

RISCO

**ESTUDO URBANÍSTICO PARA
A REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA
URBANA ENTRE ALHANDRA
E VILA FRANCA DE XIRA**



MUNICÍPIO DE
VILA FRANCA DE XIRA

Introdução 3

/ ANÁLISE

Caracterização do edificado existente 7

Servidões e restrições de utilidade pública em vigor 11

Pontos fortes e pontos fracos 13

/ PROPOSTA

Programa urbanístico 15

Descrição da solução urbanística 17

Programa de utilização das edificações 23

/ EXECUÇÃO

Faseamento 31

Encargos de reurbanização 35

Estimativa de receitas 39

Construir o projecto urbano 43

Índice de Figuras

Figura 1 – Planta de enquadramento 4/5

Figura 2 – Planta de cadastro 8/9

Figura 3 – Áreas de risco assinaladas na Planta de Ordenamento do PDM 10

Figura 4 – Estrutura ecológica municipal assinalada na Planta de Ordenamento do PDM 10

Figura 5 – Planta de Condicionantes do PDM: Recursos Ecológicos 12

Figura 6 – Planta de Condicionantes do PDM: Outras condicionantes 12

Figura 7 – Planimetria Geral 16

Figura 8 – Perspectiva esquemática a partir de sul 18

Figura 9 – Perspectiva esquemática a partir de sudeste 18

Figura 10 – Perspectiva esquemática a partir de norte 19

Figura 11 – Perspectiva esquemática a partir de nordeste 19

Figura 12 – Fotomontagem - vista a partir de sul 20

Figura 13 – Planta síntese 24/25

Figura 14 – Perfil A 26/27

Figura 15 – Perfil B 26/27

Figura 16 – Fotomontagem - vista a partir de sul poente 28

Figura 17 – Fotomontagem - vista a partir de norte 29

Figura 18 – Planta de vermelhos e amarelos 30/31

Figura 19 – Hipótese de faseamento 34/35

Figura 20 – Mapeamento de custos de execução 36

Figura 21 – Fotomontagem - vista a partir de norte poente 42

/ Introdução

A possibilidade de aquisição, pelo município de Vila Franca de Xira, dos complexos da antiga Escola da Armada e da Cimianto prefigura uma oportunidade única para a requalificação da frente ribeirinha do concelho. Uma oportunidade para a criação de espaços de lazer e de actividades económicas, para a melhoria da mobilidade e para a constituição de novas ligações ao rio, apesar da barreira que constitui o caminho-de-ferro. Mas é também uma oportunidade irrepetível para estruturar uma ligação urbana qualificada entre Vila Franca de Xira e Alhandra, criando massa crítica e maiores sinergias entre estas duas importantes freguesias.

Para que a aquisição dos referidos complexos seja técnica e politicamente ponderada, importa desenvolver uma visão mobilizadora para o território onde os mesmos se inserem.

É essa visão que o presente estudo tem como missão materializar avaliando as potenciais vantagens para o Concelho da aquisição dos referidos terrenos e definindo um quadro orientador para o desenvolvimento de um projecto de longo prazo, que só será possível concretizar mediante a elaboração de um instrumento de gestão urbanística específico ou com uma alteração ao plano director municipal (PDM).

O presente trabalho procura encontrar respostas para os seguintes objectivos:

- Assegurar a compatibilidade urbanística com as áreas urbanas envolventes e com os sistemas naturais;
- Estudar as soluções de mobilidade a adoptar face aos constrangimentos existentes e de forma proporcional aos usos e áreas a prever;
- Privilegiar a qualificação do espaço público enquanto factor central do ambiente urbano, designadamente tendo em atenção a relação com o rio e a intensa utilização do Caminho Pedonal Ribeirinho;
- Estudar alternativas para a ampliação do Parque Urbano / Pavilhão Multiusos de Vila Franca de Xira;
- Explorar oportunidades para a instalação de usos a identificar numa análise de viabilidade económica a desenvolver para a totalidade da área de intervenção;

- Perspectivar o potencial náutico do cais existente e as possibilidades de reabertura do apeadeiro da Quinta das Torres;

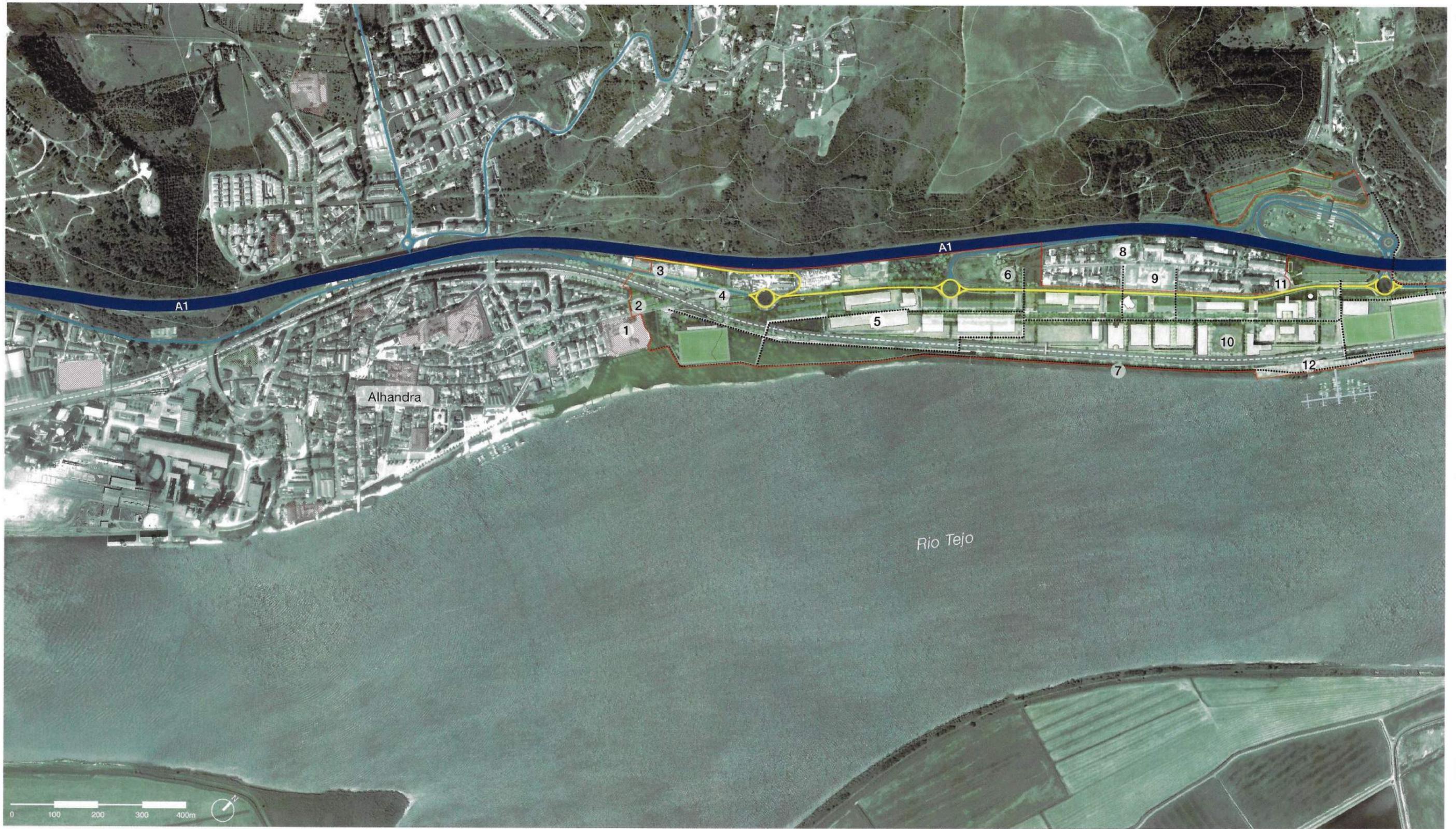
- Propor soluções de completamento do nó de acesso à auto-estrada do norte na área de estudo.

O presente documento refere-se à segunda de duas fases de elaboração do estudo urbanístico.

A primeira fase, já concluída, corresponde ao reconhecimento da área de estudo, ao cruzamento das condicionantes urbanísticas e biofísicas com incidência no projecto e ao esboço de uma primeira visão urbanística susceptível de ser discutida e avaliada pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (CMVFX).

Na sequência da entrega da primeira fase e das respectivas sessões de trabalho com o Município, tendo em atenção o conjunto de comentários e explicações enunciados por ambas as partes, concluiu-se que o conteúdo do estudo apresentado para a Fase 1, embora merecendo a aceitação pela Câmara Municipal, deveria evoluir por forma a incorporar na presente Fase 2 as seguintes orientações:

- A reorganização dos campos de futebol da União Desportiva Vilafranquense (UDV) deve ser feita por forma a libertar pelo menos a área do actual segundo campo para a ampliação do parque de exposições de Vila Franca. Consequentemente, os novos campos da UDV devem deslocar-se para sul ponderando a demolição de mais edifícios do recinto da antiga escola da armada;
- É desejável a reconversão do edifício da antiga cantina para edifício de apoio da UDV (Balneários, ginásio, etc.);
- O Município encontra-se em vias de adquirir o terreno devoluto situado entre a A1 e a EN10 imediatamente a norte do Bairro do Paraíso. Para este terreno deve ser previsto um parque de estacionamento para ligeiros com uma boa ligação pedonal aos terrenos da antiga escola da armada;
- No terreno municipal adjacente à praça da portagem da saída 2A deve ser previsto um parque de estacionamento dissuasor, eventualmente ligado ao parque de exposições através de um transporte colectivo a organizar durante os principais eventos;



Planta de Enquadramento (figura 1)

- Rede viária principal
- Rede viária secundária
- Rede secundária proposta
- Linha ferroviária

- Parques / Jardins urbanos existentes
- Equipamentos existentes
- Caminho pedonal

1. Piscinas Baptista Pereira
2. Fonte do Cabo da Vila
3. Posto abastecimento GALP
4. Ermida N. Sra. da Conceição do Portal
5. Antiga fábrica da CIMIANTO

6. Quinta do Paraíso
7. Caminho pedonal / Ciclovia Ribeirinho
8. EB1 + JI Bairro do Paraíso
9. Bairro do Paraíso
10. Antiga Escola da Armada

11. Posto abastecimento CEPESA
12. Apeadeiro desactivado – Quinta das Torres
13. Pavilhão multiusos Vila Franca de Xira
14. Parque urbano Vila Franca de Xira
15. Praça de touros de Vila Franca de Xira



- No mesmo terreno, deve ser reservada uma área para estacionamento de autocarros de serviço interurbano com capacidade para dez viaturas;
- Nos terrenos da Cimianto entre a via-férrea e o caminho pedonal ribeirinho, junto às piscinas de Alhandra, deve ser implantado um campo de futebol de 11 com as dimensões regulamentares para jogos oficiais. Devem ser assinaladas porém as condicionantes, nomeadamente a linha de água da REN existente, que possam constituir limitações importantes à viabilidade da construção desse campo;
- A hipótese de instalação de um equipamento escolar nas antigas instalações da escola da armada pode ser mantida embora não necessariamente como relocação da escola do Bairro do Paraíso;
- A relação entre o número total de lugares de estacionamento e a área de construção prevista deve ser melhorada, aumentando a área de estacionamento e diminuindo a área de novas edificações. Este melhoramento deve ocorrer independentemente dos parques de estacionamento acima referidos.

A segunda fase, a que corresponde o presente relatório, apresenta uma solução de desenho urbano desenvolvida nas escalas típicas de um plano de pormenor, na qual foram incorporadas as orientações, acima elencadas, resultantes da análise do trabalho produzido na primeira fase.

A área de estudo, delimitada na figura ao lado tem como principais balizas o pavilhão multiusos a norte, as margens do Tejo a nascente, as piscinas de Alhandra a sul e a A1 a poente. Esta área mede aproximadamente 38,7ha.

O Bairro do Paraíso, embora exterior ao referido limite, integra o sistema urbano da zona e como tal está considerado nos estudos apresentados. O mesmo se pode dizer do campo do Cevadeiro e da área da praça de touros, bem como do parque de estacionamento dissuasor junto à praça das portagens.

A área a estudar é fortemente marcada pelo atravessamento longitudinal da A1, da Linha do Norte (via-férrea) e da EN 10, bem como naturalmente pela presença do Rio Tejo.

Dos 38,7 ha em análise, cerca de 17 ha correspondem à antiga Escola da Armada e à Cimianto, recintos que se encontram actualmente devolutos.

ANÁLISE



/ Caracterização do edificado existente

No interior dos dois principais recintos que integram a área de estudo, a antiga escola da Armada e a Cimianto, implantam-se inúmeros edifícios devolutos, com características muito diferenciadas. Fora destes recintos, implantam-se ainda alguns edifícios que importa avaliar.

Qualquer que seja a solução urbanística adoptada, haverá que ponderar a demolição ou reconversão dos edifícios existentes, em face das suas características, implantação e estado de conservação.

Para o presente estudo, com base na cartografia disponível e em visitas ao local, foi elaborado um inventário dos edifícios existentes que consta das peças desenhadas do estudo entregue à CMVFX e que não cabe neste caderno reproduzir.

Nessas peças desenhadas, mapeiam-se e fotografam-se todos os edifícios existentes, indicando-se para cada um deles a área de implantação, a área de construção, o número de pisos e o uso actual.

O recinto da antiga Escola da Armada corresponde a uma superfície total de 114.300 m², na qual se implantam 43 edifícios com uma área de construção total estimada de 52.800 m².

O recinto das instalações fabris da Cimianto corresponde a uma superfície total de 53.800 m², na qual se implantam 13 edifícios com uma área de construção total estimada de 23.500 m².

Foram ainda identificados na área de estudo, fora dos dois recintos acima referidos, mais 18 edifícios com uma área de construção total de cerca de 6.000 m².

Na figura 2 estão assinalados todos os edifícios inventariados inseridos nos respectivos prédios cadastrais.



