

ÍNDICE DO RELATÓRIO

CONSTITUIÇÃO DO PLANO.....	
1. INTRODUÇÃO / ENQUADRAMENTO LEGAL	1
2. METODOLOGIA DE TRABALHO	4
2.1. METODOLOGIA E PROCESSO DE TRABALHO	4
2.2. ENTIDADES CONTACTADAS E RECOLHA DE INFORMAÇÃO	5
3. ANÁLISE, CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	7
3.1. INSERÇÃO URBANA E ESTRUTURA CADASTRAL EXISTENTE	7
3.2. ENQUADRAMENTO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL E DEMAIS PROGRAMAS E PROJECTOS, EM VIGOR	9
3.2.1. DO PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO - ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA.....	9
3.2.2. DA CARTA DA RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL PARA O CONCELHO DE CASCAIS	11
3.2.3. DO PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE CASCAIS.....	12
3.2.3.1. Ordenamento	12
3.2.3.2. Condicionantes	15
3.2.4. DA PORTARIA N.º 1 136/2001, DE 25 DE SETEMBRO	15
3.2.5. DA AGENDA 21 LOCAL DE CASCAIS.....	16
3.3. CONDICIONANTES LEGAIS.....	16
3.4. ESTRUTURA FISIAGRÁFICA E VEGETAÇÃO	16
3.5. ESTRUTURA GEOLÓGICA – GEOTÉCNICA (ESTUDO DE PROSPECÇÃO GEOLÓGICA – GEOTÉCNICA)	17
3.6. ESTRUTURA EDIFICADA E FUNÇÕES URBANAS	20
3.7. AVALIAÇÃO DA REDE VIÁRIA (ESTUDO DE IMPACTO DE TRÁFEGO).....	21
3.8. ESTRUTURA VERDE, ESPAÇO PÚBLICO E PEDONAL	24
3.9. AVALIAÇÃO DO AMBIENTE SONORO (MAPA DE RUÍDO).....	25
3.10. INFRAESTRUTURAS DE SUBSOLO EXISTENTES	26
4. PROPOSTA DE PLANO	27
4.1. PRINCÍPIOS GERAIS E ORIENTADORES	27
4.2. ADEQUABILIDADE DA ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO COM OS PRINCÍPIOS DA DISCIPLINA URBANÍSTICA E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	28
4.2.1. DO PROT-AML	28
4.2.1.1. Da Rede Ecológica Metropolitana.....	29
4.2.2. DO PDM	30
4.2.3. DA AGENDA 21 LOCAL DE CASCAIS.....	31
4.3. PROPOSTA URBANÍSTICA.....	32
4.3.1. DESENHO URBANO, ESTRUTURA EDIFICADA E PROGRAMA DE USOS	32
4.3.2. ESTRUTURA VERDE, ESPAÇO PÚBLICO E PEDONAL PROPOSTOS	36
4.4. REDE VIÁRIA, CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO	36
4.5. INFRAESTRUTURAS DE SUBSOLO.....	37
4.5.1. INFRAESTRUTURAS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA	38
4.5.2. INFRAESTRUTURAS DE SANEAMENTO	38
4.5.3. OUTRAS REDES DE INFRAESTRUTURAS	39
5. SISTEMA DE EXECUÇÃO / PEREQUAÇÃO	42
5.1. ENQUADRAMENTO LEGAL	42
5.2. DEFINIÇÃO DO SISTEMA DE EXECUÇÃO	43
5.3. MECANISMOS DE EXECUÇÃO / PEREQUAÇÃO	44

CONSTITUIÇÃO DO PLANO

VOLUME I - ELEMENTOS CONSTITUINTES

PROPOSTA DE REGULAMENTO

PEÇAS DESENHADAS

DES.Nº	DESIGNAÇÃO	ESCALA
008_1	Planta de Implantação I – Modelo de Ocupação	1/500
008_2	Planta de Implantação II – Perfis Longitudinais	1/500
016_0	Planta de Condicionantes	1/1000

VOLUME II - ELEMENTOS DE ACOMPANHAMENTO

RELATÓRIO

PROGRAMA DE EXECUÇÃO E PLANO DE FINANCIAMENTO

ANEXOS AO RELATÓRIO (DOCUMENTOS PUBLICADOS E OUTROS)

- Relatório de Ponderação de Avaliação Ambiental Estratégica de 11/02/2008;
- Declaração de compromissos urbanísticos;
- Ofício da CCDR contendo os pareceres das entidades consultadas;
- Despacho nº 19.448/2003 (2ª Série) - Reconhecimento do Interesse Público da construção da Via Alternativa à Estrada da Mata da Torre;
- Reunião de Câmara de 30/06/2003 - Deliberação Municipal que determinou a elaboração do *Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa Autoestradas de Portugal S.A.*;
- Publicações da Deliberação Municipal que determinou a execução do *Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa Autoestradas de Portugal S.A.*:
 - Aviso da Câmara Municipal de Cascais de 14/08/2003;
 - Publicação em D.R. do Aviso nº 6251/2003 (2ª série) – AP - 13/08/2003;
 - Edital nº 362/03 da Câmara Municipal de Cascais de 25/08/2003;
 - Extracto de Publicação na Imprensa de 25/08/2003;
- Reunião de Câmara de 19/01/2004 – Minuta do Protocolo sobre a Implementação do *Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa Auto - Estradas de Portugal S.A.*;
- Protocolo de Acordo sobre a Implementação do *Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa Auto - Estradas de Portugal S.A.*; celebrado a 4 de Março de 2004;
- Reunião de Câmara de 31/07/2006 – Aplicação do regime simplificado ao *Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa Autoestradas de Portugal S.A.* - Revogação da Deliberação Camarária de 19/01/2004;
- Reunião de Câmara de 27/11/2006 - Termos de Referência do *Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa Autoestradas de Portugal S.A.*;
- Regulamento do Plano Director Municipal de Cascais;
- Regulamento Municipal de Compensação .



CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.

SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO**PEÇAS DESENHADAS**

DES.Nº	DESIGNAÇÃO	ESCALA
001_0	Planta de Localização	1/25000
002_0	Planta de Enquadramento	1/5000
003_1	Planta de Caracterização da Situação Envolvente	1/1000
003_2	Planta de Caracterização da Situação Envolvente – Área de Influência do Plano	1/1000
003_3	Planta de Caracterização da Situação Envolvente – Fotografia Aérea	1/1000
003_4	Planta de Caracterização da Situação Envolvente – Levantamento Fotográfico	1/2000
004_0	Planta da Situação Existente	1/500
005_1	Extracto da Planta de Ordenamento do PDM I	1/10000
005_2	Planta de Ordenamento do PDM II - Área de Intervenção	1/1000
005_3	Planta de Enquadramento no PROTAML - Área de Intervenção	1/5000
006_1	Extracto da Planta de Condicionantes do PDM I	1/10000
006_2	Planta de Condicionantes do PDM II - Área de Intervenção	1/1000
007_1	Planta Cadastral I - Cadastro Analógico	1/1000
007_2	Planta Cadastral II - Área de Intervenção	1/1000
009_1	Planta de Espaços Exteriores	1/500
009_2	Planta de Demolições	1/1000
009_3	Planta da Rede Viária e Tráfego I	1/1000
009_4	Planta da Rede Viária e Tráfego II – Perfis Transversais	1/500 e 1/100
010_1	Planta da Rede de Abastecimento de Água	1/1000
010_2	Planta da Rede de Drenagem de Águas Pluviais e Residuais	1/1000
011_0	Planta da Rede de Abastecimento de Gás	1/1000
012_1	Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Média Tensão	1/1000
012_2	Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Baixa Tensão	1/1000
012_3	Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Iluminação Pública	1/1000
013_1	Planta da Rede de Telecomunicações - Rede de PT Comunicações	1/1000
013_2	Planta da Rede de Telecomunicações - Rede de TV Cabo	1/1000
014_1	Planta de Cadastro – Situação Proposta	1/1000
014_2	Planta de Cadastro – Situação Proposta – Cedências e Regularizações	1/1000
015_0	Planta de Ordenamento - Situação Proposta	1/1000
017_0	Planta de Faseamento das Acções do Plano	1/1000



VOLUME III - ELEMENTOS COMPLEMENTARES

- Elemento Complementar I – Relatório de Descrição Cadastral
- Elemento Complementar II – Relatório Técnico dos Trabalhos de Topografia
- Elemento Complementar III – Estudo de Prospecção Geológica - Geotécnica
- Elemento Complementar IV – Caracterização da Situação Actual do Parque de Escritórios (Memorando)
- Elemento Complementar V – Estudo de Impacte de Tráfego da área de Influência do Plano de Pormenor
- Elemento Complementar VI – Mapa de Ruído (Memória Descritiva)
- Elemento Complementar VII – Rotunda de S. Domingos de Rana (EN 2494) - Estudo de Viabilidade, Out 2004
- Elemento Complementar VIII – Infraestruturas Exteriores (Rede MT – BT – Ilum. Pub. – Rede de TVCabo – PT Com)
- Elemento Complementar IX – Infraestruturas Viárias; Infraestruturas e instalações de Abastecimento de Água e Serviço de Incêndios; Drenagem de Águas Residuais, Domésticas, Pluviais e de Lavagem; Gás combustível e Canalizado
- Elemento Complementar X – Simulação Tridimensional do Edifício Sede da Brisa
- Elemento Complementar XI – Compatibilidade do Plano com a Rede Ecológica Metropolitana



1. INTRODUÇÃO / ENQUADRAMENTO LEGAL

O presente Plano de Pormenor constitui um instrumento de gestão territorial de carácter operativo, que se enquadra no regime jurídico constante do Decreto-Lei 380/99, de 22 de Setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 310/2003 de 10 de Dezembro, Lei 56/2007 de 31 de Agosto e Decreto-Lei 316/2007 de 19 de Setembro (RJIGT1), tendo ainda como referência os seguintes Diplomas:

- Portaria n.º 138/2005, de 2 de Fevereiro;
- Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro;
- Despacho Normativo n.º 6600/2004, de 23 de Fevereiro, do Secretário de Estado do Ordenamento do Território, publicado no Diário da República n.º 78 (2ª série), de 1 de Abril.

A deliberação municipal que determinou a execução do **Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa Autoestradas de Portugal S.A.**, ocorreu na Reunião de Câmara, de 30 de Junho de 2003 (proposta n.º 673/2003), a qual fixou os seguintes objectivos²:

- Implantação da sede nacional da BRISA;
- Alteração do PDM, preservando o índice ponderado e configurando a alteração de uso, a alteração da morfologia de construção e o prolongamento das características do espaço de equipamento a Sul;
- Adequação à solução viária que vier a ser encontrada para a articulação entre a EN 249-4, a Via Variante à Estrada da Mata da Torre e a rotunda do cemitério de S. Domingos de Rana;
- Requalificação urbanística da zona, aumentando a oferta de terciário no concelho através da implementação de um edifício de grande qualidade, com a inclusão na proposta de referências à imagem e volumetria do conjunto edificado.

Conforme previsto no n.º1, do art.º 74º do RGIT, esta deliberação, foi publicada no Diário da República n.º 186-II Série, Apêndice n.º 122, de 13 de Agosto de 2003, através do aviso n.º 6251/2003 e divulgada na comunicação social, no sentido de facultar a participação de todos os interessados no processo de elaboração do Plano. (ver documentos em anexo).

Assim, entre 14 de Agosto e 25 de Setembro de 2003, a CMC assegurou um período para a formulação de sugestões, bem como a apresentação de informações sobre quaisquer questões a considerar no âmbito do processo de elaboração do Plano, no entanto, durante aquele período não ocorreu a formalização de quaisquer reclamações e/ou sugestões.

¹ RJIGT – Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial.

² Cfr. Documentação anexa à proposta n.º 673/2003 – Deliberação Municipal de execução do Plano.



CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.
SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO

A 19 de Janeiro de 2004, através da aprovação da proposta n.º 50/2004, o executivo camarário deliberou que o Plano observasse o regime simplificado, nos termos da alínea e) do n.º 2 do art.º 91º do RJIGT, contudo após submissão da proposta preliminar de Plano à CCDRLVT, esta entidade veio a considerar que a modalidade simplificada de projecto urbano não constituía um regime adequado³, pelo que a deliberação em causa veio a ser revogada na Reunião de Câmara de 31 de Julho de 2006, com a aprovação da proposta n.º 643/2006, tendo os trabalhos de elaboração do Plano prosseguido em observância, designadamente, do disposto no n.º 1, do art.º 91 do RJIGT.

Também na sequência da apreciação da CCDRLVT à proposta preliminar de Plano, esta entidade solicitou que, para efeitos de instrução, o processo fosse completado com os “Termos de Referência”, nos termos do disposto no “Despacho Normativo”⁴, que esta entidade elaborou em 2004. Sem prejuízo de, em 2003, aquando da deliberação camarária que determinou a execução do Plano, a CMC ter considerado que do texto da proposta n.º 673/03 já constava a oportunidade, a fundamentação e os termos de referência para a elaboração do Plano, na sequência da referida orientação da CCDRLVT, em 27 de Novembro de 2006, o executivo camarário veio a aprovar um documento autónomo relativo aos “Termos de Referência” no qual se aprofunda e especificam os conteúdos da proposta que determinou a elaboração do Plano.

No decorrer da elaboração da presente proposta de Plano, é de registar que, em 13 de Outubro de 2003, foi publicado no Diário da República n.º 237 por Despacho n.º 19.448/2003 (2ª série) do Gabinete do Secretário de Estado do Ordenamento do Território, a declaração de interesse público da construção da Variante à Estrada da Mata da Torre⁵, sendo o seu traçado englobado na presente proposta de Plano, sensivelmente, junto ao limite Norte da área de intervenção.

Finalmente importa esclarecer que o Plano está a ser desenvolvido em parceria entre a Câmara Municipal de Cascais (CMC) – representada pelo Departamento de Planeamento Estratégico (DPE), por via da Divisão de Ordenamento do Território (DORT) – e a BRISA Auto-estradas de Portugal, SA. (Brisa), de acordo com o protocolo assinado entre as partes em 10 de Março de 2004, nos termos da Proposta n.º 38/2004, aprovada em Reunião de Câmara de 19 de Janeiro de 2004.

O perfil da BRISA corresponde ao tipo de empresas consideradas como fundamentais para o desenvolvimento sustentado do concelho de Cascais, uma vez que, de acordo com o programa do Executivo Municipal, “*importa cativar para o Município empresas de serviços cujo prestígio, volume de negócios e capacidade de produzir emprego seja relevante*”.

A BRISA tem, nos termos do n.º 1 do artigo 3º dos seus Estatutos, “*(...) por objecto social a construção, conservação e exploração de auto-estradas e respectivas áreas de serviço, em regime de*

³ Cfr. Resulta do ponto 2 do ofício da CCDRLVT com a referência DSGT/DUSQ-000120-2006.

⁴ Cfr. Resulta do ponto 1 do ofício da CCDRLVT com a referência DSGT/DUSQ-000120-2006.

⁵ Neste despacho a responsabilidade pela construção da via é imputada à Província Portuguesa da Congregação do Espírito Santo.



CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.

SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO

concessão, bem como o estudo e realização de infra-estruturas de equipamento social. (...)”, e apresenta-se como uma das maiores empresas portuguesas, que aposta no alargamento da base de negócios, na internacionalização e na conquista de novos mercados geográficos.

