

**PROPOSTA PARA O DESENVOLVIMENTO DE UMA  
OPERAÇÃO DE REABILITAÇÃO URBANA SIMPLES  
NUMA ÁREA NO NUCLEO URBANO DA FREGUESIA DA  
TRAFARIA, (DELIMITAÇÃO EM CARTOGRAMA ANEXA)  
AO ABRIGO DO DECRETO-LEI Nº 307/2009, DE 23 DE  
OUTUBRO**

## ÍNDICE

### **Capítulo I**

Estratégias de Reabilitação Urbana da ARU da Trafaria /compatibilização com as Opções de Desenvolvimento do Município.....2

### **Capítulo II**

Área de Intervenção e Prazos de Execução da Operação de Reabilitação Urbana.....15

### **Capítulo III**

Prioridades e Objectivos.....16

### **Capítulo IV**

Modelo de Gestão.....18

### **Capítulo V**

Quadro de Apoios e Incentivos.....20

### **Capítulo VI**

Condições de Aplicação de Apoios e Incentivos às Acções.....25

## **Capítulo I**

### **Estratégias de Reabilitação Urbana da ARU da Trafaria Compatibilização com as Opções de Desenvolvimento do Município**

**A proposta de se constituir a ARU da Trafaria no enquadramento de uma Reabilitação Simples, à luz do Decreto-Lei 307/2009, de 23 de Outubro, constitui-se na sequência natural da experiência da criação da ARU de CACILHAS e ainda potenciador de uma experiência receptível para outras áreas do Concelho, assegurando a reabilitação dos edifícios que se encontram degradados ou funcionalmente inadequados, melhorando as condições de habitabilidade e de funcionalidade do parque imobiliário urbano e dos espaços não edificados e garantindo a protecção, promoção e valorização do património cultural.**

1. A ARU da Trafaria no contexto das opções de desenvolvimento do município.

1.1. Caracterização sumária dos territórios concelhios e da Cidade de Almada.

Situado na margem sul do estuário do rio Tejo, o concelho de Almada integra administrativamente o distrito de Setúbal e faz parte da Área Metropolitana de Lisboa (AML), o mais importante pólo de produção e de consumo do país.

O concelho de Almada reúne numa pequena área territorial com um total de 71 km<sup>2</sup>, um conjunto de situações físicas e paisagísticas muito diversificadas e de rara beleza. Uma faixa ribeirinha a Norte com 10 Km de extensão, espreitando Lisboa e o Estuário do Tejo, ligada ao território por belíssimos vales rasgados na arriba. A frente de mar com mais de 13 Km das melhores praias da região de Lisboa, tendo como pano de fundo a paisagem protegida da Arriba Fóssil. No interior do Concelho, antigamente rural e muito marcado pelo processo de urbanização de génese ilegal dos anos 60 e 70 do século passado, mantém-se a espaços, a característica paisagem dos vales e é ainda possível usufruir da preciosa raridade botânica que é a Mata dos Medos. Não

obstante esta pujança paisagística, o território sofreu com o crescimento urbano desordenado já referido e a tradução física desse processo representa ainda hoje, um passivo urbano e paisagístico que é preciso superar, nomeadamente através dos processos de ordenamento que a Câmara tem vindo a promover. Contudo há também uma ocupação urbana tradicional, onde subsiste e tem sido valorizado um património cultural e construído de algum significado, de que o expoente é a cidade de Almada, mas em que os núcleos urbanos da Costa de Caparica (recentemente promovida a cidade), a Trafaria, o Monte da Caparica, a Sobreda e a Charneca de Caparica, são igualmente aglomerados com importância na estruturação da rede urbana concelhia.

No concelho de Almada, hoje com uma população de cerca de 165 000 habitantes, a cidade de Almada, a sexta maior do país, com 101 500 habitantes, tem um papel destacado na hierarquia da rede urbana da Península de Setúbal e por conseguinte na Área Metropolitana de Lisboa. Está no centro do contínuo urbano que abraça os dois lados do rio, a denominada cidade das duas margens (PROTAML).

A proximidade a Lisboa, que justifica a denominação de “Entrada Sul de Lisboa” e a extensa frente de praias, de vocação claramente metropolitana, têm provocado uma enorme pressão sobre o Concelho de Almada que se traduz no número estimado de 8 milhões de visitantes (sazonais) por ano e numa população flutuante de 70.000 habitantes (maioritariamente segunda habitação na frente de praias e no planalto interior – Charneca, Quintinhas, Aroeira).