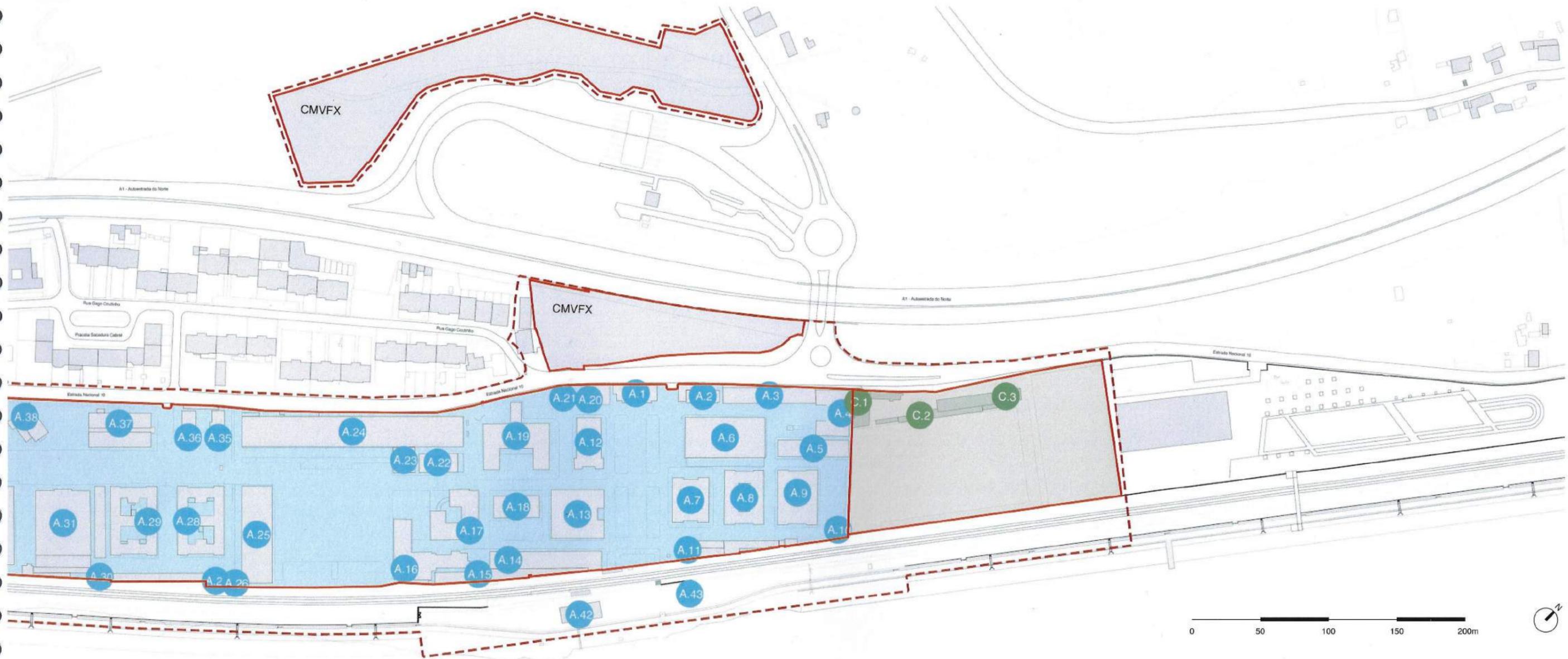
Planta de Cadastro (figura 2)

- Limite da área de intervenção
- Limite dos prédios de cadastro
- Edifícios existentes

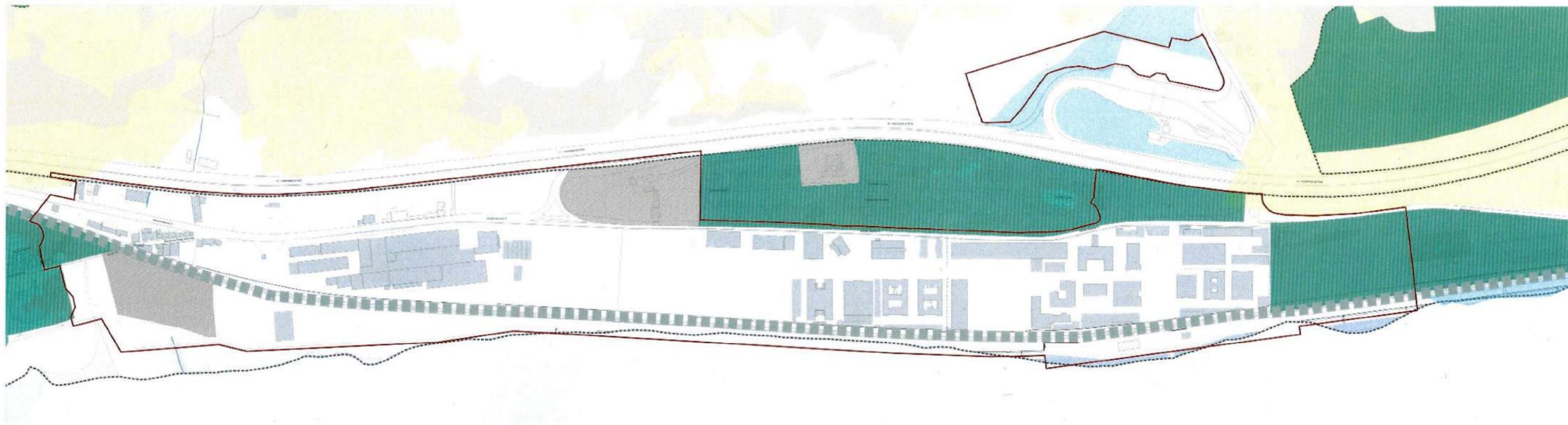
Proprietários:

- A Antiga Escola da Armada
- B Antiga Fábrica da Cimianto
- C União Desportiva Vilafranquense
- D Quinta do Paraíso
- E F G Outros proprietários

A.1 – Comando	A.11 – Barbearia / Paiol / Ofic. Serralharia	A.21 – Arrecadações	A.31 – Refeitório / Sala de Convívio	A.41 – Ginásio
A.2 – Serviços Gerais / Central Telf.	A.12 – Coberta 7 / Jornal / Aulas	A.22 – Central Eléctrica	A.32 – Anexo	A.42 – Hangar Embarcações
A.3 – Inst. Serviços de Transporte	A.13 – Messe Sargentos	A.23 – Escola de Máquinas	A.33 – Cobertas 1, 2, 3 e 4	A.43 – Hangar Embarcações
A.4 – Sala de Marinheiros	A.14 – Oficina Carpintaria / Escola Máq.	A.24 – Esc. Máquinas / Cópias / Ofic. Electr.	A.34 – Salas Aula / Ginásio	B.1 – Escritórios
A.5 – Padaria / Paiol / Câmaras frig.	A.15 – Escola de Máquinas	A.25 – Escola de Electrotécnia	A.35 – Comando	B.2 – Escritórios
A.6 – Refeitório	A.16 – Escola de Abastecimento	A.26 – Anexos	A.36 – Comando	B.3 – Instalações Fabris
A.7 – Cobertas 1 e 2	A.17 – Posto Hospitalar	A.27 – Anexos	A.37 – Salas de Aula	B.4 – Instalações Fabris
A.8 – Cobertas 3 e 4	A.18 – Esc. Infantaria e Combate	A.28 – Cobertas 5, 6, 7 e 8	A.38 – Capela	B.5 – Instalações Fabris
A.9 – Cobertas 5 e 6	A.19 – Messe de Oficiais	A.29 – Cobertas 9, 10, 11 e 12	A.39 – Cinema / Museu	B.6 – Instalações Fabris
A.10 – Lavandaria	A.20 – Reservatório de águas	A.30 – Anexo	A.40 – Piscina	B.7 – Instalações Fabris



- | | | | |
|----------------------------------|------------------------------|--|---|
| B.8 – Instalações Fabris | D.1 – Quinta do Paraíso | F.7 – Comércio de veículos | G.6 – Armazém |
| B.9 – Instalações Fabris | D.2 – Quinta do Paraíso | F.8 – Comércio de veículos | G.7 – Armazém |
| B.10 – Depósito Materiais | D.3 – A1 Entrada Sentido N/S | F.9 – Armazém | G.8 – Armazém |
| B.11 – Depósito Materiais | E.1 – Armazém | F.10 – Comércio de veículos | G.9 – Armazém |
| B.12 – Portaria | F.1 – Terreno particular | F.11 – Comércio peças para veículos | G.10 – Armazém |
| B.13 – Anexos | F.2 – Terreno particular | G.1 – Erm. N. Sra. Conceição do Portal | G.11 – Fonte do Cabo da Vila |
| B.14 – Anexos | F.3 – Terreno particular | G.2 – Edifício Habitação | H.1 – JI Bairro do Paraíso + EB4 VFXira |
| C.1 – União Desp. Vilafranquense | F.4 – Terreno particular | G.3 – Edifício Habitação | |
| C.2 – Bancadas | F.5 – Terreno particular | G.4 – Reparação veículos | |
| C.3 – União Desp. Vilafranquense | F.6 – Comércio de veículos | G.5 – Edifício Habitação | |



Áreas de risco assinaladas na Planta de Ordenamento do PDM (figura 3)

Áreas de risco geotécnico

Áreas desaconselháveis à construção Áreas muito condicionadas à construção

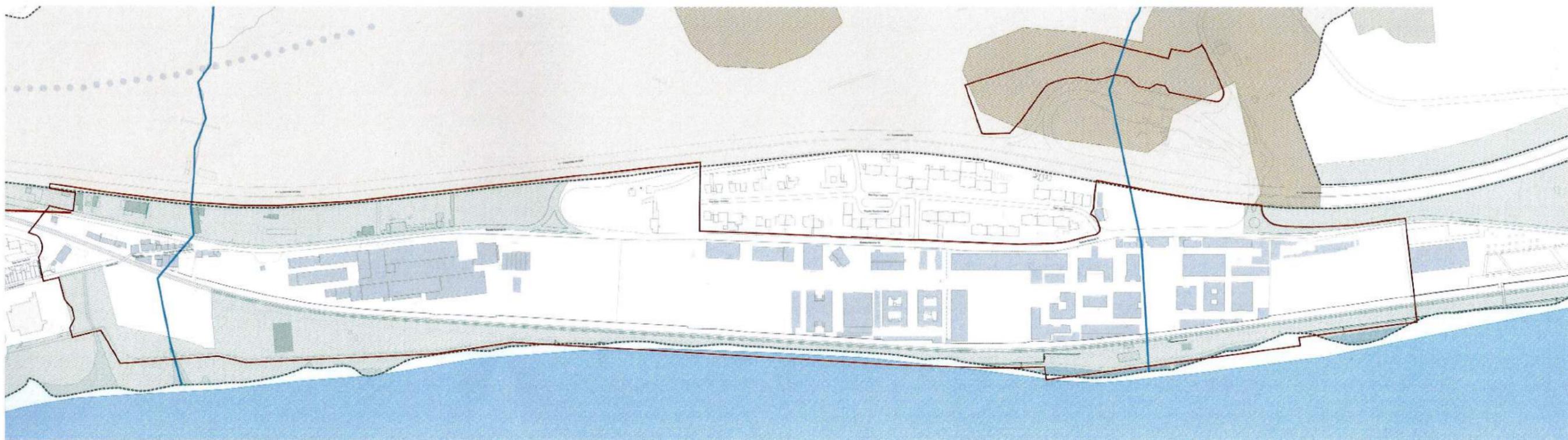
Zonas inundáveis

Classificação acústica

Zonas mistas

Zonas sensíveis

Zonas de conflito



Estrutura ecológica municipal assinalada na Planta de Ordenamento do PDM (figura 4)

Estrutura ecológica municipal

Espaços agrícolas de produção tipo II

Estrutura ecológica urbana

Espaços florestais

Linhas de água da REN

Compatibilização com o PROT-AML

Ligações / Corredores estruturantes primários

Áreas vitais

Ligações corredores vitais

Locais tampão

0 50 100 150 200m



/ Servidões e restrições de utilidade pública em vigor

Dado tratar-se de recintos até aqui com usos industriais e militares, qualquer reurbanização da área implicará alterações ao ordenamento do PDM. As condicionantes legais em vigor, porém, não são susceptíveis de serem alteradas no âmbito das competências municipais. Podem no entanto ser discutidas com as autoridades respectivas os contornos e incidências dessas condicionantes.

Desta forma, nos trabalhos de diagnóstico do presente estudo, demos especial atenção aos elementos do plano director municipal que assinalam as servidões e restrições de utilidade pública, bem como à cartografia de riscos e estrutura ecológica municipal.

Na figura 3 assinalámos as áreas de risco e na figura 4 a estrutura ecológica municipal constantes na carta de ordenamento do PDM.

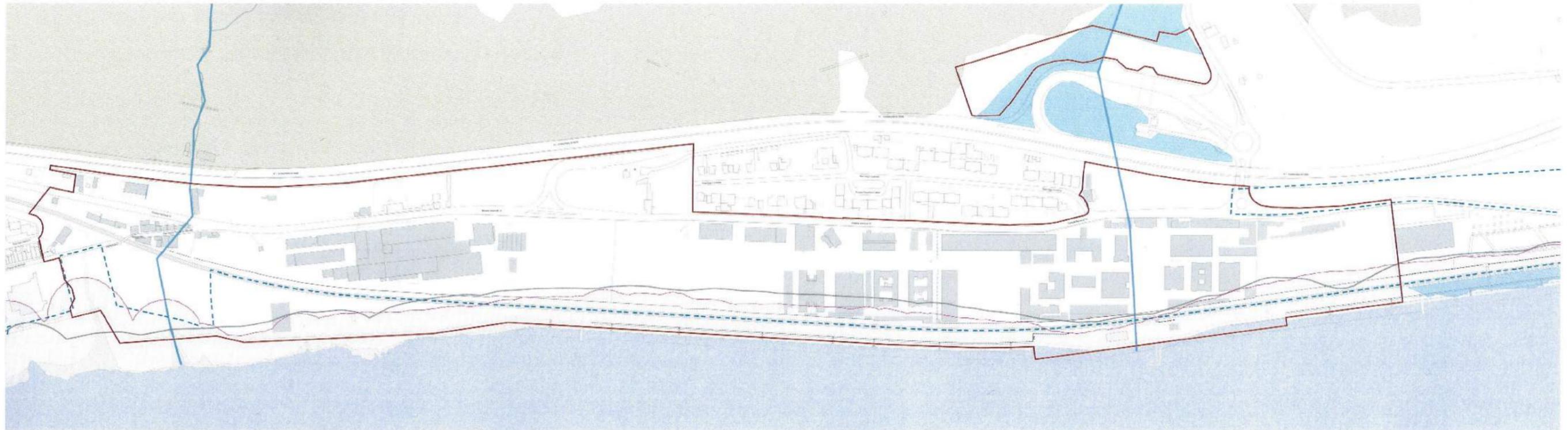
No que respeita às áreas de risco observa-se que as áreas de risco geotécnico identificadas incidem na zona a poente da A1 com excepção de uma zona inundável na linha ferroviária ao longo do Campo do Cevadeiro

Para efeitos do Regulamento Geral do Ruído (RGR), estão assinaladas zonas de conflito no extremo sul da área de estudo, entre o rio e a via-férrea, na escola do Bairro do Paraíso e na Quinta do Paraíso (antigo externato).

No recinto militar, nada está assinalado. No entanto, uma análise de risco com vista à instalação de usos não militares poderá determinar restrições não identificadas até agora.