Neste contexto, verifica-se uma a convergência de interesses entre as duas entidades, uma vez que, a concretização das propostas contidas neste Plano, para além de virem ordenar o tecido terciário da envolvente, valorizando-o e dando-lhe um carácter de modernidade, assumem-se ainda como fundamentais para a zona em questão por considerarem a reformulação e articulação entre a EN 249-4, a Via variante à Estrada da Mata da Torre (VEMT), a Estrada de Tires e o Nó do Cemitério de S. Domingos de Rana, adequando-a às exigências do tráfego existente e futuro.



2. METODOLOGIA DE TRABALHO

2.1. METODOLOGIA E PROCESSO DE TRABALHO

As propostas contidas no Plano de Pormenor visam a correcta integração e articulação das diferentes intenções de transformação física e de investimento que convergem sobre a respectiva área de intervenção, configurando uma solução urbanística que implica a alteração dos “*parâmetros urbanísticos previstos no Ordenamento do PDM, nomeadamente no respeitante a usos dominantes, cércias e morfologia da construção, mantendo, contudo, o índice ponderado auferido nas classes de espaço abrangidas*”⁶.

A metodologia e processo de trabalho seguidos reflectem o conhecimento e análise das potencialidades da área em estudo, face aos objectivos concretos do programa e das intenções dos proprietários do solo, em particular da BRISA – Autoestradas de Portugal S.A..

Numa primeira fase, seguiu-se um método focado em duas vertentes desenvolvidas em paralelo:

- a vertente do conhecimento físico e espacial centrada na recolha de elementos de caracterização, sua análise e síntese; e
- a vertente da concertação que se concretizou em múltiplas reuniões entre a CMC e a BRISA – Autoestradas de Portugal S.A., de modo a aprofundar o programa de intenções e transformá-lo em acções concretas a integrar na proposta de ocupação urbana.

Na segunda fase, evoluiu-se para produção da documentação técnica que suporta a proposta do Plano, a qual se encontra formatada conforme preconizado art.º 92º do Decreto-Lei 380/99 de 22 de Setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 310/2003 de 10 de Dezembro, Lei 56/2007 de 31 de Agosto e Decreto-Lei 316/2007 de 19 de Setembro, bem como na Portaria n.º 138/2005, de 2 de Fevereiro.

Nesta fase integra-se o desenvolvimento do seguinte conjunto de estudos específicos (cujos resultados documentais se apresentam em anexo):

- Elemento Complementar I – Relatório de Descrição Cadastral ;
- Elemento Complementar II – Relatório Técnico dos Trabalhos de Topografia ;
- Elemento Complementar III – Estudo de Prospecção Geológica – Geotécnica;
- Elemento Complementar IV – Caracterização da Situação Actual do Parque de Escritórios (Memorando);
- Elemento Complementar V – Estudo de Impacte de Tráfego da área de Influência do Plano de Pormenor;

⁶ Cfr. Considerando n.º 7 da proposta n.º 673/2003 – Deliberação Municipal de execução do Plano.



RELATÓRIO

- Elemento Complementar VI – Mapa de Ruído (Memória Descritiva);
- Elemento Complementar VII – Rotunda de S. Domingos de Rana (EN 249-4) - Estudo de Viabilidade, Out 2004;
- Elemento Complementar VIII – Infraestruturas Exteriores (Rede MT – BT – Ilum. Pub. – Rede de TVCabo – PT Com);
- Elemento Complementar IX – Infraestruturas Viárias; Infraestruturas e instalações de Abastecimento de Água e Serviço de Incêndios; Drenagem de Águas Residuais, Domésticas, Pluviais e de Lavagem; Gás combustível e Canalizado;
- Elemento Complementar X – Simulação Tridimensional do Edifício Sede da Brisa;
- Elemento Complementar XI – Compatibilidade do Plano com a Rede Ecológica Metropolitana.

A terceira fase corresponderá à aferição das propostas do Plano na sequência da apreciação formal a desenvolver pelas diferentes entidades que tutelam interesses públicos, condicionantes e servidões a observar, bem como em resultado da sua apreciação em sede de discussão pública.

Em resultado dos trabalhos desenvolvidos nas duas primeiras fases, em Agosto de 2005, a CMC submeteu a parecer da CCDRLVT a proposta Preliminar do Plano, a qual foi objecto da apreciação técnica vertida no parecer de 07 de Março de 2006 (ref.ª DSGT/DUSQ-000120-2006).

Em sequência procedeu-se à revisão e aferição da documentação técnica que integra o Plano, sendo que presente relatório, peças desenhadas, proposta de regulamento, programa de execução e plano de financiamento correspondem à formalização da Proposta de Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da BRISA Autoestradas de Portugal S.A..

2.2. ENTIDADES CONTACTADAS E RECOLHA DE INFORMAÇÃO

Durante a fase de análise e recolha de elementos sobre a área de intervenção do Plano foram contactadas e consultadas várias entidades públicas e privadas com relevância para a formulação das propostas de intervenção, designadamente:

- Águas de Cascais: Pedido de Informação - Ofício 035925 de 31/07/2003 / Resposta – Ref. DPP12569/03/E de 18/08e com o registo de entrada na CMC E-17959/2003 a 20/08/2003;
- EDP Distribuição Energia S.A.: Pedido - Ofício 035921 de 31/07/2003 / Resposta - Ref. 4017/03/ARGL de 0/09/2003, registo CMC E-19111/2003 de 09/09/2003;
- Portugal Telecom, S.A.: Pedido: Ofício 035918 de 31/07/2003 / Resposta: Ref. DGDR/DEC/PRJ/PRJ4 de 20/08/2003 com o registo CMC E-18335/2003 de 27/08/2003;
- DIGAL - Distribuição e Comércio S.A.: Pedido: Ofício 035911 de 31/07/2003; s/ Resposta;



CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

**PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.
SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS**

RELATÓRIO

- TV CABO - TEJO S.A.: Pedido: Ofício 035908 de 31/07/2003 / Resposta: fax de 14/08/2003 com o registo CMC E-17825/2003 de 16/08/2003;
- Lisboa Gás: Pedido: Ofício 035903 de 31/07/2003 / Resposta: Fax ref. APCD-823 de 18/08/2003 com o registo na CMC E-17965/2003 de 20/08/2003.

Paralelamente, a CMC em colaboração com a BRISA, desenvolveu os trabalhos de projectos conducentes à definição técnica do traçado da Via Variante à Estrada da Mata da Torre, os quais conduziram à apresentação formal do seu Estudo de Viabilidade (cfr. Elemento Complementar VII), o qual foi objecto de parecer favorável por parte do então IEP – Instituto de Estradas de Portugal/Área de Protecção a Empreendimentos/Departamento de Projectos (actual EP – Estadas de Portugal, EPE.) - Ref.ª 4065/Proj., de 21/09/2004.

Em Agosto de 2005 a CMC formalizou a entrega da Proposta Preliminar de Plano junto da CCDRLVT, a qual foi objecto de parecer em 07 de Março de 2006 (ref.ª DSGT/DUSQ-000120-2006), sendo que a presente documentação integra a revisão dos conteúdos do Plano em conformidade com as orientações técnicas explicitadas por esta entidade.



3. ANÁLISE, CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

3.1. INSERÇÃO URBANA E ESTRUTURA CADASTRAL EXISTENTE

A Área de Intervenção do Plano abrange cerca de 3 ha⁷, localizados na Freguesia de São Domingos de Rana, Concelho de Cascais, que se encontram enquadrados por duas vias de hierarquia superior do concelho: a Sul, pela Auto-Estrada 5 (A5), que constitui a principal ligação entre Cascais e Lisboa; e, a Poente, pela Estrada Nacional 249-4 (EN 249-4), que liga a partir do Nó de Carcavelos da A5 ao Norte do concelho e ao Concelho de Sintra e, ao Sul do concelho através da Via Variante à Estrada Nacional 6-7 (VVEN 6-7) e ao núcleo histórico de S. D. Rana.

A delimitação geográfica da área de intervenção é dada por: A Nascente, situam-se o Centro Operacional da Brisa; o Seminário da Torre d'Aguilha; um complexo comercial, edifícios de habitação colectiva com 4 pisos (72 novos fogos a edificar) e um troço já construído da Via Variante à Estrada da Mata da Torre (VVENT), resultantes de um Alvará de Loteamento (Alvará nº1223). A Norte, o Plano é delimitado pelo eixo de um troço da VVENT, em projecto. A Norte da VVENT encontra-se em construção uma superfície comercial (processo de construção n.º 247/01). (ver *peça desenhada n.º 002_0 - Planta de Enquadramento*).

Esta delimitação permite garantir a coerência urbanística e a continuidade espacial das intervenções propostas, na medida em que engloba todo o espaço interior de um conjunto de operações urbanísticas recentemente licenciadas e/ou executadas⁸, favorecendo a coerência da transformação cadastral / matricial necessária à execução do Plano, fazendo coincidir os limites da área de intervenção com eixos de vias e/ou com os limites das parcelas cadastrais existentes (ver *peça desenhada n.º 007_2 - Planta Cadastral II – Área de Intervenção*).

Na envolvente da área de intervenção, é ainda de destacar a proximidade geográfica do Centro de Saúde de São Domingos de Rana, em construção, do Cemitério de S. Domingos de Rana e de um posto de abastecimento de combustíveis localizado junto à rotunda do cemitério, para além de diversas unidades de prestação de serviços inscritas na malha habitacional, em particular, junto à EN 249-4 e ao longo dos principais acessos viários de carácter local.

Numa análise mais abrangente, podem observar-se a Norte da área de intervenção do Plano e a Poente da EN 249-4, extensas áreas habitacionais, na sua maioria de génese ilegal, de cércea predominantemente homogénea (2 pisos).

⁷ 31 217, 89 m²

⁸ A Norte – a execução de uma unidade comercial de média dimensão – projecto de construção n.º 00247/01 - empreendimento do DIA; a Sul a consolidação do Parque de Escritórios da BRISA, com a execução em 2003 do novo edifício do Centro de Coordenação Operacional e futura expansão da Sede Nacional desta empresa; a Nascente – a execução do Loteamento ALCAPREDIA – Investimentos Imobiliários, S.A. (alvará de Loteamento. n.º 1223, cerca de 72 fogos), e a Poente – a implementação do projecto de Alargamento e Beneficiação da saída da AE5 em direcção à Abóboda/Tires – EN 249-4.



CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.

SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO

Deste modo, o Plano envolve a transformação da formatação cadastral de 6 unidades prediais/prédios, cuja identificação física e situação jurídica se sintetiza no quadro seguinte:

QUADRO SÍNTESE DE CARACTERIZAÇÃO CADASTRAL

PRÉDIO (*)	ÁREA	PROPRIETÁRIO / Sujeito Activo
A	10 265, 00 m²	BRISA Autoestradas de Portugal S.A.
B	13 182,11 m²	BRISA Autoestradas de Portugal S.A.
E (**)	5 159,89 m²	Domínio Público Municipal
F (***)	4 326 m²	Estado Português

(*) Designação conforme *peça desenhada n.º 007_2 – Planta Cadastral II – Área de Intervenção* e Elemento Complementar I - Relatório de Descrição Cadastral.

(**) A área de intervenção do Plano abrange apenas 3444,78 m² da parcela.

(***) A alienação da parcela F pela EP – Estradas de Portugal EPE à BRISA encontra-se pendente da construção do Troço da Variante à Estrada da Mata da Torre a executar no limite Norte da área de intervenção do Plano.



RELATÓRIO

A caracterização detalhada da situação cadastral existente, incluindo a apresentação de cópias da respectiva documentação legal – certidões da Conservatória do Registo Predial, encontra-se disponível no *Elemento Complementar I – Relatório de Descrição Cadastral*.

Prevê-se que, conforme documentação que integra o *Elemento Complementar I*, aquando da execução do Plano, a BRISA Autoestradas de Portugal S.A seja a única proprietária das parcelas objecto de transformação fundiária.

3.2. ENQUADRAMENTO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL E DEMAIS PROGRAMAS E PROJECTOS, EM VIGOR

3.2.1. DO PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO - ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

No Plano Regional de Ordenamento do Território – Área Metropolitana de Lisboa, ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de Abril (doravante designado por PROTAML), a área de intervenção insere-se na **Unidade Territorial 3 – Espaço Metropolitano Poente, Sub-Unidade Alcabideche / Ranholas / Barcarena**, abrangendo na sua parte Nascente e Sul uma Área Vital integrante da Rede Ecológica Metropolitana (REM).

Atendendo às orientações que se lhe aplicam, relevam-se as seguintes:

- a) Necessidade de ordenamento e estruturação da grande mancha de ocupação edificada fragmentada onde esta área se insere e de promover a colmatação das suas carências de infraestruturas, equipamentos e de qualificação do espaço público;
- b) Existência de um potencial urbano de consolidação e diversificação da base económica que pode ser desenvolvido desde que devidamente orientado e organizado;
- c) Necessidade de estabilizar os limites do edificado existente e de implementar uma rede viária estruturante e de disciplinar os diversos usos e ocupações do território, salvaguardando as áreas vitais para o funcionamento dos sistemas ecológico e urbano.

Incluída num dos 19 concelhos da AML – Lisboa, a área de intervenção insere-se na **Área Metropolitana Central**, que é constituída pelos contínuos urbanos que envolvem as duas margens do Tejo e pelos espaços mais directamente dependentes e articulados com o núcleo central metropolitano, a cidade de Lisboa.

Além das já mencionadas, o PROTAML aponta ainda as seguintes disposições de aplicação directa à área de intervenção:



RELATÓRIO

- **Dinâmicas de transformação territorial** - integração nos **Espaços Motores**, a que correspondem, espaços que se destacam no actual processo de especialização funcional da AML, através da capacidade de atrair e fixarem novas actividades e funções de nível superior, e ou de renovação e requalificação urbanas através da valorização do espaço público, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade da oferta habitacional;
- **Componente de acções urbanísticas** - integração em **Área Urbana a estruturar e ordenar**, para a qual se considera fundamental:
 - a) Definir, através de diferentes UOPG, as formas de estruturação urbana, salvaguardando os valores naturais e culturais, criando remates urbanos coerentes e estáveis para as áreas de expansão e integrando as áreas estruturantes e vitais da REM;
 - b) Promover a colmatção das carências a nível de equipamentos e infra-estruturas nas áreas urbanas, assim como garantir a qualificação do espaço público e a requalificação urbanística do território;
 - c) Concretizar os mecanismos de urbanização faseada e programada, de acordo com prioridades de crescimento, racionalidade de infra-estruturas e colmatção dos tecidos urbanos preexistentes.
- **Transportes e Logística** - Integração na **Coroa de transição** (entre os 10 km e os 30 km). Nestas zonas da AML o sistema de transportes do periurbano terá de responder a dois padrões de deslocação: as deslocações radiais em relação a Lisboa - que ainda continuam a ser dominantes, embora em perda de importância relativa - e as que se processam entre os vários núcleos residenciais, de emprego e de comércio/serviços que se têm vindo a desenvolver nas aglomerações consolidadas na periferia de Lisboa.

