

Relatório da Consulta Pública
Proposta de Definição de Âmbito (PDA)

Unidade de Execução (UE) de Marvila

Floris Marvila, Lda.

PDA/1689/2024

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

Março de 2024

ÍNDICE

1. Introdução
2. Período de Consulta Pública
3. Publicitação
4. Proveniência e Quantificação das Exposições Recebidas
5. Análise das Exposições Recebidas
6. Conclusões

Anexo I - Pareceres recebidos

Relatório de Consulta Pública do
Proposta de Definição de Âmbito
Unidade de Execução (UE) de Marvila

1. Introdução

Em cumprimento do preceituado no ponto 5 do artigo 12º do Decreto-Lei n.º Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à Consulta Pública da Proposta de Definição de Âmbito (PDA) da Unidade de Execução (UE) de Marvila, da Floris Marvila, Lda.

2. Período de Consulta Pública

Considerando que o Projeto se integra na alínea a) do ponto 2 do anexo II – Área Sensível, do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, a Consulta Pública decorreu durante 15 dias úteis, tendo o seu início no dia 21 de fevereiro de 2024 e o seu termo no dia 13 de março de 2024.

3. Publicitação

Os elementos constantes da Proposta de Definição de Âmbito, foram disponibilizados para consulta no Portal Participa (<http://participa.pt/>).

A divulgação desta Consulta foi feita por meio de afixação de edital na Câmara Municipal de Lisboa, Freguesias de Marvila e Beato, na Agência Portuguesa do Ambiente e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

4. Proveniência e Quantificação das Exposições Recebidas

Durante o período de consulta pública foram rececionadas 17 participações, das quais 03 provenientes de Entidades:

- Fórum Cidadania Lx
- AMEBEATO – Associação de Moradores e empreendedores do Beato
- Grupo Comunitário 4Crescente / Marvila

e 14 participações provenientes de cidadãos.

As participações rececionadas apresentam a seguinte classificação:

Tipologia	Nº de participações
Discordância	3
Sugestões	8
Reclamações	1
Geral	5
Total	17

As participações encontram-se em anexo ao presente Relatório, do qual fazem parte integrante.

5. Análise das Exposições Recebidas

Discordância

Os principais fundamentos apresentados foram:

Que as novas construções não tiveram em conta que já não se deve construir e densificar zonas junto a margens ribeirinhas, bem como ignoram um interessante conjunto patrimonial edificado e paisagístico onde ainda é possível decifrar uma ocupação histórica de antigos conventos, cercas e palácios com as suas quintas, património este que deveria ser compreendido e valorizado a bem da identidade e qualidade de vida desta zona da cidade.

Por outro lado, existe um conjunto de igual relevo ligado às atividades fluviais e industriais que não é tido em conta com propostas de valorização, mas antes de ocultação por imóveis frontalmente desiguais.

É reconhecida a necessidade de resolver a situação atual de abandono, maus tratos e anarquia urbanística e territorial que a área urbana em apreço se encontra, designadamente os vazios urbanos e os terrenos expectantes em grande parte da zona objeto da proposta.

No entanto, é considerada excessiva, intrusiva e irresponsável a maior parte dos lotes propostos para novas construções e ampliações a edifícios existentes, pelo impacto visual e nalguns casos disruptivo, que as mesmas representam para um edificado maioritariamente de baixa densidade.

Uma vez que o Estudo Prévio se aplica a um vasto território da cidade de Lisboa em que existe diverso património edificado e paisagístico classificado de interesse público (Aqueduto do Alviela, antigo Convento do Beato, fito-monumento [(árvore da borracha)], ou com proteção municipal [Escola Afonso Domingues (item 21.85 da Carta Municipal do Património), edifício SOPONATA (item 21.81), etc.], e em plena Estrutura Ecológica Municipal (“Arco Ribeirinho” e Corredor Verde Oriental), parece estranho, no mínimo, que estejam ausentes da lista de anexos para a presente consulta pública, os pareceres das entidades sob as quais existe servidão administrativa, designadamente os pareceres da EPAL, DGPC, ICNF, CP, Infraestruturas de Portugal

e Governo (Manutenção Militar – Ala Norte), e os pareceres dos serviços da CML respetivos, ou seja, do Núcleo Residente da Estrutura Consultiva do PDM e dos Espaços Verdes.

Por outro lado, invocar que o projeto da Terceira Travessia do Tejo foi objeto de procedimento de AIA, é esquecer que este é de 2009 (n.º de AIA 1939), tendo todo o território desta área sido objeto nestes 15 anos de profundas alterações – de usos, solo, urbanísticas e viárias – que terão que ser naturalmente atualizadas não bastante por isso uma automática extrapolação para um estudo de 2009 para 2024.

No Bairro da Madreus serão construídos e intervencionados 16 prédios, com 5-6 andares de altura em média, com um deles a ter 9 pisos acima da superfície, desalinhados com o edificado existente. E na chamada POLU (Polaridade Urbana), junto à estação ferroviária de Marvila, haverá 6 construções novas propostas e 13 ampliações, em que um dos edifícios ampliados passará a ter 13 andares e outro 20, em absoluta contradição com o que se lê “As novas gerações de cidade ambicionam uma elevada heterogeneidade programática, onde os bairros habitacionais (existentes e futuros) e as áreas comerciais e de serviços se interliguem e aproximem através de espaços públicos qualificados e naturalizados, que potenciem novas centralidades apoiadas numa densificação sustentável”!

Por sua vez, a memória industrial do local desaparecerá em muitos dos casos apresentados (ex. edifício Soponata, Manutenção Militar – Ala Norte, a própria linha férrea), e ainda para as próprias características rurais da zona, que o estudo prévio diz proteger. Vale a pena sublinhar que se considera redutor o enunciado como objetivo a preservar, já que é ignorado todo o património industrial existente nesta área que vale a pena defender:

“ h) Preservação e requalificação do património histórico existente, podendo implicar a mudança ou a potenciação de usos – Escola Afonso Domingues, Casa de São Vicente e Torre da Quinta do Marquês de Marialva e Edifício da Soponata [os edifícios da antiga Escola Afonso Domingues serão demolidos com a construção da Terceira Travessia do Tejo; a Casa de São Vicente não é intervencionada no âmbito da UE];

Assim, parece uma proposta de intervenção com demasiados pontos bastante negativos, redutores e irreversíveis, pela densificação de construção e impermeabilização dos solos que se propõe (afigura-se como escandalosa a proposta designada por POLU), apesar do “bombom” que se promete: a criação de 8 hectares de área verde, pela escassa defesa do património existente.

Não parece suficiente, nem um bom sinal, que, em matéria de defesa da Estrutura Ecológica Municipal, conste a frase “deve ser garantida a continuidade física dos corredores estruturantes”, quando o que devia constar seria “tem que ser garantida”. Por sua vez, a informação sobre os perigos para a biodiversidade, decorrentes da implementação deste projeto, é muito reduzida, não se discriminando a fauna e a flora existentes na zona, nem se quantificando minimamente os exemplares arbóreos a abater durante a execução do projeto.

Também parece bastante estranho o projeto prever a consulta a apenas 1 especialista em cada uma das áreas sensíveis, i.e., biodiversidade, paisagismo, património. As áreas sujeitas a riscos naturais e antrópicos deverão ser objeto de estudo aprofundado não apenas de âmbito hidrogeológico.

Sendo a CML uma das entidades proponentes do projeto subjacente à presente consulta pública, acumulando esse papel com o de entidade licenciadora do mesmo, não se compreende como é que a CML propõe a demolição do edifício da Escola Afonso Domingues, mudando radicalmente de posição em relação

a um equipamento que a própria considerava, em 2019, como importante para a concretização do “Corredor Verde Marvila-Beato” e, em 2023, avançou com a promessa de ali vir a ser concretizar um “Pólo social inovador”

(<https://www.publico.pt/2023/05/30/local/noticia/apoio-abrigo-lisboa-vai-mudar-zona-erifericavontade-oposicao-2051599>).

Mais se estranha a intenção deliberada da CML em avançar com a demolição de um edifício que consta da Carta Municipal do Património do PDM de Lisboa (item 21.85), e onde não existe justificação objetiva para a sua demolição, uma vez que o PDM só o permitiria perante o risco de ruína do edifício, o que não se verifica, de todo, apesar de o edifício estar a necessitar de obras de reabilitação, por força do abandono a que foi votado pelo Estado, desde 2010.

Relativamente ao antigo edifício-sede da extinta Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, edifício carismático e representativo da arquitetura civil da segunda metade do século XX, a ampliação e as alterações previstas na proposta de “reabilitação”, nada referem sobre a demolição ou alteração dos seus interiores, nem sequer sobre ao seu átrio monumental e distribuição espacial. Trata-se de um edifício da Carta Municipal do Património, pelo que qualquer alteração intrusiva terá que respeitar o que o Plano Diretor Municipal define para os bens constantes dessa Carta.

A ampliação de vários edifícios e a construção de 2 novos edifícios no e junto ao recinto da ala Norte da Manutenção Militar, não só representa uma excessiva carga construtiva junto à Torre Marialva (P6, P8 e P9) com a inevitável impermeabilização do solo, até aqui permeável, como representará uma condicionante visual e fundiária para a ala Norte da MM, designadamente para a plataforma ferroviária, túnel de acesso à Quinta de Lafões e para o armazém do azeite. Muito menos se quantifica ou qualifica o impacte deste projeto no edificado da ala Norte da MM, bem como no túnel de acesso à Quinta de Lafões, plataforma ferroviária de escoamento da MM e armazém de azeite.

A proposta assenta no pressuposto, facto consumado, de que a futura Terceira Travessia do Tejo vai implicar um trecho em túnel e um trecho em viaduto na área do projeto. Mas, ao contrário do que é dito, este é um tema ainda em aberto, porque a sua inclusão em sede de revisão do PDM foi um assunto bastante polémico e não é minimamente consensual, embora à partida o objetivo seja benéfico para a cidade, pelo facto de por essa via se soterrar uma barreira física à continuidade física do território.

É referido que nas instalações da antiga Sociedade Nacional de Sabões, existe a “portentosa *Ficus macrophylla* (uma espécie de árvore da borracha de origem australiana), que terá qualquer coisa como 5 metros de diâmetro.

Não estão acauteladas as operações com os resíduos de construção e demolição numa ótica de economia circular.

Os solos contaminados deverão ser objeto de estudo autónomo, seguindo estritamente as guias técnicas e as recomendações da APA no âmbito da prevenção da contaminação e remediação do solo, nomeadamente para a avaliação da qualidade do solo onde se exerce ou se exerceu uma atividade potencialmente contaminante.

Outra discordância refere a indefinição de infraestruturas fundamentais como a alta velocidade e a terceira travessia do Tejo, e considera a necessidade de atualização do PROTAML e a de integração da área da

presente PDA na área mais vasta adjacente. É sugerido a reformulação e alargamento do âmbito da PDA não apenas focando componentes ambientais, mas também componentes técnicas relevantes, como as relacionadas com as infraestruturas de transportes de todos os níveis envolvidas.

Numa outra discordância é referido que se verifica muita densidade de construção, nenhuma garantia que as construções são para o interesse local e habitacional, absolutamente nenhuma prova de planeamento de transportes, além da frase clichê e pouco clara de que seria uma "cidade de 15 minutos". (Termo vazio neste caso).

É referido na discordância que o projeto parece aumentar a quantidade de construção, sem dar nenhuma resposta aos reais problemas, como a falta de transportes e o isolamento do tecido urbano. Agravar a densidade habitacional sem resolver este problema vai inclusive trazer outros novos problemas, como engarrafamentos e pior circulação na área.

