

**CENÁRIO 1**  
—  
**CONTINUIDADE**

□ Haveria esforços limitados de mudança das bases do sistema energético e de mobilidade da região; a intervenção na área energética seria centrada no sector residencial e serviços, com aposta na eficiência energética e nas energias renováveis;

□ A intervenção na mobilidade urbana seria centrada numa maior integração (funcional e tarifária) dos modos de transporte, com um ainda maior investimento em soluções pesadas e ligeiras de trânsito de massa em modo ferroviária com custos elevados de investimento

**CENÁRIO 1**  
—  
**CONTINUIDADE**

□Continuaria a expansão urbana fora da área central da AML, conquistando novos terrenos no Oeste, na Lezíria e na Península de Setúbal, com abandono e demolição de habitação mais antiga nestas sub regiões,

□A ampliação da renda fundiária continuaria a assentar principalmente na conversão de terrenos agrícolas para funções urbanas. Como resultado manter-se-ia um padrão de intensos movimentos pendulares trabalho/residência.;

□A requalificação na área urbana central de Lisboa far-se-ia através de uma progressiva gentrificação desse centro.

**CENÁRIO 1**  
—  
**CONTINUIDADE**

## As questões da Sustentabilidade

- Não levariam a intervenções profundas na organização do território por razões que se prendem com a prevenção de riscos ambientais
- A intervenção nesta área centrada na elevação das exigências quer de localização quer de características construtivas nas novas habitações;

## CENÁRIO 1

—

## CONTINUIDADE

- Na margem Norte da AML continuariam a concentrar – se as principais actividades nas áreas do Conhecimento, Saúde Entretenimento e Cultura
- Dar-se-ia uma forte expansão urbanística na margem Sul da AML que se desenvolveria sobretudo como espaço residencial –(investimento imobiliário em larga escala nos espaços “expectantes” da QUIMIPARQUE; SIDERURGIA e ALMADA NASCENTE.)
- A nova Cidade Aeroportuária concentraria durante ano a criação de novo emprego terciário na margem sul.
- Graças à opção pela travessia Chelas Barreiro os três pólos – Almada, Barreiro e Montijo - teriam “igual” acessibilidade rodoviária a Lisboa

## CENÁRIO 1 — CONTINUIDADE

### PRINCIPAIS INFRA ESTRUTURAS

Novo Aeroporto de Lisboa com a construção de raiz de uma Cidade Aeroportuária em terrenos anexos ao Novo Aeroporto de Lisboa, contribuindo para desencadear uma nova onda de construção residencial em toda a Península de Setúbal e Lezíria do Tejo

Utilização do espaço do actual Aeroporto da Portela traduzir-se-ia no encerramento deste espaço a actividades de aviação civil e à sua reconversão para funções residenciais e para espaços verdes

Expansão Futura do Porto de Lisboa - Expansão do terminal de contentores na Margem Norte, em Alcântara coexistindo com o actual terminal de cruzeiros; porto de Setúbal multiplicaria funções, passando, incluindo o serviço do *hinterland* de Espanha, por via de ligação ferroviária