RELATÓRIO

A área de intervenção abrange ainda, na sua parte Nascente e Sul, uma área Vital integrante da **Rede Ecológica Metropolitana**, a qual constitui um objectivo central do PROTAML, por ser considerada como um elemento estruturante e decisivo para a sustentabilidade da AML.A REM constitui um sistema de áreas e ligações que integram, envolvem e atravessam as unidades territoriais e o sistema urbano no seu conjunto.

De acordo com os diferentes temas abordados, com especial incidência no conjunto das áreas protegidas ou classificadas, nos elementos da estrutura verde e dos padrões de ocupação do solo, nos estudos e propostas do sector da conservação da natureza, dos recursos hídricos e dos solos, entre outros, foi elaborada uma proposta de rede hierarquizada de áreas estruturantes e ligações ou corredores que constituem a REM, integrando áreas e corredores primários, áreas e corredores secundários e áreas e ligações vitais para o sistema ecológico metropolitano.

O conceito de **áreas e corredores vitais** decorre da constatação do facto de nas áreas urbanas consolidadas, não estruturadas, fragmentadas e desordenadas do território metropolitano, o espaço livre, não edificado, ser já de dimensão e configuração que o remete para espaço residual, ainda que nalguns casos com dimensão aparente significativa.

O reconhecimento de que sobre estas áreas consideradas ainda não edificadas incorrem pretensões, direitos já constituídos de urbanizar, equipar e infra-estruturar, e ainda diversas possibilidades que decorrem de propostas dos PDM aprovados (que deverão ser objecto de avaliação e quantificação) levam igualmente a reforçar a necessidade destas áreas serem encaradas como vitais para a resolução de problemas e carências do sistema urbano já instalado.

De igual modo, ainda podem e devem representar o espaço de concretização de espaços públicos, zonas de lazer e recreio, em espaço não edificado, fundamentais para o funcionamento e qualidade do sistema urbano no seu conjunto.

3.2.2. DA CARTA DA RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL PARA O CONCELHO DE CASCAIS

De acordo com a Carta Nacional da Reserva Ecológica Nacional, para o Concelho de Cascais, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 155/95, de 25 de Novembro, verifica-se que o Plano não está sujeito a regime da Reserva Ecológica Nacional.



3.2.3. DO PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE CASCAIS

Analisa-se seguidamente o enquadramento da área no Plano Director Municipal de Cascais aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 96/97, de 19 de Junho (doravante designado por PDM), ao nível do disposto no seu Regulamento (RPDM) e nas cartas de ordenamento e de condicionantes.

3.2.3.1. ORDENAMENTO

A área em causa integra-se, em termos de ordenamento, nas seguintes categorias de espaço:

- Espaço de Urbano de Baixa Densidade;
- Espaço Urbanizável de Baixa Densidade;
- Espaço de Equipamento;
- Espaço de Protecção e Enquadramento.

Por via desta classificação, para a área do Plano impera o seguinte:

Nas áreas inseridas na categoria de **Espaço Urbano de Baixa Densidade**, a construção de novos edifícios, a ampliação, a reconversão ou a beneficiação de edifícios existentes em parcelas já destacadas e os usos ficam sujeitos à necessidade de garantir as características morfológicas dominantes, nomeadamente as áreas médias dos lotes e parâmetros urbanísticos do quarteirão onde se inserem e as tipologias arquitectónicas (moradias isoladas, geminadas e em banda ou agrupadas), assim como a cêrcea decorrente do valor modal das cêrceas da frente edificada do lado do arruamento onde se integra o novo edifício, no troço da rua entre duas transversais ou no troço da rua que apresenta características morfológicamente homogéneas.

É permitida a mudança do uso habitacional ou a construção de novos edifícios, para terciário ou equipamentos colectivos, nas parcelas cujo dimensionamento suporte o novo uso e respeitando as dotações de estacionamento, observando a altura máxima de fachada e o índice de construção médio referido ao quarteirão onde se insere.

Nas parcelas, nunca inferiores a 500,00 m², que sejam objecto de operações de loteamento, os parâmetros urbanísticos a respeitar são:

- a) O índice de utilização bruto máximo de 0,50;
- b) O índice de ocupação máximo de 35%;
- c) O índice de utilização líquido máximo:
 - Lotes com área igual ou inferior a 150,00 m² – 1,00;
 - Lotes com área superior a 150 m² e igual ou inferior a 500,00 m² – 0,80;

RELATÓRIO

- Lotes com área superior a 500 m² e igual ou inferior a 1 000,00 m² – 0,60;
- Lotes com área superior a 1 000,00 m² – 0,50;
- d) Altura máxima de fachada, sem prejuízo de elementos singulares de concepção e composição arquitectónica, de 7,50 m sempre que não for determinável o valor modal.

As áreas inseridas nos **Espaços Urbanizáveis de Baixa Densidade** destinam-se preferencialmente ao uso de habitação de tipologia uni-familiar, em qualquer tipo de forma de agrupamento ou condominial, admitindo-se outros usos, com manutenção do uso habitacional como dominante, e devem respeitar os seguintes parâmetros urbanísticos:

- a) Índice de utilização bruto: inferior ou igual a 0,40;
- b) Densidade habitacional bruta máxima: 25 fogos/ha;
- c) Área mínima dos lotes ou parcelas: 300,00 m²;
- d) Altura máxima de fachada: 7,50 m.

Os **Espaços de Equipamentos**, são áreas afectas, ou que venham a estar, a estabelecimentos de carácter público, mutualista, cooperativo ou privado, e que se destinem a satisfazer procuras e necessidades da população só realizáveis por instalações de carácter singular ou específico.

Nos edifícios existentes ou nas parcelas inseridas nestes espaços são admissíveis operação de reabilitação, reconstrução, ampliação ou obras novas que se conformem complementarmente ou supletivamente com os usos existentes no edifício e / ou na parcela, desde que sujeitos às seguintes condições:

- a) Garantir uma superfície de terreno a destinar a áreas verdes ou áreas permeáveis num valor próximo de 25% da superfície total do terreno ou parcela;
- b) Índice de utilização líquido máximo da ordem de 1,00;
- c) Respeitar as dotações de estacionamento definidas no Regulamento do PDM.

Nos **Espaços de Protecção e Enquadramento**, não podem ser autorizadas nem previstas acções que destruam os elementos de valorização cénica ou alterem as formas de relevo existentes, salvo nas intervenções de promoção pública e privada que se destinem especialmente a oferecer estruturas de verde secundário destinadas ao recreio, actividades de satisfação de procuras da população urbana, designadamente as de realização estruturas destinadas a investigação e desenvolvimento, saúde, educação, órgãos de sistemas de prestação de serviços públicos, actividades de apoio ao tráfego rodoviário.

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.

SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO

As iniciativas devem conformar-se com os seguintes parâmetros urbanísticos:

- a) Dimensão mínima da parcela: 2 ha;
- b) Índice de construção bruto máximo de 0,10 ou de 0,35, quando se tratem de equipamentos de interesse público;
- c) Altura máxima de fachada: a referência de 7,50 m.

Os órgãos de sistemas de prestação de serviços públicos podem estabelecer-se em qualquer dimensão de parcela.

Os espaços de protecção e enquadramento imediatamente confinantes com os espaços urbanos ou urbanizáveis poderão passar à categoria de espaços urbanizáveis de média densidade desde que se destinem predominantemente à realização do Programa Especial de Realojamento.

Os espaços de protecção e enquadramento inseridos nas unidades operativas de planeamento e gestão cujo uso dominante é urbano devem destinar-se exclusivamente a estrutura verde equipada secundária.

Atendendo ao disposto na deliberação municipal que determinou a execução do presente Plano de Pormenor, designadamente no que se refere à obrigatoriedade de preservação do índice ponderado resultante da aplicação do disposto no RPDM às áreas abrangidas por cada classe de espaços, no quadro seguinte sintetiza-se a determinação da edificabilidade máxima possível na área de intervenção⁹:

QUADRO SÍNTESE DE CÁLCULO DA EDIFICABILIDADE**RESULTANTE DA APLICAÇÃO DOS PARÂMETROS DO PDM À ÁREA DE INTERVENÇÃO**

PRÉDIO	ÁREA m ²	Área abrangida por cada CLASSE DE ESPAÇO					EDIFICABILIDADE PERMITIDA				
		URBANA BAIXA	URBANIZ BAIXA	EQUIP.	PROTEC ENQUA.	TOTAL	URBANA BAIXA	URBANIZ BAIXA	EQUIP.	PROTEC ENQUA.	TOTAL
		i = 0,5 m ²	i = 0,4 m ²	i = 1 m ²	i = 0 m ²	m ²	i = 0,5 m ²	i = 0,4 m ²	i = 1 m ²	i = 0 m ²	m ²
A	10.265,00	0	0	10.265	0	10.265	0	0	10.265	0	10.265
B	13.182,11	1.293	6.096	5.234	560	13.182	646	2.438	5.234	0	8.319
C	758,00	0	758	0	0	758	0	303	0	0	303
F	4.326,00	120	4.206	0	0	4.326	60	1.682	0	0	1.742
TOT	31.217,89	2.345	11.795	15.499	1.579	31.218	707	4.121	15.499	0	20.326

⁹ De notar que se exclui do cálculo da edificabilidade máxima admissível, as áreas que resultam da aplicação dos parâmetros do PDM ao prédio E, por este corresponder a uma área inscrita em domínio público municipal resultante de cedências já efectuadas no âmbito de procedimentos administrativos inerentes a operações urbanísticas exteriores à área de intervenção do Plano.



Face aos cálculos acima sintetizados verifica-se que o índice de utilização ponderado máximo (excluindo E) é de 0,73:

$$I_{\max} = \frac{\text{SBP}}{\text{área de intervenção} - \text{área do domínio público municipal}} = \frac{20326}{31217,89 - 3444,78} \cong 0,73$$

SBP – Superfície Bruta de pavimento

3.2.3.2. CONDICIONANTES

A área encontra-se sujeita às seguintes servidões e restrições de utilidade pública:

- Superfície Horizontal Interior, com protecção >133,00 m, zona 3, ao Aeródromo de Tires;
- Zona de Protecção de Ajudas de Rádio, com protecção variável de 103,00 m a 133,00 m, zona 6g, ao Aeródromo de Tires;
- Protecção à Rede Viária Nacional Existente (EN 249-4), de 20,00 m ao eixo da via;
- Protecção à Rede Viária Nacional Existente (A5), de 40,00 m à berma da via.

3.2.4. DA PORTARIA N.º 1 136/2001, DE 25 DE SETEMBRO

O PDM, relativamente aos parâmetros de dimensionamento de estacionamento, aponta para valores diferentes dos constantes na Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro, a qual constitui uma actualização dos regimes legais, em matérias de urbanização e edificação, pelo que se deverá constituir, no presente caso, como documento a observar.

Neste sentido, o Plano concretiza a aplicação do enquadramento legal decorrente do PDM face aos valores estabelecidos na Portaria, através da definição de uma solução urbanística equilibrada ao nível da afectação de espaços destinados a estacionamento, equacionando assim a evolução das necessidades decorrentes da nova edificabilidade tendo por base a realização de um estudo de tráfego que permite avaliar e justificar o dimensionamento do número de lugares propostos.

Na proposta do Plano, este diploma é ainda observado para efeitos de dimensionamento de vias públicas, face à omissão regulamentar do PDM no que se refere a este domínio.

3.2.5. DA AGENDA 21 LOCAL DE CASCAIS

A Agenda 21 é um compromisso decorrente da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento / Cimeira da Terra, realizada no Rio de Janeiro em Junho de 1992, a que o Estado Português se vinculou, e que cabe também ao Município cumprir.

A Agenda 21 assume o ser humano como centro das preocupações relacionadas com o desenvolvimento sustentável, direito a uma vida saudável e produtiva em harmonia com a natureza, num espírito de cidadania activa mais responsável, conciliando saber técnico com conhecimento empírico e local.

A proposta de Relatório Preliminar da Agenda 21 Local de Cascais, aprovada em Reunião de Câmara de 11 de Novembro de 2005 e apresentada em Assembleia Municipal de 05 de Dezembro de 2005, é um processo em que as autarquias locais (Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia), cidadãos, técnicos, empresários e associações trabalham em conjunto e definem as prioridades para um desenvolvimento sustentável do seu concelho, com o objectivo de inverter os efeitos da degradação ambiental, melhorando a qualidade do ambiente, procurando o bem-estar social e sem esquecer o desenvolvimento económico.

Trata-se de um processo com uma componente participativa muito forte através do qual as autoridades trabalham em parceria com os vários sectores da comunidade na elaboração de um Plano de Acção de forma a implementar a sustentabilidade ao nível local. Trata-se de uma estratégia integrada e consistente.

Neste âmbito, o Plano reflecte a implementação da Agenda 21 Local de Cascais, dando cumprimento aos objectivos constantes deste documento.

3.3. CONDICIONANTES LEGAIS

Para além das condicionantes constantes no PDM, já enunciadas no ponto 3.2.3.2., do presente documento, o Plano considera a Protecção à Rede Viária Municipal existente, decorrente da VVEMT, em construção.

3.4. ESTRUTURA FISIAGRÁFICA E VEGETAÇÃO

A área de intervenção do Plano apresenta-se como uma parte de um tecido urbano em expansão, fortemente marcado pela estrutura viária, com destaque para o nó da auto-estrada A5 e sua continuidade através da EN 429-4.

RELATÓRIO

A malha urbana existente é incaracterística, com os espaços intersticiais ora livres, ora ocupados com edificações diversas, como um campo de jogos, moradias, edifícios de escritórios, ou grandes superfícies comerciais.

A morfologia do terreno é naturalmente pouco acidentada, com intervenções marcantes ao nível de terraplenos para edificações e outras estruturas e com taludes em aterro, ou escavação, mais ou menos evidentes nas áreas de ligação imediata com as cotas da auto-estrada e respectivos acessos¹⁰.

Neste domínio, a área de intervenção, caracteriza-se por estar modelada e infraestruturada na parte Sul e em baldio na parte Norte, sendo que, a cota altimétrica mais baixa se situa na extrema Sul (81,00 m) e a mais alta na extrema Norte (95,00 m)

A vegetação existente nos terrenos expectantes/baldios não tem grande significado resumindo-se a matos rasteiros, embora nas áreas envolventes e objecto de intervenções mais recentes destacam-se alguns ciprestes que serão talvez a última testemunha de tempos anteriores.

Contudo, uma parte significativa da área do Plano possui o terreno ajardinado com plantações arbóreo-arbustivas segundo um elenco diversificado que inclui espécies ornamentais de folha caduca e persistente, algumas delas típicas da flora regional. Destacam-se os ciprestes, plátanos, casuarinas, grevileas, e palmeiras de entre as árvores; nas espécies arbustivas as mais comuns são as giestas, as lantanas, os rosmaninhos, as alfazemas, as rosas-da-china, os loendros e as heras, usadas pontualmente como revestimento do solo. O revestimento do solo nas áreas ajardinadas é quase sempre efectuado com mistura de espécies herbáceas que compõem um relvado. Os taludes da envolvente da auto-estrada não têm nenhum tratamento a registar, observando-se áreas de prado herbáceo-arbustivo.