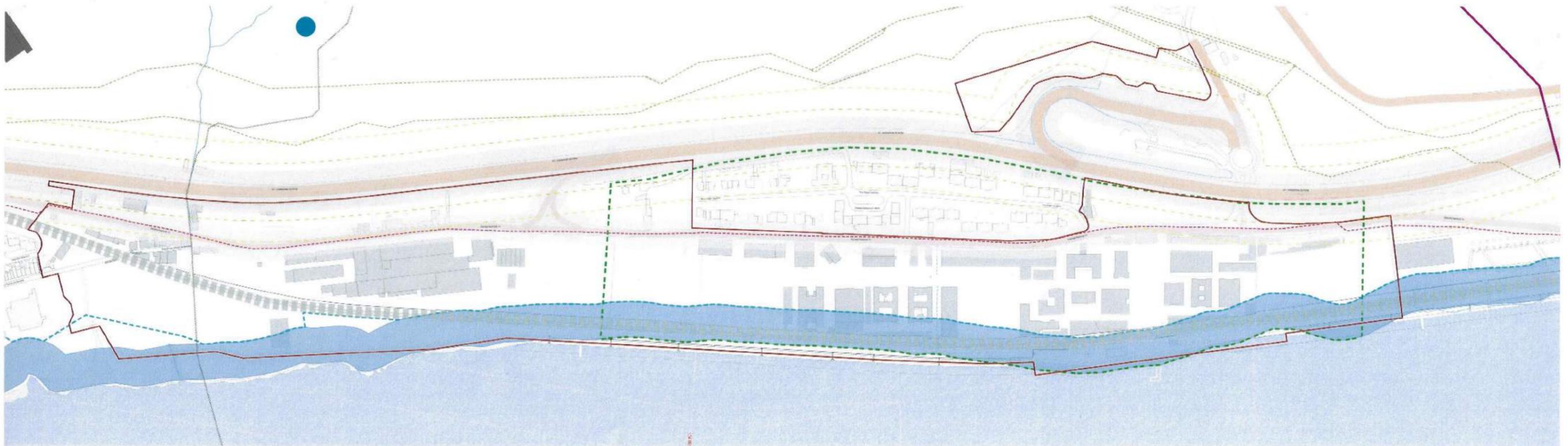
Na figura 5 assinalámos os recursos ecológicos e na figura 6 outras condicionantes constantes da carta de condicionantes do PDM.

No que respeita à Reserva Ecológica Nacional (REN), as principais ocorrências são as duas linhas de água perpendiculares às margens do Tejo, uma localizada na correspondência do apeadeiro da Quinta das Torres (Ribeira da Mata) e uma outra no extremo sul dos terrenos da Cimianto. Os limites do estuário do Tejo e as zonas ameaçadas pelas cheias abrangem a via ferroviária mas não interferem com os recintos da Cimianto e da antiga Escola da Armada.



Restrições e servidões de utilidade pública constantes da planta de condicionantes do PDM: Recursos ecológicos (figura 5)

- RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL**
- ZONAS COSTEIRAS: --- LIMITE ESTUÁRIO DO TEJO ENVOLVENDO A FAIXA DE PROTECÇÃO (200m)
 - OUTRAS LINHAS DE ÁGUA
 - ZONAS AMEAÇADAS PELAS CHEIAS
- ZONAS DECLIVOSAS**
- ÁREAS COM RISCO DE EROSIÃO
- ÁREAS PROTEGIDAS**
- REDE NATURA 2000:**
- ZONA PROTECÇÃO ESPECIAL - Estuário do Tejo (PT ZPE 0010)
 - SÍTIO DA LISTA NACIONAL DE SÍTIOS - Estuário do Tejo (PT COM 0009)



Restrições e servidões de utilidade pública constantes da planta de condicionantes do PDM: Outras condicionantes (figura 6)

- RECURSOS NATURAIS**
- RECURSOS HÍDRICOS**
- ÁGUAS NAVEGÁVEIS OU FLUTUÁVEIS MARGENS COM LARGURA DE 50m (Domínio Público Marítimo)
- EQUIPAMENTOS**
- DEFESA NACIONAL
 - GRUPO Nº1 ESCOLAS DA ARMADA
- INFRAESTRUTURAS**
- LIMITE TERRESTRE DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (inclui leito do rio)
 - CONDUITAS ADUTORAS - EPAL
 - CONDUITAS ADUTORAS - SOLVAY
 - LINHA DE MUITO ALTA TENSÃO
 - AUTO-ESTRADA (A1)
 - ESTRADA NACIONAL (EN10)
 - ESTRADA MUNICIPAL
 - CAMINHO MUNICIPAL/ VIAS NÃO CLASSIFICADAS
 - REDE FERROVIÁRIA - LINHA DO NORTE
 - AERÓDROMO DE ALVERCA

0 50 100 150 200m



/ Pontos fortes e pontos fracos

Relativamente às linhas de água da REN importa ressaltar as seguintes questões:

– A Ribeira da Mata, com origem nas encostas a poente da A1, para além de atravessar importantes áreas impermeabilizadas como a auto-estrada, respectiva praça de portagens, recinto da Escola da Armada e apeadeiro, cruza dois terrenos que a Câmara Municipal pretende utilizar como parques de estacionamento. A solução apresentada procura compatibilizar a implantação dos parques de estacionamento com a salvaguarda do traçado da ribeira, mas carece de ser aprofundada para poder ser validada face às restrições da REN.

– A linha de água existente no extremo sul dos terrenos da Cimianto será necessariamente afectada pela implantação do campo de futebol constante da solução apresentada. Tendo em atenção o interesse manifestado pela autarquia na criação deste campo nesta freguesia, em particular neste local concreto com vista à sua gestão conjunta com as piscinas Baptista Pereira, deverá ser avaliada a possibilidade de obter um reconhecimento de interesse público que autorize as alterações topográficas necessárias à construção do campo.

No caso da Rede Natura 2000, os limites da zona de protecção especial do estuário do Tejo sobrepõem-se ligeiramente com os recintos da Cimianto e da Escola da Armada, abrangendo até parcialmente alguns edifícios existentes, pelo que terá que ser efectuada uma análise mais detalhada das situações de conflito que eventualmente se venham a colocar.

No que diz respeito às principais infra-estruturas, para além dos corredores viários da A1, EN10 e Linha do Norte, não encontramos infra-estruturas relevantes no interior dos principais recintos em estudo, com excepção da área de jurisdição da APL, cuja faixa de 50 m a contar da margem do rio abrange uma parte significativa embora marginal dos mencionados terrenos.

Em conclusão, podemos afirmar que não existem restrições legais muito abrangentes na faixa de terrenos localizada entre a EN10 e a Linha do Norte.

Por outro lado, as duas linhas de água da REN acima mencionadas intersectam situações existentes e projectadas que implicam eventuais constrangimentos mas podem também representar oportunidades de requalificação do sistema hídrico nesta zona do concelho.

Partindo da observação e análise da área de trabalho e tendo em atenção as hipóteses formuladas na elaboração do presente estudo, esboçamos um elenco de pontos fortes e pontos fracos deste território.

Esta matriz indica, por um lado, os aspectos que se pretendem salvar e reforçar (pontos fortes) e por outro os aspectos que se pretendem transformar ou mitigar (pontos fracos).

Pontos fortes:

- Parque edificado e infra-estruturas existentes que permitem encurtar o prazo de implementação do projecto e reduzir o valor do investimento inicial;
- Proximidade ao centro de Vila Franca de Xira (cerca de 1km a partir da actual portaria) e ao centro de Alhandra (cerca de 2km a partir da actual portaria);
- Acessibilidade a partir da auto-estrada A1, para quem circula no sentido Norte-Sul;
- Alguns núcleos de arborização existente desenvolvida;
- Topografia sem relevo;
- Proximidade ao Tejo e ao caminho ribeirinho existente;
- Apeadeiro da Quinta das Torres e cais fluvial existentes.

Pontos fracos:

- Impossibilidade de acesso directo ao rio devido à barreira que constitui a Linha Ferroviária do Norte;
- Ruído proveniente da Linha Ferroviária do Norte;
- Inexistência de acesso a partir da A1, no sentido Sul-Norte;
- Más condições de circulação pedonal no corredor da EN10;
- Largura da área de intervenção na zona do Campo do Cevadeiro;
- Condições geotécnicas dos terrenos à beira rio;
- Existência de zonas sujeitas à risco de inundação;
- Isolamento urbanístico do Bairro do Paraíso;
- Escassas referências iconográficas com excepção do depósito de água elevado e da fachada do edifício principal da Cimianto.

PROPOSTA

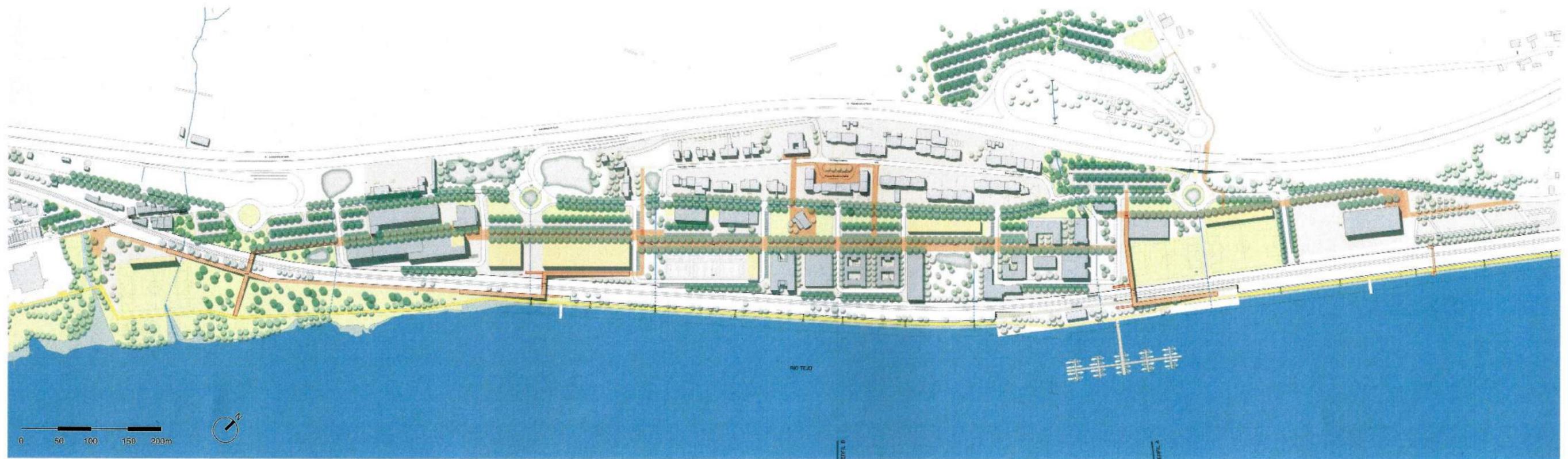


/ Programa urbanístico

As opções programáticas subjacentes às soluções urbanísticas apresentadas resultam do cruzamento de observação e análise do existente, a que nos referimos nos capítulos anteriores, com os objectivos e preocupações expressas pelo município relativamente aos territórios urbanos em apreço.

A dimensão e relevância urbanística das áreas de projecto permitem alinhar um conjunto de opções programáticas que passamos a enunciar:

- Criar um eixo de mobilidade complementar à EN 10 e ao passeio ribeirinho, onde peões e veículos partilhem o espaço público em segurança e conforto;
- Valorizar o conjunto arquitectónico existente, transformando-o ou reabilitando-o para as actividades que o município e a procura privada vierem a determinar;
- Introduzir a função habitacional onde esta seja adequada com vista a reforçar as dinâmicas de reconversão, ampliando o leque de usos possíveis e os ciclos de utilização;
- Criar/consolidar duas áreas desportivas que contribuam para a atratividade da nova área urbana;
- Demolir alguns dos edifícios existentes quando a sua posição impeça a constituição de uma estrutura urbana clara e coerente ou quando se trate de estruturas ou anexos desqualificados;
- Aproveitar a arborização existente com vista à criação, no menor espaço de tempo possível, de uma estrutura verde forte e legível;
- Criar múltiplas áreas de estacionamento automóvel que sirvam as necessidades dos futuros utilizadores;
- Integrar o Bairro do Paraíso numa estrutura urbana mais vasta e com usos diversificados, melhorando a qualidade de vida dos seus moradores;
- Alterar o carácter da EN10, introduzindo pontos de interesse e de redução de velocidade e criando condições de circulação para peões e transporte colectivo;
- Completar o nó com a A1 construindo um acesso directo à área de estudo para quem circula no sentido Sul/Norte;
- Ampliar o espaço e o significado do actual passeio ribeirinho, transformando-o num parque urbano através da junção dos terrenos marginais da Cimianto e da área do cais da marinha e através das novas passagens superiores à via férrea;
- Construir um sistema de drenagem inovador e sustentável tendo em atenção a situação particular do território em estudo.
- Tirar partido do cais existente para criar um clube instalando um embarcadouro para recreio e desportos náuticos;



Planimetria geral (figura 7)

Edifícios existentes a manter	Eixo central	Rio Tejo	Praça arborizada
Edifícios propostos	Ciclovia	Linhas de água	Área verde proposta
Zona pedonal	Área estacionamento	Sistema de valas drenantes	Arborização existente

/ Descrição da solução urbanística

A solução proposta resulta de um combinado de ideias, algumas delas com tradução espacial imediata, outras que se traduzirão em princípios de projecto e de gestão do espaço.

Uma nova alameda central

A nova ligação urbana entre Vila Franca de Xira e Alhandra será um contínuo de edifícios e espaços abertos, públicos e privados – estruturados ao longo de uma espinha central que garantirá uma ligação física entre os dois núcleos urbanos.

O desenho desta espinha está balizado por diversos edifícios e núcleos de arborização existentes, que se pretendem manter e reabilitar. Tem um troço central rectilíneo, com cerca de 800m de comprimento e 30m de largura, e ligações para Norte e para Sul, através de percursos mais estreitos com inflexões decorrentes dos edifícios existentes ou a construir.

Este espaço público não será exclusivamente pedonal, já que é necessário garantir acesso de veículos a todos os edifícios, seja por razões de segurança (bombeiros e ambulâncias), seja por razões operacionais (cargas e descargas). Em fase de projecto será necessário encontrar o equilíbrio justo entre zonas de estar e de circulação automóvel para que seja um espaço vivo e acessível a todos. Um espaço com passeios, esplanadas, ciclovias, áreas permeáveis e estacionamento, potenciador e qualificador dos edifícios que o bordejam.

Reforçar a estrutura ecológica

A existência de infra-estruturas de grande porte como a A1, a EN10 e a Linha Ferroviária do Norte impossibilitam o restabelecimento de ligações directas ao rio Tejo e a reconstituição de uma estrutura ecológica de outrora, marcada pela forte continuidade dos sistemas naturais. Esta dificuldade não impede que se encontrem soluções para reforçar na área os sistemas naturais que constituem condições essenciais para a qualidade de vida em áreas urbanas. Este reforço implica recrear áreas permeáveis generosas, onde as águas da chuva se podem reter e infiltrar, que permitem um crescimento fácil e rápido da

arborização, que, por sua vez, proporcionam a criação de vastas zonas de sombra, impedem a criação de bolsas de calor, promovem a circulação da matéria orgânica, a absorção das poeiras e o resgate do CO₂.