Sugestões

Os principais fundamentos apresentados foram:

No que respeita à Cobertura da Linha do Norte, deveria estar prevista a abertura de uma nova estação, subterrânea, de Beato/Xabregas, ou o trabalho de cobertura da linha deve prever essa expansão futura, dado que os trabalhos sobre a via serão uma oportunidade que poderá não voltar a ocorrer;

Uma estação a sul, na área entre a Rua do Grilo, Calçada Duque de Lafões e Estrada de Marvila, permitiria um enorme aumento de mobilidade nesta área de Lisboa: com acesso oeste ao Bairro da Encarnação, sudoeste a Xabregas, e norte a Marvila/Beato e toda a nova área a urbanizar, o que permitia apanhar um regional ou suburbano para em 2 estações chegar ao parque das nações e aceder à linha vermelha/aeroporto e em uma estação chegar ao centro e aceder à linha azul do metro (a linha já está feita, porque não aproveitar? Santa Apolónia - "Encarnação/Xabregas-Beato" - Braço de Prata – Oriente);

Dado a mobilidade pendular muito intensa na rua Azinhaga da Bruxa e na Rua Dom Tomás de Melo Breyner, não deverá ser descurada a sua melhoria aquando desta obra;

A proposta que está mapeada não contempla uma abertura da via ou até mesmo a criação de uma rotunda para facilitar o escoamento do trânsito rodoviário que atualmente tem muita dificuldade em passar na zona. A frequência, que autocarros e carros têm de parar para dar cedência a quem vem do outro lado, faz com que seja necessário apresentar uma sugestão para melhorar as vias, com o seu alargamento, criação de rotunda que permita a circulação rodoviária sem ter que ceder passagem bem como incluir o planeamento de ciclovias e passeios pedonais com estacionamento;

Adicionalmente, nas parcelas P4 e P5 encontram-se várias oliveiras de grande porte que deveriam naturalmente e sem qualquer tipo de outro pensamento, ser aproveitadas e replantadas ao longo destas novas urbanizações (seria um crime apenas desmembrá-las e deitá-las abaixo);

Sugerem que o projeto da Unidade de Execução contemple um acesso viário condicionado para prédio urbano do Convento do Beato;

Será necessário uma estratégia de transportes públicos expansiva e intermodal, especialmente tratando-se de uma zona atualmente tão mal servida. Neste momento existe demasiado ênfase no transporte individual,

com uma quantidade desproporcional de estacionamento privada em relação ao número de fogos de habitação. Estas escolhas têm impacto ambiental, incentivando formas de mobilidade insustentáveis. É questionado como é que esta zona será integrada nas redes existentes de metro? Elétricos? Autocarros em vias segregadas? Como é que as linhas de comboio existentes serão valorizadas? Qual o plano de mobilidade ativa para a urbanização (e.g. construção de ciclovias ou estradas de baixa intensidade de trânsito automóvel);

Em adição ao parque verde planeado, é essencial também pensar na arborização de todas as ruas, assim como das praças previstas. Este volume de construção implica já uma impermeabilização significativa do solo, que deve ser mitigada. Assim como pensar a urbanização para evitar efeitos de ilha de calor e impactos negativos das alterações climáticas. Nesta linha, a própria construção deve ser pensada do ponto de vista da sustentabilidade ambiental, considerando aspetos como a inclusão obrigatória de painéis solares ou telhados verdes em todos os edifícios, o uso de materiais de baixo impacto ecológico, a eficiência energética, etc.;

A habitação acessível deve também estar explícita e contabilizada no plano, com números e obrigações concretas ligadas a todas as construções. Assim como a construção de infraestruturas públicas, não só Praças, mas também escolas, centros de dia, etc.;

É sugerido a criação de zonas 30Km/h em zonas residenciais e instalações para o fazer respeitar a Rua de Marvila em sentido único, mais árvores, passeios, um parque intergeracional decente que faça sentido com o novo parque urbano de Marvila;

É sugerido tirar o autocarro 793 da rua de Marvila, que não faz sentido; construir passeios para os peões em toda a freguesia, estacionamento próprio para os carros não estacionarem nos passeios, melhorar as passeadeiras e a sinalização amiga dos peões;

Sugerem a inclusão de habitação acessível/pública. Tal como se lê na página 12 da Proposta de Definição de Âmbito de Estudo de Impacte Ambiental, este projeto prevê a construção de 1.427 fogos, sem garantir se e quantos serão de habitação acessível, ou até mesmo pública (algo que se conseguiria através da celebração de contratos de concessão com os promotores).

Cabendo ao Estado Português, em geral, e à CML, em particular, a promoção de construção da habitação pública e a preços acessíveis, é necessário que tais entidades recorram aos promotores privados para solucionar esta crise da habitação, pois são eles quem mais investe no parque habitacional. Não chega permitir que estes promotores construam casas e as ponham no mercado a preços não acessíveis para o português comum (aquele que tem, de facto, o direito à cidade de Lisboa);

Sugerem incluir fogos para habitação acessível ou pública. É urgente que tal exigência se comece a fazer aos promotores privados (que não vão deixar de construir por causa de tal condição) e que deixe de ser tabu a responsabilidade que têm no agravamento da crise da habitação, caso continuem a não participar na sua solução.

É sugerido que no elenco das Partes Interessadas (Quadro3) na página 45, no item - Outras entidades, sejam acrescentados os Grupos Comunitários. Marvila tem vários grupos comunitários, organizados por bairros e que cooperam entre si. Atualmente estas estruturas informais, que agregam moradores e entidades sediadas nos territórios, são essenciais nos processos de co-decisão, co-desenho das cidades, desenvolvimento comunitário e processos participativos.

Numa das participações são apresentadas cinco sugestões na área da mobilidade:

I. Acesso Metroviário

A zona de Marvila beneficiaria de uma expansão da Linha Azul do Metro para Oriente, funcionando de forma complementar à ferrovia existente e ao LIOS.

Foi avançado um possível traçado:

Da estação de Santa Apolónia, com uma elevação à superfície de 4 m, a linha prolonga-se por 500 m à estação de Santa Engrácia (23m à superfície) no cruzamento da Rua Leite de Vasconcelos com a Rua do Vale de Santo António. A estação de Santa Engrácia permite mitigar o isolamento desta zona provocado pela estação de Santa Apolónia. Segue então por 550 m até à estação Vale de Santo António (35 m à superfície), situada do lado poente da Avenida Mouzinho de Albuquerque e no lado norte do Operário Futebol Clube, servindo o lado sul da futura Urbanização do Vale de Santo António. Segue para a estação São João (54 m à superfície), na zona do parque de estacionamento do Clube Futebol Varejense (servindo a Avenida Afonso III) e atravessa o vale à superfície para entrar em túnel no lado nascente e segue para a estação Madre de Deus (42 m à superfície) na Rua do Marquês de Olhão, estação esta que serve também a zona do Beato. Daí segue para a nova estação terminal em Marvila (36 m à superfície), permitindo um transbordo rápido para a Linha da Azambuja.

O participante informou que apresentou à Assembleia Municipal de Lisboa no passado dia 6 de fevereiro uma proposta de expansão da Linha Amarela com o alinhamento Campo Grande - Hospital de Santa Maria - Sete Rios - Campolide - Amoreiras - Marquês de Pombal - Gomes Freire - Anjos - Penha de França (Avenida Coronel Eduardo Galhardo) - São João. A construção desta ligação somada à expansão da linha azul Santa Apolónia - São João - Marvila faria da estação de São João uma interface de centralidade considerável, com maiores benefícios para os marvilenses. Em alternativa, a ligação metroviária São João - Madre de Deus - Marvila poderia ser assegurada como prolongamento deste novo corredor em vez da Linha Azul.

A proposta é baseada na perceção de uma relação sinérgica entre as duas expansões, ciente de que uma expansão desta ordem da Linha Amarela implica um horizonte temporal muito mais alargado do que o prolongamento da Linha Azul no sentido oriente.

II. Ferrovia

A Concordância de Xabregas poderá ser aproveitada para o serviço de passageiros. A duplicação, parcial ou total, da sua extensão, somada à construção de um apeadeiro, permitiria trazer um serviço de passageiros à zona ocidental da Madre de Deus.

III. LIOS Oriental

O prolongamento do 15E ao Parque Tejo constitui uma oportunidade para criar uma carreira de elétricos do Beato a Marvila, pelo que deverá ser objeto de estudo.

IV. Rodovia

Os planos para esta nova urbanização deverão prever a procura de estacionamento por não residentes induzida pela travessia Chelas-Barreiro. A conceção das superfícies de estacionamento automóvel deverá facilitar a restrição de acesso a não-residentes caso tal se verifique necessário.

A localização de postos de carregamento de viaturas elétricas deverá ser pensada como instrumento estratégico de ordenamento do estacionamento. Será uma oportunidade perdida se os postos de carregamento forem instalados segundo o critério único da conveniência.

V. Rede ciclável

A mobilidade ciclável nesta Unidade de Execução seria beneficiada pela construção de uma ponte ciclopédonal sobre a Rotunda das Olaias.

O participante propõe uma ponte em forma de "Y" que, partindo da Azinhaga Fonte do Louro, atravesse a rotunda e se bifurque no sentido USF Areeiro/ Avenida Engenheiro Arantes e Oliveira e no sentido Calçada da Picheleira/Vale de Chelas. Tal ponte criará uma ligação mais direta e segura de Marvila à Alameda Dom Afonso Henriques, via Bela Vista (e, por conseguinte, à ciclovia da Avenida Almirante Reis) e ligará também a Alameda ao Parque Urbano do Vale da Montanha e à USF Areeiro.

Reclamações

Os principais fundamentos apresentados foram:

Através da Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 45/2021 de 28 de abril, na redação da RCM n.º 156/2023 de 30 de novembro de 2023, foi estabelecido que “o Grupo de Projeto tem ainda por missão coordenar e promover a execução do projeto de recuperação de edificado da área da Manutenção Militar Norte, utilizada como sede de projeto para a JMJ 2023, destinada, designadamente, à habitação, ao alojamento estudantil, ao alojamento urgente temporário, nomeadamente para pessoas em situação de vulnerabilidade, vítimas de violência doméstica e de tráfico de seres humanos e beneficiários de proteção internacional, à pequena agricultura e à criação de espaços de fruição cultural”, bem como tem como objetivos “Coordenar os trabalhos de aproveitamento do património público da área da Manutenção Militar Norte, gerindo e executando as tarefas necessárias à criação de espaços de habitação, alojamento estudantil, alojamento urgente temporário, pequena agricultura e espaços de fruição cultural ou outros, designadamente, colaborando no planeamento dos trabalhos e no respetivo faseamento, acompanhando a realização dos estudos, projetos e empreitadas, bem como os procedimentos de contratação pública e todas as demais diligências e procedimentos requeridos”.

Posteriormente, através de Despacho conjunto dos Secretários de Estado da Defesa Nacional e do Tesouro, de dezembro de 2023, os terrenos da antiga Manutenção Militar Norte foram desafetados do domínio público militar, passando a integrar o domínio privado do Estado, com a respetiva cedência de utilização à Secretaria de Estado da Presidência do Conselho de Ministros (SGPCM), como, aliás, é do conhecimento da Câmara Municipal de Lisboa (CML).

Neste quadro, no âmbito da presente Consulta Pública, é exposto o seguinte:

Embora esta denominada Unidade de Execução de Marvila (UEM) *não comprometa a concretização dos objetivos deste GP atrás referidos, que podem ser prosseguidos autonomamente*, parece evidente que qualquer figura de planeamento e ordenamento de território que se pretenda estabelecer na área aqui em

apreciação deveria ter em conta, não só a área dos terrenos da antiga Manutenção Militar Norte, como outras também limítrofes à aqui em causa.

O trabalho que este GP tem vindo a desenvolver de há dois meses a esta parte assenta, essencialmente, nos levantamentos topográficos, de arquitetura e estruturais do edificado existente, bem como das infraestruturas gerais, recolha de lixo, limpeza dos espaços, preparação e lançamento de concursos para a manutenção geral dos prédios e zonas verdes, etc..

Entretanto, através de vários contactos, tem-se procurado elaborar um esboço que concretize a ideia para o que o GP foi mandatado. É evidente que a fase subsequente será procurar o diálogo com as entidades públicas que têm tutela nesta área – Junta de Freguesia, Câmara Municipal e outros -, bem como os vizinhos territoriais, de modo a proporcionar a respetiva discussão junto da comunidade. Face ao exposto, foi com surpresa que se verificou estar em consulta pública, para efeitos de Proposta de Definição do Âmbito (PDA) uma Unidade de Execução, sem qualquer contacto com as entidades do Estado que desde novembro passado tutelam a área da Manutenção Militar Norte, seja a SGPCM, seja este GP.

De qualquer modo, é evidente que o GP tem todo o interesse em participar na presente consulta. No entanto, resultam da apreciação do documento questões prévias absolutamente essenciais para uma participação séria que, antes de mais, urgem ser esclarecidas, sob pena de induzirem em erro os participantes e, máxime, da própria consulta poder ser considerada inválida.

Questões Prévias

1. Limites, cadastro e Pareceres É referido no documento que foram apresentados, em maio de 2023, pela Direção Municipal do Urbanismo da CML, os “termos de referência desta proposta de Unidade de Execução de Marvila o que permitiu à CML proceder à consulta a diversas entidades acerca das condições de concretização desta figura de planeamento urbano (...)” e que estas “entidades informaram das condicionantes e condições a observar para o desenvolvimento do projeto, no âmbito da respetiva tutela e área de intervenção” (cfr. pág. 8 do documento em consulta). Ora, não foram juntos nem os termos de referência referidos, nem quaisquer dos pareceres emitidos, que constituem, obviamente, antecedentes que deveriam ser disponibilizados.