3.5. ESTRUTURA GEOLÓGICA – GEOTÉCNICA (ESTUDO DE PROSPECÇÃO GEOLÓGICA – GEOTÉCNICA)

No sentido de fundamentar a proposta edificada, designadamente no que se refere aos condicionamentos de ordem Geológica – Geotécnica a considerar nos projectos relativos à “Ampliação do Edifício Sede da BRISA”, na fase de caracterização e diagnóstico foi desenvolvido um “Estudo de Prospecção Geológica – Geotécnica” (Elemento Complementar III) que teve como elementos de apoio os dados constantes do Relatório de Reconhecimento Geológico e Geotécnico, elaborado pela empresa “*Tecnasol FGE – Fundações e Geotecnia, S.A.*”, em Abril de 2003.

No âmbito da campanha de prospecção geológica – geotécnica, realizada em Abril de 2003, foram efectuadas nove (9) sondagens verticais, S1 a S9, com comprimentos variáveis entre 20.0m (sondagens

¹⁰ O relatório do levantamento cartográfico elaborado no âmbito do Plano em 25 de Janeiro de 2005, encontra-se no Elemento Complementar II.



RELATÓRIO

S2, S6 e S7) e 21.0m (sondagem S1), sendo que 48.40m corresponderam a furação em solos e 133.95m a furação em rocha, num total de 183.35m de furação. Estes incluíram a realização de ensaios SPT e a recolha de amostragem, representativa das diversas formações detectadas.

Segundo o referido documento, nos trabalhos de escavação interessarão duas zonas geológicas distintas, cujo contacto atravessa o edifício sensivelmente na direcção Noroeste/Sudeste, caracterizadas por formações de idade cretácica (constituído por argilas, calcários e margas), a Poente, e de idade neocretácica (Complexo Vulcânico de Lisboa, constituído por basaltos, brechas e tufos), a Nascente. No que se refere ao nível freático, de acordo com os resultados obtidos através da leitura dos piezómetros (PZ1 e PZ3), colocados nos limites Norte e Nascente do futuro local da obra, observou-se a presença de água à cota altimétrica média de cerca de +80.0m. De acordo com as leituras que têm vindo a ser realizadas nos piezómetros as oscilações do nível freático apresentam estar relacionadas com a sazonalidade da pluviosidade. Esta situação conduz à mobilização de impulsos hidroestáticos, nas paredes periféricas, e de uma subpressão, sob a laje de fundo, equivalente a 8,0m de coluna de água.

Referindo o mesmo documento, apresenta-se o zonamento geotécnico a adoptar no projecto de execução de estrutura, escavação e contenção periférica:

ZONA GEOTÉCNICA 2 (ZG2)

Foi definida em toda a área em estudo e corresponde aos horizontes onde predominam as litologias com características de solos, ou seja argilas, argilas siltosas, argilas margosas, basaltos decompostos (W_5) e brecha basáltica desagregada, cujos valores de N_{SPT} variam entre 16 e mais de 60 pancadas, predominando, no entanto, valores da ordem de 20 a 36 pancadas. Apresenta espessuras variáveis entre 0.4m (sondagens S1, S3 e S7) e 6.6m (sondagem S4).

ZONA GEOTÉCNICA 1B (ZG1B)

Foi definida nas sondagens S2, S3, S5, S6, S8 e S9, predominantemente intercalada na zona geotécnica 1A, embora também ocorra subjacente à zona geotécnica anterior. Litologicamente, esta zona caracteriza-se por margas, basaltos muito alterados e decompostos ($W_{5.4}$) e brecha basáltica que, pontualmente, apresentam zonas com características de solo. Os valores de N_{SPT} que caracterizam esta zona são sempre superiores a 60 pancadas. Apresenta espessuras reconhecidas variáveis entre 1.2m (sondagem S9) e 4.0m (sondagem S6).

ZONA GEOTÉCNICA 1A (ZG1A)

Foi definida em todas as sondagens, subjacentemente à zona geotécnica 2 e com intercalações desta zona e da zona ZG1B no seu seio. Corresponde a margas, calcários margosos e basaltos com fracturas muito próximas (F5) a medianamente afastadas (F3), sub-horizontais a inclinadas cerca de 30° em relação ao eixo das sondagens, de bordos planos, ligeiramente rugosos, por vezes com

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.

SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO

preenchimento argiloso. As percentagens de recuperação variam entre 40% e 100%, predominando, no entanto, a gama de valores acima de 60%. O índice de qualidade R.Q.D., quando existente, oscila entre 10% e 90%, prevalecendo os valores entre 20% e 40%.

Tendo por base o zonamento descrito, no mesmo documento, foram estimados os seguintes parâmetros geotécnicos para as três zonas geotécnicas definidas:

QUADRO SÍNTESE DE CARACTERIZAÇÃO GEOTÉCNICA

Zona Geotécnica	Litologia	N _{SPT}	F	W	Ø' (°)	C' (kPa)	γ (kN/m ³)	E' (MPa)
ZG2	Argilas, argilas siltosas, argilas margosas, basaltos decompostos (W5) e brecha basáltica desagregada	16 - ≥ 60 [20, 36]*	-	-	32 - 35	15 - 25	18 - 20	25 - 45
ZGB1B	Margas, basaltos muito alterados a decompostos (W5-4) e brecha basáltica	≥60	-	-	35 - 38	20 - 50	21 - 22	60 - 100
ZGB1A	Margas, calcários margosos e basaltos	-	F5 a F3	10 - 90 [20,40]*	38 - 45	50 - 100	22 - 24	100 - 300

(*) Valores mais frequentes

3.6. ESTRUTURA EDIFICADA E FUNÇÕES URBANAS

A área de intervenção do Plano localiza-se a Poente e na continuidade do Parque de Escritórios da BRISA¹¹, encontrando-se segregada da malha urbana predominantemente habitacional da sua envolvente alargada, quer pelos eixos rodoviários de grande fluxo (A5 e EN249-4), quer por um conjunto de unidades comerciais recentemente edificado.

A Nascente situa-se o Seminário da Torre da Aguilha, importante equipamento religioso do Concelho, um Complexo Comercial de construção recente, com um estacionamento de razoável dimensão, inserido num Loteamento (Alvará n.º 1223) onde constam ainda edifícios de habitação colectiva com 4 pisos (72 novos fogos a edificar) e um troço já construído da Via Variante à Estrada da Mata da Torre que limita e integra em parte a área de intervenção. Junto ao limite Norte encontra-se ainda prevista a edificação de uma nova superfície comercial (proc. de construção n.º 247/01).

Na envolvente da área de intervenção, é ainda de destacar a proximidade geográfica do Cemitério de S. Domingos de Rana e de um posto de abastecimento de combustíveis localizado junto à rotunda do cemitério, para além de diversas unidades de prestação de serviços (oficinas, cafés, ...) inscritas na malha habitacional, em particular, junto à Estrada Nacional e ao longo dos principais acessos viários de carácter local.

Numa análise mais abrangente, pode observar-se a Norte da área de intervenção e a Poente da EN 249-4, extensas áreas habitacionais de cêrcea predominantemente homogénea (2 pisos) ladeadas por anexos, na sua maioria de génese ilegal.

A Nascente, encontra-se uma área onde, até à Ribeira da Abóboda, apenas se localizam edificações do mesmo tipo das acima descritas e, a Sul da A5, podem-se observar núcleos urbanos consolidados, heterogéneos nas suas cêrceas e nas suas funções, embora na sua maioria habitacionais.

A caracterização da situação envolvente encontra-se representada na *peça desenhada n.º 003_1 - Planta de Caracterização da Situação Envolvente*.

Como elemento visual de apoio ao desenvolvimento das propostas do Plano, procedeu-se ainda a um levantamento fotográfico que regista não só os principais espaços como igualmente fornece uma imagem do desenvolvimento em curso na área envolvente – a localização das estações fotográficas e registo fotográfico é apresentada nas *peças desenhadas 003_3 Planta de Caracterização da Situação Envolvente – Fotografia Aérea e n.º 003_4 - Planta de Caracterização da Situação Envolvente – Levantamento Fotográfico*

¹¹ Ver descrição detalhada no Elemento Complementar IV – Caracterização da Situação Actual do Parque de Escritórios (Memorando).

RELATÓRIO

Conforme se pode observar nos registos fotográficos, uma característica fundamental da área de intervenção é o facto de se encontrar situada numa zona alta e sobranceira relativamente plana, dotada de uma vista panorâmica sobre o exterior bastante desafogada.

A Sul avista-se em extensão o território do Concelho, abrangendo as freguesias de São Domingos de Rana, Carcavelos e Parede, assentes num declive suave, até à foz do Rio Tejo / Início da Costa Atlântica. Vista que será sempre preservada uma vez que confina com a área de protecção da A5 o que lhe confere um desafogo de razoável dimensão.

A Norte e em direcção a Poente, observa-se o recorte da Serra de Sintra como “pano de fundo” de uma área descaracterizada, essencialmente composta por construções habitacionais de génese ilegal e morfologia assente em acessos viários de perfil estreito e fracamente estruturados.

A Nascente, num 1º plano visualiza-se a parte do Parque de escritórios da Brisa que não está integrada na área de intervenção; em 2º plano uma área que se prolonga até ao Vale da Ribeira da Abóboda, preenchida por construções pontuais de funções comerciais, religiosas e habitacionais, e por uma mancha arborizada de alguma importância; num 3º plano uma área em expansão de características predominantemente habitacionais e com forte preenchimento.

3.7. AVALIAÇÃO DA REDE VIÁRIA (ESTUDO DE IMPACTO DE TRÁFEGO)

A análise e caracterização da estrutura viária, circulação e estacionamento existentes na área de intervenção do Plano encontra-se desenvolvida no *Estudo de Impacte de Tráfego* constante do Elemento Complementar V, pelo que, no presente relatório se opta por colocar uma síntese dos resultados e conteúdos daquele estudo, elaborado com referência à situação existente em Março de 2004.

O Estudo de Impacte de Tráfego teve como principal objectivo avaliar a capacidade da rede viária existente e estimar o tráfego gerado em resultado da ampliação do Edifício Sede da BRISA e, consequentemente, suportar a proposta de reformulação dos seus acessos e da rotunda na EN249-4, tendo em atenção a procura actual e futura de tráfego e a necessidade de garantir condições de circulação satisfatórias.

Para tal, o estudo envolveu as seguintes fases principais:

- Conhecimento da rede viária adjacente e da procura de tráfego que a utiliza;
- Evolução da rede viária e previsão do tráfego futuro (horizonte de 20 anos), com base na situação actual, sem entrar em consideração com a ampliação do edifício;
- Previsão do tráfego gerado pela ampliação do edifício;

RELATÓRIO

- Análise do impacte do tráfego gerado pela ampliação do edifício na rede viária adjacente e em particular na rotunda na EN249-4;
- Análise do estacionamento.

Com o objectivo de conhecer a evolução prevista da rede viária envolvente, ocupação do solo e crescimento da procura de tráfego (nomeadamente informação sobre a evolução no passado recente do Posto 604-A/P, que se localiza ao km 6,40 da EN249-4), assim como outros eventuais estudos de tráfego efectuados na zona envolvente, foram analisados os elementos disponíveis na Câmara Municipal de Cascais, e efectuados contactos com a EP - Estradas de Portugal, EPE.

De forma a melhor caracterizar o tráfego actual na rede viária envolvente, foram efectuadas contagens de tráfego (com identificação dos volumes de tráfego dos movimentos direccionais) nas horas de ponta da manhã e da tarde de um dia útil, tanto na actual rotunda da EN249-4, como no acesso ao edifício situado entre a Passagem Superior sobre a A5 e a referida rotunda e no acesso na zona das Portagens.

Com o objectivo de caracterizar o padrão de viagens dos trabalhadores da BRISA foi efectuado um Inquérito de Mobilidade aos seus trabalhadores (onde se perguntou, nomeadamente, a origem, a hora de entrada, o modo de transporte, a hora de saída e o destino da viagem, ao qual responderam 341 trabalhadores).

Para além do tráfego gerado pelo novo edifício/ampliação da BRISA, foi também considerado neste estudo o tráfego gerado pelos novos empreendimentos comerciais executados ou licenciados nas imediações da área de intervenção, bem como a construção prevista de aproximadamente 3700 fogos de habitação a Nascente da EN249-4.

No âmbito do presente relatório importa destacar as seguintes **conclusões retiradas do Estudo de Impacte de Tráfego – Elemento Complementar V:**

ANÁLISE DE TRÁFEGO ACTUAL – ROTUNDA DO CEMITÉRIO DE SÃO DOMINGOS DE RANA

Através da análise efectuada tendo em atenção os volumes de tráfego dos diversos movimentos direccionais (nos quais se procedeu a contagens específicas) e as características geométricas, conclui-se que **actualmente a rotunda do Cemitério de São Domingos de Rana está a funcionar com níveis de qualidade não satisfatórios.**

RELATÓRIO

ANÁLISE DE TRÁFEGO ACTUAL – NOVA ROTUNDA A LONGADA

De forma a se poder comparar directamente o efeito da “nova rotunda” (rotunda prevista em estudo prévio aprovado pela EP - Estradas de Portugal, EPE), avaliou-se o seu funcionamento com o tráfego que se registou nas contagens efectuadas.

Os cálculos efectuados indiciam que a **“nova rotunda” contribuirá positivamente para o melhor funcionamento da rede viária**. De facto, constata-se que a reserva de capacidade em todos os ramos é sempre superior a 30%.

ANÁLISE DE TRÁFEGO EM 2006 SEM AMPLIAÇÃO BRISA – NOVA ROTUNDA A LONGADA

Os cálculos efectuados indiciam que em 2006 a “nova rotunda” (no cenário sem o tráfego adicional gerado pela BRISA, mas com o tráfego gerado pelo Intermarché, Edifício do Dia e 20% dos 3700 fogos previstos) funcionará com reservas de capacidade superiores a 30%, com excepção da entrada da EN249-Norte na hora de ponta da tarde em que a reserva de capacidade será de 25%, o que representa uma melhoria significativa face à actual situação.

ANÁLISE DE TRÁFEGO EM 2006 COM AMPLIAÇÃO BRISA – NOVA ROTUNDA A LONGADA

Tendo em atenção o acréscimo de área bruta de construção associado à construção do novo edifício sede da BRISA (acrécimo de aproximadamente 12500 m²) e, nomeadamente, os resultados do Inquérito à Mobilidade, estima-se que o tráfego adicional gerado por este empreendimento seja de 415 veículos na hora de ponta da manhã e 271 veículos na hora de ponta da tarde.

Através dos cálculos efectuados conclui-se que apesar dos acréscimos de tráfego gerados pela ampliação do edifício da BRISA (em 2006, após a conclusão do empreendimento e da “nova rotunda”) a “nova rotunda” alongada continuará a assegurar bons níveis de serviço, significativamente superiores aos que actualmente se verificam.

Verifica-se, assim, que com o acréscimo de tráfego potencialmente gerado pela ampliação do edifício da BRISA em 2006, a reserva de capacidade mínima nos ramos de entrada nas horas de ponta é de 24%.

Note-se, ainda, que o acréscimo de tráfego relativo aos novos empreendimentos vizinhos provoca uma maior redução da “reserva de capacidade global” do que o acréscimo de tráfego adicional gerado pelo novo edifício da BRISA.