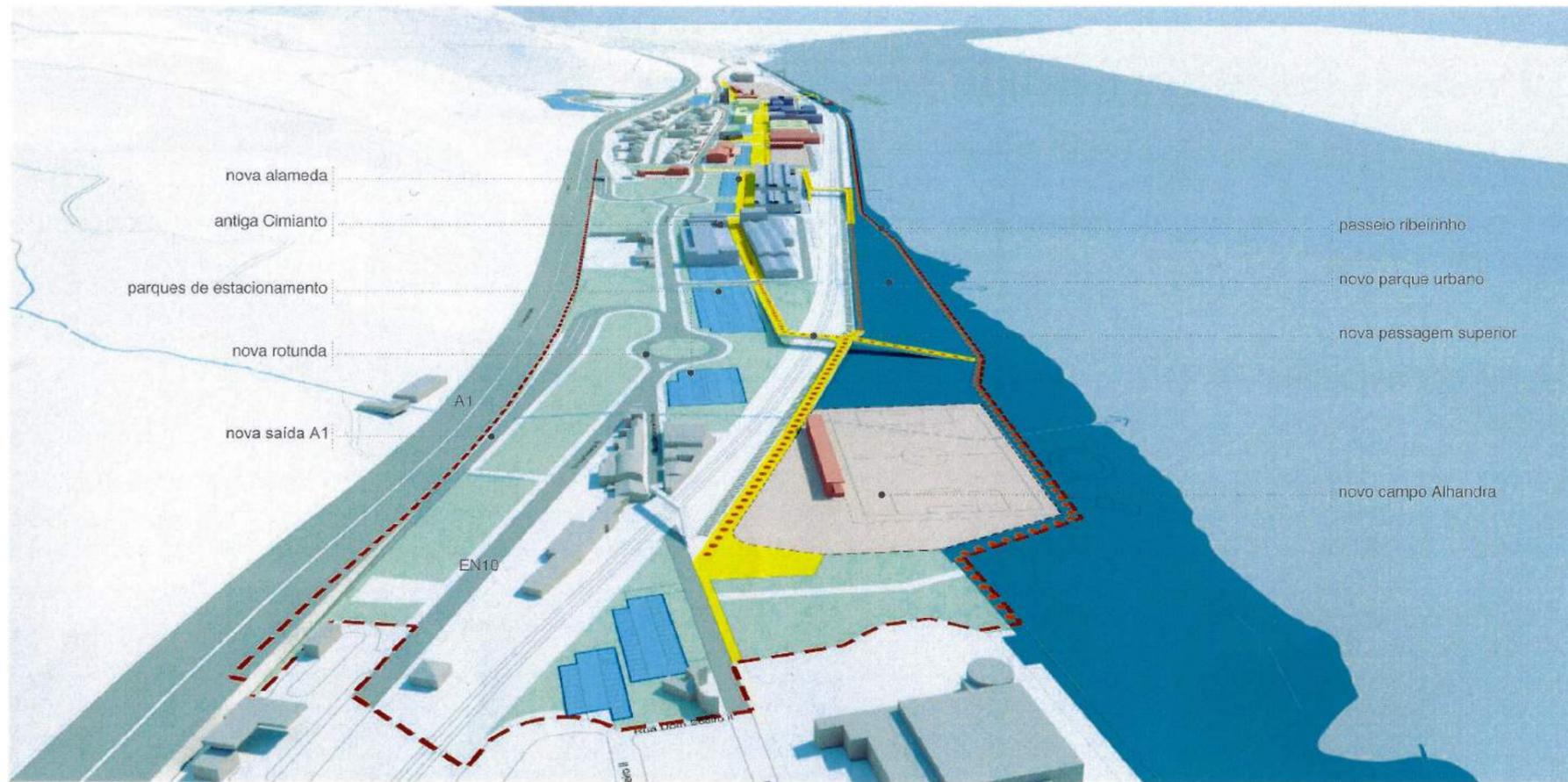
Sistema de drenagem de valas plantadas

Propõe-se a adopção de um sistema de drenagem pluvial urbana que pretende expandir e melhorar o escoamento das águas em vala aberta como hoje se verifica em muitas áreas baixas do concelho. Esta proposta visa substituir parte da infra-estrutura construída de esgotos pluviais e em simultâneo enriquecer os ecossistemas viáveis no interior do espaço urbano, promovendo a infiltração e reduzindo a artificialização dos fluxos de água pluvial. Assim é proposto um esquema de valas plantadas integrado nos corredores urbanos principais e interligando jardins e espaços verdes a montante com as passagens hidráulicas já existentes na infra-estrutura ferroviária.

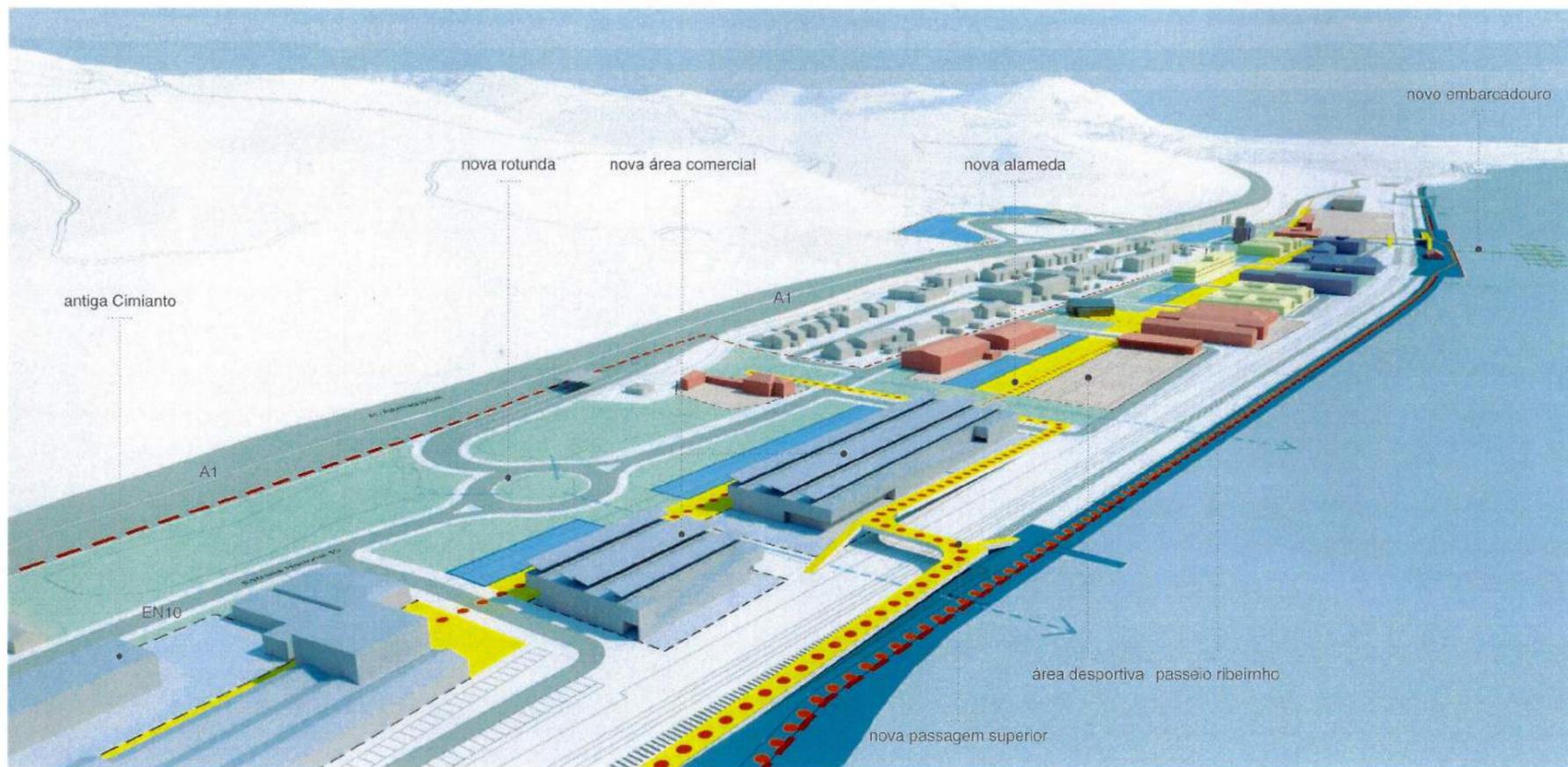
Este sistema encontra-se sugerido nas plantas da proposta e constitui um elemento estrutural da proposta urbanística a desenvolver em fase de projecto.

Flexibilidade nos usos propor

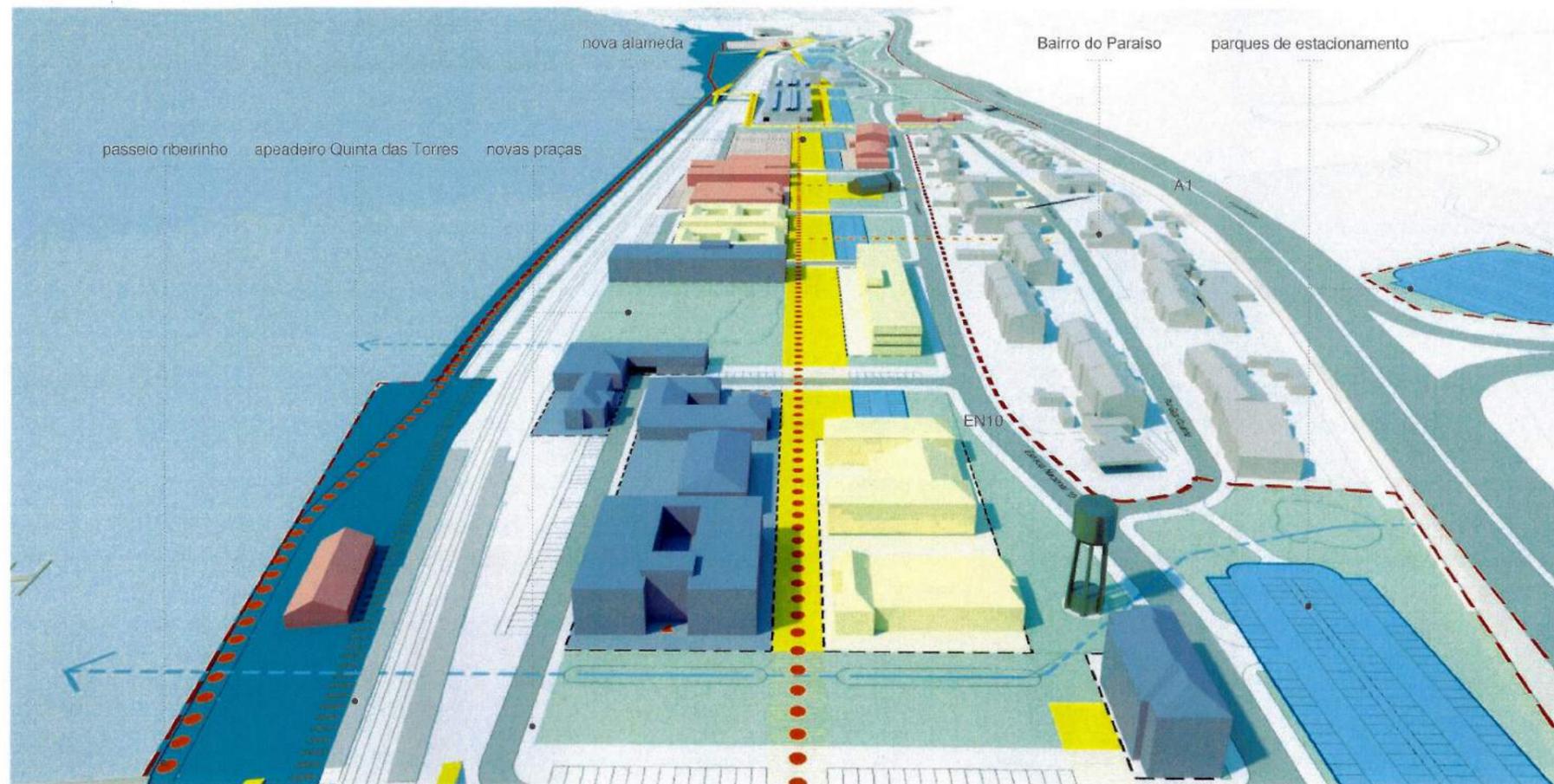
O objectivo principal do presente projecto urbano, como o entendemos, é a constituição de uma ligação qualificada entre Vila Franca de Xira e Alhandra e a transformação de toda a área entre a EN10 e a Linha Ferroviária do Norte. Para que isto aconteça é necessário que entidades públicas e privadas decidam investir na reabilitação do edificado e na construção de novos edifícios, gerando receita que compense o investimento municipal em infra-estruturas e espaço público. Por isso é proposta uma matriz funcional orientadora que sirva de base para o aprofundamento do projecto urbano. Os usos devem manter-se no entanto em aberto por forma a poderem ser adaptados em face de oportunidades de investimento que entretanto ocorram. Os usos pioneiros que possam constituir “âncoras” do projecto devem ser favorecidos como factores de desenvolvimento urbano.



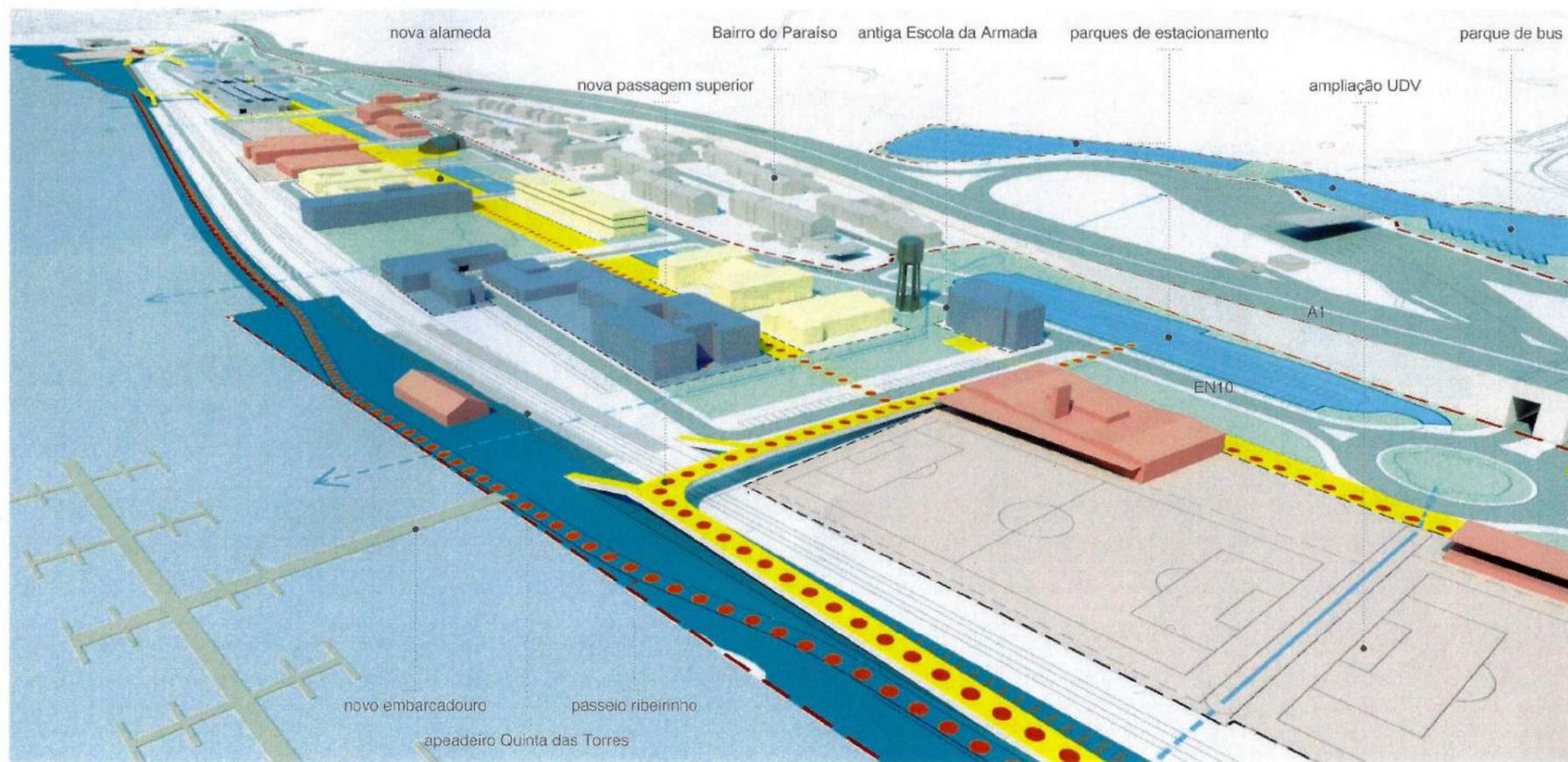
Perspectiva esquemática a partir de sul (figura 8)



Perspectiva esquemática a partir de sudeste (figura 9)



Perspectiva esquemática a partir de norte (figura 10)



Perspectiva esquemática a partir de nordeste (figura 11)



Fotomontagem – vista a partir de sul (figura 12)

Futuramente os usos podem ser condicionados pelo nível de ruído junto à linha de caminho-de-ferro, algo que só poderá ser avaliado em fase de projecto, mediante a elaboração de um estudo acústico específico.