Aliás, duvida-se mesmo que o parecer da IP tenha sido positivo, face aos constrangimentos técnicos e de segurança que a solução apresentada implica, o que torna grave a sua não apresentação. Lembre-se, ainda, tal como é referido no documento em apreciação e definido pelo Município (pág. 8), uma Unidade de Execução “Consiste na fixação em planta cadastral dos limites físicos da área a sujeitar a intervenção urbanística e com identificação de todos os prédios abrangidos, de forma a assegurar um desenvolvimento urbano harmonioso e a justa repartição de benefícios e encargos pelos proprietários envolvidos”. Acontece que os presentes limites da UE cortam a meio a maravilhosa estrada / rua de Marvila e não integram uma série de “vizinhos” que, a “olho nu”, poderiam ou deveriam fazer parte de um futuro instrumento de ordenamento da zona. Daí, o interesse de se conhecerem os termos de referência que deram origem ao documento e os pareceres já emitidos. É óbvio também que se exige a apresentação da planta cadastral da zona para se perceber se os terrenos são do Estado, de privados ou municipais, de forma a antecipadamente se avaliarem eventuais benefícios ou obrigações que, eventualmente, caberão a cada parte. Os termos de referência permitiriam justificar a razão dos limites da presente UE e a análise dos pareceres permitiria analisar, *ab initio*, a razoabilidade da proposta. Ora, como está apresentada, e sem qualquer dos documentos

atrás referidos, é impossível conhecer quais foram os critérios para a definição da área de estudo. Embora esta fase seja preliminar e facultativa do procedimento de AIA parece evidente, salvo melhor opinião, que o documento em apreciação não deve omitir dados já do conhecimento das entidades proponentes.

2. Ferrovia / Escola Afonso Domingos

O documento em apreço, sistematicamente, apresenta como dado adquirido a terceira travessia do Tejo e a respetiva reserva do espaço canal identificado através da AIA de 2009 e aposta no PDM que, obviamente, já caducou (cfr. art. 23º do DL 151-B/2013 de 30 de outubro e art. 18º da Lei n.º 31/2014 de 30 de maio). É certo que acaba por referir que não existe uma servidão formal constituída e em vigor (cfr. pág. 44), mas é sistemática a referência a um projeto existente de TTT:

“prevê um trecho em túnel e um trecho em viaduto na área do projeto”;

“está igualmente definida a diretriz de uma possível via rodoviária”;

“A mobilidade viária será estruturada com a criação de uma via de ligação entre Chelas e a frente ribeirinha de nível 3”;

a “infraestrutura ferroviária no traçado atualmente definido implica, necessariamente, a demolição do conjunto edificado da antiga Escola Industrial Afonso Domingos”;

Não se duvida que se deve ter em conta um canal para uma terceira travessia sobre o Tejo, nomeadamente ferroviária, mas torna-se abusivo marcar, desde já, o seu traçado, uma vez que um futuro projeto, a existir, terá necessariamente outras condicionantes e implicações.

A IP deverá, obviamente, alertar que existem estudos e que o plano ferroviário prevê uma terceira travessia sobre o Tejo, mas, em rigor, não se pode desde já definir o seu exato local. Lembre-se aqui que a DIA de 2009 referia expressamente que tudo se devia fazer para salvaguardar a escola Afonso Domingos.

Ora, embora essa DIA já tenha caducado, não se consegue entender como é que se chega aqui à conclusão que a Escola tem de ser arrasada.

Pior, é que este património foi cedido, em julho de 2022, pelo Instituto da Habitação e de Reabilitação Urbana (IHRU) à CML para efeitos de o afetar à Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário, conforme Auto de Cessão de que se junta cópia.

Ora, parece grave que, num documento que está em consulta, se omita este facto. Conclusão O Grupo de Projeto tem todo o interesse em participar e contribuir para a elaboração de uma Unidade de Execução de Marvila na zona.

No entanto, como se compreende pelo atrás exposto, torna-se difícil fazê-lo nos termos em consulta, uma vez que:

a) Não se conhecem os termos de referência elaborados pelos serviços da CML para a Unidade de Execução em apreço;

b) Não se conhecem os critérios que subjazem aos limites da presente UE;

c) Não se conhecem os pareceres já emitidos, provavelmente alguns negativos, que nos permitem avaliar sobre a razoabilidade da proposta; d) Não se clarifica convenientemente as reservas / pareceres que estão em vigor e que condicionam a zona, em que moldes e em que termos;

e) Não é apresentada uma planta cadastral que identifique os interessados, entre públicos (Estado e Município) e privados;

f) Não só não se junta como documento anexo o Auto de Cessão da Escola Afonso Domingos como, sem mais, se prevê no futuro a destruição completa desse edificado, sem qualquer alusão ao fim social para o qual foi cedido.

Nestes termos, é solicitado que se diligencie no sentido de serem apresentados os documentos e elementos em falta.

Geral

Os principais fundamentos apresentados foram:

Clarificar a estruturação dos espaços públicos – hierarquia/capacidade do espaço previsto em função dos vários modos de mobilidade e de qualidade – transporte coletivo / transporte individual, nomeadamente rede de bicicletas GIRA, ciclovias, locais de estacionamento de bicicletas;

Questionar a razão da área definida não integrar os tecidos urbanos envolventes carenciados de reabilitação e a estratégia mais global de intervenção na linha de cintura e na própria linha do norte, na qual não é perceptível o troço a cobrir e o modo como é previsto;

Caracterização urbanística da envolvente à área de intervenção – estrangulamentos e oportunidades da sua resolução;

Relações espaciais com a NTT, quanto à continuidade do tecido urbano proposto e salvaguarda dos impactes ambientais (qualidade do ar e ruído) decorrentes da entrada em funcionamento daquela infraestrutura;

Relações com as infraestruturas da envolvente, particularmente no que respeita à rede viária e à rede de saneamento;

Qual a programação de equipamentos coletivos em função das necessidades presentes e do crescimento de ocupação preconizado, bem como as áreas previstas para o efeito;

Relação com as redes de transporte público coletivo – rodoviário (CARRIS) e ferroviário (linha de cintura e futuras ligações pela NTT);

Clarificação das condições de operação nos 6 anos da fase da obra, no que respeita ao ruído, às poeiras e à circulação de viaturas pesadas (itinerários);

Para a promoção de atividade física e o espírito comunitário, é questionado o que vai ser construído, dado que se verifica a ausência de um auditório (preferencial) ou anfiteatro natural, de um pavilhão com Medidas Oficiais para a prática de diferentes atividades e de um campo para treinos;

Clarificar qual o impacto visual das obras propostas na Madreus para os moradores, em particular para a sua vista do rio;

Ter em conta a rota dos autocarros que servem o Bairro da Madreus e, em particular, a proposta de localização alternativa do término do autocarro 742 que se situa demasiado próxima de habitações e que causa ruído acima dos limites legais, vibrações e poluição, é questionado o impacto da nova urbanização na

proposta alternativa para a localização do terminal do autocarro 742 e requalificação dos espaços verdes nesta parte do bairro (atualmente, inexistente);

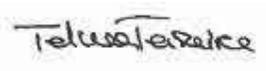
Clarificar a nova travessia rodoferroviária do Tejo e as suas relações com a proposta de intervenção;

Clarificar a relação da proposta com as redes de transporte coletivo público, nomeadamente a Carris;

6. Conclusões

Verifica-se que a maior parte das participações são de sugestões para o projeto, e que relativamente às discordâncias, os principais argumentos apresentados são relativos à construção junto a zonas ribeirinhas, o impacto visual de novas construções, a demasiada impermeabilização do solo, a eliminação de património histórico e a falta de rede viária, assim como de transportes públicos.

Responsável pela Consulta Pública



ANEXO I

Participações Rececionadas



Dados da consulta

Nome resumido	Unidade de Execução (UE) de Marvila
Nome completo	Unidade de Execução (UE) de Marvila
Descrição	<p>O projeto consiste num projeto de desenvolvimento urbano, que incluirá diversos loteamentos, abrangendo uma área de cerca de 28 ha e prevendo 1427 fogos. Globalmente, a unidade de execução prevê para este território uma área total de intervenção de 280.342 m². – área de superfície de pavimento: 193.593 m²; – área de espaços verdes e equipamentos: 119.437 m²; – n.º de fogos: 1.427 – estacionamento: o Privado: 2 852 lugares o Público: 246 lugares</p> <p>O projeto localiza-se em áreas qualificadas como sensíveis nos termos do RJAIA (alínea a) do artigo 2.º), nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zona Geral de Proteção do Antigo Convento do Beato António, classificado como Imóvel de Interesse Público pelo Decreto n.º 29/84, de 25 de junho.• na Zona Geral de Proteção do Palácio dos Duques de Lafões, classificado como Monumento de Interesse Público pela Portaria n.º 456/2012, de 18 de setembro;• Zona Geral de Proteção da Fábrica “A Nacional”, classificada como Monumento de Interesse Público, pela Portaria n.º 250/2013, de 23 de abril. <p>A área urbana sobre onde se pretende intervir, nas freguesias de Marvila e do Beato, é um conjunto de terrenos - vazios urbanos situados entre diversos nomes toponímicos da Lisboa Oriental: o Beato (Convento), a Madreus (bairro), Chelas (Plano Urbano) e o Braço de Prata.</p>
Período de consulta	2024-02-21 - 2024-03-13
Data de início da avaliação	2024-03-14
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Avaliação de Impacte Ambiental
Sub-tipologia	
Código de processo externo	
Entidade promotora do projeto	Floris Marvila, Lda.
Entidade promotora da CP	CCDR Lisboa e Vale do Tejo
Entidade coordenadora	CCDR Lisboa e Vale do Tejo
Técnico	Helena Silva

Eventos

Nº Participações	17
Nº Seguidores	29

Estatísticas sobre a tipologia

Concordância	0
Discordância	3
Geral	5
Proposta concorrente	0
Reclamação	1
Sugestão	8

Participações

ID 73689 David Larisch Frazer em 2024-03-13

Comentário:

Exm.ªs Senhores, Exm.ªs Senhoras, Venho por este meio deixar-vos a minha participação no âmbito deste processo de consulta pública, composta por cinco sugestões na área da mobilidade: I. Acesso Metroviário A zona de Marvila beneficiaria de uma expansão da Linha Azul do Metro para Oriente, funcionando de forma complementar à ferrovia existente e ao LIOS. Avanço um possível traçado: Da estação de Santa Apolónia, com uma elevação à superfície de 4 m, a linha prolonga-se por 500 m à estação de Santa Engrácia (23m à superfície) no cruzamento da Rua Leite de Vasconcelos com a Rua do Vale de Santo António. A estação de Santa Engrácia permite mitigar o isolamento desta zona provocado pela estação de Santa Apolónia. Segue então por 550 m até à estação Vale de Santo António (35 m à superfície), situada do lado poente da Avenida Mouzinho de Albuquerque e no lado norte do Operário Futebol Clube, servindo o lado sul da futura Urbanização do Vale de Santo António. Segue para a estação São João (54 m à superfície), na zona do parque de estacionamento do Clube Futebol Varejense (servindo a Avenida Afonso III) e atravessa o vale à superfície para entrar em túnel no lado nascente e segue para a estação Madre de Deus (42 m à superfície) na Rua do Marquês de Olhão, estação esta que serve também a zona do Beato. Daí segue para a nova estação terminal em Marvila (36 m à superfície), permitindo um transbordo rápido para a Linha da Azambuja. Apresentei à Assembleia Municipal de Lisboa no passado dia 6 de Fevereiro uma proposta de expansão da Linha Amarela com o alinhamento Campo Grande - Hospital de Santa Maria - Sete Rios - Campolide - Amoreiras - Marquês de Pombal - Gomes Freire - Anjos - Penha de França (Avenida Coronel Eduardo Galhardo) - São João. A construção desta ligação somada à expansão da linha azul Santa Apolónia - São João - Marvila faria da estação de São João uma