ANÁLISE DE TRÁFEGO EM 2016 E 2026 – NOVA ROTUNDA ALONGADA

Verificou-se, também, se no futuro (horizonte de 20 anos) a rede viária prevista ainda assegura condições de circulação satisfatórias.

Os cálculos efectuados revelam que em 2016 a nova rotunda alongada, passará a ter uma reserva de capacidade mínima de 11% nas horas de ponta, o que para uma rotunda em meio urbano se pode considerar aceitável.

No entanto, a verificarem-se os crescimentos médios anuais indicados e não havendo a construção de novas infra-estruturas, para além das anteriormente referidas, estima-se que em 2026 a rotunda já tenha problemas de funcionamento nas entradas da EN249-4 Norte e da Estrada de Tires. Note-se, no entanto, que esta redução da reserva de capacidade da nova rotunda entre 2006 e 2026 se deve fundamentalmente ao crescimento urbanístico da zona envolvente e não a tráfego adicional gerado pelo novo edifício da BRISA.

De forma a evitar estes problemas de funcionamento em 2026 sugere-se que, caso se verifiquem estes crescimentos, para além da adopção de medidas que incentivem a utilização de modos de transporte alternativos, seja estudada a viabilidade de construção de uma via a meio da rotunda alongada que permitirá segregação parte dos tráfegos da zona Norte e da zona Sul (que será, em particular, utilizada pelo tráfego da Via Variante à Estrada da Mata da Torre para a EN249-4 Sul), contribuindo para a redução do tráfego conflituante nas entradas da zona Norte da nova rotunda.

Será também de considerar a hipótese de construção ou beneficiação de vias transversais à EN249-4, com ligação às vias paralelas (VOC, Circular Nascente de São Pedro do Estoril e eventuais novos troços da EN249-4).

3.8. ESTRUTURA VERDE, ESPAÇO PÚBLICO E PEDONAL

A estrutura verde existente, apesar de fragmentada em pequenas áreas adjacentes a vias e edificações tem uma continuidade verde visível. Por um lado, o atravessamento da área de intervenção pelas vias de circulação gera corredores livres de edificações e aptos para revestimentos vegetais. A ligação da estrutura verde do espaço do plano com as áreas adjacentes é assim facilitada dada a proximidade das vias. Por outro lado, os espaços verdes de maior dimensão não têm grande continuidade ao nível do tratamento e manutenção dos espaços. Há por isso uma heterogeneidade das áreas verdes existentes, denunciada pelos diferentes tipos de material vegetal existentes, um que cresce naturalmente e outro tratado como um sistema mais artificial.

Assim, os espaços verdes da área de intervenção podem dividir-se em três tipologias distintas:

RELATÓRIO

- Os que dependem dos traçados rodoviários e se resumem a faixas de tratamento esquecido ou descuidado;
- As áreas relvadas ou ajardinadas com algum significado, que são regadas e apresentam uma manutenção cuidada;
- As áreas expectantes, de maior dimensão, sem qualquer revestimento.

Os espaços públicos relacionam-se com as tipologias de espaços verdes apontadas, dependendo em grande parte de passeios pedonais paralelos aos arruamentos e áreas / plataformas de acesso aos edifícios. Estes espaços acolhem os percursos pedonais, apresentando descontinuidades em relação à envolvente do actual parque de escritórios da BRISA, a qual é marcada por superfícies comerciais de grande dimensão envoltas em amplos parques de estacionamento.

3.9. AVALIAÇÃO DO AMBIENTE SONORO (MAPA DE RUÍDO)

No âmbito da elaboração do Plano Pormenor para a instalação da Sede Nacional da BRISA, a Certiprojecto, Lda. procedeu à avaliação do ambiente sonoro na área do projecto, para a data prevista de entrada em funcionamento da sede Nacional da BRISA (ano 2010) – ver Elemento Complementar VI - Mapa de Ruído (Memória Descritiva) e *peça desenhada n.º 008_1 - Planta de Implantação I – Modelo de Ocupação*.

Na referida avaliação foi analisada a aptidão da área incluída no Plano de Pormenor para a instalação de um edifício do tipo em causa (edifício de serviços) em termos do ruído ambiente na zona de intervenção (considerada como zona “mista”), bem como as condições acústicas com origem no funcionamento do próprio empreendimento, à luz da regulamentação aplicável nesta matéria (Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro – Regulamento Geral do Ruído).

Para efeitos da avaliação efectuada foi elaborado um modelo de cálculo automático para simulação da propagação do ruído do tráfego rodoviário, com recurso a programa informático específico para o efeito (IMMI – Wolfel Software GmbH), de acordo com a Norma Francesa XPS 31-133 recomendada para o efeito pela Comissão Europeia e pelo Instituto do Ambiente.

Na parametrização do modelo de cálculo foram considerados os volumes de tráfego indicados no estudo de impacte de tráfego elaborado no âmbito do Plano de Pormenor (Elemento Complementar V), consultada a base de dados da BRISA relativa à A5 – Auto-Estrada do Estoril e considerada a aplicação de pavimento drenante -pouco ruidoso, nos troços das vias de tráfego mais próximas (EN 249-4 Sul e EN 249-4 Norte, Estrada da Mata da Torre e Variante à Estrada da Mata da Torre, Rotunda Alongada, Estrada de Tires e Auto-Estrada A5, incluindo os seus ramais de acesso na zona em análise).

RELATÓRIO

A análise efectuada e o mapa de ruído resultante permitem concluir que a principal fonte de poluição sonora na área é constituída pelo tráfego automóvel na rede rodoviária, quer nas condições actuais, quer com a configuração da futura rede (após a construção das vias de tráfego previstas para a área de intervenção do Plano de Pormenor e sua envolvente).

As conclusões do estudo realizado **apontam, na área do Plano Pormenor com classificação de zona “mista”, para a ocorrência de condições acústicas adequadas, com níveis sonoros de acordo com os limites regulamentares impostos, $L_{den} \leq 65$ dB(A) e $L_n \leq 55$ dB(A)**, excepto em faixas de terreno junto às vias de tráfego mais ruidosas da área em estudo, mas sublinha-se, estas faixas de terreno serão consideradas “*Corredores de Protecção Acústica*”, não estando para elas prevista qualquer ocupação humana ou de outro tipo sensível ao ruído.

Quanto ao ruído gerado pela Sede Nacional da Brisa (quer pelas actividades desenvolvidas no complexo, quer pelo tráfego afecto), conclui-se no estudo referido que não terá qualquer influência no ambiente sonoro das áreas vizinhas, o qual será determinado essencialmente pelo tráfego rodoviário não afecto à BRISA, considerando-se a adopção de medida de minimização de ruído referida acima (camada de desgaste das vias de tipo drenante).

3.10. INFRAESTRUTURAS DE SUBSOLO EXISTENTES

A área de intervenção do Plano encontra-se infraestruturada ao nível do subsolo com redes de abastecimento de água, saneamento, electricidade e iluminação pública, telecomunicações e gás, sendo o seu dimensionamento e traçados adaptados à estrutura viária e edificações existentes no actual Parque de Escritórios da BRISA.

Contudo, ao prever a ampliação do actual Edifício Sede (Bloco Sul) e a execução de uma nova ligação viária entre a EN 249-4 e o actual Parque de Escritórios da BRISA, haverá que deslocalizar e re-estabelecer grande parte das infraestruturas enterradas, conforme se descreve no ponto **4.5**.

4. PROPOSTA DE PLANO

4.1. PRINCÍPIOS GERAIS E ORIENTADORES

A CMC em parceria com a Brisa Auto Estradas de Portugal SA, pretende com a elaboração deste Plano, criar as condições necessárias para a instalação das várias empresas do Grupo BRISA junto ao local onde hoje se encontra o Edifício Sede.

Do ponto de vista sócio económico, a consagração da ampliação do Edifício Sede permitirá a sedimentação de uma empresa, com o prestígio da BRISA no Concelho de Cascais, o que acarreta por inerência benefícios sociais e económicos dificilmente mensuráveis, mas inequivocamente inegáveis.

Se analisarmos a área de intervenção, segundo um ponto de vista urbanístico, e tendo em consideração as transformações previstas, tais como o prolongamento da estrada EN 249-4 ou a consolidação do Projecto de Loteamento da Torre da Aguilha, constata-se que a implantação deste “novo” edifício (Bloco Norte) circundado por generosas áreas verdes, vem servir para ordenar todo este novo tecido terciário valorizando-o e dando-lhe um carácter de modernidade compatível com outros centros terciários em crescimento ao longo da A5.

A organização desta área tão sensível de São Domingos de Rana servirá como impulso para a requalificação da envolvente de baixa qualidade ao longo da extrema Poente e Norte da área do Plano, a qual se apresenta fragmentada, quer ao nível do sistema de espaços públicos e pedonais, quer pela existência de amplos espaços expectantes sem qualquer revestimento vegetal ou uso com significado útil.

Neste contexto, a expansão do Edifício Sede da BRISA, circundado por generosas áreas verdes, com uma modelação cuidada e um adequado tratamento paisagístico, permitirá criar uma marca difusora de qualidade e servir para ordenar e valorizar todo o tecido terciário que envolve.

A proposta assenta não apenas na reformulação do Parque de Escritórios da Brisa, como também no estudo da articulação viária entre a EN 249-4, a Via Variante à Estrada da Mata da Torre e a reformulação da Rotunda de S. Domingos de Rana, adequando-a às exigências das previsões de tráfego bastante intenso.

Uma vez que, a área a transformar se encontra envolvida por problemas viários de dimensões consideráveis, a proposta não se confina à sua Área de Intervenção, procurando criar condições para a reformulação (apoiada no Projecto da Variante à Estrada da Mata da Torre) do esquema viário da envolvente, com a conseqüente minimização do impacto futuro da ampliação do Edifício Sede.

Neste contexto, a solução urbanística procura responder aos objectivos fixados aquando da deliberação municipal que determinou a sua execução, os quais se concretizam:

RELATÓRIO

- Na fixação de um índice de utilização que resulta da ponderação dos índices fixados em PDM para as diferentes classes de espaços, abrangidas pela área de intervenção;
- Na exclusão, para efeitos de cálculo, da parte da área de intervenção que já integra o domínio público municipal, em resultado das áreas de cedência efectuadas no âmbito de procedimentos administrativos externos à área de intervenção do Plano;
- Na imposição regulamentar de parâmetros de cedência coincidentes com os do PDM e identificação das áreas de cedência indispensáveis à concretização da estrutura viária e espaços verdes e/o públicos adjacentes;
- Na articulação da estrutura viária proposta com o traçado da Variante à Estrada da Mata da Torre / reformulação da Rotunda do Cemitério de S. Domingos de Rana, definindo uma estrutura urbana permeável e que garante a ligação aos eixos viários previstos;
- No desenvolvimento de uma estrutura de ocupação urbana qualificada, baseada em elementos tipológicos reconhecidos e ordenados que permitem a criação de uma imagem urbana identificadora e singular;
- Na dotação das construções existentes e propostas de infraestruturas coerentes com a sua tipologia, sobretudo no que diz respeito ao estacionamento, estrutura viária e áreas verdes;
- Na vinculação de percursos pedonais com continuidade, quer no interior da área de intervenção, quer com a envolvente ao parque de escritórios da BRISA, propondo-se a existência de passeios generosos ao longo dos eixos viários e passadeiras para atravessamento de nível.

4.2. ADEQUABILIDADE DA ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO COM OS PRINCÍPIOS DA DISCIPLINA URBANÍSTICA E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

4.2.1. DO PROT-AML

Tal como já referido no ponto 3.2 – Enquadramento nos IGT's e demais programas e projectos em vigor, a área de intervenção do Plano insere-se na Sub-Unidade Territorial *Alcabideche / Ranholas / Barcarena, do Espaço Metropolitano Poente*.

Quanto às *Dinâmicas Territoriais* da Área Metropolitana de Lisboa, a área de intervenção é definida como *Espaço Motor e o Esquema de Modelo Territorial* considera-a, como *Área Urbana a Estruturar e Ordenar*, para efeitos de intervenção.

Inserindo-se a área de intervenção do Plano nesta Unidade Territorial específica, e para cumprir as determinações do PROT-AML, a intervenção resultante do Plano dever-se-à balizar por objectivos que:

RELATÓRIO

- Promovam actividades económicas estruturantes, nomeadamente de serviços, investigação e desenvolvimento, como motores de desenvolvimento;
- Reconfigurem e qualifiquem espacial e funcionalmente o território, com base na integração dos eixos consolidados de Cascais e de Sintra com a sua área intersticial;
- Promovam complementaridades e dependências internas;
- Ordenem e estruturam o território da área intersticial, implementando uma rede viária estruturante e disciplinando os diversos usos e ocupações do solo.

Pela sua classificação como *Espaço Motor* a área de intervenção insere-se numa categoria de espaços que se destacam no actual processo de especialização funcional da AML, através da capacidade de atracção e fixação de novas actividades e funções de nível superior, de renovação e requalificação urbanas através da valorização do espaço público, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade da oferta habitacional.

Como *Área Urbana a Estruturar e Ordenar*, deverá ser consagrado para o local um instrumento de planeamento territorial que:

- Defina, através de diferentes UOPG's, as formas de estruturação urbana, salvaguardando os valores naturais e culturais, criando remates urbanos coerentes e estáveis para as áreas de expansão e integrando as áreas estruturantes e vitais da REM;
- Promova a colmatção das carências a nível de equipamentos e infra-estruturas nas áreas urbanas, e garanta a qualificação do espaço público e a requalificação urbanística do território;
- Concretize os mecanismos de urbanização faseada e programada, de acordo com prioridades de crescimento, racionalidade de infra-estruturas e colmatção dos tecidos urbanos preexistentes.

4.2.1.1. DA REDE ECOLÓGICA METROPOLITANA

Quanto à *Rede Ecológica Metropolitana* (REM), verifica-se que uma pequena parte da área de intervenção do Plano se encontra abrangida por esta disposição, no entanto face à ínfima expressão territorial da área afectada, bem como à ausência de continuidade em resultado dos compromissos urbanísticos já assumidos na envolvente (existentes e programados) a proposta do Plano não observa na íntegra as orientações desta componente do PROT-AML. (ver peças desenhadas 003_3 *Planta de Caracterização da Situação Envolvente – Fotografia Aérea*, n.º 003_4 - *Planta de Caracterização da Situação Envolvente – Levantamento Fotográfico* e n.º 005_3 - *Planta de Enquadramento no PROTAML – Área de Intervenção*)

RELATÓRIO

De notar que, a área de intervenção do Plano confronta com uma periferia composta por superfícies comerciais de média dimensão, parques de estacionamento e uma estrada nacional (EN 249-4) onde a introdução de um edificado como o agora proposto permite não só estruturar a rede viária que actualmente é caótica, como também através da sua envolvente vegetal, criar um núcleo verde que delimitará o Edifício Sede da Brisa.

Com vista ao desenvolvimento sustentável, e ponderando os vários vectores constantes na definição do PROT, esta proposta permite atingir os objectivos no que concerne à vertente económica, mediante a criação de emprego, à vertente social, através da requalificação urbana, e à vertente ecológico/ambiental, através da reorganização do espaço.

Com o intuito de explicitar como pretende a CMC compatibilizar o Plano apresentado face ao PROT-AML, nomeadamente no que respeita à REM, foi produzido elemento complementar – Elemento Complementar XI – Compatibilidade do Plano com a Rede Ecológica Metropolitana.

