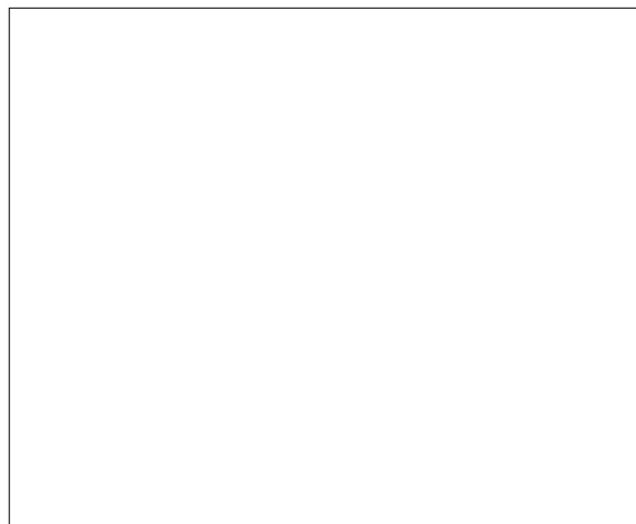




Dep. N. Inscrito

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA



Palácio de S. Bento, _____ de _____ de 200__

Deputado(a)s:

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2008

No quadro das medidas de requalificação e reabilitação de áreas urbanas e em conjugação com as comemorações do primeiro centenário da implantação da República, o Governo irá promover a execução de um conjunto de operações destinadas à valorização da frente ribeirinha de Lisboa, visando a modernização, reorganização e renovação daquele espaço urbano.

Dando seguimento à intervenção urbanística mais relevante operada na cidade de Lisboa na viragem do século — Parque das Nações — a estratégia de intervenção projectada visa igualmente criar uma nova visão para a cidade e para a sua frente ribeirinha, possibilitando a reconciliação da cidade e dos seus habitantes com o rio Tejo e a zona ribeirinha, enquanto espaço cultural e de lazer, mas também permitindo a recuperação da sua centralidade em função dos novos usos que lhe vão ser dados e das infra-estruturas a implantar.

Estão previstas intervenções urbanísticas, a executar num horizonte temporal reduzido, na zona da Baixa Pomalina, na área compreendida entre o Cais do Sodré, Ribeira das Naus e Santa Apolónia, incluindo a reocupação parcial de edifícios da Praça do Comércio e a reabilitação dos quarteirões da Avenida do Infante D. Henrique, situados entre o Campo das Cebolas e Santa Apolónia, bem como no espaço público da zona da Ajuda-Belém, compreendendo a construção de um novo edifício para o Museu dos Coches e o remate do Palácio Nacional da Ajuda.

Considerando as acções previstas, resulta inequívoco o interesse público que as mesmas revestem não só para a cidade de Lisboa mas também para o País, uma vez que

a requalificação e a reconversão a empreender incidem sobre zonas históricas cujo significado e relevo nacional motivam o reconhecimento do interesse público nacional das acções a realizar.

A dimensão e a complexidade destas operações e a sua associação às comemorações do primeiro centenário da implantação da República, que se cumpre a 5 de Outubro de 2010, justificam a constituição de uma estrutura própria para o efeito, dotada de poderes de utilização, fruição e administração de bens do domínio público afectos ao exercício das suas actividades e de um regime especial de contratação pública, imprescindíveis ao êxito da realização das acções previstas para a frente ribeirinha de Lisboa.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar os objectivos e as principais linhas de orientação da requalificação e reabilitação urbana da frente ribeirinha de Lisboa, bem como as respectivas zonas de intervenção, inscritos no documento estratégico Frente Tejo anexo à presente resolução e da qual faz parte integrante, levando ainda em consideração a vontade manifestada pela Câmara Municipal de Lisboa, por deliberação de 16 de Abril de 2008, de um possível alargamento do âmbito da intervenção.

2 — Determinar que as operações de requalificação e reabilitação urbana da frente ribeirinha de Lisboa sejam executadas por uma empresa pública a constituir sob a forma de sociedade de capitais exclusivamente públicos, a qual disporá de poderes excepcionais, designadamente em matéria de contratação pública e de utilização, fruição e administração de bens do domínio público.

3 — Reconhecer o interesse público nacional das operações de requalificação e reabilitação urbana da frente ribeirinha de Lisboa a realizar pela sociedade referida no número anterior.

4 — Estabelecer a possibilidade de se proceder à desafectação ou à reafectação de imóveis do domínio público sitos nas zonas de intervenção da sociedade gestora das operações de requalificação e reabilitação urbana da frente ribeirinha de Lisboa.

5 — Determinar que os projectos fundamentais das diversas operações devam estar concluídos por ocasião das comemorações do primeiro centenário da implantação da República.

6 — Estabelecer como orientação que, sem prejuízo do disposto no número anterior, as referidas operações de requalificação e reabilitação urbana sejam articuladas com outras consistentes para a frente ribeirinha de Lisboa, designadamente os projectos Nova Alcântara e da conclusão do Centro Cultural de Belém.

7 — Determinar a imediata promoção de todas as medidas consideradas necessárias à realização das operações de requalificação e reabilitação da frente ribeirinha de Lisboa, nomeadamente as de natureza legislativa e regulamentar.

8 — Determinar que a Parque Expo 98, S. A., assegure à empresa pública a constituir referida no n.º 2 os serviços de coordenação técnica e de gestão integrada das operações.

Presidência do Conselho de Ministros, 30 de Abril de 2008. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO

Documento estratégico — Frente Tejo**Enquadramento da intervenção**

As duas grandes intervenções urbanísticas na frente ribeirinha de Lisboa inserem-se numa estratégia que tem como objectivo principal a valorização da cidade de Lisboa no sentido de incrementar a sua competitividade. Vêm na sequência da intervenção que desde finais dos anos 1990 criou uma importante centralidade a nascente: a Expo 98/Parque das Nações. Esta nova realidade urbana não só repôs uma simetria Este-Oeste que Lisboa conheceu no glorioso século XVI, como criou condições para regenerar todo o sector oriental de Lisboa, com efeitos sensíveis no vizinho município de Loures.

Importa agora «recuperar» a centralidade do coração da capital e actualizar os usos e as infra-estruturas dos sectores ribeirinhos adjacentes, de Santa Apolónia a Algés. A renovação e reabilitação do restante espaço ribeirinho, de Santa Apolónia a Cabo Ruivo (Expo 98), que já está em curso, serão aceleradas como resultado da «contaminação» de outras acções, em curso ou previstas, sem prejuízo dos terminais portuários concessionados entre Santa Apolónia e Poço do Bispo.

As intervenções propostas para a Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina e Ajuda-Belém, articuladas com o Parque das Nações e com o projecto Nova Alcântara, respondem de forma muito adequada às necessidades de ordenamento do território que ao longo do século XX foi planeado e construído em função das necessidades portuárias, desde a Fábrica do Gás do Bom Sucesso, ainda no século XIX, à Refinaria e Petroquímica em meados do século XX.

A reconfiguração das infra-estruturas portuárias, respondendo às novas necessidades, traduzida, por um lado, na especialização funcional e, por outro, na concentração das actividades, permitiu a «libertação» de extensos troços da frente ribeirinha, o que alarga substancialmente a área disponível para usos não portuários.

Neste contexto, afigura-se-nos oportuna e necessária a delimitação precisa e consequente das ocupações dos espaços libertados de actividades portuárias, tendo em conta um horizonte temporal de 20 a 25 anos.

Importa pois eliminar qualquer conflito entre estes grandes usos da frente ribeirinha, ao contrário do que aconteceu nos últimos anos, com prejuízos para qualquer dos sectores. Do mesmo passo devem ser eliminadas dúvidas e especulações sobre as vocações de usos dos vários segmentos da frente ribeirinha num horizonte temporal adequado a acções de planeamento e ordenamento do território.

Tendo em conta a sua unidade funcional e paisagística, haverá toda a vantagem em conceber uma visão global para este trecho único da paisagem urbana portuguesa e necessariamente elemento ordenador de uma concepção renovada da imagem de Lisboa — em sintonia com a história e o sítio da capital.

Será uma visão em que se enquadram as acções recentemente decididas para a frente ribeirinha. Por outras palavras, a partir das dinâmicas instaladas, com a afirmação de novas funções e novas centralidades, a que se vêm juntar os projectos estruturantes da frente ribeirinha da Baixa Pombalina, Nova Alcântara e Ajuda-Belém, com extensão na conclusão do Centro Cultural de Belém, facilmente encontramos dimensões que vêm dar a Lisboa uma nova imagem, maior atracção funcional e simbólica.

A dimensão funcional

Na frente ribeirinha de Lisboa desenvolveram-se ao longo de dois milénios diversas funções que beneficiavam da acessibilidade fluvial e marítima e se articulavam com a cidade. A pesca, os transportes fluviais e marítimos e o garimpo foram os mais antigos e de que persistem apenas os transportes fluviais e marítimos. Entretanto, existiram também actividades industriais, que atingiram o seu máximo em meados do século XX, beneficiando da importação de múltiplos produtos por via fluvial e, sobretudo, marítima. Desde a primeira metade do século XX muitas destas actividades migraram para a Margem Sul, assim como algumas das funções portuárias.

Estas várias funções deixaram heranças, não apenas no património edificado, mas também na afirmação de centralidades sobre o território: do município romano à capitalidade europeia.