A travessia do Tejo é crucial para o padrão de deslocações e acessibilidades de e para o concelho. Deste sistema fazem parte a travessia rodoviária e ferroviária pela Ponte 25 de Abril, bem como os atravessamentos fluviais. O número de veículos que atravessam anualmente a ponte tem aumentado a um ritmo praticamente constante desde 1966, embora a introdução da alternativa ferroviária tenha atenuado esse crescimento.

O concelho é servido por vias estruturantes de nível superior, a A2 e o IC20. Esta rede será completada pela ER – 377.2, e pelo IC32, a CRIPS (Circular Regional Interna, parte da concessão do Baixo-Tejo da Península de Setúbal), a que assumirá especial

relevo na acessibilidade rodoviária da AML, constituindo-se como anel distribuidor em torno do arco ribeirinho Sul.

## 1.2. Na transição dos séc. XIX - XX

O processo de formação do espaço urbano que constitui hoje a cidade de Almada, sofreu o primeiro grande impulso com o surto industrial do final do séc. XIX, em parte resultado também da crise gerada no sector vinhateiro pelo “oidium”, doença que dizimou parte significativa daquela cultura e que colocou no desemprego mais de um terço da mão-de-obra do sector. Os núcleos vizinhos de Almada – Cacilhas, Mutela, Caramujo e Piedade, assumiram então alguma expressão pela dinâmica própria das actividades industriais florescentes, remetendo Almada para um papel fundamentalmente administrativo e acabaram por se ligar, formando um contínuo urbano consolidado que hoje é parte integrante da cidade. No Ginjal (Cacilhas), desde o séc. XVIII que se instalaram grandes armazéns de vinhos, vinagre e azeite, para serem escoados directamente pelo rio até Lisboa, para além de actividades artesanais complementares de tanoaria, conserva de peixe, oficinas e armazéns de aprestos navais, armazém de isco e frigorífico para apoio dos navios de pesca do alto mar. Na segunda metade de Novecentos, após o reforço da muralha ao longo do cais, implantou-se a indústria de construção naval: os estaleiros de António José Sampaio, primeiro e de Parry & Son depois, que relegam para segundo plano as restantes actividades (pré-industriais).

As sucessivas mudanças que a transferência de mão-de-obra do sector primário para o secundário induziram nos tecidos económico e social, perduraram até à primeira década do séc. XX, altura em que se iniciou um período de estagnação e crise no sector industrial. Só mais tarde, já nos anos 30, se retomam os movimentos migratórios do campo para a região de Lisboa.

Em Almada a instalação de unidades ligadas a um subsector de especialização produtiva – a construção e reparação naval: Estaleiros Navais do Alfeite, em substituição do Arsenal da Marinha de Lisboa, a Companhia Portuguesa de Pescas no Olho de Boi, bem como a transferência dos Estaleiros da “Parry & Son” para Cacilhas, aliada ao desenvolvimento dos transportes fluviais e rodoviários, foram motores para a

fixação crescente de novas populações e responsáveis pela definição do perfil produtivo do concelho, marcando durante décadas a estrutura do emprego local, que acentuaram em contrapartida as carências de alojamento e de desenvolvimento urbano (infra-estruturas básicas, equipamentos, serviços...).

### Duarte Pacheco e o novo planeamento urbanístico

Para atender a esses problemas e empenhado em promover a imagem do regime, o Ministro das Obras Públicas de então, Engenheiro Duarte Pacheco, preconiza um conjunto de medidas, consagradas na legislação de 1934 sobre Planos Gerais de Urbanização, inovadoras e de grande repercussão na estruturação de todo o território nacional. Para dar corpo às novas ideias são convidados urbanistas estrangeiros a quem se associam os melhores técnicos nacionais, alguns também com formação internacional. Faria da Costa em 1943 e Etienne DeGroer em 1944 são convidados para elaborar o Plano de Urbanização do Concelho de Almada. Embora, quando em 1947 são elaborados os Planos de Urbanização da Costa de Caparica e do Aglomerado Leste e do Centro Cívico da Cidade, já o carácter radical dos pressupostos do ideal de Duarte Pacheco para os Planos, se tivesse desviado da intenção inicial de conferir às Câmaras Municipais papel interveniente, através de uma política de solos efectiva, para se cingir à mera orientação das actividades dos particulares, não deixou de ser significativa e de ter um carácter estruturante a intervenção urbanística resultante. De facto o desenho urbano que ainda hoje é a espinha dorsal do centro urbano da Cidade de Almada, foi moldada nessa época e os posteriores desenvolvimentos, expansões e renovações suportaram-se nessa matriz. A intervenção, axiada segundo duas vias fundamentais, uma ligando Cacilhas ao núcleo central de Almada (rua da Incrível Almadense), a outra no sentido Nascente – Poente (av. D. Afonso Henriques), apoiada em duas praças (MFA e Gil Vicente), serviu de suporte a toda a expansão dos anos 50 e 60 e conserva ainda hoje, apesar de algumas dissonâncias tipológicas de épocas posteriores, uma certa unidade formal.