interface de centralidade considerável, com maiores benefícios para os marvilenses. Em alternativa, a ligação metroviária São João - Madre de Deus - Marvila poderia ser assegurada como prolongamento deste novo corredor em vez da Linha Azul. Menciono esta proposta baseando-me na perceção de uma relação sinérgica entre as duas expansões, ciente de que uma expansão desta ordem da Linha Amarela implica um horizonte temporal muito mais alargado do que o prolongamento da Linha Azul no sentido oriente. Consinto a recolha da transcrição da minha participação na 104ª Reunião Plenária da AML. A gravação da mesma encontra-se disponível no endereço <https://www.youtube.com/watch?v=RFJ8gZI1AsY> (do minuto 01:19 ao minuto 05:00). Disponibilizo também um artigo que expõe por extenso a mesma proposta de expansão da Linha Amarela: <https://davidfrazer.substack.com/p/linha-amarela-condenada-a-periferiaII>. Ferrovia A Concordância de Xabregas poderá ser aproveitada para o serviço de passageiros. A duplicação, parcial ou total, da sua extensão, somada à construção de um apeadeiro, permitiria trazer um serviço de passageiros à zona ocidental da Madre de Deus. III. LIOS Oriental O prolongamento do 15E ao Parque Tejo constitui uma oportunidade para criar uma carreira de elétricos do Beato a Marvila, pelo que deverá ser objeto de estudo. IV. Rodovia Os planos para esta nova urbanização deverão prever a procura de estacionamento por não residentes induzida pela travessia Chelas-Barreiro. A conceção das superfícies de estacionamento automóvel deverá facilitar a restrição de acesso a não-residentes caso tal se verifique necessário. A localização de postos de carregamento de viaturas elétricas deverá ser pensada como instrumento estratégico de ordenamento do estacionamento. Será uma oportunidade perdida se os postos de carregamento forem instalados segundo o critério único da conveniência. V. Rede ciclável A mobilidade ciclável nesta Unidade de Execução seria beneficiada pela construção de uma ponte ciclopedonal sobre a Rotunda das Olaias. Incluo no ficheiro anexo um esboço da mesma (Figura 2). Proponho uma ponte em forma de "Y" que, partindo da Azinhaga Fonte do Louro, atravessa a rotunda e se bifurca no sentido USF Areeiro/ Avenida Engenheiro Arantes e Oliveira e no sentido Calçada da Picheleira/Vale de Chelas. Tal ponte criará uma ligação mais direta e segura de Marvila à Alameda Dom Afonso Henriques via Bela Vista (e por conseguinte à ciclovia da Avenida Almirante Reis) e ligará também a Alameda ao Parque Urbano do Vale da Montanha e à USF Areeiro. Como utente da USF Areeiro, confesso que me entusiasma a ideia uma travessia mais cómoda e segura da Rotunda das Olaias.

Anexos: 73689_Imagens de apoio à participação na consulta pública da UE de Marvila.pdf

Estado: Não Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

Imagens de apoio à participação na consulta pública da Unidade de Execução de Marvila

Autor: David Frazer

Lisboa, 13 de março de 2024

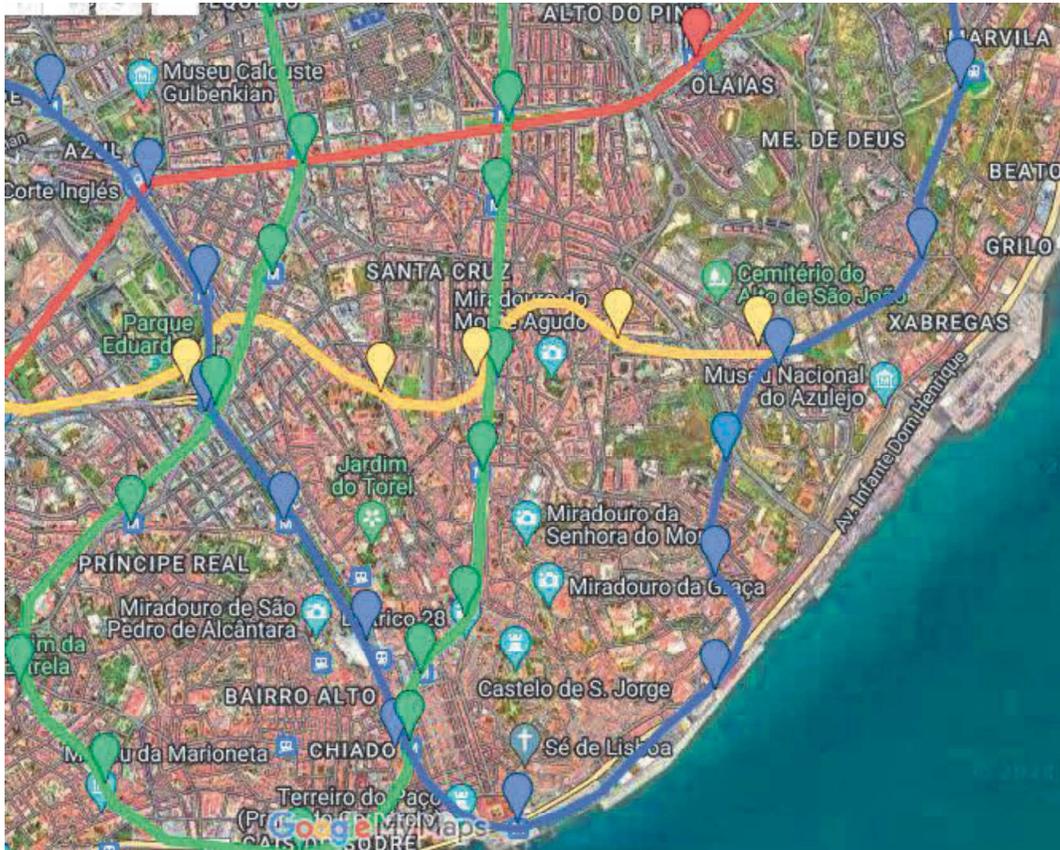


Figura 1: Prolongamento da Linha Azul Santa Apolónia-Marvila. A imagem reflete também a minha proposta de expansão da Linha Amarela (mapa base: Google Maps)



Figura 2: Ponte ciclopedonal da Rotunda das Olaias (mapa base: Google Earth)

ID 73688 Grupo Comunitário 4Crescente / Marvila em 2024-03-13**Comentário:**

Boa tarde, No elenco das Partes Interessadas (Quadro3, página 45, no item Outras entidades, vimos propor que sejam acrescentados os Grupos Comunitários. Marvila tem vários grupos comunitários, organizados por bairros e que cooperam entre si. Atualmente estas estruturas informais, que agregam moradores e entidades sediadas nos territórios, são essenciais nos processos de co-decisão, co-desenho das cidades, desenvolvimento comunitário e processos participativos. Com os nossos cumprimentos, Secretariado do Grupo Comunitário 4Crescente/ Marvila (Bairros dos Alfinetes, Salgadas, Marquês de Abrantes e Quinta do Chalé)

Anexos: Não**Estado:** Não Tratada**Tipologia:** Sugestão**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 73683 Martim Aires Horta em 2024-03-12**Comentário:**

Boa Tarde. No que respeita à Cobertura da Linha do Norte, deveria estar prevista a abertura de uma nova estação, subterrânea, de Beato/Xabregas, ou o trabalho de cobertura da linha deve prever essa expansão futura. Os trabalhos sobre a via serão uma oportunidade que poderá não voltar a ocorrer. Cidades como Londres (cf. Overground) permitiram com a abertura de estações de passageiros em linhas ferroviárias existentes que atravessavam a cidade a criação de linhas urbanas com um enorme sucesso. Já existem plataformas industriais antigas que poderiam ser reconvertidas (<https://www.google.pt/maps/place/38%C2%B043'58.6%22N+9%C2%B006'29.5%22W/@38.732942,-9.1088803,191m/data=!3m2!1e3!4b1!4m4!3m3!8m2!3d38.732942!4d-9.10818?entry=tту>) Uma localização a sul, na área entre a Rua do Grilo, Calçada Duque de Lafões e Estrada de Marvila, permitiria um enorme aumento de mobilidade nesta área de Lisboa: com acesso oeste ao Bairro da Encarnação, sudoeste a Xabregas, e norte a Marvila/Beato e toda a nova área a urbanizar. Isto permitia apanhar um regional ou suburbano para em 2 estações chegar ao parque das nações e aceder à linha vermelha/aeroporto; e em uma estação chegar ao centro e aceder à linha azul. A linha já está feita, porque não aproveitar? Santa Apolónia - "Encarnação/Xabregas-Beato" - Braço de Prata - Oriente. Com os melhores cumprimentos,

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Sugestão**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 73681 Fórum Cidadania Lx - Associação em 2024-03-12

Comentário:

Exmos. Senhores Segue em anexo PDF o contributo do Fórum Cidadania Lx - Associação, para os devidos efeitos. Muito obrigado. Pela Direcção Paulo Ferrero, Nuno Caiado e Maria Ramalho

Anexos: 73681_UnidadeExecuçãoMarvila.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

Unidade de Execução de Marvila

CONTRIBUTO

Consulta Pública sobre Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental

(21.02.2024-13.03.2024)

<https://participa.pt/pt/consulta/unidade-de-execucao-ue-de-marvila>

MATRIZ URBANÍSTICA

Nesta consulta pública, ao estarmos perante uma Proposta de Definição de um Estudo de Impacte Ambiental, encontramos-nos, na realidade, a discutir o acessório em vez do essencial, ou seja, a discutir um instrumento de apoio ao planeamento estratégico-urbanístico e não a discutir que Cidade devemos ter, em que o desenhar a cidade de forma harmoniosa se sobreponha à manta de retalhos, onde se jogam “índices de construção” vs. “superfícies vegetais ponderadas”. Ou seja, abundam as referências à construção para habitação, mas o fito desta mega-operação urbanística parece-nos ser apenas um: o zonamento daquela zona de Lisboa e não, como gostaríamos que fosse, a preservação e o fomento do ecossistema sócio-cultural.

Por outro lado, consultando a cartografia histórica disponível, é bem visível que antes das grandes operações de aterro do Porto de Lisboa, na zona da proposta, existissem diversas construções localizadas nas margens do rio, tais como cais e armazéns relacionados com os Conventos dos Grilos e das Grilas, Palácio de Lafões e Convento do Beato, que permitiam o abastecimento de bens ou a expedição de produtos agrícolas produzidos nos seus domínios. Apesar dos aterros e revolvimentos realizados neste território ribeirinho ao longo dos séculos XIX e XX.

A forma como se propõe a densificação da construção nesta zona, ocultando a matriz urbanística antiga que, apesar de fragmentada e mal conservada, pode ainda ser apreciada, não é de todo compensada pela área verde projectada.

Ou seja, as novas construções não tiveram em conta que já não se deve construir e densificar zonas junto a margens ribeirinhas, bem como ignoram um interessante conjunto patrimonial edificado e paisagístico onde ainda é possível decifrar uma ocupação histórica de antigos conventos, cercas e palácios com as suas quintas, património este que deveria ser compreendido e valorizado a bem da identidade e qualidade de vida desta zona da cidade. Por outro lado, existe um conjunto de igual relevo ligado às actividades fluviais e industriais que não é tido em conta com propostas de valorização, mas antes de ocultação por imóveis frontalmente desiguais.

ÂMBITO DA PROPOSTA (ESTUDO PRÉVIO)

Reconhecemos a necessidade de resolver a situação actual de abandono, maus tratos e anarquia urbanística e territorial que a área urbana em apreço se encontra, designadamente os vazios urbanos e os terrenos expectantes em grande parte da zona objecto desta proposta.

No entanto, consideramos excessiva, intrusiva e irresponsável a maior parte dos lotes agora propostos para novas construções e ampliações a edifícios existentes, pelo impacto visual e nalguns casos disruptivo, que as mesmas representam para um edificado maioritariamente de baixa densidade.

PARECERES

Uma vez que este Estudo Prévio se aplica a um vasto território da cidade de Lisboa em que existe diverso património edificado e paisagístico classificado de interesse público (Aqueduto do Alviela, antigo Convento do Beato, fito-monumento [(árvore da borracha)], ou com protecção municipal [Escola Afonso Domingues (*item* 21.85 da Carta Municipal do Património), edifício SOPONATA (*item* 21.81), etc.], e em plena Estrutura Ecológica Municipal (“Arco Ribeirinho” e Corredor Verde Oriental), parece-nos estranho, no mínimo, que estejam ausentes da lista de anexos para a presente consulta pública, os pareceres das entidades sob as quais existe servidão administrativa, designadamente os pareceres da EPAL, DGPC, ICNF, CP, Infraestruturas de Portugal e Governo (Manutenção Militar – Ala Norte), e os pareceres dos serviços da CML respectivos, ou seja, do Núcleo Residente da Estrutura Consultiva do PDM e dos Espaços Verdes.

Por outro lado, invocar que o projeto da Terceira Travessia do Tejo foi objeto de procedimento de AIA, é esquecer que este é de 2009 (n.º de AIA 1939), tendo todo o território desta área sido

objeto nestes 15 anos de profundas alterações – de usos, solo, urbanísticas e viárias – que terão que ser naturalmente atualizadas não bastante por isso uma automática extrapolação para um estudo de 2009 para 2024.