4.2.2. DO PDM

A presente proposta de Plano configura alterações ao preconizado no PDM de Cascais, designadamente ao nível dos usos, cêrceas e morfologia da construção, no entanto mantém o índice de utilização auferido pelas áreas abrangidas pelas diferentes classes de espaços (0,73), respeita os parâmetros de estacionamento impostos pelo RPDM para espaços de escritórios / serviços e impõe a manutenção dos parâmetros de cedência consignados para o Concelho.

Face à tipologia de espaços consagrada no PDM bem como os conteúdos da presente proposta, conforme consagrada nas peças escritas e desenhadas deste Plano de Pormenor, a área de intervenção deverá ser objecto de reclassificação, passando a integrar a **Categoria de Espaços de Desenvolvimento Singular**, a qual respeita a espaços destinados a desenvolvimentos de singularidade relevantes e ainda a espaços já envolvidos em desenvolvimentos específicos e particularizados, tal como se apresenta na *peça desenhada n.º 015_0 - Planta de Ordenamento - Situação Proposta*, sendo a sua regulamentação pormenorizada a que decorre do consignado na Proposta de Regulamento que agora se apresenta.

A operação urbanística resultante da proposta de Plano deverá, ainda, observar os princípios constantes nos capítulos II, V e VI do regulamento do PDM.

4.2.3. DA AGENDA 21 LOCAL DE CASCAIS

Reportando agora à Agenda 21 Local de Cascais, dos 11 vectores estratégicos de intervenção para o concelho, no Plano destacam-se os seguintes princípios gerais orientadores da solução:

- a) Qualidade do Ar
 - Elaboração de “estudo de tráfego”;
 - A qualidade de ar deve reflectir-se igualmente na qualidade do ar ambiente (interior), para a qual contribuirão as soluções arquitectónicas a propor.
- b) Ruído
 - Elaboração de “mapas de ruído”;
 - Promoção de soluções de planeamento indutor da redução dos impactos do ruído;
 - Aplicação de isolamento acústico nos edifícios.
- c) Principais Actividades Económicas e o Ambiente
 - Implementação de uma sede de empresa de projecção internacional;
- d) Transporte e Ambiente
 - Beneficiação da rede viária que permitirá uma maior fluidez de tráfego diminuindo as emissões de gases tóxicos decorrentes de situações de tráfego estagnado;
- e) Estrutura Urbana, Uso do Solo e Ambiente
 - Elevada qualidade do novo empreendimento de serviços;
 - Gestão cuidada do território e elevada qualidade urbana;
 - Implementação de funções urbanas de qualidade, numa envolvente monofuncional e descaracterizada.
- f) Energia
 - Fomento do uso de energias renováveis e implementação de arquitecturas sustentáveis com vista ao cumprimento da “Directiva de desempenho energético dos edificios”.

4.3. PROPOSTA URBANÍSTICA

4.3.1. DESENHO URBANO, ESTRUTURA EDIFICADA E PROGRAMA DE USOS

Ao ser proposto neste Plano de Pormenor a instalação/ampliação de uma sede de empresa, dota-se o espaço sobre o qual a proposta incide, de uma singularidade e especificidade que por um lado o distinguem da envolvente construída, e por outro lhe permitem funcionar como polo organizador de uma área com variados problemas urbanísticos.

Há que realçar a vertente do prestígio da BRISA Auto-Estradas de Portugal S.A., oferecendo um acréscimo qualitativo quer em termos de espaço edificado para funções terciárias, quer pela preservação de uma área tão sensível do Concelho de Cascais.

Conforme tem vindo a ser referido ao longo do presente Relatório, um factor determinante para o estabelecimento da ocupação proposta foi a existência de uma estrutura vária coerente e hierarquizada, assente em:

- A envolvente definida pela implantação da Variante à Estrada da Mata da Torre que facilita o acesso à Rotunda de São Domingos de Rana (N1), constituindo um importante nó de acesso ao interior da área do Plano;
- O troço de ligação da Variante à Estrada da Mata da Torre, onde se fará o acesso Norte e que será o principal acesso à área de intervenção (incluindo a execução nós N2 e N3);

Paralelamente, o Plano consagra uma estrutura viária de acesso local a executar no interior da parcela edificável, com as seguintes características:

- Um eixo estruturante do plano, que funcionará como charneira entre a ampliação proposta (Bloco Norte) e o actual edifício-sede (Bloco Sul), ligando as áreas de estacionamento e de circulações periféricas dos edifícios à rotunda adjacente (N4);
- Características diferenciadas de perfil, pavimento e tratamento envolvente, conforme indicado em planta de implantação e no desenho referente aos perfis.

A necessidade de se reformular o esquema viário por forma a viabilizar o aumento de tráfego que o edifício irá gerar, proporciona a reorganização de todo esse esquema desde a Variante à Estrada da Mata da Torre à Rotunda de S. Domingos de Rana, passando pela E.N. 249-4. Esta intervenção visa dotar esta área, de uma maior fluidez de tráfego, quer do que será afecto à Parcela Edificável resultante e Superfícies Comerciais periféricas, quer do que diariamente converge neste nó de características tão importantes na Freguesia de S. Domingos de Rana e conseqüentemente no Concelho de Cascais.

RELATÓRIO

No Sentido Sul-Norte, no cruzamento entre a E.N. 249-4 e a Variante à Estrada da Mata da Torre (N2), (que constituirá o acesso principal à Parcela Edificável), a E.N. 249-4 será separada em dois troços (um ascendente e um descendente), prolongando e diluindo o traçado da Rotunda de S. Domingos de Rana (N1) atenuando os efeitos de cruzamento destas vias, proporcionando assim uma maior fluidez do tráfego que aí converge.

O acesso ao interior da parcela edificável, é feito através da conclusão de um troço de via já existente, afecto ao loteamento com que confina a Nascente e que integra um ramo da Via Variante da Mata da Torre, que ligará a Rotunda N3 à Rotunda N4, de onde por sua vez, sairá uma via que se prolonga pelo interior da parcela edificável que distribuirá o trânsito no seu interior.

A estrutura edificada proposta, dada a escala e tipologia que a distinguirá das construções envolventes, aliada à implantação dos volumes marcantes que a caracterizam, funcionará como ponto de referência entre um eixo viário de tráfego intenso essencialmente de atravessamento e uma área de tráfego de menor intensidade definido por usos de carácter local.

A proposta assenta na ampliação do edifício existente que será construída a Norte do edifício actual, fazendo com que o Edifício Sede da Brisa passe a ser constituído por dois Blocos (Norte e Sul), que ficarão ligados através de uma passagem pedonal superior, onde também serão implementadas numerosas instalações técnicas que permitirão que os dois blocos funcionem como um único.

Os principais serviços e a administração serão instalados no Bloco Norte que à cota altimétrica do piso 0, definirá a cota de soleira principal do edifício.

Numa área superior ao polígono base previsto, existirão no máximo 5 pisos em cave que assegurarão a maior percentagem do estacionamento que permitirá cumprir os parâmetros previstos no PDM e na Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro, e que colmatam as deficiências a este nível do Bloco Sul (existente). Aproveitando as características topográficas do terreno, um destes pisos será semi-enterrado e funcionará como plataforma onde assentarão os volumes construídos acima da cota de soleira. Nesta cave localizar-se-ão instalações técnicas, estacionamento, e serviços de apoio ao edifício.

É sobre esta plataforma que assentarão os volumes de formas prismáticas dispostas horizontalmente, interligados entre si por um átrio coberto com uma superfície envidraçada. A forma como estes volumes assentam sobre a plataforma e se intersectam entre si, conferem ao Bloco Norte uma leveza e transparência ao nível do transeunte, criando a sensação de que o edifício flutua sobre o terreno natural, sendo essa sensação ainda mais enfatizada a poente, visto existir uma extremidade do edifício que funcionará em consola com um balanço de aproximadamente dezasseis metros.

RELATÓRIO

Contrastando com toda a ortogonalidade que caracteriza o projecto, um volume que intersecta os restantes com uma ligeira inflexão, paralela ao Ramo de ligação entre as Rotundas N3 e N4 orienta-se perpendicularmente da via que acede ao interior da Parcela Edificável

A passagem superior que ligará os dois Blocos, pela forma como os intersecta, funciona como eixo dinamizador de toda a proposta.

Por seu lado, o Bloco Sul, que será alvo de uma intervenção de renovação da imagem exterior, contrastará com o Bloco Norte, dada a forma como se liga ao terreno natural e à sua volumetria austera e de características predominantemente opacas.

Estabelecendo uma definição programática para os usos previstos na Parcela Edificável, e dadas as características de espaço privado de uso público, somos conduzidos a identificar três modos distintos de utilização:

- como espaço terciário ;
- como espaço para ser observado a partir dos edifícios e da rua;
- como espaço de atendimento público

Complementarmente, à estrutura viária, os lugares de estacionamento foram fixados em conformidade com os parâmetros do PDM e da Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro e resultam da manutenção da, quase totalidade, de lugares existente na envolvente ao Bloco Sul, acrescidos de parqueamento em cave no Bloco Norte, o que permite libertar espaço à superfície para uso público.

Relativamente às Cedências previstas no nº 2 do artº 88ºA (remetendo para o anexo II) do PDM, pode-se constatar que dadas as características do desenho urbano e ocupação propostos no Plano, não proporcionam a existência espaço disponível para a concretização efectiva das áreas de cedência para equipamento. No que respeita à área de cedência destinada a espaços verdes e de utilização colectiva¹², são contabilizados 848,00 m². Assim, caberá ao(s) proprietário(s) efectuar o pagamento de compensações (em numerário e/ou em espécie) à CMC relativas ao diferencial de área de cedência, devendo o seu valor ser calculado com base no Regulamento Municipal de Compensação¹³.

Em síntese a proposta dá origem ao desenho urbano, estrutura edificada e programa de usos que consta da Planta de Implantação¹⁴, bem como à fixação regulamentar dos seguintes parâmetros urbanísticos e construtivos¹⁵:

¹² Conforme registado no Quadro Global de Dados Quantitativos constante da Planta de Implantação.

¹³ Edital n.º 449/2004 (2ª Série) – Apêndice n.º 84, DR n.º 145, de 22 de Junho de 2004.

¹⁴ Planta de Implantação desdobrada nas Peças desenhadas n.º 008_1 a 008_2.

¹⁵ Os indicadores apresentados no Quadro Global de Dados Quantitativos foram calculados com base nos valores verificados na Planta de Síntese e por aplicação das definições constantes do Regulamento do PDM.



CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.

SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO

QUADRO GLOBAL DE DADOS QUANTITATIVOS		
ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANO (m²)		31.217,89
ÁREA DO PLANO EM DOMÍNIO PÚBLICO (m²)		6.983,89
Área destinada a arruamentos existente (m ²)		2.058,34
Área destinada a arruamentos proposta (m ²)		1.977,00
Área destinada a passeios existente (m ²)		1.153,91
Área destinada a passeios proposta (m ²)		714,11
Área destinada a espaços verdes e de utilização colectiva existente (m ²)		232,53
Área destinada a espaços verdes e de utilização colectiva proposta (m ²)		848,00
Área destinada a equipamentos colectivos existente (m ²)		0,00
Área destinada a equipamentos colectivos proposta (m ²)		0,00
ÁREA DO PLANO DESTINADA A USO PRIVADO (m²)		24.234,00
Área da parcela privada resultante - parcela P1 (m ²)		24.234,00
Área do polígono de implantação acima do solo (m ²)		9.800,00
Área do polígono de implantação abaixo do solo (m ²)		15.720,00
Superfície bruta de pavimento máxima (m ²)		20.326,00
Usos e afectação da construção	Comercial (m ²)	0,00
	Habitacional (m ²)	0,00
	Serviços (m ²)	20.326,00
Volume máximo da construção acima do solo (m ³)		215.600,00
ÍNDICES E PARÂMETROS		
Índice de Utilização Bruto do Plano		0,73
Índice de Utilização Líquido do Plano		0,84
Nº Máximo de Pisos Acima da Cota de Soleira		5
Nº Máximo de Pisos Abaixo da Cota de Soleira		5
Cota de Soleira (m)		87,40
Altura Máxima de Fachada (m)		22,00
Cércea Máxima (m)		25,50
Índice de ocupação máximo da parcela		0,65
Coeficiente volumétrico do Plano		6,91
Área impermeabilizada máxima do Plano (m ²)		25.293,36
Índice de Permiabilidade do Plano		0,19
DOTAÇÃO DE LUGARES DE PARQUEAMENTO *		1.321
Nº de lugares para uso público em cave (interior da parcela P1)		196
Nº de lugares para uso público à superfície (interior da parcela P1)		109
Nº de lugares para uso privado em cave (interior da parcela P1)		980
Nº de lugares para uso privado à superfície (interior da parcela P1)		36



4.3.2. ESTRUTURA VERDE, ESPAÇO PÚBLICO E PEDONAL PROPOSTOS

O Plano prevê a fruição das áreas verdes e dos espaços pedonais pelos utentes do parque de escritórios da BRISA, bem como pela população que frequenta e/ou habita a sua área envolvente, pelo que pressupõe a formatação de um espaço privado de uso público no interior da parcela edificável

A proposta consagra a construção de uma estrutura verde que unifica o território de intervenção, mantendo os elementos vegetais existentes nos locais que não acolhem a expansão da edificação ou arruamentos e introduzindo-se novas áreas plantadas / arborizadas.

Neste domínio, a proposta de actuação assinala três grandes temas:

- A construção de grandes áreas de revestimento herbáceo-arbustivo;
- O reforço de barreiras vegetais contra os acessos à auto-estrada;
- A plantação de árvores de arruamento.

O espaço público será também coordenado com a implantação dos espaços verdes e com os arruamentos, prevendo-se a existência de áreas de circulação pedonal junto aos arruamentos existentes e em continuidade dos arruamentos a criar e/ou reformular no interior da parcela. Assim, os percursos pedonais estarão dependentes do esquema funcional proposto e das interligações com o tecido urbano circundante.

4.4. REDE VIÁRIA, CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO

REDE VIÁRIA E CIRCULAÇÃO

As intervenções ao nível da rede viária propostas no âmbito do Plano Pormenor passam pela alteração das características da rede primária existente, a qual se verifica ser inadequada às exigências do tráfego actual e previsto (cfr. se verificou no Estudo de Impacte de Tráfego – Elemento Complementar V), sendo a mesma substituída por estruturas dimensionadas para um horizonte de projecto coerente com uma área urbana consolidada, minimizando-se as actuais situações de estrangulamento rodoviário e garantindo-se uma maior fluidez de tráfego¹⁶.

Nesse sentido as intervenções incidirão sobre a Rotunda do Cemitério de S. Domingos de Rana e Estrada da Mata da Torre, cujas alternativas proporcionarão através de novo nó de ligação previsto, a adequada articulação entre a Estrada Nacional 249-4 e a Via Variante à Estrada da Mata da Torre.

¹⁶ Ver peça desenhada 009_3 – Planta da Rede Viária e Tráfego I.