As várias funções geraram, nalgumas situações, centralidades, noutras marcam o território linearmente, ao longo da frente ribeirinha.

Centralidades urbanas

A Baixa é não só a principal como a primeira centralidade urbana da frente ribeirinha, resultando da concentração das principais funções urbanas, que se começa a configurar desde o período muçulmano, na articulação entre as actividades marítimas e as actividades terrestres, articulação que virá a tomar forma no próprio desenho urbano da cidade, através das duas principais praças — o Terreiro do Paço, que evoluiu de espaço polivalente (comércio, lazer, representação do poder com a construção do Paço Real) a espaço quase monofuncional e de grande carga simbólica, acentuados pela arquitectura de reconstrução Pombalina, e o Rossio, que começa como espaço comercial, para se tornar polivalente (mercado, hospital, hotelaria, lazer, ...).

A centralidade da Baixa foi-se estendendo ao longo da frente ribeirinha, até Santa Apolónia e Santos, para responder às solicitações portuárias, dos séculos XV a XX, num longo período em que as funções do porto e da cidade se integravam, funcional e territorialmente. A migração das funções portuárias, para montante, jusante e para outras estruturas portuárias, também alterou a natureza da centralidade da Baixa.

Ainda no antigo regime emergiram na frente ribeirinha de Lisboa três centralidades urbanas, duas simétricas em relação à Baixa, também elas na foz de ribeiras/esteiros: Alcântara a poente e Xabregas a nascente; a terceira, Belém, um sítio de praia, onde verdadeiramente terminava o rio e começava o mar — por isso daí partiam as frotas da navegação e trato marítimo.

Qualquer destas três centralidades foi marcada e reforçada por intervenções reais: o Paço de Enxobregas, o Paço de Alcântara/Calvário, o Mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém. Para além das suas funcionalidades, estas intervenções adquiriam uma dimensão simbólica e valorizadora dos locais, para o que contribuía também a singularidade das intervenções arquitectónicas e a geração de empregos e actividades.

A Revolução Industrial e a sua continuada actualização até meados do século XX vai gerar, de novo ou sobre os antecessores, centralidades urbano-industriais de Algés a Cabo Ruivo, sendo as principais Xabregas/Poço do Bispo e Alcântara-Belém.

É sobre esta matriz que, nos tempos pós-industriais, se vai inscrever um conjunto de novas centralidades urbanas cuja dinâmica continua em progresso: Parque das Nações, Alcântara e Belém, constituem as situações em processo mais avançado.

Funções portuárias

As funções portuárias estão na razão de ser de Lisboa como cidade marítima e comercial e também como capital de um País cuja individualidade no contexto da Península Ibérica se deve à abertura da sua fronteira marítima, em que Lisboa ocupava a posição central.

Estas funções têm variado ao longo dos milénios. A proposta do Plano Estratégico do Porto de Lisboa (PEPL), recentemente elaborado pela APL, prevê para a frente ribeirinha de Lisboa uma especialização em três domínios, a que corresponde também uma concentração espacial num certo número de troços dessa frente.

Carga contentorizada

Este é o domínio da actividade portuária com maior valor estratégico, não só para o Porto de Lisboa como para a base económica da cidade e da sua Área Metropolitana.

A evolução tecnológica deste ramo do transporte marítimo, incentivada pelo aprofundamento do processo de globalização, permite responder ao crescimento das cargas com respostas portuárias de menores dimensões relativamente a um passado recente.

Assim, segundo a proposta de PEPL, num horizonte de duas décadas, a carga contentorizada a movimentar pelo Porto de Lisboa poderá aumentar duas a três vezes, bastando para isso ocupar três curtos segmentos da frente ribeirinha, cabendo cerca de $\frac{3}{4}$ da carga ao terminal de Alcântara.

Navios de cruzeiros

Num curto espaço de tempo, Lisboa ascendeu ao topo das cidades de cruzeiros da fachada atlântica da Europa e com boas perspectivas de crescimento e qualificação. Se bem integrada na economia local, esta actividade pode ter impactes muito positivos em vários domínios, do turismo ao transporte aéreo.

A APL, de acordo com a proposta de PEPL, tem projectado um grande terminal de cruzeiros para a frente ribeirinha entre o Jardim do Tabaco e Santa Apolónia, o que permitirá, além do melhor ordenamento da frente portuária, mais eficácia, menor ocupação de espaço e o aproveitamento de sinergias por parte da economia urbana e regional.

Náutica de desporto e de recreio

Esta componente estratégica da actividade portuária, de inserção imediata em vários segmentos da economia, é viabilizada pela libertação de espaços antes ocupados por outras funções portuárias.

Além da valorização da base económica de Lisboa e das repercussões na economia do País, são de relevar os impactes positivos nos âmbitos social e cultural, bem como as sinergias com as frentes ribeirinhas dos outros concelhos das margens norte e sul.

Funções culturais

Pela sua importância funcional, política e simbólica, desde muito cedo que a frente ribeirinha de Lisboa acolheu infra-estruturas e actividades culturais. O cuidado e

qualidade artística que se imprimiram a muitos objectos arquitectónicos da frente ribeirinha, do Palácio Episcopal (da Mitra), a nascente, à Torre de Belém, a poente, ou recentemente de vários objectos da Expo 98 ao Centro Cultural de Belém, mostram bem a preocupação da valorização cultural. Assim, a frente ribeirinha de Lisboa é o maior repositório de valores patrimoniais edificados (religiosos, militares e civis) do País, e que não tem muitos paralelos em cidades ribeirinhas europeias com a dimensão de Lisboa.

Entretanto, por impulso das infra-estruturas disponíveis e pela valorização simbólica do território, um grande número de estruturas museológicas foram implantadas ao longo desta frente, de Algés a Cabo Ruivo.

Por outro lado, aproveitando a transição pós-industrial e à semelhança do que se provou em situações similares em muitas das metrópoles da Europa e das Américas, as novas indústrias/actividades criativas foram também instalar-se nesta frente.

Museus

A frente ribeirinha de Lisboa é já hoje um importante eixo de estruturas museológicas, sugerindo percursos culturais temáticos.

A valorização funcional, infra-estrutural e paisagística de três importantes troços desta frente é uma oportunidade para reflectir sobre o reforço da dimensão museológica ao longo de uma faixa com cerca de 500 m de largura, a partir da linha de água. Como se mostra na figura junto, é já grande a densidade de museus e são óbvias as potenciais sinergias.

Assim, de Algés ao Parque das Nações existem múltiplas oportunidades para densificar este percurso museológico linear.

Outras actividades culturais

A maior utilização pública da frente ribeirinha estimula a oferta de actividades culturais, que tanto ocorrem em espaços edificados e dedicados como ao ar livre.

Recintos e casas para espectáculos, para exposições e múltiplos eventos de natureza cultural que são valorizados pela localização, quer pelas características dos sítios, quer pela proximidade a um grande número de funções com que podem estabelecer complementaridades e sinergias.

Neste contexto, adquirem especial relevância os espaços e estruturas de natureza multifuncional, particularmente os que podem suportar o turismo de congressos, convenções e eventos afins.

Lazer em espaços livres

Os extensos segmentos da frente ribeirinha da cidade de Lisboa que não são necessários para as actividades portuárias têm desde logo uma vocação para as actividades de lazer ao ar livre — desde o simples usufruto através do passeio (a pé, de bicicleta ou veículos afins), aos exercícios físicos, individuais ou colectivos.

Esta é uma vocação que terá tendência a consolidar-se e a acentuar-se, pelo que importa prever os espaços adequados para a sua concretização.

Convirá aqui prever situações que têm «tradição» nas frentes ribeirinhas e que nos tempos de hoje podem registar algum declínio, mas que irão ser sempre procuradas: a pesca e a contemplação.

Nos últimos anos, em todo o mundo, as frentes ribeirinhas das cidades de várias dimensões e com histórias diversas registaram uma forte tendência para a instalação de múltiplas actividades de tempos livres, quer ocupando

espaços devolutos, quer instalando-se em novas edificações. Ao mesmo tempo observa-se uma crescente promoção do recreio náutico.

Restauração e divertimentos

Estes são os tipos de funções em que se registou a maior expansão nos últimos anos, particularmente no caso de Lisboa. Pela força do cenário e dos novos comportamentos urbanos, verificou-se uma extraordinária adesão de populações variadas aos espaços de restauração e afins (bares, cafés, etc.) e de diversão (sobretudo discotecas). É evidente, por um lado, a existência de economias de aglomeração — o que sugere a permanência ou mesmo reforço desta função, e, por outro, um modismo, que percorre continentes, o que leva a sugerir o perigo de uma alteração de sentido oposto: a mudança de comportamentos poderá provocar o declínio da procura ou até a obsolescência de alguns destes espaços.

Acessibilidades e mobilidade

Até finais do século XIX, Lisboa desenvolveu-se de forma linear ao longo da frente ribeirinha. O primeiro transporte colectivo regular de passageiros de que há documentação iniciou-se em 1611 e processava-se de barco, entre Belém e Xabregas, com paragens nos principais pólos de actividades: Alcântara, Santos, Terreiro do Paço.