MODELO URBANO

Consideramos excessivo, intrusivo e irresponsável que a maior parte dos lotes agora propostos para novas construções e ampliações a edifícios existentes, tenha o impacto visual, nalguns casos disruptivo, que o estudo apresenta para um edificado de baixa densidade.

Assim, no Bairro da Madreus serão construídos e intervencionados 16 prédios, com 5-6 andares de altura em média, com um deles a ter 9 pisos acima da superfície, desalinhados com o edificado existente.

E na chamada POLU (Polaridade Urbana), junto à estação ferroviária de Marvila, haverá 6 construções novas propostas e 13 ampliações, em que um dos edifícios ampliados passará a ter 13 andares e outro 20, em absoluta contradição com o que se lê “As novas gerações de cidade ambicionam uma elevada heterogeneidade programática, onde os bairros habitacionais (existentes e futuros) e as áreas comerciais e de serviços se interliguem e aproximem através de espaços públicos qualificados e naturalizados, que potenciem novas centralidades apoiadas numa densificação sustentável”!

Por sua vez, a memória industrial do local desaparecerá em muitos dos casos apresentados (ex. edifício Soponata, Manutenção Militar – Ala Norte, a própria linha férrea), e ainda para as próprias características rurais da zona, que o estudo prévio diz proteger.

Vale a pena sublinhar que nos parece redutor o enunciado como objectivo a preservar, já que é ignorado todo o património industrial existente nesta área que vale a pena defender: “ h) Preservação e requalificação do património histórico existente, podendo implicar a mudança ou a potenciação de usos – Escola Afonso Domingues, Casa de São Vicente e Torre da Quinta do Marquês de Marialva e Edifício da Soponata [os edifícios da antiga Escola Afonso Domingues serão demolidos com a construção da Terceira Travessia do Tejo; a Casa de São Vicente não é intervencionada no âmbito da UE];

Assim, parece-nos uma proposta de intervenção com demasiados pontos bastante negativos, redutores e irreversíveis, pela densificação de construção e impermeabilização dos solos que se

propõe (afigura-se-nos como escandalosa a proposta designada por POLU), apesar do “bombom” que se promete: a criação de 8 hectares de área verde, pela escassa defesa do património existente.

ESTRUTURA ECOLÓGICA

Não nos parece suficiente, nem um bom sinal, que, em matéria de defesa da Estrutura Ecológica Municipal, conste a frase “deve ser garantida a continuidade física dos corredores estruturantes”, quando o que devia constar seria “tem que ser garantida”.

Por sua vez, a informação sobre os perigos para a biodiversidade, decorrentes da implementação deste projecto, é muito reduzida, não se discriminando a fauna e a flora existentes na zona, nem se quantificando minimamente os exemplares arbóreos a abater durante a execução do projecto. Também nos parece bastante estranho o projecto prever a consulta a apenas 1 especialista em cada uma das áreas sensíveis, i.e., biodiversidade, paisagismo, património.

As áreas sujeitas a riscos naturais e antrópicos deverão ser objecto de estudo aprofundado não apenas de âmbito hidrogeológico.

ESCOLA AFONSO DOMINGUES

Sendo a CML uma das entidades proponentes do projecto subjacente à presente consulta pública, acumulando esse papel com o de entidade licenciadora do mesmo, não se compreende como é que a CML propõe a demolição do edifício, mudando radicalmente de posição em relação a um equipamento que a própria considerava, em 2019, como importante para a concretização do “Corredor Verde Marvila-Beato” e, em 2023, avançou com a promessa de ali vir a ser concretizar um “pólo social inovador”

(<https://www.publico.pt/2023/05/30/local/noticia/apoio-abrigo-lisboa-vai-mudar-zona-periferica-vontade-oposicao-2051599>).

Mais se estranha a intenção deliberada da CML em avançar com a demolição de um edifício que consta da Carta Municipal do Património do PDM de Lisboa (*item 21.85*), e onde não existe justificação objectiva para a sua demolição, uma vez que o PDM só o permitiria perante o risco

de ruína do edifício, o que não se verifica, de todo, apesar de o edifício estar a necessitar de obras de reabilitação, por força do abandono a que foi votado pelo Estado, desde 2010.

EDIFÍCIO SOPONATA

Relativamente ao antigo edifício-sede da extinta Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, edifício carismático e representativo da arquitectura civil da segunda metade do século XX, a ampliação e as alterações previstas nesta proposta de “reabilitação”, nada referem sobre a demolição ou alteração dos seus interiores, nem sequer sobre ao seu átrio monumental e distribuição espacial. Trata-se de um edifício da Carta Municipal do Património, pelo que qualquer alteração intrusiva terá que respeitar o que o Plano Director Municipal define para os bens constantes dessa Carta.

MANUTENÇÃO MILITAR (ALA NORTE)

A ampliação de vários edifícios e a construção de 2 novos edifícios no e junto ao recinto da ala Norte da Manutenção Militar, não só representa uma excessiva carga construtiva junto à Torre Marialva (P6, P8 e P9) com a inevitável impermeabilização do solo, até aqui permeável, como representará uma condicionante visual e fundiária para a ala Norte da MM, designadamente para a plataforma ferroviária, túnel de acesso à Quinta de Lafões e para o armazém do azeite.

Muito menos se quantifica ou qualifica o impacte deste projecto no edificado da ala Norte da MM, bem como no túnel de acesso à Quinta de Lafões, plataforma ferroviária de escoamento da MM e armazém de azeite.

FERROVIA EM TÚNEL

Finalmente, esta proposta assenta no pressuposto, facto consumado, de que a futura Terceira Travessia do Tejo vai implicar um trecho em túnel e um trecho em viaduto na área do projeto. Mas, ao contrário do que é dito, este é um tema ainda em aberto, porque a sua inclusão em sede de revisão do PDM foi um assunto bastante polémico e não é minimamente consensual, embora à partida o objectivo seja benéfico para a cidade, pelo facto de por essa via se soterrar uma barreira física à continuidade física do território.

Finalmente,

Página 33 e 34 – Interessa referir que nas instalações da antiga Sociedade Nacional de Sabões, existe a “portentosa *Ficus macrophylla* (uma espécie de árvore da borracha de origem australiana), que terá qualquer coisa como 5 metros de diâmetro, permaneceu de pé.”
<https://www.publico.pt/2006/12/27/jornal/um-monumento-da-natureza--na-fabrica-dos-saboes-de-marvila-114054>.

Ponto 2.5 – Não estão acauteladas as operações com os resíduos de construção e demolição numa óptica de economia circular.

Ponto 4.2 – Deverão ser objecto de estudo autónomo aos aspectos relacionados com os solos contaminados, seguindo estritamente as guias técnicas e as recomendações da APA no âmbito da prevenção da contaminação e remediação do solo, nomeadamente para a avaliação da qualidade do solo onde se exerce ou se exerceu uma atividade potencialmente contaminante. (<https://apambiente.pt/avaliacao-e-gestao-ambiental/guias-tecnicos-e-recomendacoes>).

Lisboa, 12 de Março de 2024

ID 73669 Vanessa Silva em 2024-03-11

Comentário:

Na sequência da consulta deste projeto deixo uma sugestão de melhoria na zona das parcelas P4 e P5. Há uma mobilidade pendular muito intensa na rua Azinhaga da Bruxa e na Rua Dom Tomás de Melo Breyner que não deverá ser descurada a sua melhoria aquando desta obra. A proposta que está mapeada não contempla uma abertura da via ou até mesmo a criação de uma rotunda para facilitar o escoamento do trânsito rodoviário que atualmente tem muita dificuldade em passar na zona. É com frequência de autocarros e carros têm de parar para dar cedência a quem vem do outro lado. A sugestão vem no sentido de se melhorarem as vias, com o seu alargamento, criação de rotunda que permita a circulação rodoviária sem ter que ceder passagem bem como incluir o planeamento de ciclovia e passeios pedonais com estacionamento. Adicionalmente, nas parcelas P4 e P5 encontram-se várias oliveiras de grande porte que deveriam naturalmente e sem qualquer tipo de outro pensamento, ser aproveitadas e replantadas ao longo destas novas urbanizações. Seria um crime apenas desmembrá-las e deitá-las abaixo.

Anexos:

73669_20240311_RuaDomTomasMeloBreyner_00320240311_RuaDomTomasMeloBreyner_Sugestao_Melhoria_das_Vias.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:







ID 73660 José Sá Fernandes em 2024-03-06

Comentário:

Junta-se Participação / Reclamação em Anexo.

Anexos: 73660_Unidade Execução Marvila_Participação_GPJMJ2023.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico:

Através da Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 45/2021 de 28 de abril, na redação da RCM n.º 156/2023 de 30 de novembro de 2023, foi estabelecido que *“o Grupo de Projeto tem ainda por missão coordenar e promover a execução do projeto de recuperação de edificado da área da Manutenção Militar Norte, utilizada como sede de projeto para a JMJ 2023, destinada, designadamente, à habitação, ao alojamento estudantil, ao alojamento urgente temporário, nomeadamente para pessoas em situação de vulnerabilidade, vítimas de violência doméstica e de tráfico de seres humanos e beneficiários de proteção internacional, à pequena agricultura e à criação de espaços de fruição cultural”*, bem como tem como objetivos *“Coordenar os trabalhos de aproveitamento do património público da área da Manutenção Militar Norte, gerindo e executando as tarefas necessárias à criação de espaços de habitação, alojamento estudantil, alojamento urgente temporário, pequena agricultura e espaços de fruição cultural ou outros, designadamente, colaborando no planeamento dos trabalhos e no respetivo faseamento, acompanhando a realização dos estudos, projetos e empreitadas, bem como os procedimentos de contratação pública e todas as demais diligências e procedimentos requeridos”*.

Posteriormente, através de Despacho conjunto dos Secretários de Estado da Defesa Nacional e do Tesouro, de dezembro de 2023, os terrenos da antiga Manutenção Militar Norte foram desafetados do domínio público militar, passando a integrar o domínio privado do Estado, com a respetiva cedência de utilização à Secretaria de Estado da Presidência do Conselho de Ministros (SGPCM), como, aliás, é do conhecimento da Câmara Municipal de Lisboa (CML).

Neste quadro, no âmbito da presente Consulta Pública, vem o Coordenador deste Grupo de Projeto (GP) dizer e expor o seguinte:

Enquadramento

Embora esta denominada Unidade de Execução de Marvila (UEM) não comprometa a concretização dos objetivos deste GP atrás referidos, que podem ser prosseguidos autonomamente, parece evidente que qualquer figura de

planeamento e ordenamento de território que se pretenda estabelecer na área aqui em apreciação deveria ter em conta, não só a área dos terrenos da antiga Manutenção Militar Norte, como outras também limítrofes à aqui em causa.

Contudo, antes de se verem esclarecidas as questões que de seguida se vão colocar, entende-se que não é o momento de discutir esse aspeto.

O trabalho que este GP tem vindo a desenvolver de há dois meses a esta parte assenta, essencialmente, nos levantamentos topográficos, de arquitetura e estruturais do edificado existente, bem como das infraestruturas gerais, recolha de lixo, limpeza dos espaços, preparação e lançamento de concursos para a manutenção geral dos prédios e zonas verdes, etc.. Entretanto, através de vários contactos, tem-se procurado elaborar um esboço que concretize a ideia para o que o GP foi mandatado.

É evidente que a fase subsequente será procurar o diálogo com as entidades públicas que têm tutela nesta área – Junta de Freguesia, Câmara Municipal e outros -, bem como os vizinhos territoriais, de modo a proporcionar a respetiva discussão junto da comunidade.

Face ao exposto, foi com surpresa que se verificou estar em consulta pública, para efeitos de Proposta de Definição do Âmbito (PDA) uma Unidade de Execução, sem qualquer contacto com as entidades do Estado que desde novembro passado tutelam a área da Manutenção Militar Norte, seja a SGPCM, seja este GP.

De qualquer modo, é evidente que o GP tem todo o interesse em participar na presente consulta.

No entanto, resultam da apreciação do documento questões prévias absolutamente essenciais para uma participação séria que, antes de mais, urgem ser esclarecidas, sob pena de induzirem em erro os participantes e, *máxime*, da própria consulta poder ser considerada inválida.