Requalificação da Estrada Nacional 10

A introdução de duas novas rotundas na Estrada Nacional 10 e o alargamento da rotunda junto ao Campo do Cevadeiro, permitirá alterar o carácter daquela via, aproximando-a de um ambiente mais urbano. A supressão dos muros no lado Nascente também contribuirá para o efeito pretendido.

Na proposta preliminar que se apresenta, foram considerados sete acessos da EN10 para a nova área urbana, sempre desfasada das novas rotundas. Esta opção, a confirmar em fase de projecto mediante a elaboração de um estudo de mobilidade, permite aliviar as rotundas, reservando-as para inversão de sentido de marcha, para acesso à A1 e para ligação ao Bairro do Paraíso.

Fundamental para a acessibilidade à nova área urbana é a nova saída da A1, no sentido Sul – Norte, que se propõe e que deverá iniciar-se imediatamente a norte do posto de combustível da Galp de Alhandra.

Estacionamento

Na planta da proposta encontram-se desenhados espaços de estacionamento cuja capacidade total é de 1915 lugares.

Deste total, 412 lugares correspondem ao parque de estacionamento junto à portagem da A1 e 186 lugares ao parque da EN10 a norte do Bairro do Paraíso.

Os restantes lugares localizam-se a nascente da EN10 maioritariamente em parques à superfície (1010 lugares) e uma pequena parte em semi-cave ou na cobertura dos novos edifícios (307 lugares).

Este total de 1317 lugares, para uma área de construção total prevista de 64.638 m² traduz-se num rácio superior a 2 lugares por cada 100 m² de área de construção.

Se considerarmos o total de lugares incluindo os mencionados parques a poente da EN10, o rácio é praticamente igual a 3 lugares por cada 100 m² de área de construção.

Equipamentos de utilização colectiva

Prevêem os seguintes equipamentos:

- Capela (existente, a remodelar);
- Piscina (existente, a remodelar);
- Ginásio (existente, a remodelar ou a reconstruir);
- Área desportiva a nascente do ginásio e piscina;
- Colégio, a norte da Área desportiva e integrada com esta;
- Antiga Quinta do Paraíso, a definir.

Prevêem-se ainda a ampliação do Campo do Cevadeiro, a remodelação das instalações da UDV e a construção de um recinto de futebol junto às piscinas de Alhandra, embora esta dependa da compatibilização com a linha de água da REN que atravessa o local apontado para o efeito.

/ Quadro de áreas e parâmetros

edifícios	área da parcela (m2)	área de implantação (m2)	área de construção				n.º pisos (un)
			habitação (m2)	act. económicas: serviços (m2)	act. económicas: com. retalhista/logística (m2)	equipamento (m2)	
A.1	473	399		1.197			3
A.6	19.722	1.730				1.730	1
A.12	3.955	677	677				1
A.19		1.356	2.712				2
A.13	5.246	1.320		3.960			3
A.17		942		942			1
A.18		534		1.068			2
A.16	1.551	1.160		2.320			2
A.20	-	286	-				-
A.25	1.568	1.568		4.704			3
A.28	4.361	1.236	1.236				1
A.29		1.243	1.243				1
A.31	5.967	2.568			2.568		1
A.33		1.716			3.432		2
A.38	-	325			-		1
A.40	3.927	1.098			1.098		1
A.41		1.130			1.130		1
A.42	-	345			345		1
B.5	5.799	2.313			5.249		3
B.9		851			851		1
B.8	4.430	7.727			7.727		1
D.1	2.051	207			414		2
D.2		239			239		1
subtotal	59.050	30.970	5.868	14.191	13.827	10.956	-
P.01	2556	1700	4250				2 + 1
P.02	-	645				1290	2
P.03	2583	2142			4284		2
P.04	3920	2702			5404		2
P.05	2168	1815			3630		2
P.06	-	375			938		2 + 1
subtotal	11.227	9.379	4.250	0	14.256	1.290	-
TOTAL	70.277	40.349	10.118	14.191	28.083	12.246	-
			64.638				

edifícios existentes com alteração de uso

edifícios propostos

/ Programa de utilização das edificações

O programa de utilização das edificações é indicativo, como é próprio de um estudo desta natureza, e é também um passo para a construção de um projecto urbano na medida em que permite uma primeira avaliação de encargos e receitas de futuras operações urbanísticas a realizar nos terrenos incluídos na área de trabalho.

Os usos indicados para as diferentes parcelas definidas na planta síntese (figura 13) procuram respeitar os seguintes critérios:

- Serem adequados à tipologia e características arquitectónicas dos edifícios que se pretendem reconverter;
- Serem potencialmente compatíveis com as restrições do regulamento geral do ruído em função da sua relação com as fontes de poluição sonora;
- Serem potencialmente viáveis do ponto de vista do mercado imobiliário;
- Corresponderem a projectos de ampliação de equipamentos colectivos do Município de VFX;

No quadro de áreas e parâmetros à esquerda, podemos observar que estão propostos para a área em estudo um conjunto de 28 edifícios existentes ou a construir de raiz cuja área de construção totaliza 64.036 m².

Estes edifícios estão implantados em parcelas (ou futuros lotes) que totalizam uma área de 70.277 m², o que significa que o índice de construção ao lote se aproxima do coeficiente 1.

A área de construção total dividida pelo somatório das superfícies dos terrenos da Armada e da Cimianto (114.300 + 53.800 = 168.100 m²) corresponde a um índice de utilização global de 0,38.

Tendo em conta as características do território, as áreas de estacionamento serão necessariamente à superfície. Por outro lado, a proximidade ao rio e as questões de drenagem das águas pluviais contra-indicam a impermeabilização extensiva do solo. Estes dois factores desaconselham só por si, numa estrutura urbana de usos mistos, índices de utilização mais elevados.

A área total de construção proposta subdivide-se por usos da seguinte forma:

Habituação – 10.118 m²

Actividades económicas / serviços – 14.191 m²

Actividades económicas / comércio retalhista – 28.083 m²

Equipamentos de utilização colectiva – 12.246 m²

É importante encarar esta atribuição de usos como instrumental para o desencadear do projecto urbano e não como a “solução ideal”, solução platónica que provavelmente não existe de forma independente das oportunidades que surjam com o desenrolar do processo.

Por isso também, a indicação relativamente aos usos a instalar deve ser entendida como não restritiva, em particular no que se refere às actividades económicas.

No âmbito de actividades económicas/serviços podem ser incluídos:

- Tribunais;
- Escolas e universidades;
- Sedes de empresas;
- Serviços municipais (por ex: departamento de urbanismo)
- Hotéis;
- Centros de co-working;
- Incubadoras de empresas;
- Ateliers (arquitectura, engenharia, design, artes plásticas, publicidade);
- Estúdios de gravação (cinema, televisão, música);
- Call centres;
- Clínicas e Hospitais;

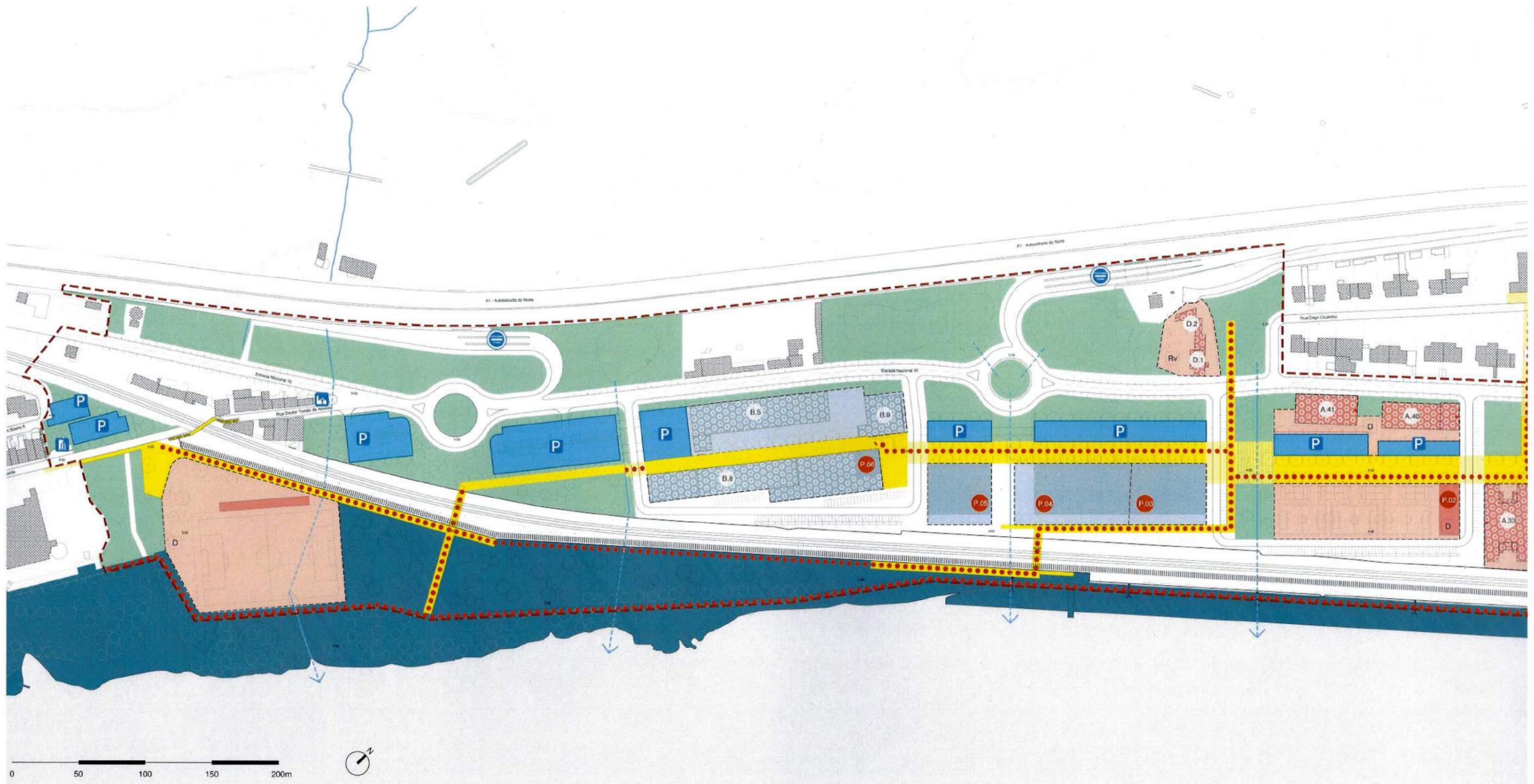
No âmbito de actividades económicas/comércio retalhista podem ser incluídos:

- Lojas de média superfície;
- Supermercados;
- Retail centre;
- Centro comercial;
- Restaurantes;

No âmbito de equipamentos de utilização colectiva podem ser incluídos:

- Infantários, colégios e universidades;
- Ginásios;
- Apoio à velhice;
- Mercados;
- Centros desportivos;
- Espaços de reunião;
- Clínicas e hospitais;
- Serviços públicos;

Uma particular atenção deve ser dada às actividades pioneiras que permitam desencadear o processo de renovação urbanística, às quais poderão ser concedidas condições especiais de instalação.



Planta Síntese (figura 13)

- EDIFÍCIOS EXISTENTES A MANTER
- LIMITE DAS NOVAS PARCELAS

USOS

- HABITAÇÃO
 - ACT. ECONÓMICAS: SERVIÇOS
 - ACT. ECONÓMICAS: COMÉRCIO RETALHISTA + LOGÍSTICA
 - ESPAÇOS VERDES (75.661 m²)
 - EQUIPAMENTOS
- D Desporto Rv Reserva

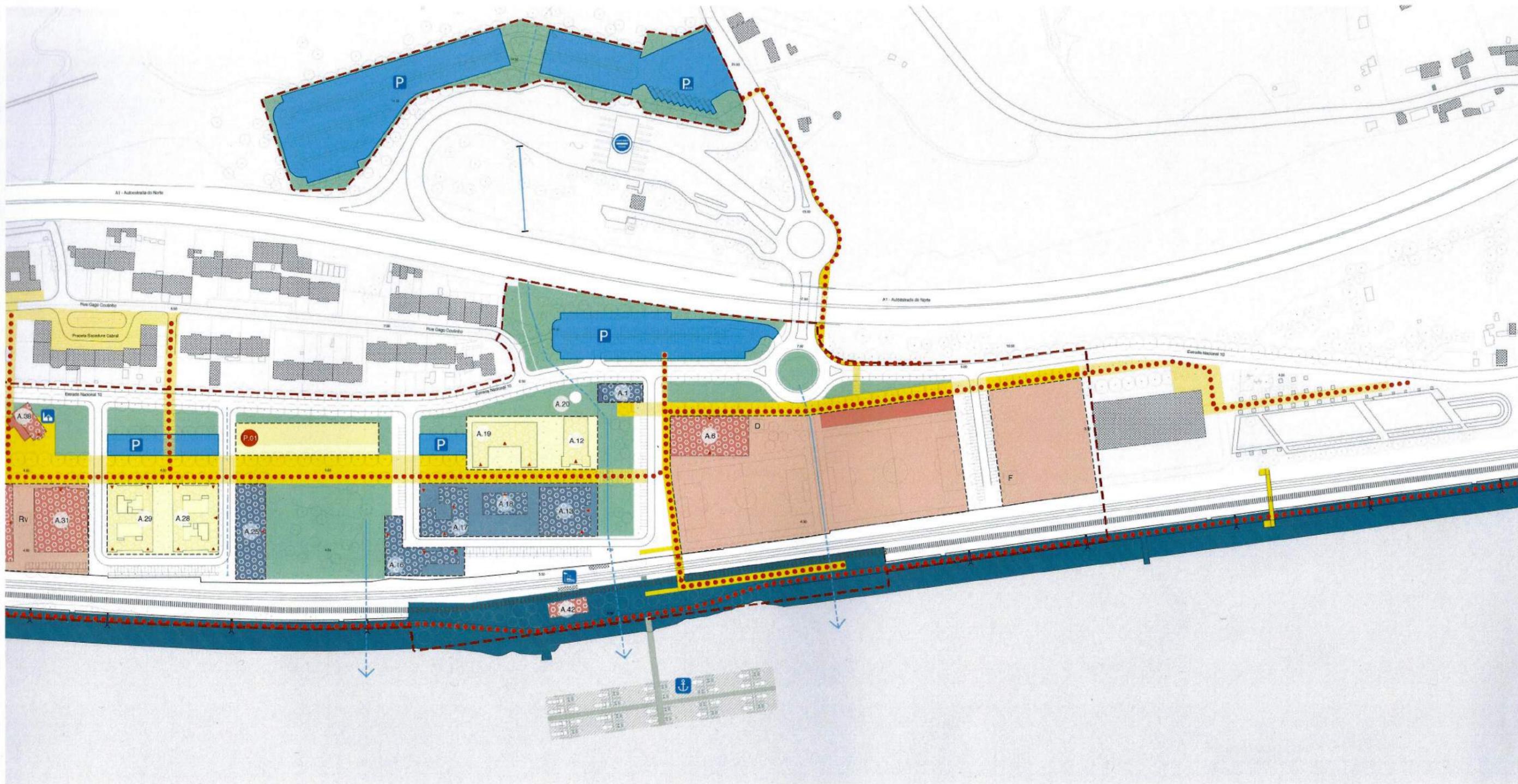
INFRAESTRUTURAS

- PARQUE URBANO RIBEIRINHO
- EIXO PEDONAL CENTRAL
- VIA PÚBLICA
- ESTACIONAMENTO
- PORTO DE RECREIO
- ACESSO MANUTENÇÃO REFER (condicionado | público)