A este percurso por via aquática correspondia um percurso paralelo, que se vai desenvolvendo acima das arribas, aproximando-se por vezes da praia, que originou mais tarde o primeiro percurso de continuidade nos aterros. Mas é o primeiro, verdadeiro «caminho real» que se prolonga a nascente e a poente, para além de Lisboa, e que vai tomando o nome dos bairros e lugares que atravessa, onde passa a designar-se por Rua, a «Rua Direita»: dos Olivais, de Marvila, do Grilo, da Madragoa, de Alcântara, de Belém, etc.

Este percurso terrestre vertebrava o sistema de acessibilidades terrestres, interceptando os caminhos que do interior procuravam a frente ribeirinha: uns pelas cumeadas, outros pelo fundo dos vales. Do lado do «rio/mar», tínhamos o equivalente nas várias «carreiras», de gente e de mercadorias que demandavam a cidade e os seus cais especializados (da Lenha, do Tojo, do Carvão, da Palha, ...): desde Alcochete, Aldeia Galega (Montijo), Moita, Lavradio, Barreiro, Seixal, Almada (Cacilhas, Porto Brandão, Trafaria).

Este esquema servia perfeitamente as mobilidades necessárias e foi aproveitado, selectivamente, pelos transportes mecânicos introduzidos em finais do século XIX e início do século XX: o eixo ribeirinho dos aterros, o antigo eixo do lado da terra, as penetrações mais importantes: eixo Baixa-Arroios-Areeiro, eixo Baixa-São Sebastião da Pedreira, eixo Santos-Rato. E assim a cidade tem condições de se projectar para o *hinterland*, com consequências na migração do seu centro de gravidade, o que levou a alterações nas condições de mobilidade.

O eléctrico, desde 1900, apoiado pelo autocarro a partir de 1946, vai viabilizar a nova cidade, desenvolvendo um sistema rádio-concêntrico de transportes públicos, conectando muito satisfatoriamente as áreas residenciais com as áreas laborais e com a principal área comercial, o centro, Baixa e Chiado. O transporte fluvial moderniza-se e apoia o crescimento suburbano e industrial da «Outra Banda»: o número de passageiros nos transportes fluviais cresce exponencialmente até ao início dos anos 1970.

Será a difusão generalizada do automóvel individual que irá, como por todas as cidades dos países desenvolvidos, complicar a situação. Alguns urbanistas de Lisboa dos anos 1940 percebiam com rigor e visão o fenómeno e propuseram planos com medidas adequadas à viabilização de continuidade do modelo histórico.

O facto de não se ter seguido essas propostas, nem se ter conseguido chegar a uma visão de «cidade alternativa», gerou, por um lado, congestionamentos e conflitos entre modos de transporte, com declínio das mobilidades e, por outro, uma progressiva descolagem (nunca assumida) entre a cidade ribeirinha e a cidade do planalto, em que a resposta, não satisfatória, tem residido na construção de circulares cada vez mais «pesadas», que nem sempre facilitam a «penetração» na cidade e muito menos no «miolo» da frente ribeirinha (Alcântara-Xabregas), onde os conflitos entre os modos de transporte cresceram com o consequente abandono das actividades económicas com maior capacidade para se deslocar.

Estas são questões fundamentais, que requerem respostas em intervenções tão importantes como as que agora se projectam para dois sectores — chaves da frente ribeirinha.

As articulações cidade-frente ribeirinha

Como vimos, o modelo histórico da cidade de Lisboa, que continua a ser a referência maior no imaginário dos portugueses, já não é viável na sua integridade (física, económica, social e cultural), pois não há um sistema de mobilidades que o possa suportar de forma sustentável (nas dimensões física, económica, social e cultural).

Por isso, é urgente uma visão para a cidade de Lisboa que, a partir da realidade que é hoje a Área Metropolitana (e para além...) e dos novos comportamentos dos múltiplos actores em cena, reponha as «Grandezas de Lisboa», a partir da excelência «Do Sítio de Lisboa».

A resposta parece-nos estar num conceito de cidade polinucleada, em que cada núcleo seja polifuncional: policentrismo e polifuncionalismo. Mas cada lugar, renovado, deverá também ter a(s) sua(s) especificidade(s), a sua «base económica», que o individualiza num todo feito de totalidades.

Por esta via podemos conseguir uma alteração positiva na estrutura de mobilidades, promovendo e valorizando as proximidades e distribuindo melhor as deslocações no espaço e no tempo.

Por esta via vamos conseguir também um melhor relacionamento entre a faixa ribeirinha de Lisboa e os restantes «territórios» da cidade. A própria faixa ribeirinha também deverá ser estruturada segundo o princípio do policentrismo, sem que por isso perca a sua identidade e unidade.

A intervenção que mais marcou Lisboa na viragem do século, o Parque das Nações, pode inscrever-se nesta visão para a cidade e sua frente ribeirinha. As duas intervenções que agora se projectam farão todo o sentido, pois ao integrar-se viabilizam essa mesma visão.

Note-se que todas partem dos elementos distintivos dos lugares, procuram responder às necessidades de mobilidade — locais e gerais, e pretendem valorizar, além das especificidades funcionais, usos que «fecham» a coerência de qualquer lugar: habitação e serviços de proximidade, directamente ou através da articulação com os espaços urbanos imediatos.

Imagem e paisagem — Lisboa do lado do «mar»

Ao longo de séculos, as principais vistas de Lisboa mostravam a cidade a partir do estuário/Mar da Palha: era assim que a grande maioria dos viajantes e outros visitantes viam Lisboa da primeira vez e ainda hoje é essa a imagem de marca da capital, que importa cuidar e enaltecer.

A unidade e a diversidade

Olhando e observando Lisboa através de uma viagem de barco, de Algés ao Parque das Nações, ou numa visão mais ampla, a partir da «outra banda» (do Cristo Rei ou do Castelo de Almada), ressalta a imagem de uma grande unidade, traduzida antes de mais na continuidade do edificado — uma mancha edificada, que cobre as encostas e os cimos das colinas, penetrando os sucessivos vales. Segue-se a unidade da faixa de contacto com a água, uma plataforma plana, com maior ou menor profundidade, resultante de sucessivos aterros, iniciados ainda em finais da Idade Média, que alargaram a escala na sequência da reconstrução do terramoto de 1755 e tiveram a sua maior expressão com as obras do moderno porto na segunda metade do século XIX e com o Estado Novo, em finais da segunda metade do século XX.

A maior parte destes aterros destinaram-se a actividades portuárias, mas apoiaram também as acessibilidades de uma cidade que até 1900 tinha uma forma linear, ribeirinha.

Os aterros criaram outra imagem para Lisboa, bem diferente da que podemos observar em gravuras dos séculos XVI e XVII: a uma faixa portuária, ordenada e quase contínua, buliçosa de múltiplas actividades, afeiçoava-se uma cidade de encostas, residencial, densa, pontuada por palácios e igrejas; a continuidade com o porto faz-se pelos vales, onde se desenvolvem as actividades económicas — comércio e serviços na Baixa, indústrias em Xabregas, Santos e Alcântara.

Aqui já estamos a anotar a diversidade, que é física, arquitectónica, funcional e temporal (os processos de construção, reconversão, reconstrução não têm sido simultâneos não só ao longo da faixa ribeirinha, como nos vales e nas colinas).

Decorrentes da constituição geológica e dos processos geomorfológicos, existem situações singulares ao longo do perfil da frente ribeirinha: uma frente mais escarpada, de Alcântara a Santa Apolónia; um vale mais amplo, antigo esteiro, que naturalmente ganhou a maior centralidade (a Baixa); a nascente, embora se mantenha uma linha de arribas (resultante da estrutura monoclinial das formações miocénicas), as encostas são mais suaves e menos evidentes as soluções de continuidade entre as «arribas» e os novos aterros (do Poço do Bispo à foz do rio Trancão); a poente, em terrenos de calcários duros e basaltos, os vales são mais apertados e as encostas mais suaves, por vezes quase se fundindo a praia com o *hinterland* (Junqueira, Belém, Algés).

Qualquer intervenção na frente ribeirinha deveria ter em conta estas marcas, que serão sempre as mais duradouras e por isso as mais determinantes da imagem da Lisboa «vista do lado do mar»...

A diversidade do edificado ao longo da faixa ribeirinha e das encostas e vales adjacentes é também muito rica. A partir da «regra imponente» da Praça do Comércio e da Baixa adjacente há, como notámos, uma simetria, entre as «Lisboas» a montante e a jusante: o casario popular, onde emergem grandes edifícios: conventos, igrejas, palácios reais e senhoriais, sólidas construções burguesas. Através de uma análise mais detalhada encontramos situações singulares, apesar das simetrias que também se manifestam,

como por exemplo entre o Bairro Alto e a Graça, que têm dissemelhanças no tempo, nas funcionalidades, nas edificações, o mesmo se passando entre Alfama e Madragoa.

Diversas são também as afirmações burguesas, que marcam lugares discretos da frente ribeirinha, em geral associadas a diferentes segmentos das economias de exportação e de importação: o Poço do Bispo dos comerciantes de vinhos, o Cais do Sodré da comunidade mercantil britânica (ingleses, irlandeses, escoceses), Santos, do outro lado do Aterro da Boavista, ligando-se à Estrela e à Lapa residenciais, Alcântara — a industrial e portuária, apoiando-se na Lapa, no Alto de Santo Amaro e na Junqueira.

Realidades que importa conhecer para enaltecer e integrar nos processos de conservação e reconversão da(s) frente(s) ribeirinha(s).