Questões Prévias

1. Limites, cadastro e Pareceres

É referido no documento que foram apresentados, em maio de 2023, pela Direção Municipal do Urbanismo da CML, os *“termos de referência desta proposta de Unidade de Execução de Marvila o que permitiu à CML proceder à consulta a diversas entidades acerca das condições de concretização desta figura de planeamento urbano (...)”* e que estas *“entidades informaram das condicionantes e condições a observar para o desenvolvimento do projeto, no âmbito da respetiva tutela e área de intervenção”* (cfr. pág. 8 do documento em consulta).

Ora, não foram juntos nem os termos de referência referidos, nem quaisquer dos pareceres emitidos, que constituem, obviamente, antecedentes que deveriam ser disponibilizados.

Aliás, duvida-se mesmo que o parecer da IP tenha sido positivo, face aos constrangimentos técnicos e de segurança que a solução apresentada implica, o que torna grave a sua não apresentação.

Lembre-se, ainda, tal como é referido no documento em apreciação e definido pelo Município (pág. 8), uma Unidade de Execução *“Consiste na fixação em planta cadastral dos limites físicos da área a sujeitar a intervenção urbanística e com identificação de todos os prédios abrangidos, de forma a assegurar um desenvolvimento urbano harmonioso e a justa repartição de benefícios e encargos pelos proprietários envolvidos”*.

Acontece que os presentes limites da UE cortam a meio a maravilhosa estrada / rua de Marvila e não integram uma série de “vizinhos” que, a “olho nu”, poderiam ou deveriam fazer parte de um futuro instrumento de ordenamento da zona.

Daí, o interesse de se conhecerem os termos de referência que deram origem ao documento e os pareceres já emitidos. É óbvio também que se exige a apresentação da planta cadastral da zona para se perceber se os terrenos são do Estado, de privados ou municipais, de forma a antecipadamente se avaliarem eventuais benefícios ou obrigações que, eventualmente, caberão a cada parte.

Os termos de referência permitiriam justificar a razão dos limites da presente UE e a análise dos pareceres permitiria analisar, *ab initio*, a razoabilidade da proposta.

Ora, como está apresentada, e sem qualquer dos documentos atrás referidos, é impossível conhecer quais foram os critérios para a definição da área de estudo.

Embora esta fase seja preliminar e facultativa do procedimento de AIA parece evidente, salvo melhor opinião, que o documento em apreciação não deve omitir dados já do conhecimento das entidades proponentes.

2. Ferrovias / Escola Afonso Domingos

O documento em apreço, sistematicamente, apresenta como dado adquirido a terceira travessia do Tejo e a respetiva reserva do espaço canal identificado através da AIA de 2009 e aposta no PDM que, obviamente, já caducou (cfr. art. 23º do DL 151-B/2013 de 30 de outubro e art. 18º da Lei n.º 31/2014 de 30 de maio).

É certo que acaba por referir que não existe uma servidão formal constituída e em vigor (cfr. pág. 44), mas é sistemática a referência a um projeto existente de TTT: *“prevê um trecho em túnel e um trecho em viaduto na área do projeto”*; *“está igualmente definida a diretriz de uma possível via rodoviária”*; *“A mobilidade viária será estruturada com a criação de uma via de ligação entre Chelas e a frente ribeirinha de nível 3”*; a *“infraestrutura ferroviária no traçado atualmente definido implica, necessariamente, a demolição do conjunto edificado da antiga Escola Industrial Afonso Domingos”*; etc.

Não se duvida que se deve ter em conta um canal para uma terceira travessia sobre o Tejo, nomeadamente ferroviária, mas torna-se abusivo marcar, desde já, o seu traçado, uma vez que um futuro projeto, a existir, terá necessariamente outras condicionantes e implicações.

A IP deverá, obviamente, alertar que existem estudos e que o plano ferroviário prevê uma terceira travessia sobre o Tejo, mas, em rigor, não se pode desde já definir o seu exato local.

Lembre-se aqui que a DIA de 2009 referia expressamente que tudo se devia fazer para salvaguardar a escola Afonso Domingos. Ora, embora essa DIA já tenha caducado, não se consegue entender como é que se chega aqui à conclusão que a Escola tem de ser arrasada. Pior, é que este património foi cedido, em julho de 2022, pelo Instituto da Habitação e de Reabilitação

Urbana (IHRU) à CML para efeitos de o afetar à Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário, conforme Auto de Cessão de que se junta cópia. Ora, parece grave que, num documento que está em consulta, se omita este facto.

Conclusão

O Grupo de Projeto tem todo o interesse em participar e contribuir para a elaboração de uma Unidade de Execução de Marvila na zona.

No entanto, como se compreende pelo atrás exposto, torna-se difícil fazê-lo nos termos em consulta, uma vez que:

- a) Não se conhecem os termos de referência elaborados pelos serviços da CML para a Unidade de Execução em apreço;
- b) Não se conhecem os critérios que subjazem aos limites da presente UE;
- c) Não se conhecem os pareceres já emitidos, provavelmente alguns negativos, que nos permitem avaliar sobre a razoabilidade da proposta;
- d) Não se clarifica convenientemente as reservas / pareceres que estão em vigor e que condicionam a zona, em que moldes e em que termos;
- e) Não é apresentada uma planta cadastral que identifique os interessados, entre públicos (Estado e Município) e privados;
- f) Não só não se junta como documento anexo o Auto de Cessão da Escola Afonso Domingos como, sem mais, se prevê no futuro a destruição completa desse edificado, sem qualquer alusão ao fim social para o qual foi cedido.

Nestes termos, vem solicitar-se a V. Exa. que se diligencie no sentido de serem apresentados os documentos e elementos em falta, devendo, para os devidos efeitos, o prazo de participação / consulta ser suspenso ou adiado.

O Coordenador do Grupo de Projeto JMJ2023

ID 73657 Ricardo Varela em 2024-03-06**Comentário:**

Quanto a este projeto, considero que é necessária a clarificação da estruturação dos espaços públicos – hierarquia/capacidade do espaço previsto em função dos vários modos de mobilidade e de qualidade – transporte coletivo / transporte individual, nomeadamente rede de bicicletas GIRA, ciclovias, locais de estacionamento de bicicletas, etc..

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Geral**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 73656 MÁRIO JOSÉ DE ABREU MOREIRA em 2024-03-06**Comentário:**

1.No pressuposto da suficiência da UE para o desenvolvimento harmonioso da zona em questão, e já que esta envolveria também o Município de Lisboa e as Infraestruturas de Portugal, porque razão a área definida não integra os tecidos urbanos envolventes carenciados de reabilitação e a estratégia mais global de intervenção na linha de cintura e na própria linha do norte, na qual não é perceptível o troço a cobrir e o modo como é previsto;2.Caracterização urbanística da envolvente à área de intervenção – estrangulamentos e oportunidades da sua resolução;3.Relações espaciais com a NTT, quanto à continuidade do tecido urbano proposto e salvaguarda dos impactes ambientais (qualidade do ar e ruído) decorrentes da entrada em funcionamento daquela infraestrutura;4.Clareificação da estruturação dos espaços públicos – hierarquia/capacidade do espaço previsto em função dos vários modos de mobilidade e de qualidade – transporte coletivo / transporte individual;5.Relações com as infraestruturas da envolvente, particularmente no que respeita à rede viária e à rede de saneamento;6.Que programação de equipamentos coletivos em função das necessidades presentes e do crescimento de ocupação preconizado, bem como as áreas previstas para o efeito7.Relação com as redes de transporte público coletivo – rodoviário (CARRIS) e ferroviário (linha de cintura e futuras ligações pela NTT)8.Clareificação das condições de operação nos 6 anos da fase da obra, no que respeita ao ruído, às poeiras e à circulação de viaturas pesadas (itinerários).

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Geral**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 73649 Beatriz Barbosa de Noronha em 2024-03-05**Comentário:**

Muita densidade de construção, nenhuma garantia que as construções seriam para o interesse local e habitacional, absolutamente nenhuma prova de planejamento de transportes, além da frase clichê e pouco clara de que seria uma "cidade de 15 minutos". (Termo vazio neste caso). Como habitante da zona o projeto me parece aumentar a quantidade de construção, sem dar nenhuma resposta aos reais problemas, como a falta de transportes e o isolamento do tecido urbano. Agravar a densidade habitacional sem resolver este problema vai inclusive trazer outros novos problemas, como engarrafamentos e pior circulação na área.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 73645 fernando santos e silva em 2024-03-04**Comentário:**

Exmos)as SrsJunto envio o meu parecer sobre a proposta de definição do âmbito do EIA. Considerando a relação com a indefinição de infraestruturas fundamentais como a alta velocidade e a terceira travessia do Tejo, a necessidade de atualização do PROTAML e a de integração da área da presente PDA na área mais vasta adjacente, tentei justificar no meu parecer a sugestão para a reformulação e alargamento do âmbito da PDA não apenas focando componentes ambientais mas também componentes técnicas relevantes, como as relacionadas com as infraestruturas de transportes de todos os níveis envolvidas. Lisboa, 4 de março de 2024Fernando Santos e Silva

Anexos: 73645_Parecer sobre a PDA de Marvila.docx**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

Parecer sobre a PDA de Marvila

1 - Como a PAD refere, o PROTAML é de 2002 e muita coisa mudou entretanto. Tentarei justificar nos comentários seguintes que, integrando o PROTAML o estudo das soluções para o novo aeroporto, as travessias do Tejo e a ferrovia de alta velocidade, convencional, suburbana e de mercadorias, deverá ponderar-se seriamente a atualização do PROTAML e estudar, numa perspetiva abrangente das outras zonas de Marvila e adjacentes, as soluções possíveis para Marvila e subsequente EIA. É meritório recuperar urbanisticamente a zona de Marvila depois do abandono de instalações fabris e oficinais e da degradação que atingiu, mas até agora a participação pública na elaboração do estudo prévio de arquitetura que enforma a presente PDA foi discreta. Defendo, pelo contrário, e de acordo com o artigo 65.5 da constituição da República, a participação aberta dos cidadãos na elaboração dos instrumentos de gestão do território. Em resumo, proponho a reformulação e alargamento do âmbito da PDA não apenas focando componentes ambientais mas também componentes técnicas relevantes, como as relacionadas com as infraestruturas de transportes de todos os níveis envolvidas.

2 - Problemas complexos de ordenamento do território requerem uma análise pluridisciplinar e, sublinho, abrangente. Segundo as boas práticas, devem ser estudadas várias hipóteses e submetê-las a comparação de custos e benefícios (não digo que os autores da proposta não o tenham feito, mas apenas que isso não foi participado publicamente).

3 - Aparentemente está por definir a ligação da zona abrangida pela presente PDA às outras zonas de Marvila e adjacentes, especialmente em termos de mobilidade (nomeadamente segundo os eixos SW-NE, S-N, SE-NW, E-W), duvidando-se que a urbanização proposta possa atingir o nível das urbanizações de Alvalade, Olivais, Telheiras, quando com elas comparada.