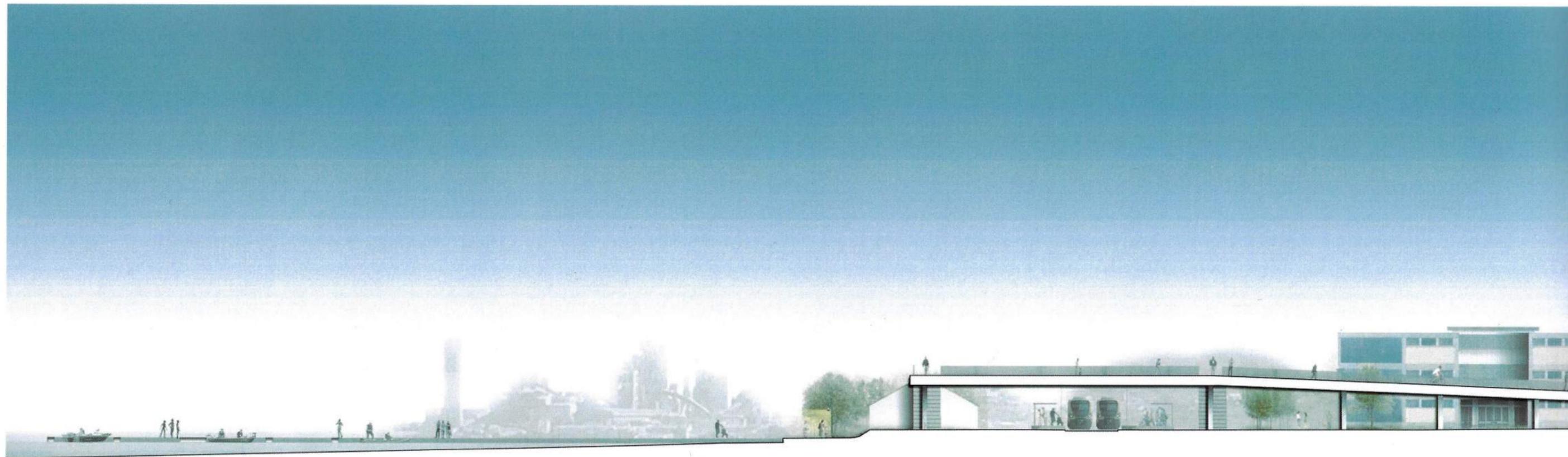
	n.º lugares
parques e arruamentos	1.010
P.01 - semicave	85
P.02 a P.04 - cobertura	222
estacionamento	1.317
parque junto à portagem	412
parque EN10	186
	1.915

SIMBOLOGIA

- X.n IDENTIFICAÇÃO DE EDIFÍCIO EXISTENTE
- P.xx IDENTIFICAÇÃO DE EDIFÍCIO PROPOSTO
- PERCURSOS PEDONAIS E CICLÁVEIS PRINCIPAIS
- SISTEMA DE VALAS DRENANTES



-  IGREJA
-  FONTE
-  PORTAGEM
-  MARINA
-  ESTAÇÃO COMBOIO A REACTIVAR
-  PARQUE ESTACIONAMENTO
-  PARQUE ESTACIONAMENTO BUS



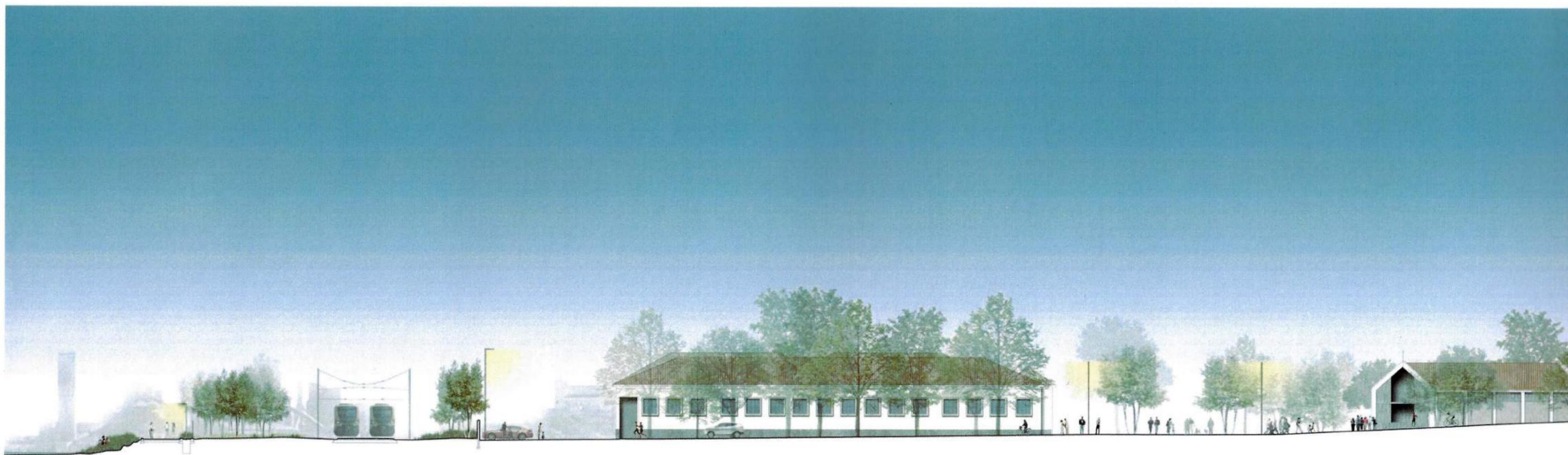
Perfil A (figura 14)

PORTO DE RECREIO

PARQUE URBANO RIBEIRINHO

APEADEIRO QUINTA DAS TORRES

A.13 MESSE SARGENTOS



Perfil B (figura 15)

PARQUE URBANO RIBEIRINHO

LINHA DO NORTE

A.31 REFEITÓRIO / SALA DE CONVÍVIO

ALAMEDA

A.38 CAPELA

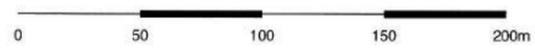
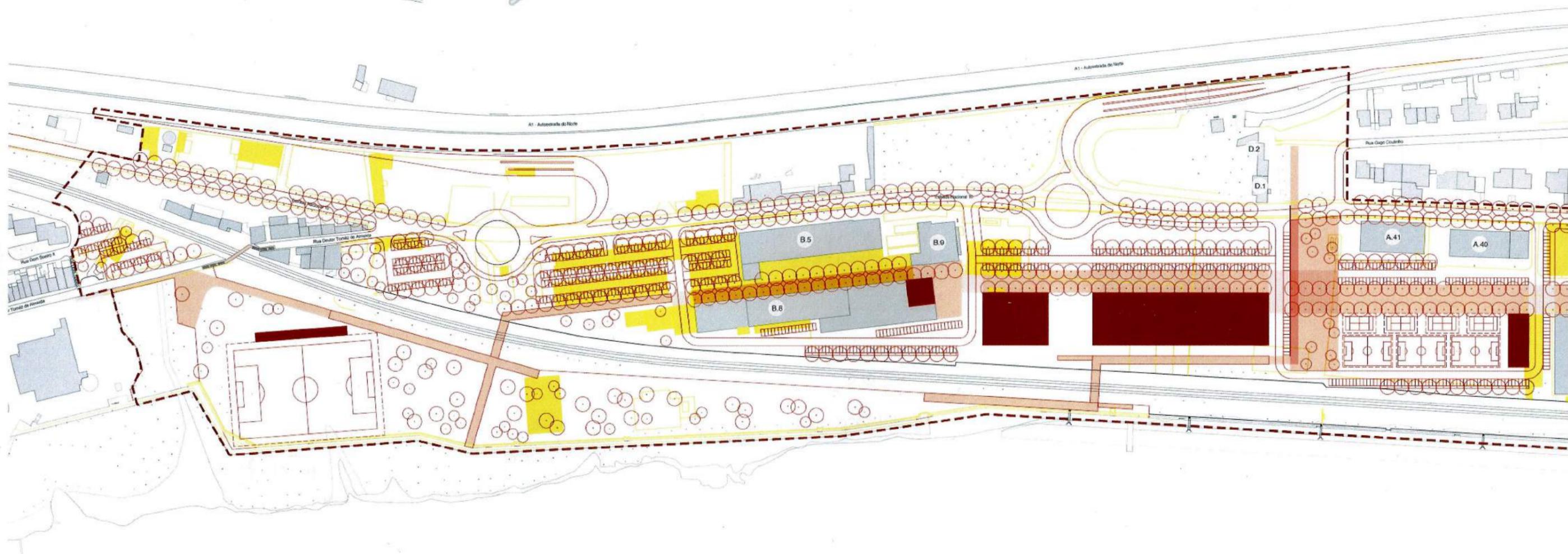




Fotomontagem – vista a partir de sul ponte (figura 16)

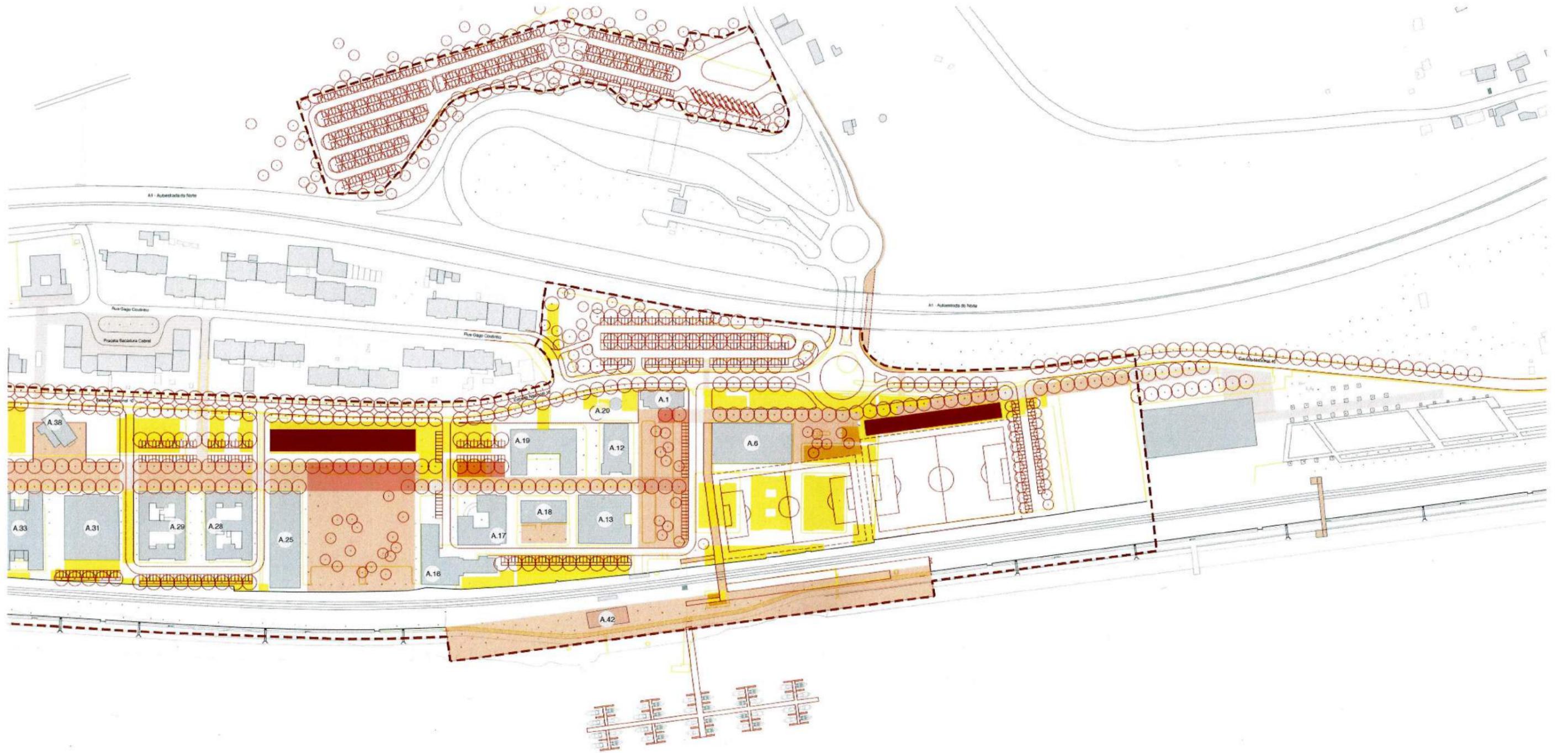


Fotomontagem – vista a partir de norte (figura 17)

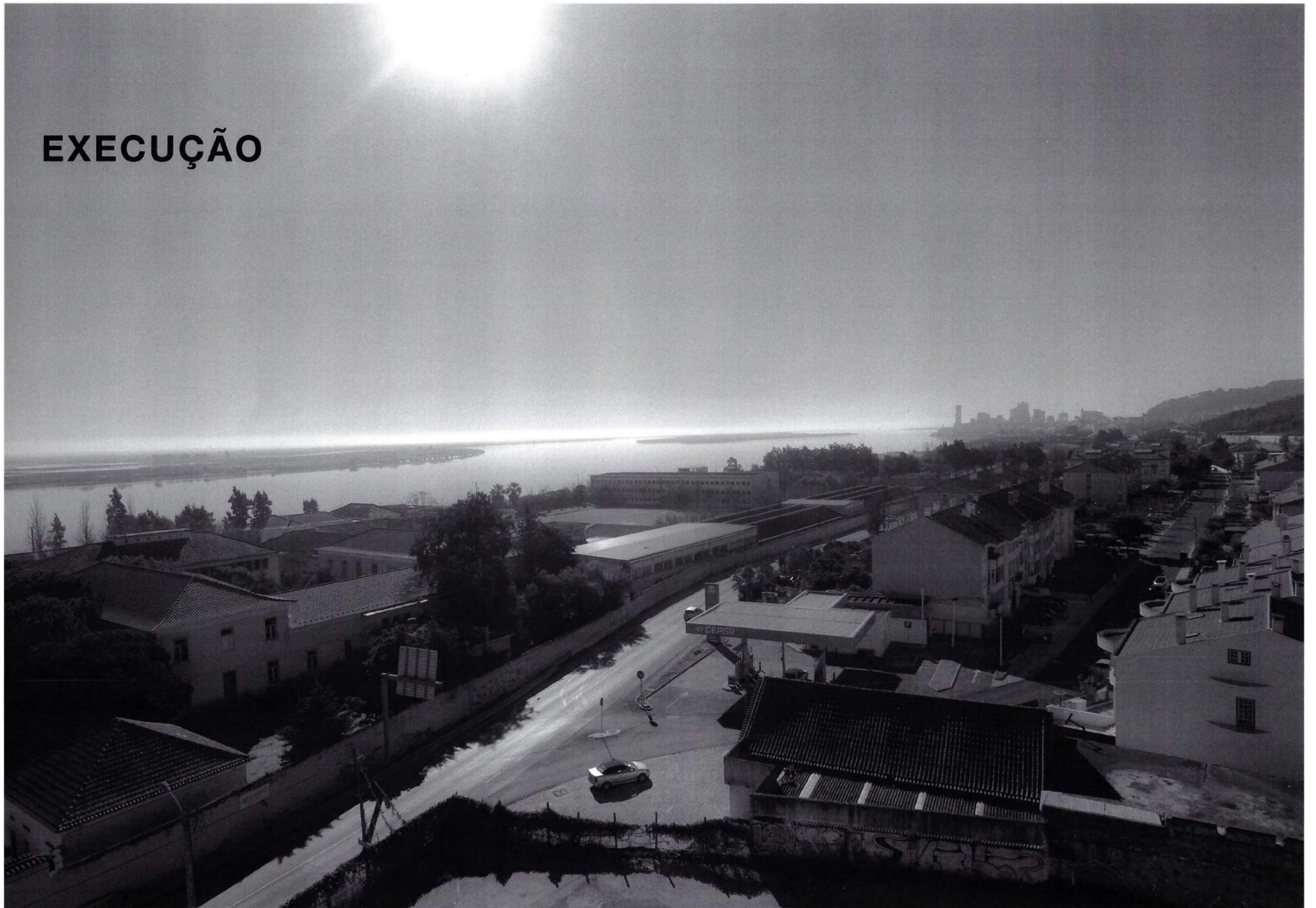


Planta vermelhos e amarelos (figura 18)

- A demolir
- A construir
- A manter



EXECUÇÃO



/ Faseamento

Na planta de faseamento (figura 19) apresenta-se uma hipótese de fraccionamento da área de projecto em unidades de execução autónomas.

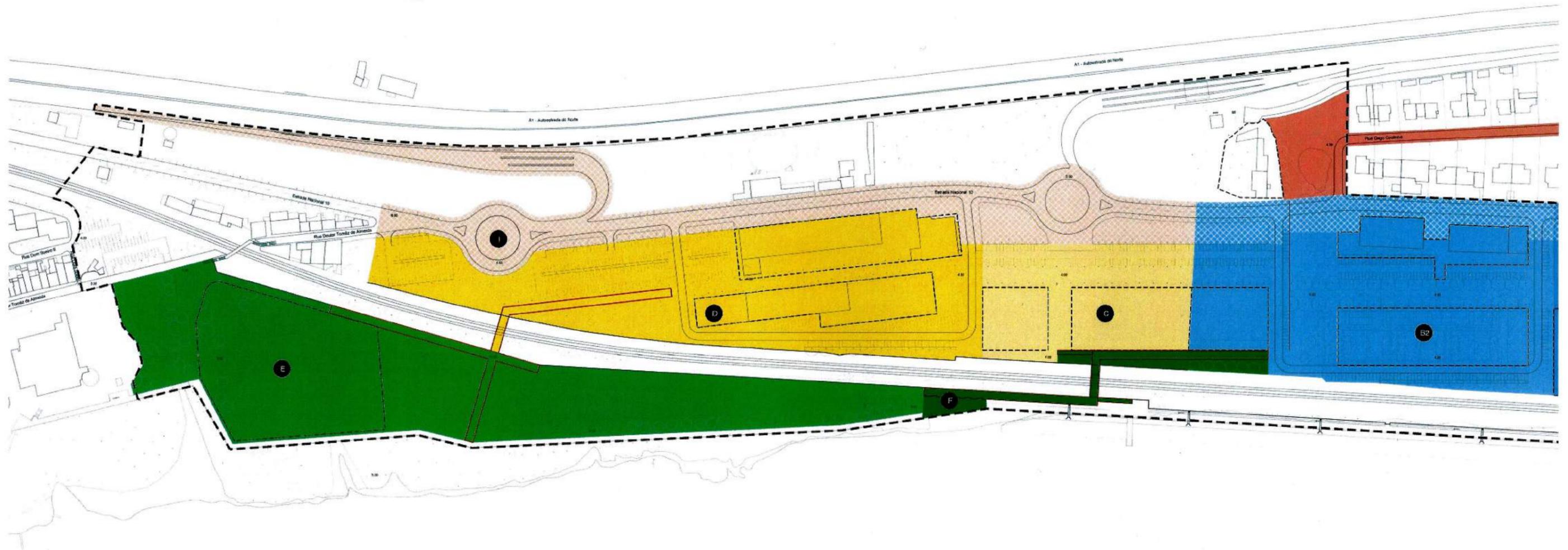
Em alguns dos casos, estas áreas poderão vir a ser literalmente unidades de execução, no sentido legal da expressão, enquadrando operações de loteamento de partes das propriedades da antiga Escola da Armada e da Cimianto.

Este exercício de faseamento tem subjacentes os seguintes critérios:

- Autonomizar os projectos que podem ser executados separadamente sem prejudicar a concepção global do projecto urbano;
- Fraccionar o custo global previsto por forma a facilitar o financiamento do projecto urbano;
- Afectar a execução das diferentes fases a diferentes fontes de financiamento.
- Ajustar as diferentes fases aos limites cadastrais por forma a viabilizar o projecto urbano ainda que com proprietários diferentes nos dois principais imóveis abrangidos.

Desta forma, consideraram-se principalmente 3 tipos de intervenção:

- Intervenções cujas obras de urbanização podem configurar uma normal operação de loteamento que poderá ser ou não de iniciativa municipal. Enquadram-se neste tipo as fases A2, B1, B2, C e D;
- Intervenções que correspondem a projectos de interesse municipal para melhoramento de equipamentos e infra-estruturas. Enquadram-se neste tipo as fases A1 (ampliação do Campo do Cevadeiro e da UDV), H (parque estacionamento junto às portagens) e J (requalificação do espaço público do Bairro do Paraíso);
- Intervenções que correspondem a projectos que podem ser financiados pela administração central ou co-financiados pela EU. Enquadram-se neste tipo as fases I (ligação A1/EN10), E, F e G (parque urbano ribeirinho, centro náutico e passagens superiores).



Hipótese de Faseamento (figura 19)

----- LIMITE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

..... LIMITE DAS NOVAS PARCELAS

IDENTIFICAÇÃO DAS FASES:

⊗ FASE "X"



FASE A1

FASE A2



FASE B1

FASE B2



FASE C

FASE D



FASE E

FASE F



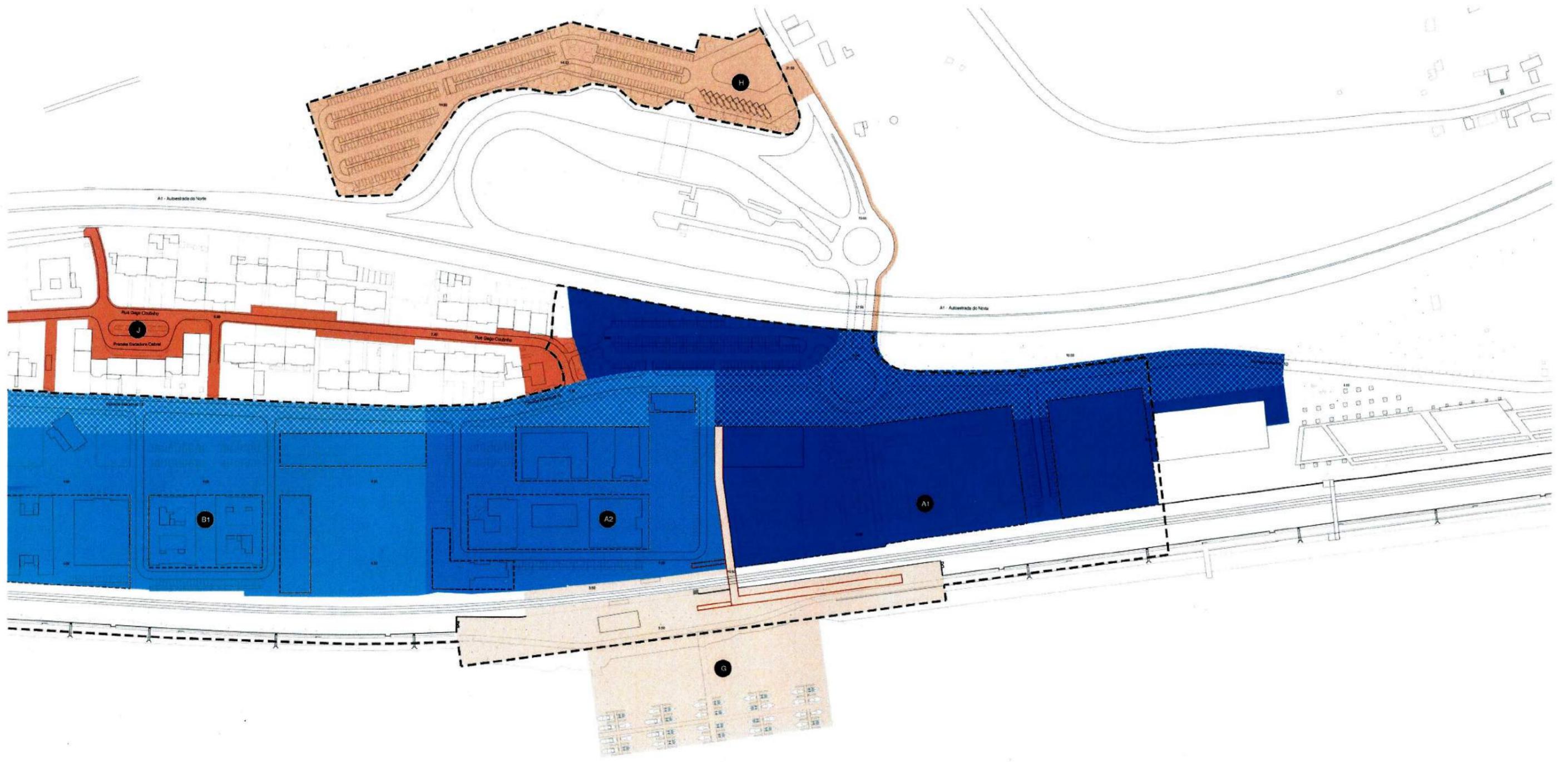
FASE G

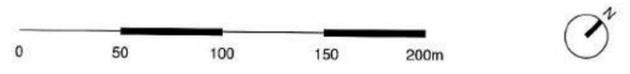
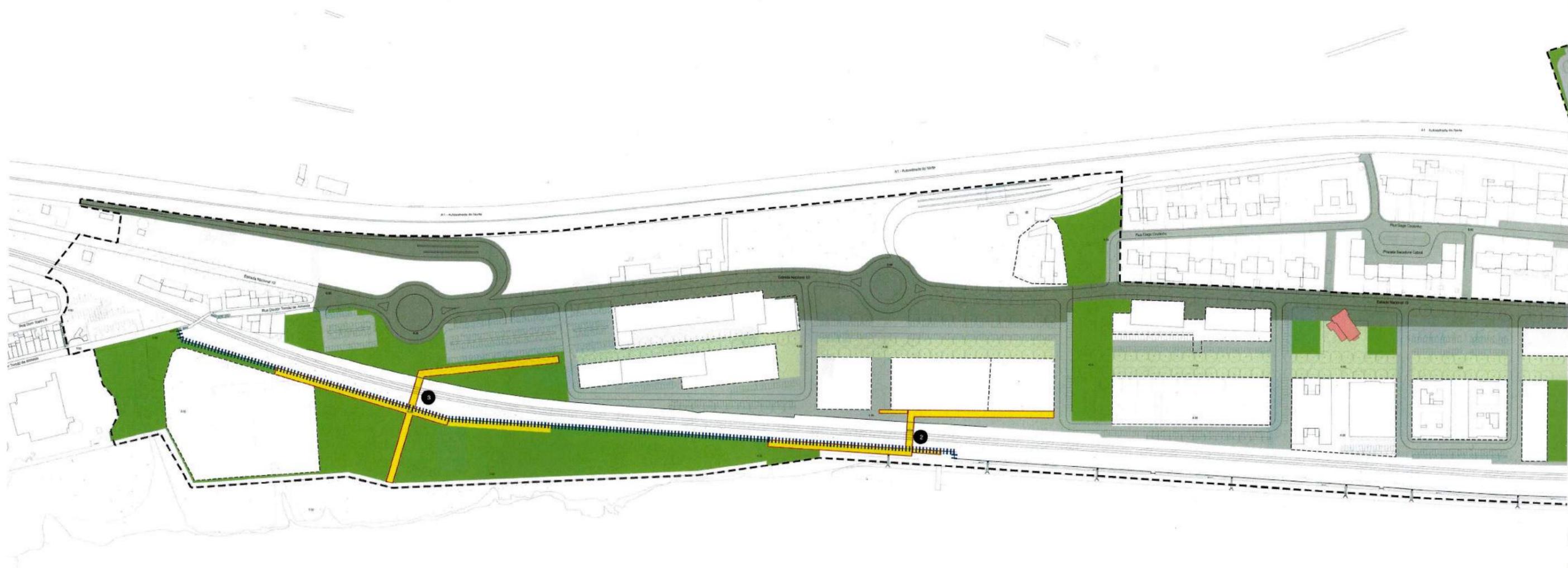
FASE H



FASE I

FASE J





Mapeamento de custos de execução (figura 20)

-----	LIMITE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS		ESPAÇOS VERDES	ARRUAMENTOS	DEMOLIÇÕES
-----	LIMITE DAS NOVAS PARCELAS	# PASSAGENS SUPERIORES / INFERIORES	█ EQUIPAMENTO A REABILITAR	█ ALAMEDA	█ REPERFILAMENTO EN10	█ EDIFÍCIOS A DEMOLIR
		█ NOVA VEDAÇÃO DA LINHA REFER	█ CENTRO NAUTICO	█ ÁREA VERDE	█ ARRUAMENTOS	

/ Encargos de reurbanização

Na planta do mapeamento dos custos de execução (figura 20) identificam-se as diferentes tipologias de espaço às quais foram atribuídas um custo padrão de construção por m². Este custo padrão foi estipulado com base na experiência anterior do *atelier* em obras de reurbanização mas pode variar significativamente em função do *standard* de qualidade pretendido para o espaço público, da sua configuração final, das interferências com infra-estruturas existentes, entre outros factores. Em todo o caso, servem de referência como custos médios que permitem uma primeira avaliação, global e por sectores, do volume de investimento em obras de reurbanização que o presente projecto urbano prevê.

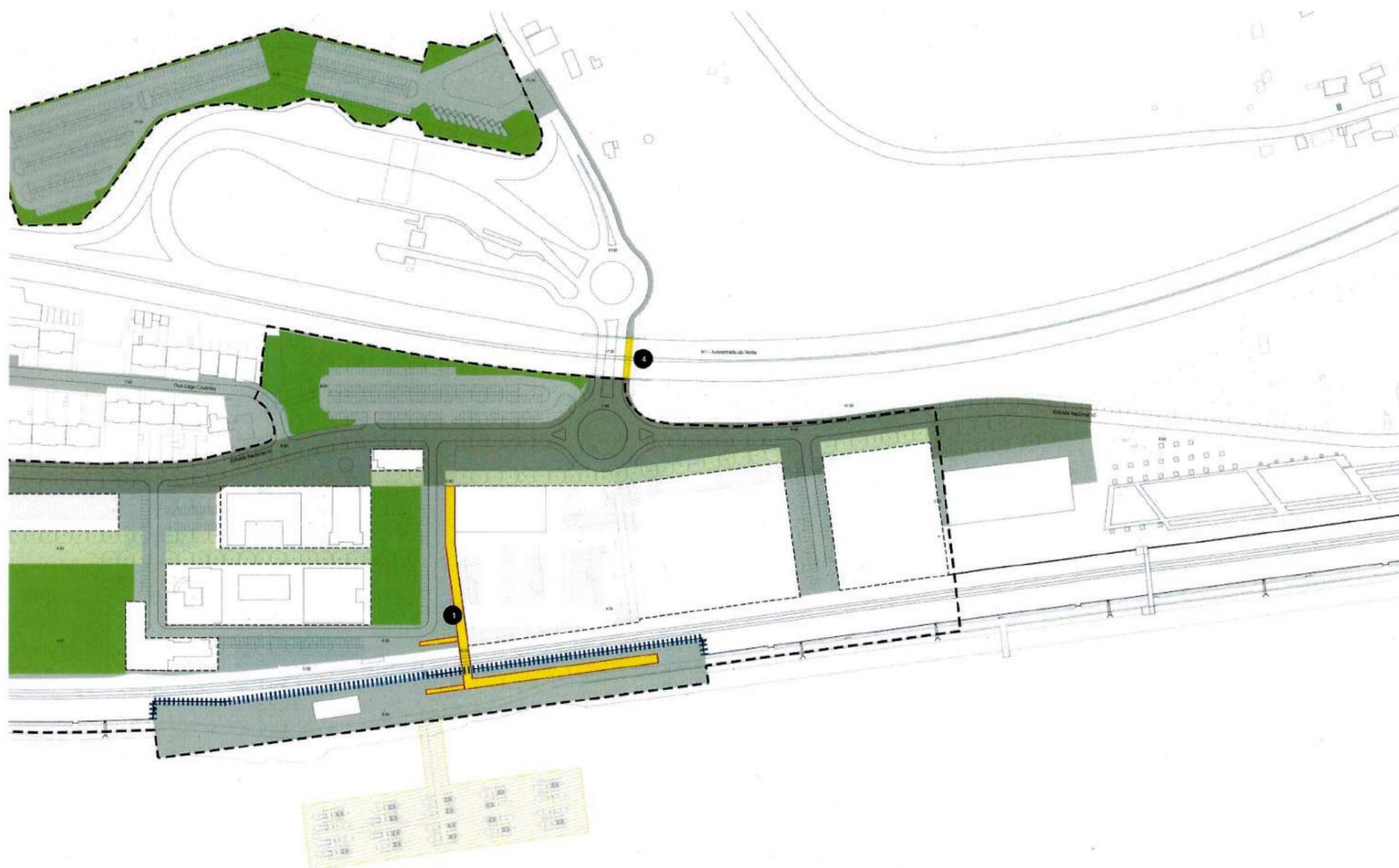
No quadro de estimativa de custos das obras de reurbanização abaixo, constam as áreas medidas no mapeamento acima mencionado, os valores padrão adoptados para cada tipologia de espaço e os respectivos totais.

O valor global de investimento apurado perfaz cerca de 19,5 milhões de euros (M€).

Como já referido, este investimento global pode ser desagregado em função das suas fontes de financiamento, por se tratarem de investimentos de interesse geral, de interesse municipal ou de interesse particular (loteamentos ainda que de propriedades municipais).

Assim, no quadro de investimento por fontes de financiamento abaixo apresentado, indicam-se os valores de investimento previstos em função das hipóteses colocadas como fontes de financiamento. Algumas das operações de loteamento previstas podem ser realizadas sem necessariamente serem realizados os investimentos de interesse geral e municipal. Alguns dos investimentos de interesse geral podem ser realizados independentemente das operações de loteamento, desde que sejam disponibilizadas, por acordo ou expropriação, faixas de terreno que permitam alargamentos e novas ligações.

Naturalmente que o valor de mercado bem como o valor cívico e ambiental dos espaços decorrentes das operações de loteamento será extremamente acrescentado pelas intervenções de interesse geral que sejam possíveis de realizar.



/ Quadro de estimativa de custos das obras de reurbanização

	demolições		arruamentos		reperfilamento EN10		áreas verdes	
	10 €/m2		70 €/m2		60 €/m2		40 €/m2	
	m2	€	m2	€	m2	€	m2	€
A.1	7.811	78.111	8.140	569.788	12.213	732.775	3.515	140.608
A.2	4.097	40.967	8.150	570.514	5.668	340.100	2.858	114.308
B.1	6.810	68.104	6.880	481.590	7.381	442.889	7.734	309.349
B.2	695	6.954	8.256	577.933	5.897	353.790	3.682	147.287
C	1.134	11.335	2.371	165.942	0	0	0	0
D	8.561	85.613	13.213	924.914	0	0	5.312	212.461
E	1.322	13.216	0	0	0	0	22.350	893.987
F	0	0	2.000	140.012	0	0	533	21.339
G	109	1.089	9.362	655.356	0	0	0	0
H	0	0	14.191	993.341	0	0	5.410	216.412
I	1.481	14.810	0	0	22.941	1.376.461	0	0
J	381	3.815	11.272	789.046	0	0	2.835	113.416
Total	32.401	324.015	83.835	5.868.436	54.100	3.246.014	54.229	2.169.167

	alameda		equipamentos		centro náutico		passagens superiores		passagens inferiores		vedação linha	
	80 €/m2		1000 €/m2		-		750 €/m2		900 €/m2		50 €/m2	
	m2	€	m2	€	m2	€	m2	€	m2	€	ml	€
A.1	2.830	226.425	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.2	2.020	161.593	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B.1	7.012	560.988	458	458.250	0	0	0	0	0	0	0	0
B.2	3.771	301.702	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	2.433	194.678	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	2.553	204.238	0	0	0	0	909	681.390	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	1.851	1.388.340	0	0	532	26.578
F	0	0	0	0	0	0	1.839	1.379.430	0	0	169	8.449
G	0	0	0	0	8.524	900.000	1.656	1.241.753	0	0	379	18.934
H	0	0	0	0	0	0	0	0	115	103.662	0	0
I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	20.620	1.649.623	458	458.250	8.524	900.000	6.255	4.690.913	115	103.662	1.079	53.961

TOTAIS	
m2	€
34.509	1.747.707
22.793	1.227.481
36.276	2.321.170
22.302	1.387.666
5.938	371.956
30.547	2.108.616
26.054	2.322.121
4.542	1.549.230
20.029	2.817.131
19.716	1.313.415
24.422	1.391.271
14.489	906.277
261.617	19.464.040

/ Estimativa de receitas

No quadro de estimativa de valor comercial dos lotes urbanizados que apresentamos em seguida, constam os valores comerciais estimados para cada futuro lote em função dos usos previstos bem como da existência ou não de edifícios nos mesmos lotes.

Admitimos como referência para um lote urbanizado nesta zona da área metropolitana um valor de 300 € / m² de área de construção (Ac).

Para edifícios de habitação, considerámos um valor de 350 € / m² de Ac e, para os edifícios de actividades económicas ou equipamentos, um valor de 250 € / m² de Ac.

No caso dos lotes destinados a habitação cuja área de construção está já realizada em edifícios estruturalmente sólidos a reabilitar, considerámos um valor adicional de 350 € / m² de Ac correspondente ao valor da construção existente. No caso dos lotes destinados a actividades económicas na mesma situação, considerámos um valor adicional de 250 € / m² de Ac.

Pelo contrário, no caso dos edifícios das antigas piscinas e pavilhão desportivo (A40 e A41), considerámos um valor total de 150 € / m² de Ac que inclui lote e edifício por se tratarem de usos com pouca capacidade de amortização de investimentos avultados. Este valor poderá também ser convertido em rendas relativas a contrato de concessão, direito de superfície ou outros.

O valor global apurado neste exercício totaliza cerca de 25,3 M€.

Este valor desagregado pelos dois imóveis a lotear subdivide-se da seguinte forma:

- 15,9 M€ relativos a lotes localizados nos terrenos da antiga Escola da Armada;
- 9,4 M€ relativos a lotes localizados nos terrenos da Cimianto;

/ Quadro de estimativa de valor comercial dos lotes urbanizados

edifícios	área da parcela m2	área implantação m2	área de construção m2	usos	valor lote urbanizado ou edificado €/m2	total €
A.1	473	399	1.197	act. económicas; serviços	500	598.500
A.6	19.722	1.730	1.730	equipamento	CMVFX	-
A.12	3.955	677	677	habitação	700	473.900
A.19		1.356	2.712	habitação	700	1.898.400
A.13	5.246	1.320	3.960	act. económicas; serviços	500	1.980.000
A.17		942	942	act. económicas; serviços	500	471.000
A.18		534	1.068	act. económicas; serviços	500	534.000
A.16	1.551	1.160	2.320	act. económicas; serviços	500	1.160.000
A.20	-	286	-	infra-estruturas	CMVFX	-
A.25	1.568	1.568	4.704	act. económicas; serviços	500	2.352.000
A.28	4.361	1.236	1.236	habitação	700	865.200
A.29		1.243	1.243	habitação	700	870.100
A.31	5.967	2.568	2.568	equipamento	250	642.000
A.33		1.716	3.432	equipamento	250	858.000
A.38	-	325	-	equipamento	CMVFX	-
A.40	3.927	1.098	1.098	equipamento	150	164.700
A.41		1.130	1.130	equipamento	150	169.500
A.42	-	345	345	equipamento	CMVFX	-
B.5	5.799	2.313	5.249	act. económicas; retalhista	500	2.624.500
B.9		851	851	act. económicas; retalhista	500	425.500
B.8	4.430	7.727	7.727	act. económicas; retalhista	500	3.863.500
D.1	2.051	207	414	equipamento	CMVFX	-
D.2		239	239	equipamento	CMVFX	-
subtotal	59.050	30.970	44.842			19.950.800
P.01	2556	1700	4250	habitação	350	1487500
P.02	-	645	1290	equipamento	250	322500
P.03	2583	2142	4284	act. económicas; retalhista	250	1071000
P.04	3920	2702	5404	act. económicas; retalhista	250	1351000
P.05	2168	1815	3630	act. económicas; retalhista	250	907500
P.06	-	375	938	act. económicas; retalhista	250	234500
subtotal	11.227	9.379	19.796			5.374.000
TOTAL	70.277	40.349	64.638			25.324.800
TOTAL ARMADA	27.826	21.434	38.111			15.918.300
TOTAL CIMIANTO	16.317	15.783	23.799			9.406.500

edifícios existentes com alteração de uso

edifícios propostos

/ Quadro de investimento por fontes de financiamento

	Total		Fonte de financiamento
	m2	€	
Cimianto (fases C e D)	36.485	2.480.571	op. loteamento
Armada (fases A2, B1, B2)	62.424	3.799.539	op. loteamento
Armada (fase A1)	22.296	1.014.932	município
Bairro Paraíso (fase J)	14.489	906.277	município
Pq. Ribeirinho (fase E, F G)	50.625	6.688.482	fundos comunitários
Pq. estacionamento dissuasor (fase H)	19.716	1.313.415	município
Reformulação EN10 + saída A1 (fase I)	54.100	3.260.824	adm. central
TOTAIS	260.136	19.464.040	



Fotomontagem – vista a partir de norte poente (figura 21)

/ Construir o projecto urbano

Os custos estimados para os investimentos preconizados no presente estudo, aproximam-se substancialmente do valor comercial estimado dos lotes previstos, após os referidos investimentos. Poderá numa primeira análise concluir-se que os montantes aplicados numa eventual aquisição das propriedades a lotear não são susceptíveis de serem recuperados através da comercialização dos lotes resultantes da operação.

Porém, é possível também considerar que as operações urbanísticas só devem ser oneradas com os custos directos da urbanização dos lotes e que as obras de interesse geral devem ser financiadas com as taxas e impostos municipais, com investimentos directos da administração central e com fundos do quadro comunitário de apoio.

Neste sentido, podem ser considerados ónus de urbanização apenas os seguintes valores como constantes no quadro de investimento por fontes de financiamento:

- Para os terrenos da Armada (fases A2, B1, B2), um valor global de cerca de 3,8 M€;
- Para os terrenos da Cimianto (fases C e D), um valor global de cerca de 2,5 M€.

Como referimos acima, constata-se que o valor estimado de comercialização dos lotes previstos para os terrenos da Armada é de cerca 15,9 M€ e para os terrenos da Cimianto de cerca de 9,4 M€.

Podemos assim concluir que o valor de aquisição dos imóveis, aplicando-se o cenário da solução urbanística apresentada, deverá estar contido no diferencial entre custos de urbanização e receitas provenientes dos lotes urbanizados, ou seja deverá ter como limite crítico cerca de 12,1 M€ no caso da antiga Escola da Armada e cerca de 6,9 M€ no caso da Cimianto.

Uma vez que não estão considerados custos acessórios como custos de projecto, de gestão, levantamentos e sondagens, nem os encargos com taxas de urbanização e compensações urbanísticas, estes números devem ser olhados com prudência uma vez que não se trata de uma avaliação dos imóveis, tarefa que não cabe no presente estudo urbanístico.

O exercício de análise de custos e programação da execução aqui relatado permite no entanto posicionar balizas que se podem ir validando com novas análises e que se podem ir movendo ou redimensionando em função de diligências das quais destacaríamos:

- Averiguação da elegibilidade de investimentos para co-financiamento por fundos europeus;
- Procura de parceiros interessados em instalar actividades ou promover projectos habitacionais;
- Negociação com a administração central relativamente às intervenções de reperfilamento da EN 10 e novo acesso à A1;
- Realização de projectos preliminares ou estudos prévios que permitam validar custos e soluções para as fases consideradas prioritárias;
- Realização de estudos de viabilidade económica;
- Aquisição de imóveis que facilitem a concretização do projecto urbano.

Lisboa, 06 de Março de 2017

O coordenador do estudo


Nuno Lourenço, arquitecto.



Arquitetura e
Desenho Urbano
www.risco.org