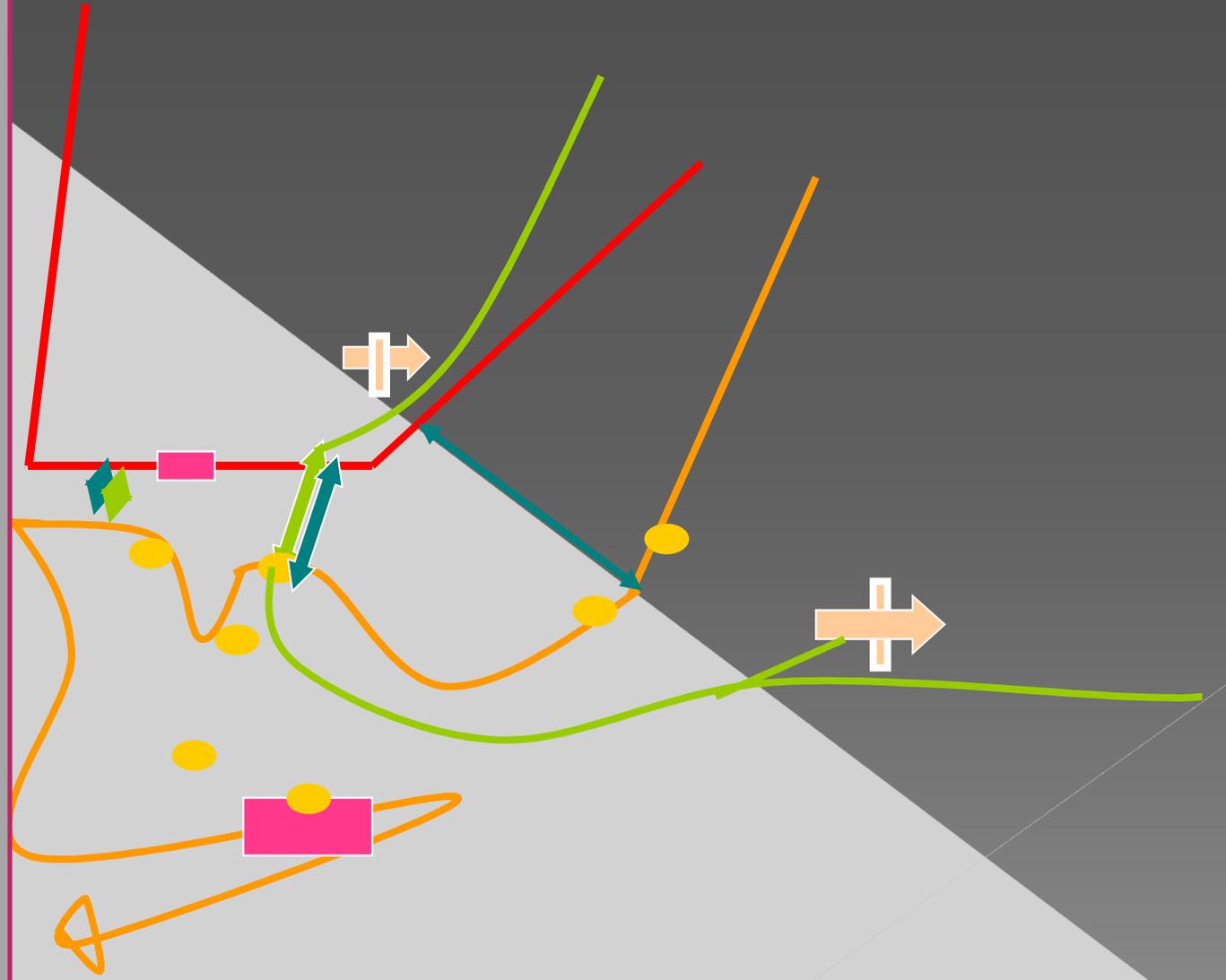
A Rede TGV e Localização da Estação Terminal do TGV em Lisboa— construção integral da rede TGV tal como hoje planeada, com estação terminal na Gare do Oriente, após ampliação desta Nova Travessia do Tejo - Ponte ferroviária e rodoviária Chelas-Barreiro com forte crescimento dos fluxos de tráfego rodoviário entre as duas margens

Rede Ferroviária Convencional - Fecho do anel ferroviário metropolitano e melhor articulação do transporte ferroviário na AML: Linha de Cascais /Linha de Sintra/ Linha de Cintura Interna;

# PRINCIPAIS INFRA ESTRUTURAS

CENÁRIO 1

CONTINUIDADE



**CENÁRIO 2**  
—  
**ADAPTAÇÃO**

**FORMA** – EXTENSÃO &  
EXPOSIÇÃO

**FUNÇIONAMENTO** –  
SUSTENTABILIDADE *HARD*

**FUNÇÕES** – CONECTIVIDADE,  
VARIEDADE & CRIATIVIDADE

## **CENÁRIO 2** — **ADAPTAÇÃO**

□ A AML, para além das suas funções de principal pólo terciário para o mercado “doméstico”, afirmar-se ia como um pólo europeu de serviços - incluindo serviços às empresas , serviços logísticos

□, turismo de elevada qualidade e serviços de saúde;

□ Afirmar-se – ia também em actividades de base industrial mais intensivas em competências e conhecimentos, sendo exemplos as comunicações e electrónica (audiovisual p/ mobilidade, electrónica p/segurança) e o sector automóvel (mobilidade eléctrica e híbrida);

□ Desempenharia funções mais sofisticadas enquanto plataforma de integração e serviços associadas às multinacionais de economias emergentes da Ásia, incluindo uma vertente de centros de competência e I&D

**CENÁRIO 2**  
—  
**ADAPTAÇÃO**

**A AML veria fortemente reforçada a sua conectividade global, por via de infra estruturas, serviços e presença de operadores globais nas áreas do transporte aéreo, marítimo, logística internacional e das telecomunicações**

## **CENÁRIO 2**

### **– ADAPTAÇÃO**

**A intervenção na área energética e de mobilidade seria orientada para inovação e antecipação de soluções:**

- ☐ Generalização da utilização de energias renováveis nos edifícios residenciais e de serviços**
- ☐ Forte intervenção na mobilidade urbana centrada na renovação das frotas rodoviárias para motorizações híbridas e eléctricas e**
- ☐ Revisão completa do quadro actual de operadores de transporte público e suas áreas de intervenção;**

**A AML seria um local de experimentação a nível europeu de novas soluções o que atrairia o investimento de empresas estrangeiras inovadoras na área da energia, mobilidade e comunicações**

**CENÁRIO 2**  
**– ADAPTAÇÃO**

Continuaria a expansão urbana fora da área central da AML, conquistando novos terrenos no Oeste, na Lezíria e na Península de Setúbal, com abandono e demolição de habitação mais antiga nestas sub regiões, continuando a ampliação da renda fundiária a assentar principalmente na conversão de terrenos agrícolas para funções urbanas. Como resultado manter-se-ia um padrão de intensos movimentos pendulares trabalho/residência.



**As questões da Sustentabilidade não levariam a intervenções quer de localização quer de características construtivas**

**CENÁRIO 2**  
**– ADAPTAÇÃO**

□ Na margem Norte da AML continuariam a concentrar – se as principais actividades nas áreas do Conhecimento, Saúde Entretenimento e Cultura, assistindo - se

□ Forte expansão urbanística na margem Sul que se desenvolveria sobretudo como espaço residencial –graças ao investimento imobiliário em larga escala nos espaços “expectantes” da QUIMIPARQUE, SIDERURGIA e ALMADA NASCENTE.

□ A opção pela construção de uma Cidade aeroportuária polinucleada na margem sul levaria ao forte crescimento do emprego nas actividades de serviços (reduzindo a dependência de emprego da Margem norte da AML);

## CENÁRIO 2 — ADAPTAÇÃO

### PRINCIPAIS INFRA ESTRUTURAS

Novo Aeroporto de Lisboa – com uma cidade aeroportuária poli nucleada na margem sul e um pólo logístico no Poceirão

Expansão do Porto Lisboa na margem Norte para serviço da AML; ligação de Poceirão ao porto de Sines - como principal terminal de contentores do País - e a Setúbal que multiplicaria funções, passando, incluindo o serviço do *hinterland* de Espanha, por via de ligação ferroviária

Nova Travessia do Tejo - Ponte ferroviária e para metropolitano Chelas - Barreiro e, no futuro, túnel rodoviário Algés- Trafaria

TGV reduzido a uma linha Lisboa/Madrid / Sevilha e localização da Estação Terminal do TGV em Lisboa em Chelas

Utilização do espaço do actual Aeroporto da Portela para uma nova centralidade de emprego e residência na margem norte da AML

Rede Ferroviária Convencional - Melhor Articulação do transporte ferroviário na AML: Linha de Cascais/ Linha de Sintra/**Linha do Oeste**/ Linha de Cintura Interna;

**CENÁRIO 3**  
–  
**ANTECIPAÇÃO**

**FORMA** – COMPACTAÇÃO &  
PREVENÇÃO

**FUNCIONAMENTO** –  
SUSTENTABILIDADE *HARD*

**FUNÇÕES** – CONECTIVIDADE,  
VARIEDADE & CRIATIVIDADE

## CENÁRIO 3 — ANTECIPAÇÃO

A AML, afirmar-se ia como um pólo europeu de serviços - incluindo indústrias criativas (vd. entretenimento digital), serviços às empresas (serviços de valor acrescentado e prestados á distância), serviços logísticos, turismo de elevada qualidade e serviços de saúde, com aposta no turismo sénior;

Na AML instalar-se-iam Universidades de Empresas Multinacionais e uma ou duas Clínicas de prestígio internacionais);

A AML a firmar-se ia também em actividades de base industrial mais intensivas em competências e conhecimentos, sendo exemplos as comunicações e electrónica; o sector aeronáutico e a engenharia naval e oceânica

A AML Desempenharia funções mais sofisticadas enquanto plataforma de serviços associada ás multinacionais de economias emergentes da Ásia

**CENÁRIO 3**  
—  
**ANTECIPAÇÃO**

□ A AML veria fortemente reforçada a sua conectividade global , por via de infra estruturas, serviços e operadores globais, quer associados ao transporte aéreo quer ao transporte marítimo intercontinental e de curta distância;

□ A combinação de um aeroporto com grande terminal de carga aérea e portos de águas profundas próximos faria da Península de Setúbal uma região atractiva para investimento em indústrias (montagens etc)

□

## **CENÁRIO 3** — **ANTECIPAÇÃO**

**Em termos energéticos haveria uma evolução nas redes de abastecimento energético nas zonas de maior concentração populacional, no sentido da electricidade distribuída com base na rede de gás natural**

**Em termos de mobilidade urbana seria dada primazia à redução das necessidades de mobilidade por recurso às Tecnologias de informação, Proceder-se-ia igualmente a uma combinação de**

- Modo ferroviário na zona de maior densidade populacional da metrópole (com a rede do metro a ganhar maior conexão entre as linhas actuais),**
- Operadores rodoviários actuando á escala da AML e renovando por completo as suas frotas (incluindo uma componente de veículos híbridos e eléctricos)**
- Multiplicação da oferta de soluções individuais de mobilidade eléctrica em regime de aluguer**

**CENÁRIO 3**  
—  
**ANTECIPAÇÃO**

Neste Cenário na Margem Norte da AML assistir-se-ia a uma recentragem do crescimento urbano na cidade de Lisboa com forte aumento da densidade urbana .

Haveria uma forte implantação de actividades de serviços geradoras de emprego nos referidos centros que rodeariam Lisboa , reduzindo significativamente o crescimento dos movimentos pendulares.

O regresso de população à cidade de Lisboa não ficaria limitado ao segmento de maiores posses.

**CENÁRIO 3**  
—  
**ANTECIPAÇÃO**

**A margem Sul captaria um conjunto de actividades na área do Conhecimento, Saúde e Entretenimento e Cultura**

**( (Velho) BARREIRO- Parque de Diversões da AML e “cidade do audiovisual e multimédia”; construção de uma nova cidade “Novo Barreiro” para o interior da respectiva Península, na proximidade das redes rodoviária e de Metro; Saúde –**

**SEIXAL – instalação de um Hospital Escolar e transferência da Faculdade de Medicina da UNL e**

**ALMADA /Universidade/ MADAN Parque, Industrias da Defesa; Indústria e Logística – polo de Engenharia naval no Alfeite**

**Instalação na Península de Setúbal de um Parque Temático “Oceanos” com acesso a infra estruturas para turismo submarino)**

**CENÁRIO 3**  
–  
**ANTECIPAÇÃO**

**Consolidação de novas centralidades – locais de desenvolvimento de actividades de serviços para o País ou o exterior + residências + serviços diversificados às empresas e famílias**

- Oeiras/Queluz;
- Sintra/Cascais;
- Almada /Seixal;
- Barreiro/Moita

**CENÁRIO 3**  
–  
**ANTECIPAÇÃO**

**As questões da Sustentabilidade levariam a intervenções profundas na organização do território por razões que se prendem com a prevenção de riscos ambientais ;**

**Neste Cenário assistir-se - ia a uma realocação em larga escala de actividades estratégicas e de concentrações residenciais localizadas em zonas de maior risco e sem condições de resistência para zonas mais seguras da AML(afastamento da zonas ribeirinhas e dos leitos de cheia e das zonas de maior risco sísmico e menor resiliência das actuais construções);**

## PRINCIPAIS INFRA ESTRUTURAS

Novo Aeroporto de Lisboa com cidade aeroportuária poli nucleada

Espaço Portela – centro de negócios internacionais (com aeroporto para jactos privados;)+ parque urbano; pólo da “cidade aeroportuária”; estação terminal do TGV Madrid- Lisboa (de preferência- Madrid/Sevilha\_ - Lisboa

Nova Travessia do Tejo - aproximando Alcochete da Portela – modo ferroviário

Porto de Lisboa - Instalação de um novo Terminal de contentores na Margem sul (Trafaria) e ligação ferroviária deste terminal à plataforma logística do Poceirão

Porto de Setúbal- sum dos dois portos nacionais associados às Auto Estradas do Mar (transporte marítimo de curta distância), podendo receber para este tráfego cargas de Lisboa, Sines e do *hinterland* de Espanha

Espaço da actual Base Aérea da OTA – transferência das actividades aeronáuticas de Alverca e sua expansão

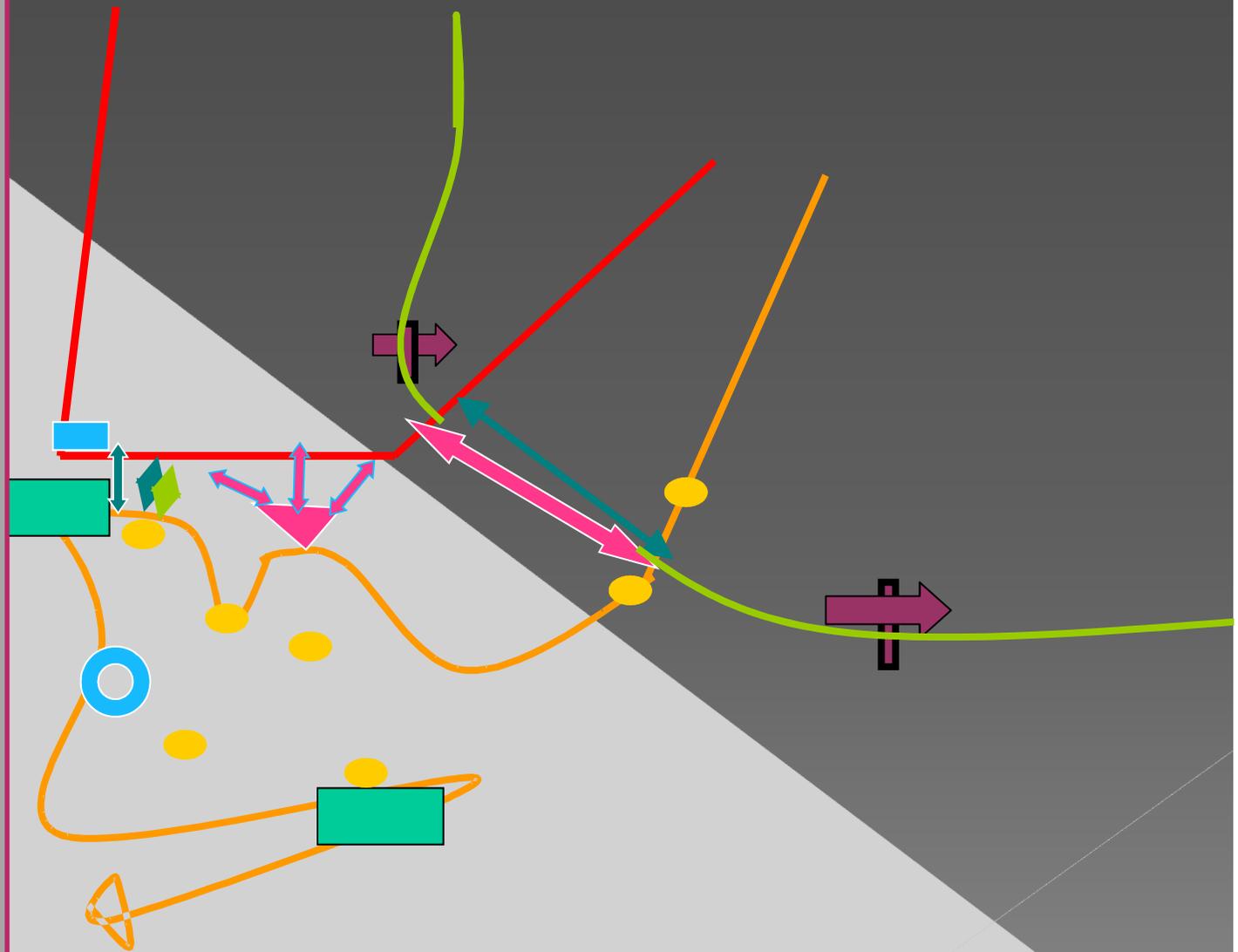
Rede Ferroviária Convencional - Melhor Articulação na AML:  
Linha de Cascais/Linha de Sintra/**Linha do Oeste**/ Linha de Cintura Interna;

### CENÁRIO 3 — ANTECIPAÇÃO

# PRINCIPAIS INFRA ESTRUTURAS

CENÁRIO 3

ANTECIPAÇÃO



# **PROTAML : DOS CENÁRIOS PARA A VISÃO**

**José Félix Ribeiro**  
**3 Abril 2009**