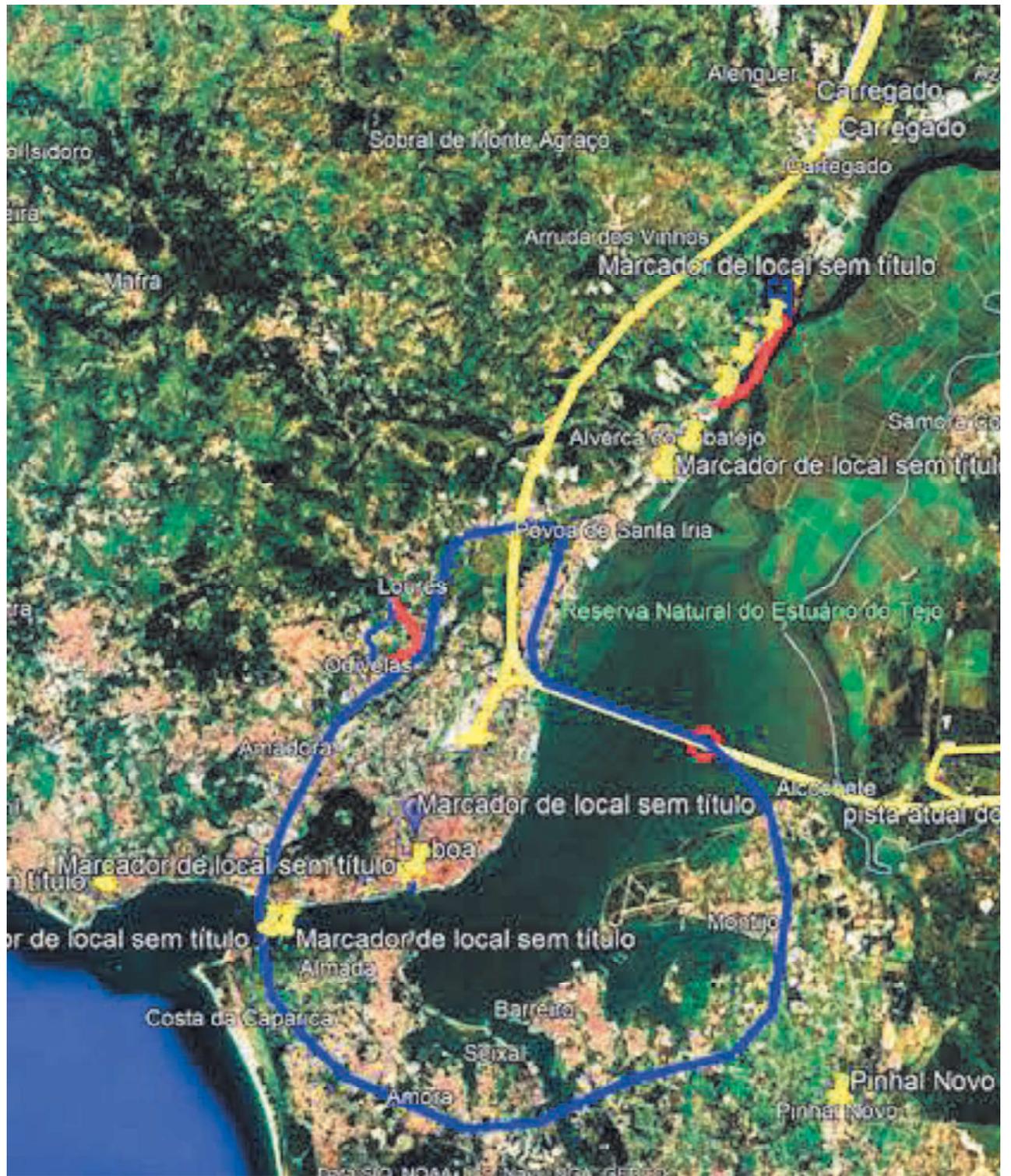
4 - Parece criticável fazer depender toda a urbanização, e a mobilidade desta zona, do projeto da terceira travessia sob a forma da ponte Chelas-Barreiro. Esta foi projetada quando se pensava localizar o novo aeroporto em Rio Frio, portanto na direção de Pinhal Novo, o que entretanto mudou. A própria curva da ponte para a Gare do Oriente é agora discutível, uma vez que está por estudar a hipótese de localização da estação de alta velocidade

na aeroporto Humberto Delgado (admitindo uma cota de 55 m para o plano base de via) e não na Gare do Oriente, libertando espaço para os pilares de acesso à ponte na zona em apreço, o que, ainda que mantendo a ligação à linha de cintura na direção da estação Olaias (onde aliás a IP prevê uma estação de interface com o metro) poderia viabilizar a não demolição da escola Afonso Domingues e a sua reintegração no sistema educativo nacional (estranha-se não se ter procurado uma solução que evitasse a demolição). Observa-se que para a linha de cintura está prevista a sua quadruplicação desde a estação Areeiro até Braço de Prata e Oriente devendo contar-se com uma ocupação de cerca de 14m adjacente à atual via dupla. Terá também de se contar com igual largura para uma faixa destinada à linha de alta velocidade totalizando 28 m além da via dupla existente, parecendo assim insuficiente a largura de 10 m invocada na página 30 da PDA. Junto desenho.



5 - No âmbito da atualização do PROTAML conforme as premissas do ponto 2 será necessário comparar várias hipóteses para a localização da terceira

travessia do Tejo, por ponte, túnel ou ambos, que deverá ser compatibilizada com a quarta travessia rodo-ferroviária (Trafaria-Algés) e com uma grande circular externa suburbana de LRT. E que essa comparação seja feita com participação pública. Junto duas hipóteses para travessia ferroviária , uma entre foz do Trancão-Alcochete Norte e outra entre Beato-Montijo no pressuposto da estação de alta velocidade no aeroporto Humberto Delgado e ligação de alta velocidade pela margem direita do Tejo.



que na fase do PDA já poderiam vir indicadas as suas localizações e , muito importante, as ligações ao troço do plano de drenagem cujo troço Chelas-Beato atravessa a zona em apreço), o que certamente o EIA esclarecerá.

7 - Regista-se com apreço a previsão de estacionamento para moradores e seus visitantes, comerciantes e público, mas parece que nos dois casos será limitado, implicando mais pisos subterrâneos e a construção de auto-silos. Sobre a natureza das vias, para além das considerações do ponto 3, julga-se que deveriam ser previstas vias de 4m de largura para veículos autónomos a pedido, partilháveis com velocípedes e analisadas as hipóteses para espaço canal para LRT segundo alguns dos eixos do referido ponto 3

8 - Afigura-se que um parque verde de 8 ha (pág.14) será de difícil gestão, nomeadamente em termos de segurança, caso o seu projeto não pondere este problema. Sugere-se à imagem do parque do INATEL 1º de maio uma utilização desportiva em horário prolongado e uma ligação pedonal a Chelas e ao parque da Bela Vista

9 - Embora o PDM refira as percentagens para habitação, serviços e comércio, julga-se que o alargamento d âmbito da PDA a áreas adjacentes justificará a sua revisão, nomeadamente para inclusão de percentagens para habitação acessível e para atividade oficial ou de pequenas fábricas.

10 - A cobertura de 400m de comprimento da linha férrea é uma excelente solução, mas por razões de custos deverá ter intervalos a céu aberto.

11 - na pág.22 considerar que já existe maquinaria pesada de obras com alimentação elétrica com posto de transformação móvel para redução de emissões

ID 73644 AMEBEATO - ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E EMPREENDEDORES DO BEATO em 2024-03-04

Comentário:

Boa tarde,Somos a associação AMEBEATO e a 19/05/2023 enviamos para a JFMarvila, JFBeato e para a CMLisboa, conforme resposta recebida ENT/955/AG/DGD/DRMP/23.Voltamos a hoje a solicitar informações idênticas, após a análise da documentação efetuada:A freguesia do Beato (zona de baixo, desde a linha do comboio até ao rio Tejo) tem um problema com cerca de 20 anos sem resolução: - ausência de um auditório (preferencial) ou anfiteatro natural, - um pavilhão com Medidas Oficiais para a prática de diferentes atividades - e um campo para treinos.Evidencia-mos que metade dos eventos desportivos desportivos nesta zona da freguesia ocorrem fora da freguesia.A nossa associação considera muito importante promover a actividade física e o espírito comunitário. Assim, questionamos dentro deste âmbito, de concreto o que vai ser construído ?Estamos ao vosso dispor para tudo o que for necessário.Atentamente,António LoboPresidente de DireçãoTel. 936 346 111www.amebeato.ptdirecao@amebeato.pt

Anexos: 73644_ESPAÇO DE CULTURA, RECREIO E DESPORTO.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

FREGUESIA DO BEATO

RUA MIGUEL OLIVEIRA/ESTRADA DE MARVILA

REQUALIFICAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DE ESPAÇOS VERDES, DE CULTURA, DESPORTO E RECREIO

Considerando que a área envolvente entre a Rua Miguel Oliveira e a Estrada de Marvila pese embora existam algumas poucas hortas desordenadas sendo que maioritariamente atualmente sem grande permanência de utilização.

Considerando que a falta de civismo de alguns moradores e outros utentes da zona Oriental não dão o melhor uso a este espaço reservando-o para despejo de resíduos de diversa natureza.

Considerando que este lote de terreno se encontra no limite entre a freguesia do Beato e a freguesia de Marvila, numa área com deficiente oferta de espaços verdes para fruição da população.

Considerando a área do lote ser de aproximadamente 22.500m².

PLANTA COM DEMARCAÇÃO DOS LIMITES APROXIMADOS DO LOTE DE TERRENO



PLANTA DE IMPLANTAÇÃO E MARCAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO ENVOLVENTE



Com base nestes princípios, haverá pois necessidade de se propor para este lote de terreno atualmente sem grande utilidade para a população para o potenciar para múltiplas atividades tais como de entre outras possíveis:

- 1.-Espaços de lazer com circuitos de manutenção;
- 2.-Circulações pedonais e cicláveis;
- 3.-Arborização com o plantio de árvores de pequeno porte, tais como pinheiros mansos e outras de porte idêntico, bem como sementeira de relva de prado de sequeiro. Para rega dos espaços verdes propõe-se a execução dum furo para extração de água para rega;
- 3.-Instalação dum quiosque para serviço de bar de apoio aos utentes, com a instalação dum parque de estar com mesas e cadeiras, que além de servirem para os utentes poderão também servir para leitura dos moradores locais e outros que poderão ser atraídos a esta área da cidade;
- 4.-Criação de um Anfiteatro natural com a instalação dum espaço para montagem de palco para realização de atividades de cultura e de recreio, aproveitando a configuração do terreno e as cotas naturais do terreno a descair para a Estrada de Marvila;
- 5.-Criação dum Campo Polivalente para Futsal, coberto através de uma cobertura espacial aberta, e dum pequeno balneário e vestiário, para apoio aos praticantes desta modalidade e de outras que se venham a revelar de interesse para esta área residencial;



Campo de jogos Polivalente para Futsal e outras atividades desportivas e gímnicas

Balneários e vestiários

Área para Implantação de Quiosque, mesas e cadeiras

Palco para atividades de cultura e recreio

Área reservada ao público com disposição em anfiteatro aproveitando o declive do terreno, moldando-o para implantação da zona de estar com revestimento em relva

Nas áreas restantes entre estas serão criados percursos pedonais e cicláveis com 3,00 metros de largura em base de macadame e ensaibramento, ladeados com caleiras com pedra calcária em vidro com 50cm de largura para escoamento e encaminhamento de águas pluviais, para rede de drenagem de águas pluviais a escoar para a rede de saneamento periférica nos arruamentos envolventes a criar.

Em espaços intercalares serão previstas implantar aparelhos destinados à prática de educação física de manutenção.

Na área de arruamentos envolventes propõe-se a criação de lugares de estacionamento paralelos às vias circundantes.

António Gonçalves, Eng^o Civil

2022/10/07

ID 73639 Paula Alexandra Pereira em 2024-03-04**Comentário:**

Do meu ponto de vista, a avaliação de impacte ambiental deveria clarificar a nova travessia rodo-ferroviária do Tejo e as suas relações com a proposta de intervenção. Devia ser ainda clarificada a relação da propostas com as redes de transporte coletivo público, nomeadamente, a Carris.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Geral**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 73544 Guiomar Soromenho em 2024-02-29**Comentário:**

Como jurista e pós-graduada em direito do urbanismo e da habitação, pela Faculdade de Direito de Lisboa, e estudante de um mestrado de investigação em Estudos Urbanos, pela Universiteit van Amsterdam e pela University College of London, venho sugerir a inclusão de habitação acessível/pública. Tal como se lê na página 12 da Proposta de Definição de Âmbito de Estudo de Impacte Ambiental, este projeto prevê a construção de 1.427 fogos, sem garantir se e quantos serão de habitação acessível, ou até mesmo pública (algo que se conseguiria através da celebração de contratos de concessão com os promotores, tal como acontece noutros países da Europa, incluindo nos Países Baixos). Cabendo ao Estado Português, em geral, e à CML, em particular, a promoção de construção da habitação pública e a preços acessíveis, é necessário que tais entidades recorram aos promotores privados para solucionar esta crise da habitação, pois são eles quem mais investe no parque habitacional. Não chega permitir que estes promotores construam casas e as ponham no mercado a preços não acessíveis para o português comum (aquele que tem, de facto, o direito à cidade de Lisboa); é preciso exigir dos privados colaboração, pois ter direito a construir numa capital europeia, deve acarretar deveres e responsabilidades, nomeadamente a de garantir a construção de um número mínimo de fogos de habitação pública/acessível. Sem violar o direito de propriedade privada, consagrado na CRP, cabe à CML não deixar violar o direito à habitação dos lisboetas, também ele constitucional e em conflito com aquele. Têm que ser incluídos fogos para habitação acessível ou pública. É urgente que tal exigência se comece a fazer aos promotores privados (que não vão deixar de construir por causa de tal condição) e que deixe de ser tabu a responsabilidade que têm no agravamento da crise da habitação, caso continuem a não participar na sua solução. No fim, quem sai mesmo prejudicado são os lisboetas e a CML, que mais uma vez, insiste em não fazer cumprir a CRP.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Sugestão**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 73504 Edouard Teixeira em 2024-02-28**Comentário:**

sim a requalificacao do espaco urbano, ao uso do espaco perdido nessa freguesia (alojamento, espacos verdes, comercios), a ligacao ao tejo. precisamos de uma coesao de territorio que nao existe em marvila sugestao : - Criar zonas 30KM/h em zonas residenciais e instalacoes para o fazer respeitar - Rua de Marvila em sentido unico ! mais arvores ! passeios ! um parque intergeracional decente que faça sentido com o novo parque urbano de marvila - tirar o 793 da rua de Marvila ! nao faz nenhum sentido - faltam passeios para os peoes em toda a freguesia - proteger esses passeios - estacionamento proprio = nao deixar os carros estacionar nos passeios, fiscalizar. ha ruas onde as pessoas têm que andar na rua, inclusive idosos, e maes com crianças- estradas correctas - espaco urbano limpo que nao seja uma lixeira a ceu aberto - espacos verdes com lixos protegidos do vento, (os lixos do parque do braço de prata deixam voar todo o lixo, e nao suficientes) essa zona é aberto a ventos muitos fortes mais que no centro; nao ter medo de por lixos no espaco publico (a ponte entre Lisboa e Loures, sao 6km sem um lixo a disposicao). equipas dedicadas a limpeza. - pontos de recolha de lixo decentes e grandes suficientes - estao sempre a desbordar e o lixo termina no chao e a voar pelo espaco publico. Mais lixo e pedagogia é menos trabalho para a CML - Mais sinais de pedagogia sobre o lixo no espaco urbano, sobre comportamento em relacao a materia fecal dos animais na rua- Plantar arvores onde se pode para evitar ilhas de calor - melhorar / Proteger as ciclovias existentes, as passagens com carros , nao basta criar mais. vias. - melhorar as passadeiras, uma sinalizacao amiga dos peos (ha passadeiras onde o tempo para atravessar é de 10 segundos => retonda do Vale Fundao - Mais mobilidade (autocarro, lios, gira ...)- deixar que a avenida Dom Afonso Henriques seja uma autoestrada !E ser rapidos ! nao podemos mais esperar