RELATÓRIO

Esta última desenvolver-se-á de Poente para Nascente e será constituída por duas faixas de rodagem de duas vias cada, com interposição de um separador central e passeios (com largura mínima de 2,25 m), o que corresponde a um perfil viário adaptado à ocupação urbana marginal e às solicitações de escoamento de tráfego previsíveis.

A rede secundária proposta consta de um conjunto de vias interiores afectas às unidades de geração e atracção de tráfego e assenta, fundamentalmente, numa via que a partir do entroncamento com a Variante, se desenvolve para Sul, assegurando funções de acesso ao tecido de actividades, sendo transversalmente constituída por duas faixas de rodagem de uma via cada, com separador central e passeios com largura mínima de 2,25 m.

O acesso ao Bloco Norte e às actuais instalações da BRISA passará a ser assegurado a partir de um novo arruamento, constituído por duas faixas de rodagem de duas vias cada, com separador central arborizado e passeios com largura mínima de 2,25 m que estabelecem a continuidade com a rede pedonal, constituída por passeios marginais à via e uma rede percursos calçadados que é ampliada na continuidade da existente no interior do actual parque de escritórios da BRISA.

ESTACIONAMENTO

A dotação global de lugares de estacionamento de uso privado consagrados no Plano corresponde ao valor mínimo de 1016 lugares a executar no interior da parcela edificável, sendo ainda de referir a existência de um adicional de 83 lugares existentes na zona frontal ao actual edifício (Bloco Sul), e utilizados pelos clientes da BRISA, não contabilizados no âmbito do Plano pelo facto de se encontrarem fora da sua área de intervenção.

Note-se, ainda, que o número mínimo de lugares de estacionamento contemplados no interior da parcela edificável permite que, no limite, todos os funcionários se desloquem de automóvel para/de o local de trabalho (500 funcionários), havendo ainda aproximadamente 500 lugares para visitantes e clientes, facto que foi avaliado no Estudo de Impacte de Tráfego (Elemento Complementar V), tendo-se confirmado uma resposta positiva por parte da rede viária prevista.

A capacidade de estacionamento de utilização pública consagrada no Plano, corresponde ao valor mínimo de 305 lugares a executar no interior da parcela edificável, a localizar em cave ou à superfície por forma a cumprir os parâmetros fixados na Portaria nº 1136/2001, de 25 de Setembro.

4.5. INFRAESTRUTURAS DE SUBSOLO

O Plano de Pormenor ao consagrar intervenções ao nível da rede viária existente bem como a “expansão” da superfície ocupada pela edificação, obrigará à replantação de grande parte das



RELATÓRIO

infraestruturas de subsolo instaladas, sendo as novas redes a instalar e/ou re-estabelecer redefinidas face à localização das novas infraestruturas rodoviárias e dimensionadas para as solicitações resultantes da edificabilidade máxima proposta, tal como se explicita nos pontos seguintes.

As intervenções descritas nos pontos seguintes encontram-se registadas nas seguintes Peças Desenhadas:

- n.º 010_1 - Planta da Rede de Abastecimento de Água
- n.º 010_2 - Planta da Rede de Drenagem de Águas Pluviais e Residuais
- n.º 011_0 - Planta da Rede de Abastecimento de Gás
- n.º 012_1 - Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Média Tensão
- n.º 012_2 - Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Baixa Tensão
- n.º 012_3 - Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Iluminação Pública
- n.º 013_1 - Planta da Rede de Telecomunicações - Rede de PT Comunicações
- n.º 013_2 - Planta da Rede de Telecomunicações - Rede de TV Cabo

4.5.1. INFRAESTRUTURAS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

As intervenções na rede viária existente conduzirão à reimplantação de parte da rede de abastecimento de água existente, bem como à redefinição de novas infraestruturas face à expansão da rede rodoviária.

O novo nó de articulação entre a Estrada Nacional 249-4, a Rotunda do Cemitério de S. Domingos de Rana e a Via Variante à Estrada da Mata da Torre, permitirá a ampliação da actual rede distribuidora, o que conduzirá a uma melhoria das condições de abastecimento de água à área de intervenção.

No âmbito da execução da nova rede, será desactivada a actual ligação de água proveniente da conduta localizada na Estrada Nacional 249-4, sendo reimplantada face ao novo desenho urbano e suporte viário previsto.

4.5.2. INFRAESTRUTURAS DE SANEAMENTO

Tal como as infraestruturas de abastecimento de água, as redes de saneamento existentes serão reimplantadas e redefinidas face à desactivação da ligação de EN 249-4 ao actual Parque de Escritórios da BRISA e expansão da rede rodoviária prevista.

RELATÓRIO

A drenagem da bacia a Norte da Via Variante à Estrada de Mata da Torre, manter-se-á tal como actualmente, desenvolvendo-se de Poente para Nascente.

A drenagem da restante área de intervenção, a Sul desta via, será conduzida para a rede existente a Nascente, face a condicionamentos topográficos que impossibilitam a sua ligação às infraestruturas a desenvolver ao longo da Variante.

4.5.3. OUTRAS REDES DE INFRAESTRUTURAS

No âmbito da execução do Plano, serão ainda alteradas as infraestruturas das redes eléctricas, de iluminação pública e de telecomunicações.

As alterações em causa terão em conta as instalações existentes, as instalações a desactivar e as novas instalações, face às novas exigências do local, nomeadamente, as decorrentes da construção do Bloco Norte.

Assim, encontra-se prevista a desactivação das redes que se situam no arruamento a desactivar e que actualmente servem o Bloco Sul, bem como as que se situam no espaço destinado ao Bloco Norte, sendo estabelecidas novas interligações entre os traçados existentes e os novos, adaptados à nova configuração das infraestruturas viárias.

Nos cruzamentos e vizinhanças de linhas e redes de telecomunicações com outras linhas e redes de energia e de infraestruturas de outros operadores, serão aplicadas as indicações constantes do Elemento Complementar VIII – Estudo Prévio de Infraestruturas Exteriores.

De notar que, nas diversas redes de distribuição serão adoptadas as disposições destinadas a garantir a protecção das pessoas contra riscos resultantes de contactos simultâneos com as massas e partes metálicas em contacto com elas e com os elementos condutores quando colocados acidentalmente a potenciais diferentes.

REDE DE MÉDIA TENSÃO (MT)

A rede de Média Tensão (10KV) será subterrânea e estabelecida a partir dos Postos de Transformação (PT) existentes. O traçado da rede a instalar, bem como a sua interligação com a rede de MT existente, encontra-se indicado na *peça desenhada n.º 012_1 - Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Média Tensão*.

As características e condições de execução desta rede deverão respeitar as exigências da EDP e encontram-se descritas no Elemento Complementar VIII – Estudo Prévio de Infraestruturas Exteriores.

REDE DE BAIXA TENSÃO (BT)

A rede de Baixa Tensão terá origem nos armários de distribuição existentes, será subterrânea e constituída por armários de distribuição (AD), cabos de alimentação aos AD e cabos da alimentação aos edifícios existentes. O traçado da rede de BT proposta, a instalar, incluindo a localização dos AD e a sua interligação com a rede de BT existente, encontra-se indicado na *peça desenhada n.º 012_2 - Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Baixa Tensão*.

O dimensionamento das canalizações será feito em função das potências a alimentar e da definição da rede existente fornecida pela EDP.

Os armários de distribuição serão do tipo normalizado pela Direcção Geral de Energia - DGE, as suas características são as constantes do Elemento Complementar VIII – Estudo Prévio de Infraestruturas Exteriores e a sua implantação e esquemas unifilares encontram-se representados nas Peças Desenhadas.

ILUMINAÇÃO PÚBLICA

A iluminação pública da nova rede viária será executada com aparelhos semelhantes aos existentes, sendo as características da respectiva rede as constantes do Elemento Complementar VIII – Estudo Prévio de Infraestruturas Exteriores e o seu traçado conforme representado na *peça desenhada n.º 012_3 - Planta da Rede de Alimentação Eléctrica - Rede de Iluminação Pública*.

Encontra-se prevista a desactivação dos aparelhos de iluminação localizados nos arruamentos a alterar e na área de implantação do Bloco Norte, sendo estabelecidas novas interligações entre os traçados existentes e os novos, adaptados à configuração das infraestruturas viárias e espaços exteriores propostos.

REDE DE PT COMUNICAÇÕES

Será estabelecida uma rede de tubagens e caixas para a rede de telecomunicações (PT Comunicações) incluindo a ligação às instalações existentes, bem como ao Bloco Norte.

Encontra-se prevista a desactivação dos troços que se situam nos arruamentos actualmente existentes e que irão ser alterados, prevendo-se o estabelecimento de novas interligações entre os traçados existentes e os novos, adaptados à configuração das infraestruturas viárias a executar.

O traçado da rede de telecomunicações é o representado na *peça desenhada n.º 013_1 - Planta da Rede de Telecomunicações - Rede de PT Comunicações*, tendo a sua definição sido feita em função dos elementos fornecidos pela PT Comunicações, bem como das necessidades decorrentes da ampliação do edifício a construir (Bloco Norte).

RELATÓRIO

As características de rede estão em conformidade com as exigências da PT Comunicações e são as referidas no Elemento Complementar VIII – Estudo Prévio de Infraestruturas Exteriores.

REDE DE TV POR CABO (TV CABO)

Encontra-se prevista a existência de uma rede de tubagens e caixas para a rede de TV por Cabo (TV Cabo) incluindo a ligação aos edifícios existentes no Parque de Escritórios da BRISA, bem como à ampliação do edifício Sede a construir.

Simultaneamente, está prevista a desactivação dos troços estabelecidos nos arruamentos actualmente existentes e que serão alterados, estabelecendo-se as novas interligações entre os traçados existentes e os novos de acordo com as novas infraestruturas viárias.

O traçado da rede é o representado na *peça desenhada n.º 013_2 - Planta da Rede de Telecomunicações - Rede de TV Cabo*, tendo a sua definição tido em atenção os elementos fornecidos pela TV Cabo, bem como das necessidades decorrentes da ampliação do edifício a construir (Bloco Norte).

As características da rede estão em conformidade com as exigências do operador e são as referidas no Elemento Complementar VIII – Estudo Prévio de Infraestruturas Exteriores.

REDE DE GÁS

A área de intervenção do Plano encontra-se em plena área de concessão do gás natural pelo que não se encontram previstas, pela GDL-Gás de Portugal, a execução de novas infraestruturas.

Assim, na *peça desenhada n.º 011_0 - Planta de Rede de Abastecimento Gás* apenas se marca o local de entrada que servirá a ampliação do Edifício Sede da Brisa.

5. SISTEMA DE EXECUÇÃO / PEREQUAÇÃO

5.1. ENQUADRAMENTO LEGAL

O presente capítulo corresponde ao cumprimento das alíneas j) e l) do n.º 1 do art.º 91 do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 310/2003 de 10 de Dezembro, Lei 56/2007 de 31 de Agosto e Decreto-Lei 316/2007 de 19 de Setembro, que a seguir se transcreve, e tem como principal objectivo definir e enquadrar a execução do **Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa Autoestradas de Portugal S.A.**, nomeadamente no que se refere à aplicação de mecanismos de perequação compensatória.

“ Artigo 91º - Conteúdo material

1. *Sem prejuízo da necessária adaptação à especificidade da modalidade adoptada, o plano de pormenor estabelece nomeadamente:*

a) (...)

b) (...)

c) (...)

d) (...)

e) (...)

f) (...)

g) (...)

h) (...)

i) (...)

j) *A estruturação das acções de perequação compensatória a desenvolver na área de intervenção;*

l) *A identificação do sistema de execução a utilizar na área de intervenção.*

2. (...)

3. (...)”

Os mecanismos de perequação propostos neste capítulo decorrem da aplicação do enquadramento legal em vigor¹⁷ à situação concreta do presente Plano de Pormenor e têm por objectivo garantir a implementação da repartição perequativa de benefícios e encargos decorrentes dos instrumentos de gestão territorial vinculativos dos particulares (como é o caso do presente Plano de Pormenor).

De notar que, a presente proposta de Plano, embora implicando a alteração de alguns parâmetros urbanísticos previstos no PDM, garante a preservação do índice ponderado auferido nas classes de espaço abrangidas pelo perímetro do Plano e impõe, através do regulamento, a manutenção dos parâmetros de cedência estabelecidos no PDM¹⁸.

¹⁷ Designadamente o disposto no Art.º 18º da Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e do Urbanismo (Lei n.º 48/98, de 11 de Agosto) e regulamentado no Capítulo V do Decreto Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 310/2003 de 10 de Dezembro, Lei 56/2007 de 31 de Agosto e Decreto-Lei 316/2007 de 19 de Setembro.

¹⁸ Regulamento do PDM de Cascais (Resolução do Conselho de Ministros N.º 96/97) – Capítulo VI : Das Cedências, do Dimensionamento e das Compensações.

5.2. DEFINIÇÃO DO SISTEMA DE EXECUÇÃO

SISTEMA DE COOPERAÇÃO

A concretização das operações urbanísticas de execução do Plano será enquadrada num Sistema de Cooperação¹⁹, cabendo ao Município a iniciativa de execução do Plano, actuando coordenadamente e em cooperação com os particulares interessados, de acordo com a programação estabelecida no Programa de Execução do Plano.

No âmbito do sistema de cooperação, deve ser efectuada a transformação fundiária que se mostre necessária, através de operações de loteamento nas diversas modalidades legalmente admitidas, com eventual celebração de contrato de urbanização²⁰, destinado a fixar as condições que regem os direitos e os deveres dos diversos intervenientes na Unidade de Execução.

UNIDADE DE EXECUÇÃO

De forma a assegurar uma justa repartição de benefícios e encargos entre os proprietários abrangidos pelas operações urbanísticas consignadas no Plano, considera-se a totalidade da área de intervenção como uma única Unidade de Execução (UE), no âmbito da qual se procederá à aplicação dos mecanismos de perequação compensatória aqui previstos.

A UE proposta apresenta uma coerência interna dada pela conjugação entre as características actuais de ocupação do solo e a configuração cadastral que suportará as intervenções propostas, designadamente quanto à definição de uma única parcela edificável que suporta o edifício existente (Bloco Sul) e a sua ampliação (Bloco Norte), com a consequente redefinição dos espaços urbanos envolventes.

Neste contexto destaca-se o facto de a actual proposta de Plano ter sido desenvolvida em colaboração entre a CMC e a BRISA (como proprietária do edifício a ampliar e futura proprietária das diferentes parcelas privadas abrangidas, conforme documentado no Elemento Complementar I), pelo que nela se reflectem as intenções de transformação em presença, sendo de prever uma fácil contratualização dos direitos e das obrigações entre as entidades a envolver na sua execução.

No presente capítulo explicitam-se as regras a aplicar na repartição de benefícios e encargos decorrentes da execução do Plano (mecanismos de execução), enquanto no documento relativo ao Programa de Execução e Plano de Financiamento se procede à identificação das acções propostas, à estimativa dos seus custos de execução, e à apresentação do encadeamento temporal mais favorável à sua concretização, bem como à designação das entidades responsáveis pelo seu financiamento.

¹⁹ Ver Artigo 123.º do Decreto-Lei 380/99, de 22 de Setembro com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 310/2003 de 10 de Dezembro, Lei 56/2007 de 31 de Agosto e Decreto-Lei 316/2007 de 19 de Setembro.

²⁰ Em qualquer das modalidades definidas no n.º 2, do Artigo 123.º do Decreto-Lei 380/99, de 22 de Setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 310/2003 de 10 de Dezembro, Lei 56/2007 de 31 de Agosto e Decreto-Lei 316/2007 de 19 de Setembro.

5.3. MECANISMOS DE EXECUÇÃO / PEREQUAÇÃO

OBJECTIVOS DA PEREQUAÇÃO COMPENSATÓRIA

O princípio do direito e do dever de se proceder à distribuição perequativa de benefícios e encargos decorrentes da implementação dos instrumentos de gestão territorial vinculativos dos particulares encontra-se consagrado no artigo 137º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 310/2003 de 10 de Dezembro, Lei 56/2007 de 31 de Agosto e Decreto-Lei 316/2007 de 19 de Setembro, o qual estabelece os seguintes objectivos:

“Artigo 137º – Objectivos da perequação

(...):

- a) Redistribuição das mais-valias atribuídas pelo plano aos proprietários;*
- b) Obtenção pelos municípios de meios financeiros adicionais para a realização das infra-estruturas urbanísticas e para o pagamento de indemnizações por expropriação;*
- c) Disponibilização de terrenos e edifícios ao município para a implementação, instalação ou renovação de infra-estruturas, equipamentos e espaços urbanos de utilização colectiva, designadamente zonas verdes, bem como para compensação de particulares nas situações em que tal se revele necessário;*
- d) Estímulo da oferta de terrenos para urbanização e construção, evitando-se a retenção dos solos com fins especulativos;*
- e) Eliminação das pressões e influências dos proprietários ou grupos para orientar as soluções do plano na direcção das suas intenções.”*

O presente Plano de Pormenor estabelece a obrigatoriedade de aplicação de mecanismos de perequação compensatória, desde que se verifique a existência de prédios na titularidade de proprietários diversos aquando da autorização administrativa das operações urbanísticas de execução do Plano.

Tendo em conta os objectivos da perequação, importa definir um sistema de execução que preveja mecanismos de repartição de benefícios e encargos de aplicação simples e facilmente perceptível por qualquer dos intervenientes na execução do Plano, pelo que se propõe a adopção do princípio da proporcionalidade directa em relação à área de terreno/prédio de cada proprietário, independentemente dos usos existentes e consignados no Plano, com recurso ao **índice médio de utilização (IMU)** para a perequação de benefícios e à **área de cedência média (ACM)** combinada com a **repartição dos custos de urbanização** para a perequação de encargos.

PEREQUAÇÃO DE BENEFÍCIOS – EDIFICABILIDADE MÉDIA

Como mecanismo de perequação dos benefícios a atribuir aos proprietários das unidades prediais (prédios) inseridas na área de intervenção do Plano propõem-se a adopção do índice médio de utilização (IMU) aplicado a toda a superfície do prédio a urbanizar independentemente dos usos existentes e proposto no Plano.

O índice médio de utilização adoptado resulta da proposta de desenho urbano do Plano, sendo o seu valor determinado pelo seguinte quociente²¹:

$$IMU = \frac{SBP \text{ proposta} - SBP \text{ existente}}{\text{área de intervenção} - \text{área do domínio público municipal}} = \frac{20326 - 6000}{31217,89 - 3444,78} \cong 0,51583$$

SBP - Superfície Bruta de pavimento

A cada prédio corresponde uma edificabilidade meramente abstracta (EA) que resulta da multiplicação do IMU pela superfície do prédio inscrita na caderneta do registo predial:

$$EA = IMU \times S_{\text{prédio}}$$

(Sprédio)²² – superfície do prédio

A fixação da edificabilidade concreta (EC) decorre do cumprimento das prescrições estabelecidas no Plano e materializa-se em área de pavimento (acima da cota de soleira) a licenciar/autorizar na parcela edificável proposta, sendo a sua concretização resultado do procedimento administrativo inerente à ampliação do edifício existente²³.

Como o desenho urbano proposto não garante, à partida, e para cada parcela a igualdade entre EA e EC, recomenda-se que os acertos de edificabilidade sejam efectuados em numerário com base no seu *valor económico equivalente* ou através de negócios de compra e venda do IMU, os quais determinam a necessidade de aquisição das parcelas que suportam a implantação do edifício proposto.

Deste modo, para que as compensações a efectuar como resultado da aplicação deste mecanismo de perequação de benefícios sejam efectivas, os proprietários deverão acordar entre si o valor económico a atribuir a cada m² de área de pavimento acima do solo (que poderá ser em excesso ou em falta), aquando do estabelecimento dos instrumentos contratuais subjacentes à implementação do Plano.

De observar que, pelo facto de a edificabilidade proposta no Plano se concentrar numa única edificação que resulta da ampliação do Edifício Sede da BRISA, caberá a esta entidade dinamizar e

²¹ O IMU exclui a área bruta de construção existente porque a mesma representa uma pré-existência, que não poderá ser repartida entre todos os intervenientes na UE, não se constituindo como mais valia decorrente do PP.

Do mesmo modo, o cálculo do IMU excluiu a parte da área de intervenção que corresponde ao domínio público municipal (resultado de cedências já efectuadas no âmbito do proc. n.º 247/01 – PARCELA E) e cuja edificabilidade potencial não se concretiza no âmbito do presente Plano de Pormenor.

²² De notar que os cálculos aqui apresentados têm por base a superfície dos prédios registada.

²³ SBP da ampliação = 20326 - 6000 = 14326 m²



viabilizar a sua concretização os acordos necessários à formalização das operações urbanísticas de execução do Plano²⁴.

PEREQUAÇÃO DE ENCARGOS – ÁREA DE CEDÊNCIA MÉDIA

Como mecanismo de perequação dos encargos a atribuir aos proprietários de unidades prediais (prédios) inseridas na área de intervenção do Plano propõem-se a adopção da **área de cedência média (ACM)** que resulta da aplicação dos parâmetros de dimensionamento consignados no art.º 88 – A do Regulamento do PDM de Cascais, aplicada a toda a superfície do prédio a urbanizar independentemente dos usos existentes e proposto no Plano.

Face ao uso admitido no Plano (terciário para a implantação de escritórios e serviços) o PDM impõe os seguintes parâmetros de cedência:

- 25 m² por cada 100 m² de área (ou superfície) de pavimento destinados a espaços verdes e de utilização colectiva;
- 25 m² por cada 100 m² de área (ou superfície) de pavimento destinados a espaços para equipamentos colectivos.

O valor da ACM resulta da aplicação cumulativa destes parâmetros à superfície de pavimento a licenciar/autorizar (i.e. à edificabilidade concreta), com exclusão da superfície de pavimento do edifício actualmente existente (6000,00 m²), por se admitir que aquando do seu licenciamento já foram cumpridas as cedências então exigíveis.

A aplicação de ACM à área de pavimento a licenciar/autorizar determina uma área de cedência meramente abstracta (CA), sendo que a fixação da área de cedência concreta (CC) resulta do cumprimento das prescrições estabelecidas no Plano.

Assim, face ao desenho urbano e ocupação propostos no Plano, não se prevê a concretização efectiva das áreas de cedência para equipamento e contabiliza-se 848,00 m² a área de cedência destinada a espaços verdes e de utilização colectiva²⁵. Logo, caberá ao(s) proprietário(s) que concretizem a edificabilidade proposta no Plano (i.e. o licenciamento/autorização da ampliação do Edifício Sede da BRISA) efectuar o pagamento de compensações (em numerário e/ou em espécie) à CMC relativas ao diferencial de área de cedência, devendo o seu valor ser calculado com base no Regulamento Municipal de Compensação²⁶.

²⁴ Tal significa que, em alternativa à BRISA vir a ser proprietária de todos os prédios existentes na área de intervenção e/ou de toda a edificabilidade consignada no Plano, a execução do Plano corresponde à adopção da compropriedade do edifício a ampliar, através da apresentação de operações urbanísticas subscritas por todos os proprietários associadas à formalização de um contrato de urbanização.

²⁵ Conforme registado no Quadro Global de Dados Quantitativos constante da Planta de Implantação.

²⁶ Edital n.º 449/2004 (2ª Série) – Apêndice n.º 84, DR n.º 145, de 22 de Junho de 2004.



PEREQUAÇÃO DE ENCARGOS – REPARTIÇÃO DOS CUSTOS DE URBANIZAÇÃO

Para efeito de perequação relativamente aos encargos a atribuir a cada proprietário, para além do que decorre da aplicação da área de cedência média, o Plano estabelece a obrigatoriedade de repartição dos custos de urbanização, calculados proporcionalmente, à edificabilidade concreta fixada no Plano.

Tal como acima se explicita, dado que a edificabilidade concreta se concretiza na ampliação de uma única edificação caberá ao(s) proprietário(s) dessa edificação a responsabilidade de executar e financiar a totalidade das obras de urbanização previstas, no interior da área de intervenção.

Estes custos abrangem os encargos relativos aos projectos e à execução das obras de criação ou remodelação, da rede viária e de espaços para estacionamento, das infraestruturas em subsolo e dos espaços exteriores consignados na Planta de Implantação os quais correspondem à execução das seguintes acções:

- a) Execução da ligação provisória entre a EN 249-4 e a Via Variante da Estrada da Mata da Torre;
- b) Desactivação da ligação de EN 249-4 ao actual Parque de Escritórios da BRISA, ao seminário da Torre da Agulha e às infraestruturas comerciais existentes;
- c) Desactivação das infraestruturas existente na área de influência do Bloco Norte;
- d) Reposição provisória dos serviços afectados na periferia da Via Variante da Estrada da Mata da Torre;
- e) Execução da rede viária principal no interior da parcela edificável;
- f) Execução dos arranjos exteriores, do estacionamento à superfície e compatibilização das infraestruturas propostas com as infraestruturas existentes.

De notar que, a descrição das acções, seu encadeamento e proposta de financiamento encontra-se desenvolvida na documentação relativa ao Programa de Execução e Plano de Financiamento, a qual é acompanhada da *peça desenhada n.º 017_0 – Planta de Faseamento das Acções do Plano*.

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.

SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO

EQUIPA TÉCNICA DO PLANO DE PORMENOR

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO - DIVISÃO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

DIRECÇÃO

Dr. António d'Orey Capucho (Presidente da Câmara Municipal de Cascais)

Arq. Diogo Capucho (Director Municipal do Ordenamento, Planeamento e Ambiente)

COORDENAÇÃO GERAL

Mestre Arq. Paisagista Vítor Silva (DDPE)

Arq. João Montes Palma (CDORT)

PLANEAMENTO

Mestre Arq. Catarina Bentes

Dr. Susana Grácio

Arq. Maria João Gonçalves

PAISAGISMO E ESPAÇOS EXTERIORES

Arq. Paisagista Adélia Matos

ENGENHARIA CIVIL

Eng. Eugénio Rosa

Eng. Paula Nunes

APOIO JURÍDICO:

Dr. António Mota

Dr. Marília Gomes da Silva

URBANISMO:

Mestre Arq. Catarina Bentes

Eng. Paula Nunes

OUTRAS VALÊNCIAS TÉCNICAS:

Engenharia do Território: Eng. Paula Nunes

Engenharia do Ambiente: Eng. Sara Dias

Financiamento: Dra. Paula Portela

Geógrafo: Dr. Carlos Filomeno (CDPIE)

Arquitectura: Arq. Ricardo Dinis

PLANO DESENVOLVIDO EM PARCERIA COM A BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.²⁷

ENVOLVENDO AS SEGUINTE COLABORAÇÕES:

DIRECÇÃO E COORDENAÇÃO

(Frederico Valsassina Arquitectos, Lda.)

Arq. Frederico Valsassina

PLANEAMENTO E GESTÃO URBANÍSTICA

Lic. Eng. do Território - Ana Luísa Runa Ferreira

CONCEPÇÃO JURÍDICA

Dr. João Pitschieller

²⁷ A cooperação entre a CMC e a BRISA – Autoestradas de Portugal S.A. no âmbito da elaboração do Plano, foi objecto de Protocolo de Acordo, aprovado na Reunião de Câmara de 19/01/2004, sob a proposta n.º 38/2004.



CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS – DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

PLANO DE PORMENOR PARA A INSTALAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA BRISA – AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.

SÃO DOMINGOS DE RANA – CASCAIS

RELATÓRIO

DESENHO URBANO E CONCEPÇÃO ARQUITECTÓNICA

Arq. Miguel Marques
Arq. Filipa Calado
Arq. Sofia Salazar Leite
Arq. Joana Moreira de Carvalho
Arq. João Vilar Torres
Arq. Sílvia Nereu
Arq. João Pedro Miguel
Arq. Cátia Gaspar
Arq. Mafalda Pacheco

PAISAGISMO E ESPAÇOS EXTERIORES

(PROAP – Estudos e Projectos de Arquitectura Paisagista, Lda.)

Arq. João Nunes
Arq. Nuno Mota

ESTUDO DE IMPACTE DE TRÁFEGO

(TRAGEO Estudos e Projectos de Transportes, Lda.)

Eng. Pedro Filipe Correia

ACÚSTICA E AMBIENTE SONORO

(CERTIPROJECTO, LDA.)

Eng. Fernando Palma Ruivo
Eng. Gonçalo Palma Ruivo
Dr. Marta Antão
Eng. Jorge Cardoso

ESTUDO DE VIABILIDADE DA ROTUNDA DE S. DOMINGOS DE RANA (EN 249-4)

(CENORPLAN Planeamento e Projectos, LDA.)

Eng. José Amaral do Vale

INFRAESTRUTURAS E ESPECIALIDADES DE ENGENHARIA

INFRAESTRUTURAS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E DRENAGEM DE ÁGUAS RESÍDUAS

(DUCTOS – Sociedade de Projectos de Engenharia, Lda.)

Eng. Francisco Vieira de Sampaio
Eng. Luís Gallego

INFRAESTRUTURAS ELÉCTRICAS, REDE DE INCÊNDIOS, ILUMINAÇÃO PÚBLICA E TELECOMUNICAÇÕES

(E.A.C.E. - Engenheiros Associados, Consultores em Engenharia, Lda.)

Eng. João Caxaria
Eng. João Pereira
Eng. João Caramelo

ESTUDO DE PROSPECÇÃO GEOLÓGICA - GEOTÉCNICA

(Tecnasol FGE.)

Dr. Paulo Rodrigues
Eng. Alexandre Pinto

RECOLHA DE INFORMAÇÃO E ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DA BRISA

Eng. Paulo Barros (Director da Coordenação de Projectos)²⁸
Dr. Luís Caeiros (Director das Expropriações)²⁹
Dr. Ana Saraiva (Técnica de Expropriações)²
Dr. Inês Ramos (Impacte Ambiental e Paisagismo)
Eng. Pereira Martins (Direcção de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento de Novos Negócios)
Sr. Carlos Oliveira (Topografia)³⁰

²⁸ Co-relator do Plano de Financiamento e Programa de Execução e responsável pelo Elemento Complementar IV – Caracterização da Situação Actual do Parque de Escritórios (Memorando).

²⁹ Co-relatores responsáveis pelo Elemento Complementar I – Relatório de Descrição Cadastral.

³⁰ Responsável pelo levantamento topográfico da área de intervenção e sua envolvente imediata e Relator do Elemento Complementar II – Relatório Técnico dos Trabalhos de Topografia.