As «marcas» e a «marca»

Existem múltiplas marcas na paisagem de Lisboa voltada para o «mar» que importa aproveitar para que se transformem em verdadeiras «marcas» da imagem que Lisboa projecta, um contínuo diálogo entre os passados e os futuros. Para além de alguns objectos singulares já consagrados, como a Torre de Belém, a Praça do Comércio, o Castelo de São Jorge, os Jerónimos, a Sé, São Vicente de Fora, ..., há muitos outros que deveriam ter um papel mais «marcante» na paisagem, o que poderá ser conseguido por intervenções integradas: o Convento de Santos-o-Novo, a Ajuda e sua encosta, a Tapada da Ajuda e suas estruturas, a Encosta do Restelo...

Assim, as novas intervenções integradas que terão lugar na frente ribeirinha de Lisboa poderão contribuir não só para criar novas marcas na paisagem, como para valorizar as existentes. Mas, sobretudo, estas intervenções devem inserir-se num projecto/visão global com o objectivo de dar a Lisboa uma renovada e poderosa imagem de marca, que de facto já teve momentos equivalentes no passado: a Praça do Comércio e a Baixa Pombalina, a desindustrialização e reabilitação de Belém (da Exposição do Mundo Português/Restelo ao Centro Cultural de Belém). As intervenções que agora se projectam vêm nessa linha, reiniciada a uma escala muito mais ambiciosa com a Expo 98/Parque das Nações.

Assim a marca de Lisboa vista do mar, a mais forte, será traduzida num diálogo fecundo e vivencial (no sentido que Ortega y Gasset deu ao termo) entre os passados e futuros, entre as economias portuárias e as actividades criativas. Essa marca de Lisboa passará também pela actualização e valorização de uma toponímia renovada, através de um processo feito de recuperações e de invenções: de Cabo Ruivo (a recuperar) a Algés (ainda bem viva).

Uma nota para chamar a atenção para a urgência de intervenção na outra frente de Lisboa: a frente do lado da terra. Ao contrário da frente ribeirinha, a frente do lado da terra evoluiu muito mal, no sentido de produzir umas «traseiras da Cidade», com o que a expressão pode significar de mais negativo. A imagem de marca de Lisboa não poderá apoiar-se apenas na recuperação da frente do lado do «mar», é urgente a recuperação das «portas» do lado da terra.

Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina

A intervenção na Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina é crucial para o futuro da cidade e sua Área Metropolitana, em vários domínios — do funcional ao simbólico, das acessibilidades às mobilidades, da valorização do património edificado à recuperação do espaço público.

A Baixa perdeu centralidade, ao ponto de o próprio termo ter perdido o sentido que tinha no léxico urbanístico português: o centro, o centro dos centros, o que no caso de Lisboa era ainda ampliado por integrar, numa densa concentração, o poder político, o poder económico, o espaço público por excelência e os valores patrimoniais, tanto na perspectiva cultural como na perspectiva financeira.

Algumas das dificuldades para a implementação de um processo de revitalização da Baixa ligam-se com o «lastro» daquelas pesadas heranças e dos seus efeitos no presente: nos planos simbólico, urbanístico, funcional e financeiro.

A recuperação global da frente ribeirinha de Lisboa, convergindo com importantes projectos para o seu segmento da Baixa Pombalina (agências europeias, novas estações do metropolitano), bem como os planos em realização para as frentes ribeirinhas dos concelhos de Almada, Barreiro e Seixal, constituem oportunidades para actuar na Baixa Pombalina e na sua frente ribeirinha, no sentido da conquista de uma nova centralidade, em consonância com a crescente importância de Lisboa (cidade e Área Metropolitana) no conspecto das cidades europeias.

A implantação neste segmento da faixa ribeirinha das duas agências europeias (Agência Europeia para a Segurança Marítima e Observatório Europeu das Drogas e Toxicodependência), não só contribuirá para a recuperação da vida urbana da Baixa, como lhe conferirá uma nova dimensão simbólica decorrente do acréscimo da capitalidade de Lisboa.

A recuperação urbana das áreas obsoletas das frentes ribeirinhas dos municípios da margem sul, cujo sucesso dependerá em boa medida da sua articulação com Lisboa, poderá contribuir para a nova centralidade da Baixa, mormente no âmbito do comércio e dos serviços.

A entrada em funcionamento das estações de metropolitano da Praça do Comércio/Estação do Sul e Sueste e de Santa Apolónia, conjugadas com a Estação do Cais do Sodré, confere uma excepcional acessibilidade à frente ribeirinha da Baixa, com reflexos não só na sua articulação com o resto da cidade, mas também com a Área Metropolitana, com as ligações directas aos concelhos a Norte de Lisboa e potenciando o valor das ligações fluviais da margem sul; ou seja, a Baixa recupera também a sua função de placa giratória de transportes públicos na Área Metropolitana, sem as consequências negativas dos transportes de superfície.

A conclusão de algumas obras de acessibilidades externas, mormente as da CRIL, vai contribuir para reduzir o transporte automóvel individual na frente ribeirinha da Baixa, oportunidade que deverá ser potenciada através de acções «disciplinadoras», no sentido de dissuadir os automobilistas dos atravessamentos desnecessários dessa frente ribeirinha.

A intervenção Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina 2010 insere-se nesta «estrutura de oportunidades», através de um conjunto articulado de acções ajustadas e de bom senso, exequíveis no curto e médio prazos, mas com um potencial indutor para o longo prazo: tornar a frente ribeirinha da Baixa amena e atraente, ao mesmo tempo que se melhora a sua funcionalidade e se recupera a dimensão simbólica da centralidade política, no sentido clássico do termo.

Por isso, esta intervenção dá prioridade: à questão das acessibilidades — conferindo prevalência ao transporte público e ao peão, sem, contudo, eliminar o automóvel privado; aposta decisivamente no espaço público, portador de vida

urbana intensa e do reforço da identidade e do espírito do lugar; aposta na revivificação cultural e no apoio às actividades criativas; cria condições para que os efeitos se projectem para além da frente ribeirinha e para «além da Baixa».

Assim, a frente ribeirinha da Baixa constituirá o «fecho» de um grande eixo urbano de forte densidade cultural, que se estende de Belém ao Parque das Nações, com expressão ao nível internacional.

No espaço imediato, além dos efeitos sobre o desejado renascimento da Baixa, relevam-se as sinergias com os espaços do Chiado, Bairro Alto e seus prolongamentos para o Príncipe Real, Politécnica, Rato, por um lado, e, por outro, com a monumentalidade do Castelo de São Jorge e a beleza cénica e valores patrimoniais dos bairros históricos a nascente da Baixa: Sé, Alfama, Castelo, Graça.

Este renascimento multifuncional da Baixa contará também com a «actualização» da função portuária: construção de um moderno terminal de navios de cruzeiro em Santa Apolónia, além da esperada recuperação do tráfego fluvial de passageiros, associada aos terminais do Cais do Sodré e do sul e sueste.

Neste processo, com a Baixa, e mormente a sua frente ribeirinha, a retomarem e a alargarem a sua centralidade política (Terreiro do Paço, agências europeias), será de colocar a questão da aproximação ao «pólo» de São Bento (Parlamento, residência do Primeiro-Ministro) e por aí até à afirmação do eixo Terreiro do Paço-São Bento, enquanto espaço funcional e simbólico da capitalidade política de Lisboa.

Ajuda-Belém

O pólo Ajuda-Belém tem múltiplas valências (políticas, culturais, paisagísticas) que lhe conferem um posicionamento particular, enquanto padrão de referência da identidade nacional. Os portugueses identificam-se com a sua imagem e com os seus «ícones» singulares — a Torre de Belém, o Mosteiro dos Jerónimos, o Palácio Presidencial, o Palácio da Ajuda e, mais recentemente, o Padrão dos Descobrimentos e o Centro Cultural de Belém.

É um espaço aberto, pela libertação de estruturas obsoletas e também pela sua configuração geomorfológica — uma encosta suavemente inclinada, que sobe do «mar» até à «montanha» de Monsanto.

Mantendo inalteráveis as referências históricas mais fortes, incluindo as de valor simbólico, «o espírito do lugar» tem revelado, por um lado, uma grande flexibilidade para a mudança de usos e suas infra-estruturas — que chegaram a revestir forma brutais, de atentado ambiental e cultural, provocadas pela industrialização do século XIX e que chegaram, nalguns casos, até à segunda metade do século XX, e, por outro, uma enorme capacidade de recuperação e de reconversão a novos usos.

Muito interessante é também o facto de essas reconversões tanto resultarem de grandes projectos de iniciativa pública (Exposição do Mundo Português, Centro Cultural de Belém, Instalações Militares) como de pequenas intervenções, quase disfarçadas, no tempo e no espaço (espaço verde em frente à Rua de Vieira Portuense, Igreja da Memória, ...).

Ajuda-Belém tem inúmeros edifícios com valor patrimonial que podem ser valorizados, tem um conjunto espantoso de espaços que permitirão reconversões para usos mais adequados, ou seja, constitui, além de um lugar de excepção pelo sítio e valores patrimoniais, uma reserva preciosa que deve ser «explorada» nos tempos futuros, com sensibilidade e parcimónia.

Assim, as intervenções que se projectam para 2010 representam a resposta possível e necessária neste princípio do século xx. Elas serão geradoras de outras, sobretudo de iniciativa privada, mas ainda ficam muitas tarefas para as gerações vindouras.

Agora importa que finalmente se «remate» o Palácio da Ajuda, se reforce a oferta museológica, instalando adequadamente o valioso espólio do Museu dos Coches, e por essa via também se produza novo património arquitectónico e se estimule a actividade criativa e a dinamização cultural. Por outro lado, há que valorizar e ampliar o «espaço público» em várias facetas — dos jardins esquecidos aos percursos pedonais e cicláveis.

Por último, assume carácter decisivo resolver os problemas de mobilidade, acessibilidade e estacionamento, em grande medida uma externalidade do «sucesso» deste sítio singular e que se espera continue a atrair cada vez mais gentes: turistas, cidadãos em procura dos sinais das raízes da sua identidade, consumidores das variadas ofertas culturais, lisboenses e vizinhos em passeio pela beira mar ou deambulando pelas heranças deste palimpsesto, onde a história de Belém se funde com a história de Lisboa, resumindo também muito da História de Portugal: da Torre ao Chão Salgado, do Jardim Tropical ao Palácio da Ajuda, dos Jerónimos à Memória...

Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina

Objectivos, princípios e acções

A zona de intervenção do projecto Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina 2010 fica compreendida entre o Aterro da Boavista e a Estação de Santa Apolónia, inclui o espaço público da Praça do Comércio e Ribeira das Naus, Cais do Sodré, Campo das Cebolas, Largo do Terreiro do Trigo, Largo do Museu da Artilharia, Largo entre a Rua dos Caminhos de Ferro e a Avenida de Infante D. Henrique e vias de ligação, os pisos térreos, os torreões nascente e poente e um dos edifícios da Praça do Comércio, o quarteirão entre o Campo das Cebolas e o Museu Militar e a doca da Marinha, abrangendo uma faixa ribeirinha de 2,3 km, com cerca de 21 ha (não considerando os espelhos de água), à qual acresce a área de 7,80 ha sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa (APL). Compreende ainda a reconversão e requalificação do edifício do Tribunal da Boa Hora e do Largo da Boa Hora.

O projecto de requalificação do espaço público, pontuado por uma intervenção de referência na Praça do Comércio, Campo das Cebolas, Cais do Sodré e Ribeira das Naus, a criação de novas condições de mobilidade rodoviária, a criação de percursos pedonais e cicláveis bem como a intervenção na doca da Marinha e no edificado da Praça do Comércio assentarão num estudo urbanístico para toda a zona de intervenção, elaborado e aprovado nos primeiros dois meses de actividade da sociedade e que definirá os termos de referência dos projectos técnicos.

São objectivos deste estudo:

Propor uma solução integrada, coerente e contínua, para a totalidade da zona de intervenção, pontuada pelas três praças acima identificadas, e centrada na grande área disponível (aproximadamente 4 ha), a antiga Ribeira das Naus;

Recuperar, reinterpretando, a Ribeira das Naus, de forma a potenciar um novo espaço fulcral para Lisboa, dotado de um enquadramento singular, preenchido com memória da

construção naval e estruturado com percursos e caminhos que relacionam a cidade com o rio. Um espaço pensado para, através de uma valorização ambiental e paisagística, integrar componentes de protecção e educação ambiental, de cultura e lazer, de valorização paisagística e de dinamização turística. Uma grande área verde de fruição pública;

Tomar em consideração os diversos projectos em fase diversa de concepção e as «preexistências» dos mais diversos tipos;

Histórico-patrimoniais, associadas ao desenho e arquitectura do conjunto edificado — traçado e arquitectura pombalinas, nomeadamente no que ao Terreiro do Paço diz respeito, ou ao potencial associado à recuperação da Ribeira das Naus;

Construídas: os *interfaces* do Cais do Sodré e da Praça do Comércio, o novo complexo das agências europeias, incluindo os espaços públicos envolventes;

Em projecto: o novo terminal de cruzeiros e os edifícios complementares;

Apontar soluções inovadoras de identidade do espaço público, nomeadamente no domínio do mobiliário urbano, arte pública e sinalética.

O estudo urbanístico terá um grau de desenvolvimento equivalente ao de um estudo prévio simplificado e será materializado nos seguintes elementos:

Memória descritiva e justificativa;

Elementos gráficos elucidativos de cada uma das soluções propostas, sob a forma de plantas e outros desenhos em escala apropriada;

Dimensionamento aproximado e características principais dos elementos fundamentais da intervenção;

Definição geral dos processos de construção e da natureza dos materiais mais significativos e dos equipamentos; Estimativa do custo da obra.

Este estudo será elaborado pela Parque Expo e obedecerá aos princípios, objectivos e acções que a seguir se identificam.

Objectivos, princípios e acções:

Qualificar a identidade do «lugar» e a sua qualidade «cénica»;

Garantir a fruição da frente ribeirinha através de amplos espaços verdes, circuitos pedonais e cicláveis;

Reforçar a complementaridade entre a Frente Ribeirinha e o conjunto da Baixa Pombalina;

Constituir um contributo indutor da dinâmica de recuperação e revitalização do conjunto da Baixa Pombalina;

Consolidar a centralidade da Praça do Comércio e da Frente Ribeirinha — histórica, simbólica, patrimonial — captando novas formas de utilização e fruição;

Marcar e relevar espaços de outra escala: Praça do Duque da Terceira, Praça do Corpo Santo, Largo da Casa dos Bicos, Largo do Terreiro do Trigo, Largo do Chafariz de Dentro e Largo do Museu Militar;

Contribuir para o reforço da actividade e produção cultural;

Contribuir para uma vivência multifuncional, compatibilizando o simbolismo e os usos: administração, serviços, turismo, comércio, equipamentos culturais, espaços de lazer e fruição, atraindo funções centrais e estabelecendo vivências diversificadas.

Ações a desenvolver

A zona de intervenção é definida como um corredor ribeirinho, delimitado a sul pelo rio Tejo e a norte pelos tecidos edificados e consolidados da zona central de Lisboa, a que acresce o edifício actualmente ocupado pelo Tribunal da Boa Hora e o largo da Boa Hora.

Este corredor, tal como referido, é pontuado por quatro «momentos» — três praças: Cais do Sodré, Terreiro do Paço e Campo das Cebolas e uma área nuclear de projecto: a frente do rio a sul do edifício do Arsenal.

Objectivos previstos para as respectivas intervenções:

Praça do comércio:

Qualificar o espaço, em absoluto respeito pela escala original, dotando-o de uma vocação eminentemente lúdica, de fruição diversificada;

Relacionar os pátios interiores com a grande Praça, em boa cooperação tanto com os ministérios como com o município de Lisboa a fim de propiciar um número diversificado de actividades relevantes e permitindo a ligação pública do Pátio da Galé à Ribeira das Naus;

Criar condições para uma apropriação da Praça pelas pessoas;

Desocupar os espaços dos dois torreões da Praça do Comércio (nascente e poente), bem como do edifício onde se encontra instalado o Ministério da Administração Interna;

Valorizar os pisos térreos da Praça do Comércio, onde tal for possível, mediante a instalação de actividades comerciais e culturais e de serviços qualificados para os cidadãos;

Comportar possibilidades de desenvolvimento futuro, nomeadamente novas áreas e novas iniciativas para a revalorização funcional dos usos e o alargamento das actividades de turismo, lazer e cultura;

Em concretização do atrás exposto:

Reformular acessos e recuperar as fachadas;

Conceber formas de utilização inovadoras para os espaços desocupados visando, nomeadamente, a instalação de unidade hoteleira e o aproveitamento, ao nível dos torreões, que permita ancorar actividades de criatividade, inovação e excelência, como condição da sua devolução à fruição dos cidadãos;

Reinstalar o Ministério da Administração Interna na ala oriental da Praça do Comércio, o que permitirá disponibilizar as instalações que lhe estão actualmente afectas para instalação da referida unidade hoteleira;

Instalar uma esquadra do século XXI e o «Espaço, Liberdade e Segurança», abertos ao público, no piso térreo da ala oriental do Ministério da Administração Interna;

Condicionar, na medida do possível, a circulação do automóvel individual.

A desocupação dos espaços atrás referidos deve ter lugar, no limite, até ao final do 1.º trimestre de 2009.

Ribeira das naus:

Recuperar e reinterpretar a Ribeira das Naus, fixando desde já as seguintes questões:

Acabar com a barreira que delimita os edifícios afectos à Marinha concebendo de forma unificada toda a área como uma grande área de fruição pública, salvaguardando a interligação e acessibilidade pedonal exterior entre os edifícios que a compõem;

Estabelecer a ligação com a Praça do Município;

Estabelecer percursos pedonais complementares, perpendiculares ao rio, que se projectam sobre este e que aproximem o rio do edificado.

Deve ser encontrada uma solução arquitectónica e técnica que salvguarde a segurança física e funcionalidade das infra-estruturas militares localizadas nesta área.

Cais do Sodré/Corpo Santo:

Reequacionar a função da praça do Cais do Sodré (incluindo o Jardim de Roque Gameiro);

Integrar o novo pólo das «agências europeias»;

Considerar, em antecipação, as alterações a ocorrer na envolvente da Estação do Cais do Sodré e terminal fluvial;

Articular com a parte alta da cidade e nomeadamente com o Chiado, a norte;

Enquadrar e articular o Cais do Sodré e a praça do Corpo Santo;

Enquadrar e articular com o novo espaço da Ribeira das Naus;

Prever a construção de um parque de estacionamento;

Estabelecer uma ligação por elevador entre o Largo do Corpo Santo e o impasse à Rua dos Braganças/Rua de Victor Cordon, ligando e articulando, também, equipamentos culturais relevantes.

Campo das Cebolas/Doca da Marinha:

Articular a função da Praça, em complemento do novo pólo do terminal dos cruzeiros, com a Doca da Marinha;

Relacionar a praça com o tecido consolidado da Sé e de Alfama;

Integrar soluções de estacionamento em preparação/projecto/comprometidas;

Criar condições no espaço afecto à Doca da Marinha para a estadia de embarcações emblemáticas e conceber a construção de um equipamento cultural nesta área. O concurso para a concepção, concessão e exploração deste equipamento deverá atender, em primeira análise, à possibilidade da sua compatibilização com as funcionalidades actualmente existentes na Doca da Marinha, bem como com as regras de segurança próprias desta infra-estrutura militar, por forma à manutenção do funcionamento da mesma.

Terreiro do Trigo/Santa Apolónia:

Articular, numa solução urbanisticamente coerente e sustentável, a intervenção nesta área com o terminal de cruzeiros e respectivas áreas de apoio;

Facilitar a implementação das soluções restritivas ao tráfego de atravessamento entre o Cais do Sodré e o Campo das Cebolas;

Reabilitar o núcleo delimitado pelo Largo do Chafariz de Dentro, Rua do Jardim do Tabaco, Largo do Museu e Avenida de Infante D. Henrique fomentando a sua relação com Alfama e com o rio.

Prevê-se, ainda, a criação de um percurso pedonal e ciclável contínuo ao longo da frente de rio da Baixa Pombalina, enquanto objectivo transversal a todas as intervenções aqui referidas.

Infra-estruturas:

Dotar a zona de redes de infra-estruturas subterrâneas (saneamento, drenagem, abastecimento de água, electrici-

dade, gás, telecomunicações, rega), modernas, compatíveis com as demais infra-estruturas urbanas existentes ou projectadas, e funcionais face às actuais e futuras exigências;

Promover a reformulação, na medida em que tal se vier a revelar necessário, de redes subterrâneas «primárias» existentes e ou a sua adaptação às novas redes, face à requalificação urbana a implementar.

Reconversão e requalificação para hotel do edifício do Tribunal da Boa Hora e requalificação do Largo da Boa Hora;

Sistema de acessibilidades — integrado no estudo urbanístico, deve proceder-se a um estudo muito detalhado do tráfego, testando os diversos cenários de acessibilidades e simulando os respectivos impactes, por forma a conhecer a solução que se afigure mais adequada aos princípios que aqui seguidamente se propõem e respectivos pressupostos:

Reduzir o tráfego de atravessamento entre o Cais do Sodré e o Campo das Cebolas;

Reduzir o tráfego de atravessamento de e para norte, via Praça do Comércio;

Garantir a acessibilidade pedonal e ciclável ao longo da frente ribeirinha;

Subordinar e condicionar a circulação automóvel (veículos privados) na frente ribeirinha;

Dar prioridade ao transporte público;

Introduzir sistemas de calibração do tráfego de atravessamento da zona compreendida entre o Campo das Cebolas e o Cais do Sodré, nomeadamente através da implementação de alternativas de retorno e de acesso a eixos de ligação a outras zonas da cidade;

Desenvolver soluções flexíveis de condicionamento, em função dos fluxos diversificados ao longo das horas do dia e dos dias de semana/fim-de-semana;

Promover a articulação entre os diversos operadores de transportes públicos na zona de intervenção;

Estudar as capacidades (existentes e previstas) de estacionamento na envolvente da zona de intervenção;

Dosear a oferta de estacionamento de forma a evitar uma maior atractividade no acesso em transporte individual à zona de intervenção, dimensionando-a em função das necessidades efectivas dos novos empreendimentos urbanísticos e da função dissuasora do atravessamento que podem e devem desempenhar; procurar contribuir para a resolução do problema de estacionamento da população residente;

Considerar, para efeitos do estudo de soluções complementares de circulação automóvel, a via marginal, a Rua do Arsenal, a Rua da Alfândega e a Rua do Comércio;

Suprimir ou minimizar os actuais pontos de conflito entre o transporte colectivo e o transporte individual, em particular no acesso aos corredores reservados (corredores «BUS») e no serviço de ligação aos terminais e estações dos modos pesados (barco, comboio e metro);

Melhorar significativamente o atravessamento de peões e o seu acesso à frente de rio e aos novos espaços de recreio e lazer propostos.

Estratégia de implementação

A implementação da intervenção pressupõe a realização de actividades com uma organização cronológica própria, estruturada mediante precedências processuais e técnicas bem definidas. Todo o processo se fundamenta

e justifica na realização do estudo urbanístico, suportado em estudos e assessorias técnicas, do qual emanam os termos de referência para a elaboração dos projectos técnicos de execução de obras, bem como para a elaboração dos estudos e levantamentos específicos necessários ao desenvolvimento destes. O processo culmina na execução das obras relativas à implementação dos projectos e, por consequência, à concretização dos próprios objectivos do estudo urbanístico.

Paralela e coordenadamente, são desenvolvidas actividades de natureza similar que concorrem na prossecução dos objectivos da intervenção, como os processos técnicos e ou administrativos para concessão de espaços para comércio e hotelaria.

Ajuda-Belém

Objectivos, princípios e acções

A zona de intervenção compreende uma área de cerca de 100 ha que abrange parte significativa de Belém e da Ajuda, na qual se encontram localizados equipamentos culturais, edifícios e espaços verdes de referência, seja pela sua relevância histórica e cultural, seja pela sua qualidade arquitectónica e ambiental, de que se destaca a Torre de Belém, o Mosteiro dos Jerónimos, o Palácio da Ajuda, a Igreja da Memória, o Museu Nacional dos Coches, o Centro Cultural de Belém, o Museu de Marinha, o Planetário Calouste Gulbenkian, o Jardim Tropical, o Jardim Botânico, o Jardim de Belém, o Padrão dos Descobrimentos, o Museu da Presidência da República, o Museu da Electricidade e, naturalmente, todo o espaço público envolvente até ao rio.

O novo Museu Nacional dos Coches, a requalificação do Jardim Tropical e do Jardim do Palácio de Belém, o remate da fachada poente do Palácio Nacional da Ajuda, a instalação da Escola Portuguesa de Arte Equestre, integrados numa valorização do espaço público envolvente, assentarão num estudo urbanístico para toda a zona de intervenção, elaborado e aprovado nos primeiros dois meses de actividade da sociedade e que definirá os termos de referência dos projectos técnicos.

São objectivos desta intervenção:

Construção do novo Museu Nacional dos Coches;

Requalificação e valorização do Jardim Tropical e do Jardim do Palácio de Belém;

Remate da fachada poente do Palácio Nacional da Ajuda;

Reabilitação do actual edifício do Museu Nacional dos Coches permitindo a sua múltipla utilização institucional;

Instalação da Escola Portuguesa de Arte Equestre;

Qualificação da identidade do «lugar» e da sua qualidade «cénica»;

Valorização do grande espaço público entre o novo Museu Nacional dos Coches e o Centro Cultural de Belém, integrando e respeitando a diversidade dos seus espaços;

Reforço da continuidade de toda a frente ribeirinha, garantindo a sua fruição através de amplos espaços verdes, circuitos pedonais e cicláveis, e reforço da sua relação com a malha urbana da Ajuda, Belém e Restelo, minimizando os constrangimentos resultantes do corredor rodo-ferroviário e encontrando soluções de continuidade quer pedonais quer viárias;

Resolução dos problemas de estacionamento e das questões de mobilidade;

Contribuição para o estabelecimento de vivências diversificadas (espaços de lazer e fruição, turismo, serviços, comércio, equipamentos culturais e científicos) e para implementar uma lógica de aproveitamento e integração, em rede, dos equipamentos existentes;

Consolidação do território como um grande espaço de fruição pública, ligado ao Tejo, pontuado por equipamentos culturais e edifícios de referência, quer pela sua relevância histórica e cultural quer pela sua qualidade arquitectónica;

Requalificação da envolvente do Palácio Nacional da Ajuda, bem como da Calçada da Ajuda, fomentando a articulação entre a cota baixa e a cota alta, estabelecendo novos caminhos e novos percursos que facilitem a interligação dos equipamentos e a apropriação do espaço pelos visitantes;

Requalificação e valorização do Jardim Botânico, integrado num espaço público a requalificar e criação de uma rota dos jardins;

Requalificação do Largo da Igreja da Memória;

Reforço do pólo cultural e monumental Ajuda/Belém, enquanto o mais importante pólo cultural e turístico de Lisboa, de molde a conferir-lhe uma importante dimensão internacional;

Criação de condições para que este pólo constitua não só uma alavanca de desenvolvimento turístico de Lisboa como, directa e indirectamente, um instrumento de desenvolvimento económico, social e cultural;

Criação de melhores condições para o desenvolvimento de actividades culturais e de criação artística;

Promoção da identidade de uma marca e da zona enquanto espaço de cultura e lazer, rodeado de história, incluindo a introdução de instalações *multimedia* ou de âmbito mais formal, associadas aos equipamentos, bem como a inclusão de nova sinalética e mobiliário urbano.

Estudo urbanístico

O estudo urbanístico terá um grau de desenvolvimento equivalente ao de um estudo prévio simplificado e será materializado nos seguintes elementos:

Memória descritiva e justificativa;

Elementos gráficos elucidativos de cada uma das soluções propostas, sob a forma de plantas e outros desenhos em escala apropriada;

Dimensionamento aproximado e características principais dos elementos fundamentais da intervenção;

Definição geral dos processos de construção e da natureza dos materiais mais significativos e dos equipamentos;

Estimativa do custo da obra.

Este estudo será elaborado pela Parque Expo e dele resultarão os termos de referência dos projectos de execução, os quais servirão de base à elaboração dos projectos técnicos e, paralelamente, à elaboração de alguns estudos, prospecções e levantamentos que se venham a considerar necessários.

No quadro da elaboração do estudo urbanístico será necessário proceder a um estudo muito detalhado do tráfego, testando os diversos cenários de acessibilidades e simulando os respectivos impactos, por forma a conhecer a solução que se afigure mais adequada aos princípios que aqui seguidamente se propõem e respectivos pressupostos:

Libertar do tráfego automóvel e do estacionamento de veículos o espaço público fronteiro aos edifícios históricos, monumentais e museológicos que existem ou estão propostos para a área (novo Museu dos Coches);

Evitar o tráfego de atravessamento nas áreas de maior utilização pelo peão, como sejam a Rua de Belém ou a frente do Mosteiro dos Jerónimos;

Assegurar uma boa ligação entre os dois lados do caminho de ferro e a continuidade do usufruto, pela população, dos espaços ajardinados e de lazer existentes na zona;

Promover uma melhor articulação entre os vários modos de transporte e uma melhor articulação com as estações ferroviária e fluvial de Belém;

Permitir uma melhor ligação do Jardim Tropical à zona monumental de Belém, integrando-o nos circuitos pedonais existentes;

Criar eixos de articulação poente-nascente atravessando a Calçada da Ajuda;

Resolver o problema de estacionamento gerado pela libertação do espaço público e pelos novos pólos culturais a instalar;

Encontrar uma solução adequada para o estacionamento dos autocarros de turismo;

Evitar os conflitos existentes com o atravessamento da zona para aceder aos eixos radiais que permitem a acessibilidade à Ajuda (Calçada da Ajuda) e ao Restelo (Rua dos Jerónimos e Avenida da Ilha da Madeira), bem como com os acessos ao Palácio de Belém, onde as questões de segurança não podem ser negligenciadas;

Assegurar a manutenção de espaços cerimoniais (paradas militares, desfiles e render da guarda ao Palácio), que habitualmente se desenrolam nesta zona.

Objectivos e acções a desenvolver

As acções serão desenvolvidas em torno de três dimensões fundamentais: dimensão física, dimensão programação/animação e dimensão comunicação e *marketing* territorial.

Novo Museu Nacional dos Coches — construção de raiz, com uma área aproximada de 11 470 m², será localizado nos terrenos entre a Rua da Junqueira, a Avenida da Índia e o Jardim de Afonso de Albuquerque, e será concebido com base num programa preestabelecido que visa expor toda a colecção do Museu, incluindo o espólio actualmente existente em Vila Viçosa. Este equipamento constituirá uma âncora fundamental do actual programa de intervenção.

Este equipamento deverá integrar um atravessamento pedonal e ciclável que fará a transposição entre a Avenida da Índia e a Avenida de Brasília.

Palácio Nacional da Ajuda — será objecto de obras com vista ao remate da sua fachada poente e reabilitação do Jardim das Damas.

Actual edifício do Museu Nacional dos Coches — reabilitação e refuncionalização, permitindo a sua múltipla utilização institucional.

Escola Portuguesa de Arte Equestre — instalação, na área de intervenção, da Escola Portuguesa de Arte Equestre e de um picadeiro para exposições equestres.

Rota dos jardins históricos — deverão ser equacionadas intervenções de requalificação e revalorização do Jardim Tropical, do Jardim do Palácio de Belém e do Jardim Botânico, compreendendo uma área aproximada de 101 000 m², com vista à criação de uma rota dos jardins, prevendo-se para tal a criação de percursos pedonais que os interliguem, através do tratamento integrado dos pavimentos, mobiliário urbano e sinalética local.

Espaço público:

Espaço público entre o Centro Cultural de Belém e o novo Museu Nacional dos Coches (cerca de 23 ha) — a valorização e a capacidade de «surpresa» da «estrutura verde/ecológica/monumental/histórica», constituída pelo extenso espaço verde que se estende desde o Centro Cultural de Belém, centrado no Jardim Monumental frente aos Jerónimos, até ao Jardim da Praça de Afonso de Albuquerque e futura «praça» do Museu Nacional dos Coches, constitui uma ideia força da intervenção proposta. É um espaço constituído por diferentes espaços, com diferentes estilos, escalas e apropriações e que encontra nessa diversidade a sua forte identificação, intimamente articulada com todo o conjunto patrimonial, progressivamente apropriado pelos seus percursos, sistemas de vistas, panorâmicas, pontos singulares, relação com os conjuntos históricos e o rio. Assim, a intervenção «cirúrgica» deverá suportar, garantir e reforçar a conjugação entre os diferentes ambientes, procurando, numa criteriosa interpretação das especificidades em presença, reforçar uma dinâmica que valorize os seus recursos e potencialidades.

A zona de intervenção deverá ter uma redução significativa do tráfego automóvel, condicionando o trânsito de atravessamento nas áreas de maior utilização pelo peão, como sejam a Rua de Belém ou a frente do Mosteiro dos Jerónimos, bem como o reperfilamento de vias, facilitando a articulação com o tecido urbano da Ajuda e criando eixos de ligação poente/nascente atravessando a Calçada da Ajuda;

Articulação do espaço público actualmente separado pelo canal rodo-ferroviário com soluções que potenciem a interligação do espaço público, em condições de segurança, nomeadamente atravessamentos pedonais, cicláveis e eventualmente viários:

Construção de um atravessamento pedonal e ciclável que fará a transposição entre a Avenida da Índia e a Avenida de Brasília, integrado no projecto do novo Museu Nacional dos Coches;

Construção, em túnel, de uma ligação viária entre o Jardim de Afonso de Albuquerque e a Praça Cerimonial;

Alargamento e reconfiguração do atravessamento pedonal subterrâneo actualmente existente junto à Praça do Império;

Novo atravessamento pedonal ligado à construção dos módulos IV e V do Centro Cultural de Belém;

Manutenção do actual atravessamento aéreo perto da Vela Latina;

Construção de um novo atravessamento subterrâneo no prolongamento da antiga via de ligação do Forte à antiga Casa do Governador;

Calçada da Ajuda e envolvente ao Palácio Nacional da Ajuda — deverá ser estudada a requalificação de uma área de aproximadamente 6 ha com vista à revalorização do percurso entre a Praça de Afonso de Albuquerque e a Alameda dos Pinheiros, incluindo o Largo da Ajuda e o Largo da Torre, a Rua do Jardim Botânico, a Rua do Laranjal, o Largo da Paz, a Travessa da Memória, o espaço público envolvente da Igreja da Memória, o Teatro Camões e a Calçada do Galvão através da concretização de intervenções ao nível de novos percursos, dos pavimentos, mobiliário urbano e sinalética, fomentando a articulação entre a cota baixa e a cota alta;

Infra-estruturas — realização de intervenção nas redes de infra-estruturas subterrâneas (saneamento, drenagem, abastecimento de água, electricidade, gás, telecomunicações, rega) compatíveis com as demais infra-estruturas urbanas existentes ou projectadas e funcionais face às actuais e futuras exigências;

Sinalética virtual — instalação de postos de informação electrónicos, contendo informação relevante sobre equipamentos, percursos e locais, bem como outras informações de natureza turística;

O estudo deve igualmente, e de forma integrada, equacionar a função e a requalificação, entre outros, da Praça Cerimonial, do Jardim de Belém, da estação e cais fluvial, do edifício da Associação Naval de Lisboa e do Museu da Electricidade;

Percurso pedonal e ciclável — construção de um percurso pedonal e ciclável contínuo junto à frente de rio.

Parques de estacionamento — deverá ser considerada a construção de dois parques de estacionamento subterrâneos, com capacidade para 750 lugares, sob o novo Museu Nacional dos Coches e a Rua dos Jerónimos/Rua de Belém/Jardim de Vasco da Gama, para além dos parques de estacionamento à superfície, no lado poente do Museu da Marinha e actual parque de estacionamento junto da estação fluvial. Deverá ainda ser concebido e implementado um modelo de condicionamento de circulação dos veículos de grandes dimensões (autocarros de turismo), bem como a determinação de localizações alternativas ao seu actual estacionamento.

Estratégia de implementação

A implementação da intervenção pressupõe a realização de actividades com uma organização cronológica própria, estruturada mediante precedências processuais e técnicas bem definidas. Todo o processo se fundamenta e justifica na realização do estudo urbanístico, suportado em estudos de caracterização e assessorias técnicas, do qual emanam os termos de referência para a elaboração dos projectos técnicos de execução de obras, bem como para a elaboração dos estudos e levantamentos específicos necessários ao desenvolvimento destes. O processo culmina na execução das obras relativas à implementação dos projectos e, por consequência, à concretização dos próprios objectivos do estudo urbanístico.

Investimento e financiamento

Estes projectos estão orçamentados em cerca de 145 milhões de euros, correspondendo cerca de 56 milhões de euros ao projecto da Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina e cerca de 89 milhões de euros ao projecto de Ajuda-Belém:

	Euros
Despesa global (valores com IVA)	144 770 492
Investimento Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina	51 649 211
Estudos, levantamentos e assessorias	1 549 601
Intervenções	49 139 611
Projecto geral — espaço público	13 948 384
Projecto geral de infra-estruturas	6 267 867
Projecto de espaço público do Campo das Cebolas e Doca da Marinha	3 268 255

	Euros		Euros
Projecto de espaço público da Ribeira das Naus . . .	2 918 158	Mobiliário urbano e sinalética	791 688
Mobiliário urbano e sinalética	1 082 084	Sinalética virtual	2 400 000
Iluminação cénica	621 634	Iluminação cénica	459 994
Doca da Marinha — trabalhos fluviais	10 308 000	Remate poente do Palácio Nacional da Ajuda	14 861 584
Ribeira das Naus — trabalhos fluviais	2 240 870	Passagem desnivelada viária — Afonso de Albuquerque	3 912 904
Recuperação das fachadas do Terreiro do Paço . . .	2 231 812	Alargamento da passagem desnivelada pedonal — Padrão dos Descobrimentos	2 282 220
Edifícios do Terreiro do Paço (piso térreo — comércio)	593 695	Espaço público na frente dos Jerónimos	1 798 817
Edifícios do Terreiro do Paço (torreão nascente) . .	201 155	Minimização do impacte das obras	840 000
Edifícios do Terreiro do Paço (torreão poente) . . .	5 457 696	Outros encargos	10 613 391
Minimização do impacte das obras	960 000	Gestão da intervenção	7 410 400
Investimento Ajuda-Belém	82 507 890	Estrutura/funcionamento	3 202 991
Estudos, levantamentos e assessorias	1 440 174	<i>Total</i>	144 770 492
Intervenções	80 227 716	Total financiamento	81 704 654
Museu dos Coches + demolições	38 849 196	Capital social	5 000 000
Actual edifício do Museu dos Coches	662 818	Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina	13 600 000
Construção/adaptação de edifícios para a EPAE . . .	7 296 300	Fundo remanescente de reconstrução do Chiado . .	13 600 000
Projecto de espaço público e infra-estruturas — cota baixa	1 418 911	Ajuda-Belém	63 104 654
Projecto de espaço público e infra-estruturas — cota alta	389 342	MEI — Ministério da Economia e da Inovação . . .	55 808 354
Jardim da Praça de Afonso de Albuquerque	413 787	Fundação Alter Real — Escola Equestre	7 296 300
Pedonalização da Rua de Belém	1 548 805	Total — outras fontes de financiamento	63 065 838
Largo dos Jerónimos	861 687	Total — receitas	37 153 578
Jardim Tropical	1 482 909		
Jardim do Palácio de Belém	796 753		

Delimitação da área de intervenção do projecto da Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina



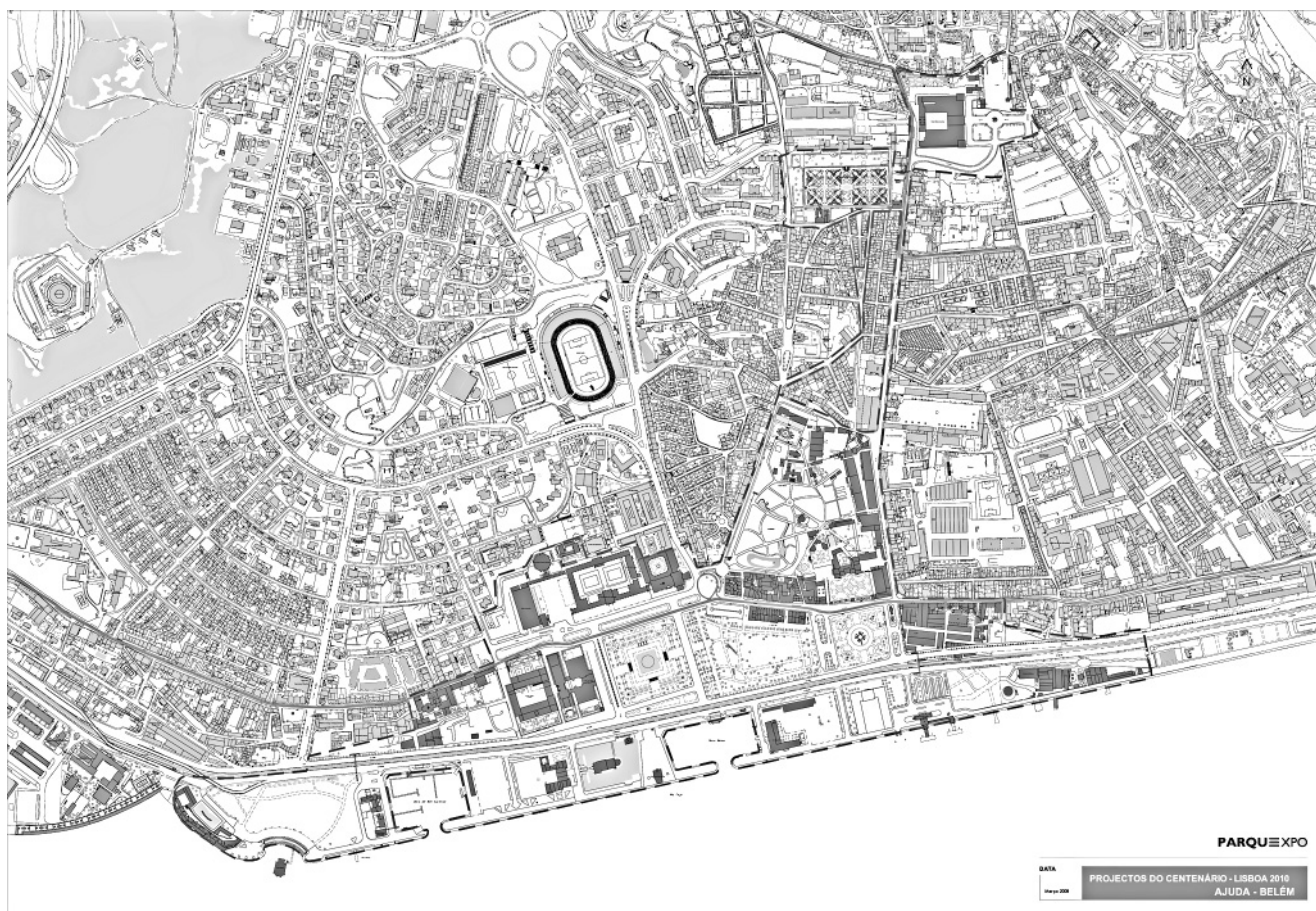
PARQUEXPO

DATA

Maio 2008

PROJECTOS DO CENTENÁRIO - LISBOA 2010
FRENTE RIBEIRINHA DA BAIXA POMBALINA

Delimitação da área de intervenção do projecto Ajuda-Belém



MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Aviso n.º 62/2008

Por ordem superior se torna público ter o Reino dos Países Baixos efectuado, junto do Secretário-Geral das Nações Unidas, em 30 de Agosto de 2005, uma objecção à declaração formulada pela República Árabe Síria no momento da adesão à Convenção Internacional para a Eliminação do Financiamento do Terrorismo, adoptada em Nova Iorque em 9 de Dezembro de 1999.

Notificação

«The Government of the Kingdom of the Netherlands has carefully examined the reservation made by the Syrian Arab Republic to the International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism upon accession to the Convention relating to Article 2 paragraph 1 (b) thereof. It is of the opinion that this reservation unilaterally limits the scope of the Convention and is in contradiction to the object and purpose of the Convention, in particular the object of suppressing the financing of terrorist acts wherever and by whomever they may be committed.

The reservation is further contrary to the terms of Article 6 of the Convention, according to which States Parties commit themselves to adopt such measures as may be necessary, including, where appropriate, domestic legislation, to ensure that criminal acts within the scope of this Convention are under no circumstances justifiable

by considerations of a political, philosophical, ideological, racial, ethnic, religious or other similar nature.

The Government of the Kingdom of the Netherlands recalls that, according to customary international law as codified in the Vienna Convention on the Law of Treaties, reservations that are incompatible with the object and purpose of a convention are not permissible.

The Government of the Kingdom of the Netherlands therefore objects to the above-mentioned reservation by the Syrian Arab Republic to the International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism. This objection shall not preclude the entry into force of the Convention as between the Kingdom of the Netherlands and the Syrian Arab Republic.»

Tradução

O Governo do Reino dos Países Baixos examinou cuidadosamente a reserva relativa à alínea *b*) do n.º 1 do artigo 2.º da Convenção Internacional para a Eliminação do Financiamento do Terrorismo, formulada pela República Árabe Síria no momento da adesão à Convenção. O Governo do Reino dos Países Baixos é da opinião que a referida reserva limita unilateralmente o âmbito de aplicação da Convenção, sendo contrária ao objecto e ao fim da Convenção, em particular ao objecto que consiste na eliminação do financiamento de actos terroristas, independentemente do local onde são praticados ou de quem os pratica.

A reserva é, além disso, contrária aos termos do artigo 6.º da Convenção, segundo o qual os Estados contratantes com-