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Sugestão**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 73496 Sofia Caldeira em 2024-02-28**Comentário:**

É preciso uma estratégia de transportes públicos expansiva e intermodal, especialmente tratando-se de uma zona actualmente tão mal servida. Neste momento existe demasiado ênfase no transporte individual, com uma quantidade desproporcional de estacionamento privada em relação ao número de fogos de habitação. Estas escolhas têm impacto ambiental, incentivando formas de mobilidade insustentáveis. Como é que esta zona será integrada nas redes existentes de metro? Electricos? Autocarros em vias segregadas? Como é que as linhas de comboio existentes serão valorizadas? Qual o plano de mobilidade activa para a urbanização (e.g. construção de ciclovias ou estradas de baixa intensidade de transito automóvel)?Em adição ao parque verde planeado, é essencial também pensar na arborização de todas as ruas, assim como das praças previstas. Este volume de construção implica já uma impermeabilização significativa do solo, que deve ser mitigada. Assim como pensar a urbanização para evitar efeitos de ilha de calor e impactos negativos das alterações climáticas. Nesta linha, a própria construção deve ser pensada do ponto de vista da sustentabilidade ambiental, considerando aspectos como a inclusão obrigatória de painéis solares ou telhados verdes em todos os edifícios, o uso de materiais de baixo impacto ecológico, a eficiência energética, etc.A habitação acessível deve também estar explícita e contabilizada no plano, com números e obrigações concretas ligadas a todas as construções. Assim como a construção de infraestruturas públicas, não só praças mas também escolas, centros de dia,

etc.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 73493 Tomas Salgado em 2024-02-27

Comentário:

Sugere-se que o projecto da Unidade de Execução contemple um acesso viário condicionado para prédio urbano do Convento do Beato, conforme croquis que se anexa.

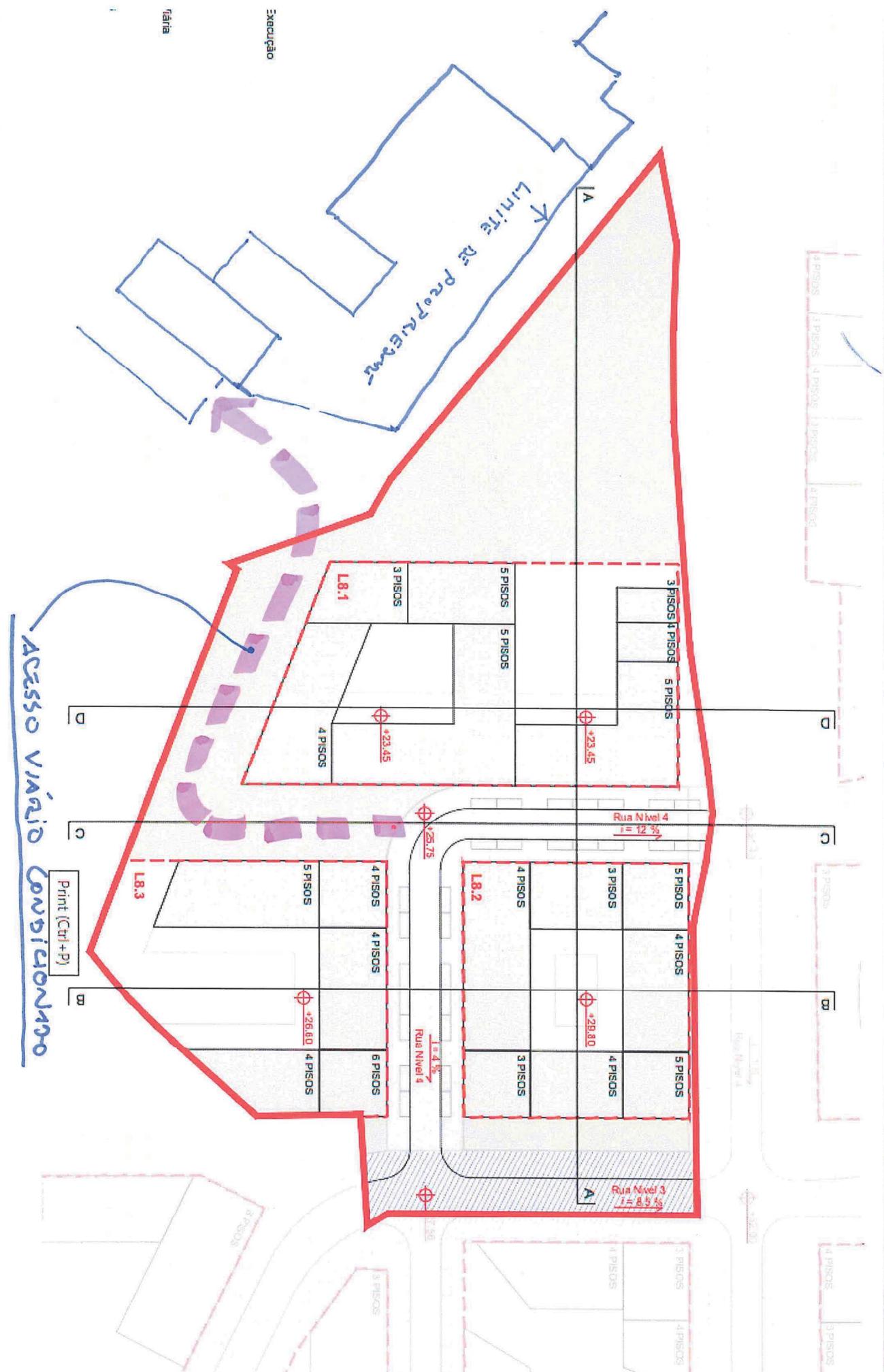
Anexos: 73493_acesso convento do beato_proposta.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:



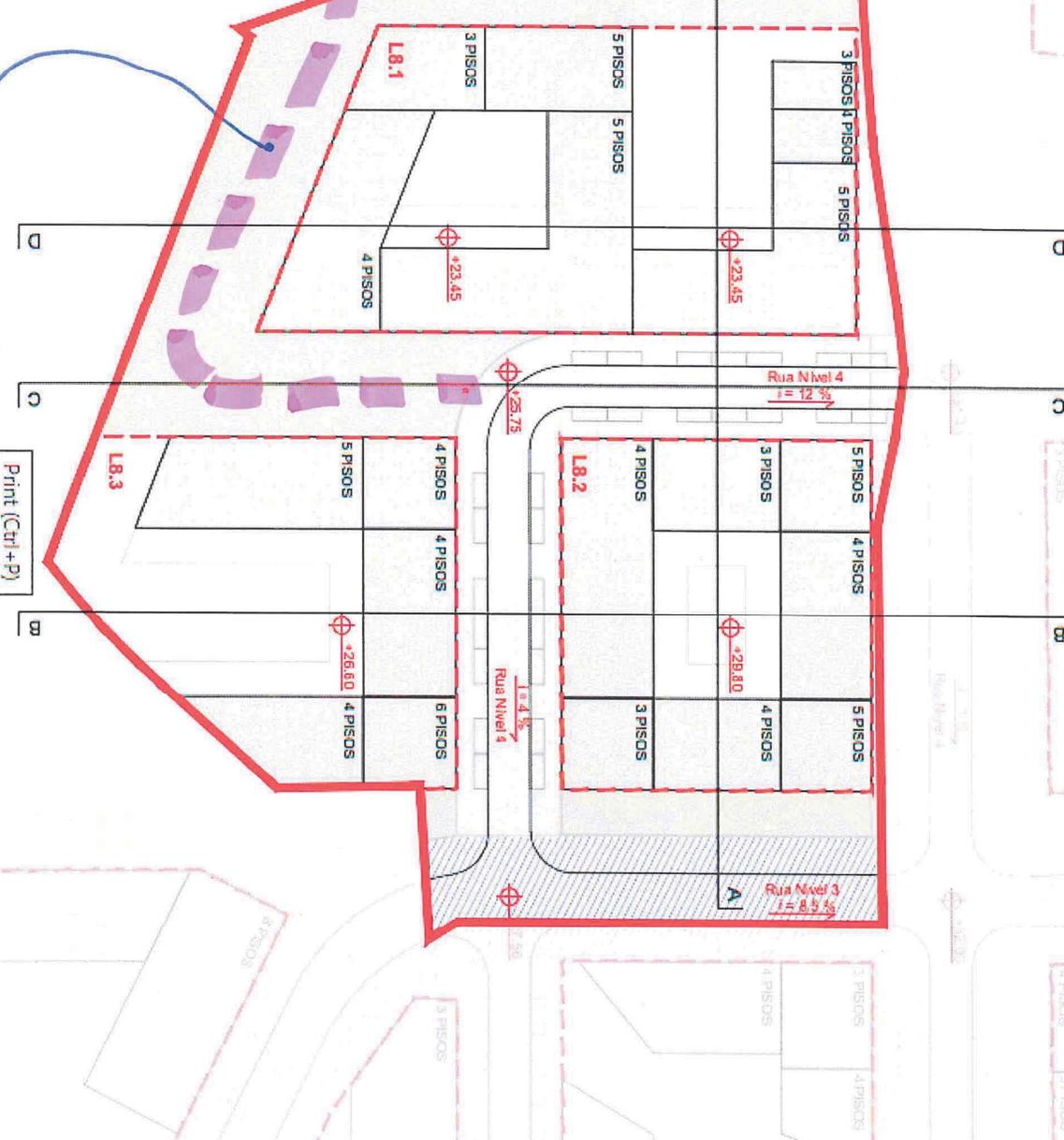
Planta

Execução

ACESSO VIÁRIO CONDICIONADO

Print (Ctrl+P)

Limite de Propriedade



ID 73492 Ana Ferreira em 2024-02-27

Comentário:

Sou moradora do Bairro da Madreus, mais especificamente da Rua José Bateira/ Rua Marquês de Olhão. Não me fica claro, dos documentos divulgados, qual o impacto visual das obras propostas na Madreus para os moradores, em particular para a sua vista do rio. Em segundo lugar, parece-nos absolutamente essencial que as obras propostas tenham em conta a rota dos autocarros que servem o Bairro da Madreus e, em particular, a proposta de localização alternativa do término do autocarro 742 que se situa demasiado próxima de habitações e que causa ruído acima dos limites legais, vibrações e poluição. A CML organizou, no passado, sessões com os moradores afetados e há dois anos que esperamos que nos seja apresentada a proposta alternativa para a localização do terminal do autocarro 742, sem sucesso. Uma das possibilidades eram justamente redirecioná-lo para o terreno da Azinhaga da Salgada. Foi-nos dito posteriormente que esta decisão estaria relacionada/dependente do projeto de requalificação dos espaços verdes nesta parte do bairro (atualmente, inexistente). Qual o impacto da nova urbanização nestes dois temas?

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:
