- Garantir a drenagem hídrica e atmosférica do sistema de vale, entre as áreas interiores da Cidade e o Estuário;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- Propor soluções mitigadoras das situações de risco natural, designadamente sísmico e de inundações;
- Favorecer a melhoria do desempenho energético dos edifícios a construir;
- Procurar soluções de minimização de ruído ambiente, gerado pelo tráfego nas infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias que influenciam a Área de Intervenção;
- Promover a identificação e valorização do património cultural existente, designadamente o proveniente de arqueologia industrial, favorecendo usos adequados à sua preservação, bem como a respectiva reintegração num tecido urbano renovado ou requalificado;
- Valorizar os sistemas de vistas do Vale de Alcântara e da Frente Ribeirinha;
- Estabelecer uma rede de mobilidade suave, que se articule com a Frente Ribeirinha, com os percursos históricos, com a estrutura ecológica urbana, a rede de equipamentos e o sistema de transportes públicos;
- Favorecer a credibilização do transporte público, promovendo a criação de um interface multimodal, devidamente integrado na malha urbana, que articule o transporte ferroviário proveniente da linha de Cascais, da linha de Cintura e do Sul (estações de Alcântara-Rio, Alcântara-Terra e estação projectada do Alvito) com os restantes meios de transporte colectivo e o sistema de mobilidade suave;
- Limitar a captação de estacionamento, designadamente o afecto às actividades económicas e funções centrais a instalar, como aposta no favorecimento dos meios de transporte colectivos;

**No âmbito da coesão territorial o Plano deve:**

- Favorecer a ligação entre os vários tecidos urbanos fragmentados, contribuindo para a integração social das áreas menos favorecidas;
- Promover a equidade no acesso aos equipamentos e funções urbanas principais;
- Relacionar os novos espaços emergentes do processo de renovação urbana com a qualificação do tecido urbano histórico envolvente;
- Entender o Sistema Viário e o Sistema de Espaços Públicos e de Uso Colectivo, como elementos estruturadores e caracterizadores de um tecido urbano em transformação, promovendo regras de desenho que garantam uma fácil leitura da hierarquização espacial e da coesão global;
- Reforçar o relacionamento entre as duas margens do actual caminho-de-ferro, repensando o seu traçado, racionalizando a rede viária, equacionando a possibilidade de criar novos espaços públicos estruturantes e de referência, que proporcionem uma melhor articulação desta zona da cidade com o rio.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

**No âmbito da regeneração urbana o Plano deve:**

- Marcar uma nova centralidade urbana, promovendo a dinamização multifuncional da zona de Alcântara, através da introdução de equipamentos colectivos, comércio, serviços e actividades económicas de base tecnológica, podendo adicionalmente viabilizar a instalação de novas infra-estruturas académicas e de investigação, incluindo “Centros de Estudos Avançados” e infra-estruturas/instituições de apoio a novas actividades empresariais;
- Estabelecer princípios de relação que permitam garantir uma efectiva coerência morfológica e, simultaneamente, uma grande criatividade ao nível do modelo, nas áreas de renovação urbana;
- Incrementar os níveis de acessibilidade, através do estabelecimento de conexões entre os diferentes operadores e sistemas de transporte, com a melhoria da qualidade das infra-estruturas existentes e criação de novas infra-estruturas;
- Potenciar a infra-estrutura portuária de Alcântara, aumentando-lhe a acessibilidade ferroviária, no sentido da melhoria do respectivo desempenho operacional, com a preocupação simultânea de minimizar os impactes sobre a área urbana adjacente;
- Prever a articulação e reforço das redes de infra-estruturas viárias e de subsolo em função da ocupação urbana prevista pelo Plano, em concertação com as respectivas concessionárias;
- Promover a concertação entre as iniciativas públicas e privadas a envolver na execução do Plano;
- Garantir a viabilidade do Plano sob o ponto de vista urbanístico e económico-financeiro, através de uma abordagem realista e tecnicamente segura, nas implicações orçamentais da proposta e na sua capacidade de penetração no mercado;
- Assegurar uma estratégia de concretização das obras, definindo um faseamento baseado em sub-unidades operativas com elevado grau de autonomia.

Identifica-se também um conjunto de **factores potenciadores** do desenvolvimento urbano da área de intervenção, designadamente:

- Condições privilegiadas de exposição solar e de centralidade urbana;
- Estatuto de reserva fundiária de grande valor urbano, resultante do abandono da actividade industrial desactivada e conseqüente vazio urbano;
- Facilidade de reconversão dessa área, sem custos de realojamento, devido à escassa ocupação residencial;
- Perspectiva de desenvolvimento de soluções de reconversão a curto/médio prazo devido às características da estrutura fundiária;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- Estabilização do processo de realojamento e perspectivas de maior integração social das populações provenientes do antigo Casal Ventoso;
- Bons níveis de acessibilidade rodo-ferroviária;
- Proximidade do Rio e possibilidade de implementação de relações fortes com a zona ribeirinha;
- Empenho por parte da Administração Central, na concretização de um conjunto de investimentos avultados na melhoria das acessibilidades ferroviárias locais.

Em síntese, o Plano de Urbanização de Alcântara será desenvolvido, tomando como base as opções estratégicas de intervenção, as potencialidades de reconversão urbanística e os objectivos programáticos expressos nestes Termos de Referência.

## 7.2. PARÂMETROS URBANÍSTICOS

Os parâmetros urbanísticos do Plano não podem ultrapassar os máximos fixados no PDM, devendo ser justificados nos estudos a realizar, estabelecendo-se o princípio de criação de Sub-Unidades Operativas de Planeamento, com a definição de índices máximos e cêrceas de referência, bem como as regras de perequação compensatória a estabelecer nas unidades de execução.

Em função da respectiva programação, o Plano deverá prever os parâmetros de cedência de parcelas de terreno para espaços verdes e equipamentos no âmbito das operações urbanísticas, os quais não podem ser inferiores ao mínimo estabelecido no art. 120 do Regulamento do Plano Director Municipal.

## 8. FASES E PRAZOS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO

Prevê-se um prazo de **300 dias** para a elaboração do Plano de Urbanização de Alcântara, de acordo com o seguinte faseamento:

- **1ª Fase** – Elaboração da Proposta Preliminar de Plano – 120 dias após deliberação Municipal da elaboração do Plano;
- **2ª Fase** – Elaboração da Proposta de Plano – 120 dias após aceitação da proposta Preliminar do Plano com eventuais alterações propostas pela CCDR/LVT e entidades consultadas;
- **3ª Fase** - Rectificações da Proposta de Plano – 30 dias após recepção do parecer da CCDR/LVT integrando eventuais alterações à proposta de Plano;
- **4ª Fase** – Elaboração da Versão Final – 30 dias após conclusão da Discussão Pública.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

Aos prazos definidos acrescem os prazos inerentes à tramitação e procedimentos do Plano de Urbanização, em conformidade com o Decreto-Lei N.º 380/99, de 22 de Setembro, com redacção dada pelo Decreto-Lei N.º 316/2007 de 19 de Setembro.

### **9. CONSTITUIÇÃO DA EQUIPA TÉCNICA DO PLANO**

A elaboração deste Plano de Urbanização é da responsabilidade da Câmara Municipal e será formalizado por uma equipa multidisciplinar externa, a contratar pela REFER, nos termos definidos em protocolo.

O acompanhamento do desenvolvimento do Plano compete à Direcção Municipal de Planeamento Urbano da Câmara Municipal de Lisboa, que ficará responsável pela articulação com os demais Serviços Municipais e pela tramitação administrativa necessária à respectiva aprovação.

A equipa técnica a constituir para a elaboração do Plano será necessariamente multidisciplinar, coordenada por um dos seus elementos e deverá assegurar como mínimo, especialistas nas áreas de Urbanismo, Arquitectura, Arquitectura Paisagística, Engenharia do Ambiente, Saneamento, Acústica, Engenharia Civil, Circulação e Transportes, Geologia, Sociologia, Economia e Direito, com experiência profissional de pelo menos três anos, em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 292/95, de 14 de Setembro.