### Os Anos 60 do séc. XX

Nos anos 60, primeiro com a perspectiva da construção da ponte sobre o Tejo e a partir de 1966 com a sua concretização e tendo como pano de fundo um contexto económico favorável, assiste-se a um movimento de especulação fundiária e

imobiliária acompanhado de ocupação urbana em larga escala, caracterizado em termos urbanísticos, por uma ruptura morfológica e tipológica com o tecido existente, de que a ocupação junto a Cacilhas, conhecida por “Canecão” é um caso exemplar. As disfunções urbanísticas agravam-se neste período, muito pela dimensão das operações, pela dinâmica dos particulares, “encarregues” a partir de então, não só de construir mas também de urbanizar e pela incapacidade do Estado de regular a transformação do uso do solo. Nasceram, cresceram e multiplicam-se os “bairros de lata”, as construções clandestinas, os subúrbios desqualificados, prosperaram os especuladores, loteadores e construtores civis. Na zona central histórica da Cidade, as consequências fizeram-se notar de forma mais ou menos acentuada. No Ginjal, com a mudança que o transporte rodoviário introduziu, a funcionalidade do “cais” deixou de fazer sentido. Muito rapidamente a maioria das actividades económicas instaladas entraram em acelerado declínio o que levou ao abandono do edificado, hoje em estado de quase ruína.

Em Almada Velha, outrora antigo centro funcional e simbólico da cidade, embora o tradicional eixo comercial (Rua Direita-Rua Capitão Leitão) tenha perdido capacidade de competir com os novos eixos emergentes, foi capaz de resistir melhor ao declínio físico e funcional e manter mais ou menos incólume a sua homogeneidade morfológica, precisamente por causa do ambiente urbano de qualidade apreciável, pelo forte carácter identitário e pela manutenção de alguns serviços e actividades que continuaram a funcionar como âncoras de atractividade (nomeadamente os Paços do Concelho e outros Serviços Municipais).

Já em Cacilhas, no primeiro troço do Cais do Ginjal, no Largo Alfredo Diniz e na Rua Cândido dos Reis se manteve, sobretudo na última que é o eixo estruturante da ARU de Cacilhas, uma forte concentração de estabelecimentos de Restauração, mantendo viva embora em condições físicas precárias, uma tradição de zona popular de excursões gastronómicas que atravessou todo o séc. XX e encontra múltiplos testemunhos na literatura e noutras manifestações artísticas nomeadamente musicais.

A reutilização da cidade tradicional, a partir dos anos 90

Preservar, reutilizando o património urbano e arquitectónico, passou a ser um objectivo estratégico de muitas cidades, não só como forma de valorizar e afirmar a memória colectiva das comunidades, enquanto factor de enriquecimento da vivência quotidiana, mas também como oferta diferenciada nos mercados cada vez mais apelativos do turismo e do lazer ou seja, poder dispor de um novo recurso para dinamizar a transformação qualitativa do espaço público, tão sujeito às consequências que a expansão das periferias tem trazido aos centros tradicionais.

Almada foi protagonista de duas intervenções de reabilitação urbana já nos anos 90, distintas na forma e no conteúdo, mas que procuraram em ambos os casos, através de um conjunto de investimentos com o objectivo de contribuir para a sua requalificação, revitalizar os núcleos históricos e a sua frente ribeirinha. Desde 1989 até 1993 e com co-financiamento da Operação Integrada de Desenvolvimento da Península de Setúbal – OID/PS, que assegurou, não só a recuperação do edificado em parte da zona histórica, como esboçou alguma a revitalização do tecido económico e social presente. Mais tarde, entre 1996 e 2000, o Programa de Reabilitação Urbana “Nova Almada Velha” congregou várias iniciativas, apoiadas numa estratégia de desenvolvimento global para dinamizar económica, social e fisicamente na zona antiga de Almada e do Cais do Ginjal. As duas operações marcaram o início da inversão do processo de declínio e degradação característicos dos núcleos históricos e ao longo do Sec. XX confirmaram no terreno todo o potencial que as estratégias integradas de revalorização encerram.

Na Trafaria, vila piscatória por excelência, também teve os seus tempos áureos de vila balnear. A sua praia de grande qualidade atraía grande parte da sociedade Lisboeta e Almadense no início do séc. XX. ainda é bem notório, ao nível do edificado, as suas características singulares de sabor romântico de alguns dos edifícios da época.

O núcleo urbano é rematado por zonas de “barreira”, fechando as possibilidades de expansão. Incluem-se a área do forte militar a nordeste, o quartel de bombeiros a sul; aos quais se seguem o campo de futebol, a poente uma zona de mata e parte do equipamento da Trafaria. Ao longo da costa mais a poente, no limite com a



propriedade da Urprasol, situam-se duas zonas de equipamento escolar e de assistência social e os silos a noroeste.

A malha urbana apresenta uma estrutura reticulada com os eixos principais a desenvolverem-se perpendicularmente ao rio, o que proporciona enfiamentos visuais de excepção e uma abertura panorâmica sobre o estuário do Tejo e a margem norte, quando estas ruas desembocam na marginal, como rua aberta sobre o rio com condições de acessibilidade a potenciar.

Como remate do núcleo, a E.N.377-1 que funciona como barreira limite do aglomerado cercado-a a sul e poente. Esta via constitui actualmente a principal ligação no sentido sul em direcção ao Monte de Caparica e no sentido poente a alameda para a Costa da Caparica. Recentemente há uma segunda via de ligação a sul, “via de ligação à Trafaria” que estabelece a ligação ao IC 32 no nó do Funchalinho.

### 1.3. Contextualização na Visão Estratégica da Cidade

#### Orientações do PDM em vigor e concretizações na área da Reabilitação

O PDMA em vigor preconiza, em termos de objectivos estratégicos de desenvolvimento o “Reforço e Equilíbrio da Rede Urbana do Concelho e do seu papel na Região” e a “Melhoria do Ambiente Natural e do Ambiente Construído” e concretiza relativamente à Qualificação do Espaço Urbano a necessidade de “Salvaguarda e Valorização dos Núcleos Históricos”, nomeadamente na Trafaria.

Com a entrada em vigor do Regime Especial de Participação na Recuperação de Imóveis Arrendados (RECRIA) e de Recuperação de Prédios Urbanos em Regime de Propriedade Horizontal (RECRIPH), o município de Almada foi um dos pioneiros na adesão a estes programas, tendo sido uma das autarquias com mais expressão na aplicação dos respectivos incentivos, tendo a Vila da Trafaria sido agraciada com uma menção honrosa do Prémio Recria de 2002.

Como já ficou referido, em paralelo com a elaboração do PDM (1987-93) que consagrou o valor estratégico da Salvaguarda e Valorização dos Núcleos Históricos, a Câmara Municipal, com financiamento da OIDPS-FEDER (1º Quadro Comunitário de

Apoio), lançou uma operação de Reabilitação do Património edificado abrangendo sete dos quarteirões que constituem o Núcleo Histórico de Almada Velha. Esta intervenção permitiu realizar obras de conservação em 82 edifícios habitacionais, correspondentes a cerca de 180 fogos e mais de 400 habitantes.

Ainda neste quadro de apoio financeiro (OIDPS) a Autarquia adquiriu e reabilitou o único edifício então classificado do núcleo, a Casa da Cerca, onde instalou o Centro de Arte Contemporânea, com funcionamento regular desde 1993.

Em finais dos anos 90, surge nova oportunidade para concretizar investimentos na área, através do Programa de Reabilitação Urbana (Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu), permitindo alargar o âmbito da intervenção a outros domínios, nomeadamente às áreas sócio-económicas, o que veio conferir nova consistência e alcance à intervenção.

Basicamente, a intervenção desenvolvida articulou um conjunto de projectos em torno dos seguintes objectivos:

- Qualificar urbanisticamente o núcleo de Almada Velha;
- Contribuir para o reequilíbrio dos usos e das funções da zona de Almada Velha e do Cais do Ginjal;
- Tornar Almada Velha e o Cais do Ginjal mais atractivos para a fixação de novas actividades empresariais, nomeadamente nos sectores do turismo cultural e do lazer;
- Criar um circuito turístico-cultural que articulasse a oferta histórico-patrimonial de Almada Velha com a fruição paisagística da frente ribeirinha;
- Devolver à Cidade a fruição do Rio;
- Melhorar os padrões de vida das populações locais.

O PRU representou uma importante oportunidade de avançar com novos investimentos na zona, mas sobretudo permitiu alargar o âmbito da intervenção a outros domínios, nomeadamente da promoção do emprego, da formação e da dinamização local, estendendo a participação a entidades extra municipais, iniciando-se um frutífero diálogo com a comunidade local.

A intervenção desenvolvida centrou-se:

- No reforço da oferta de equipamentos culturais, com a construção do Museu de Sítio, dedicado ao período medieval da história da cidade;
- No aumento de espaços verdes e de lazer, com a criação do Jardim Botânico do Centro de Arte Contemporânea na Quinta da Cerca, o qual se constitui também num espaço cultural temático dedicado à flora ligada às artes;
- Na dinamização económica de Almada Velha, através da construção de um edifício para a instalação de um núcleo empresarial, com vista a estimular a criação de pequenas empresas na área dos serviços de apoio à cultura, formação e turismo e na reconversão/adaptação e construção de espaços para a restauração (Jardim do Castelo, antigos Lavadouros Municipais e edifício de recepção do Elevador da Boca do Vento);
- Na valorização da Frente Ribeirinha, através do tratamento de uma parte do Cais do Ginjal, na reabilitação do conjunto monumental da Fonte da Pipa (séc. XVIII), na construção do Jardim do Rio e do Elevador da Boca do Vento, que assegura a ligação desta zona ao núcleo de Almada;
- Na valorização do núcleo histórico, através da melhoria dos seus espaços exteriores, do ordenamento da circulação automóvel e do estacionamento, mas também através da investigação e divulgação do seu património histórico, arqueológico, arquitectónico e ambiental;
- Na sensibilização para os valores culturais locais, através da realização de um conjunto de acções de formação e de iniciativas de dinamização e animação cultural polarizadas fundamentalmente pelas áreas artístico-culturais e que foram executadas com o envolvimento de um conjunto de associações locais.

Em síntese o PRU representou para o Município uma importante oportunidade de executar uma política de reabilitação do centro histórico da Cidade e de melhorar a ligação à frente ribeirinha do Cais do Ginjal, e sobretudo articular uma estratégia de intervenção, avançando em domínios inovadores e envolvendo agentes locais, em áreas como a formação e a promoção do emprego, a investigação histórica e arqueológica, o apoio a acções de estudo e divulgação da história local.

A Trafaria conjuntamente com a Costa da Caparica integra-se na Unidade Operativa 7 (UNOP 7), na qual é predominante o uso do solo relacionados com a actividade turística e o recreio e lazer da população.

Como espaço urbano na área consolidada: Núcleo Urbano da Trafaria incluindo o núcleo histórico, correspondente à área mais antiga, perto do rio;

Espaços industriais existentes: Silopor e a Gasolineira;

Espaço não urbano do Interface de transportes: terminal fluvial;

Servidões da Administração do Porto de Lisboa (APL) que inclui toda a faixa ribeirinha.

Os estudos anteriores para a Trafaria permitem um conhecimento mais abrangente desta área, através da análise das várias caracterizações efectuadas nos diversos planos:

- Plano Geral do Concelho de Almada, de 1942, onde Faria da Costa preconizava para a Trafaria um uso essencialmente residencial, apostando na melhoria dos transportes fluviais e na construção de equipamento.

- Já em 1946, foi desenvolvido o Plano de Urbanização da Trafaria com a proposta de renovação da marginal e o fechamento de alguns quarteirões. Dai compreende-se o desenho da actual Av. da Liberdade.

- Posteriormente, nos anos 50 e 60 do séc.XX, foram efectuados vários planos parciais para a zona da vila.

- Em 1978, realizou-se o “Plano Geral de Urbanização Trafaria - Vila Nova - Costa da Caparica”, este estudo teve como objectivo a caracterização de uma grande área, onde já se previa para a zona ribeirinha a construção do terminal de cereais da EPAC. No estudo são propostas áreas de expansão e equipamentos.

Em síntese referem-se os anteriores estudos:

1930 – Plano de Cassiano Branco; 1940 – Plano G. U. Almada; 1942 – Plano Faria da Costa; 1946 – Plano U. da Trafaria; 1964 – Plano da Região de Lisboa; 1965 – Plano de Aproveitamento Turístico – Recreativo Zona Atlântica; 1973 – Plano da Costa da

Caparica; 1973 – Plano da Trafaria; 1978 – Plano G.U. – Trafaria – Vila Nova – Costa da Caparica; 1982 - Trafaria – a comunidade e o recreio; 1984 – Plano de Pormenor da Área Contigua ao Terminal de Cereais na Trafaria; 1996 – Arranjo do Passeio ribeirinho.

Para a Trafaria a Município definiu uma metodologia que permitiu actuar em dois níveis, a estruturação de uma perspectiva de enquadramento e o lançamento de trabalhos que permitiram operacionalizar futuras intervenções. O documento aprovado em reunião de câmara de 99/05/19 “ESTUDO DE ENQUADRAMENTO URBANISTICO DA TRAFARIA” foi o resultado do desenvolvimento dos níveis referidos.

Outros quatro estudos de maior pormenor foram desenvolvidos com objectivos genéricos no âmbito da actuação urbanística também aprovados na mesma reunião de câmara:

ESTUDO DE ALINHAMENTO DE CÉRCEAS DA AV. DA LIBERDADE;  
ESTUDO DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA E ESTACIONAMENTO DA TRAFARIA;  
ESTUDO DO QUARTEIRÃO DA FARMÁCIA;  
ESTUDO DA FRENTE RIBEIRINHA.

**Este conjunto de iniciativas constituíram os primeiros passos de um processo que se sabe necessariamente moroso, visando assegurar a REVITALIZAÇÃO SUSTENTADA DO NUCLEO URBANO DA VILA, apostando na reabilitação urbana em todas as suas vertentes nomeadamente na valorização patrimonial (tanto do edificado como do imaterial) e criando condições favoráveis para a instalação de actividades económicas diversificadas que tirem partido da vizinhança da Frente Urbana Ribeirinha a Norte.**

#### Visão Estratégica para a Vila da Trafaria

Não sendo um conjunto edificado de características monumentais, marcado pela presença a nascente do Forte, que se encontra devoluto, apresenta uma malha urbana pouco coesa, com terrenos expectantes, espaços públicos pouco definidos,

alguns em áreas residuais, edifícios bastante degradados e devolutos. É necessário conjugar medidas que actuem no sentido da Qualificação do Ambiente Urbano.

Pretende-se que a identidade da Trafaria passe pela valorização das potencialidades pré-existentes. Quer em termos geográficos, quer na relação com o rio, na reabilitação do património e promoção de acontecimentos sócio-culturais e recreativos.

#### Intervenções programadas e em curso

Com a intenção de criar condições para um aproveitamento sustentado do potencial desta faixa do território da Cidade estão em curso ou já concluídos os seguintes Estudos e Planos de carácter urbanístico que abrangem áreas na envolvente próxima, ou mesmo imediata, da zona de intervenção agora definida:

- Estudo de Enquadramento Estratégico Costa da Trafaria, aprovado em 21 de Setembro de 2005. Constitui-se como instrumento inovador e qualificado, capaz de suportar e orientar a elaboração dos subseqüentes instrumentos de Gestão territorial.
- Plano de Pormenor de S. João da Caparica (PP1). Tem como objectivo estabelecer o remate norte da área urbana e frente de praias da Costa da Caparica e a transição para a Frente Ribeirinha do Tejo, articulando-se para nascente com a área urbana da Trafaria. Visa o Ordenamento da frente urbana ao longo do eixo Av. Atlântica/Av. Afonso de Albuquerque e da mata dos Franceses.
- Plano de Pormenor do Torrão (PP2). Visam a criação de um sistema urbano integrado e sustentável reordenando e renovando uma área actualmente ocupada por construções clandestinas, habitação social e alguns equipamentos e que procurará estabelecer uma articulação entre o núcleo urbano consolidado da Trafaria e esta área de transição com as Matas de S. João da Caparica.
- Plano de Pormenor das Abas da Raposeira (PP3). É constituído por uma situação de encosta orientada a norte, que se desenvolve a partir da Av. Afonso de Albuquerque culminando com a arriba. Os objectivos gerais contemplam a valorização da Mata como parque urbano integrado na frente urbana da Av. e o ordenamento desta com ocupação pontual.

- Plano de Pormenor da Corvina/Raposeira (PP4). Corresponde à plataforma da Raposeira/Corvina e está delimitado a poente e nascente, respectivamente, pelas AUGI da Raposeira e Corvina e a sudoeste pelo Forte de Alpenas.
- Plano de Pormenor de Expansão Sul da Trafaria-Raposeira (PP5). Os objectivos do Plano visam obter um sistema urbano integrado e sustentável, em que os valores naturais sejam salvaguardados. Destaca-se a definição da expansão urbana da vila e respectivas acessibilidades, nomeadamente entre a Trafaria e a Corvina e a via de ligação da Trafaria ao ( IC32).



## Capítulo II

### Área de Intervenção e Prazos de Execução da Operação de Reabilitação Urbana

1. A ARU da Trafaria abrange uma área da Freguesia da Trafaria que inclui: O Núcleo Urbano (Ver figura 1).



figura 1

2. A ARU da Trafaria estará em vigor pelo prazo de 10 anos, a partir da data de publicação, prorrogáveis por mais 5 anos.
3. A reabilitação do edificado da responsabilidade dos proprietários e titulares de outros direitos, ónus e encargos, decorrerá do prazo de vigência da ARU na sequência da sua iniciativa própria ou das notificações para reabilitar a enviar pelo Município.



## Capítulo III

### Prioridades e Objectivos

1. Na ARU da Trafaria parte-se de um conceito amplo de reabilitação urbana e conferindo-se especial relevo não apenas à vertente imobiliária ou patrimonial da reabilitação mas à integração e coordenação da intervenção, salientando a necessidade de atingir soluções coerentes entre os aspectos funcionais, económicos, sociais, culturais e ambientais das áreas a reabilitar.
  
2. Considerando tratar-se de uma operação de reabilitação urbana simples, não obstante de, no caso concreto, integrar uma componente de investimento considerável no espaço público, tem como principais objectivos os seguintes aspectos:
  - a) Assegurar a reabilitação dos edifícios que se encontram degradados ou funcionalmente inadequados;
  - b) Melhorar as condições de habitabilidade e de funcionalidade do parque imobiliário urbano e dos espaços não edificados;
  - c) Garantir a protecção e promover a valorização do património cultural;
  - d) Afirmar os valores patrimoniais, materiais e simbólicos como factores de identidade, diferenciação e competitividade urbana;
  - e) Modernizar as infra-estruturas urbanas;
  - f) Promover a sustentabilidade ambiental, cultural, social e económica dos espaços urbanos;
  - g) Fomentar a revitalização urbana, orientada por objectivos estratégicos de desenvolvimento urbano, em que as acções de natureza material são concebidas de forma integrada e activamente combinadas na sua execução com intervenções de natureza social e económica;
  - h) Assegurar a integração funcional e a diversidade económica, social e cultural no tecido urbano existente;
  - i) Promover a fixação de população jovem;
  - j) Desenvolver novas soluções de acesso a uma habitação condigna;

- k) Promover a melhoria geral da mobilidade, nomeadamente através de uma melhor gestão da via pública e dos demais espaços de circulação;
  - l) Promover a criação e a melhoria das acessibilidades para cidadãos com mobilidade condicionada;
  - m) Fomentar a adopção de critérios de eficiência energética em edifícios públicos e privados;
  - n) Garantir o princípio da sustentabilidade, garantindo que as intervenções assentam num modelo financeiramente sustentado e equilibrado através de soluções inovadoras e sustentáveis do ponto de vista social cultural e ambiental.
3. Caso exista a necessidade de proceder à selecção de candidaturas por motivos de disponibilidade orçamental ou outros, para atribuição de incentivos à reabilitação do edificado as candidaturas a apoios e incentivos serão consideradas pela seguinte ordem de prioridade:
- a) Edifícios habitados que envolvam risco de natureza estrutural;
  - b) Edifícios habitacionais ou mistos anteriores a 1951 em regime de arrendamento;
  - c) Edifícios habitacionais ou mistos anteriores a 1951 em regime de propriedade horizontal;
  - d) Edifícios habitacionais ou mistos posteriores a 1951 em regime de arrendamento;
  - e) Edifícios habitacionais ou mistos posteriores a 1951 em regime de propriedade horizontal;
  - f) Edifícios com usos não habitacionais;
  - g) Caso existiram candidaturas para edifícios com o mesmo grau de prioridade privilegiar-se-á aquele que apresentar o maior volume financeiro de investimento na reabilitação.

## **Capítulo IV**

### **Modelo de Gestão**

1. Os proprietários e titulares de outros direitos, ónus e encargos sobre os edifícios ou fracções têm o dever de assegurar a sua reabilitação, nomeadamente realizando todas as obras necessárias à manutenção ou reposição da sua segurança, salubridade e coerência estética.
2. A operação de reabilitação urbana consiste numa intervenção integrada de reabilitação urbana da área delimitada, dirigindo-se primacialmente à reabilitação do edificado, num quadro articulado de coordenação e apoio da respectiva execução.
3. Para a Área de Reabilitação Urbana a Câmara Municipal de Almada tem vindo a assegurar, através de programas de investimento público, a requalificação das infra-estruturas, dos equipamentos e dos espaços urbanos de utilização colectiva, visando a requalificação e revitalização do tecido urbano.
4. A área de reabilitação urbana abrange, designadamente o Núcleo Urbano da Trafaria tal como designado no Estudo de Enquadramento Urbanístico da Trafaria.
5. A entidade gestora da ARU da Trafaria é a Câmara Municipal de Almada, designadamente o serviço responsável pela qualificação urbana.
6. A reabilitação dos edifícios ou fracções assenta no enquadramento legal em vigor, designadamente o Plano Director de Almada, publicado na I série B, por resolução do Conselho de Ministros, 5/97, em 14 de Janeiro de 1997, naquilo que se refere aos núcleos históricos e áreas consolidadas e observará o Regulamento Urbanístico do Município de Almada, publicado em Diário da República, nº 93, II série, em 14 de Maio de 2008.

7. O modelo de apoios e incentivos de natureza financeira, fiscal, regulamentar e de procedimentos aos proprietários e titulares de outros direitos, ónus e encargos sobre os edifícios, está regulado no Capítulo V – Quadro de Apoios e Incentivos.
8. O programa assegurará um atendimento prioritário às respectivas candidaturas, estabelecendo uma relação de proximidade com todos os interessados e assegurando a monitorização dos respectivos processos não só na fase de instrução e implementação mas também à posteriori durante a vigência do programa.
9. Os edifícios devolutos ou em ruínas serão alvo de reavaliação no sentido de assegurar o aumento da incidência da carga fiscal incentivando-se com isso a sua reabilitação.
10. Será incentivado o arrendamento destinado a habitação permanente para jovens através do programa “Porta 65”, ou outro que se venha a criar, com os benefícios inerentes ao facto da habitação se localizar numa área urbana classificada como Núcleo Histórico e em Área de Reabilitação Urbana.

## Capítulo V

### Quadro de Apoios e Incentivos

Os incentivos previstos para as operações de reabilitação visam sobretudo actuar em três vertentes: financeira, fiscal e regulamentar.

Os incentivos de natureza financeira correspondem à atribuição de participações pecuniárias cujos montantes variam em função dos diversos casos tipificados, os de natureza fiscal decorrem dos benefícios previstos em Orçamento de Estado em vigor para as áreas de reabilitação e os regulamentares correspondem a medidas de apoio aos proprietários no sentido do mais célere encaminhamento dos processos, ao mesmo tempo que criam as condições de controle do edificado naquilo que diz respeito à garantia de boa execução, uso e conservação das construções.

#### Incentivos de natureza financeira:

1. Participação até 20% do orçamento da obra realizada em imóveis em regime de arrendamento, podendo possuir fogos devolutos e/ou proprietário/s residente/s, até ao montante máximo de 2500€ por fracção registada para edifícios anteriores da 1951.
2. Participação até 20% do orçamento da obra realizada nas partes comuns, para as administrações de condomínio de edifícios em regime de propriedade horizontal, até ao montante máximo de 2500€ por fracção registada para edifícios anteriores da 1951.
3. Participação até 20% do orçamento da obra realizada em imóveis em regime de arrendamento, podendo possuir fogos devolutos e/ou proprietário/s residente/s, até ao montante máximo de 1000€ por fracção registada para edifícios posteriores da 1951.

4. Comparticipação até 20% do orçamento da obra realizada nas partes comuns até ao montante máximo de 2500€ por cada 80m<sup>2</sup> (inteiros) de construção registada para edifícios anteriores a 1951 nos quais, pelo seu uso ou características, não seja possível autonomizar fracções.
5. Comparticipação até 20% do orçamento da obra realizada nas partes comuns até ao montante máximo de 1000€ por cada 80m<sup>2</sup> (inteiros) de construção registada para edifícios posteriores a 1951 nos quais, pelo seu uso ou características, não seja possível autonomizar fracções.
6. Possibilidade de comparticipação ao arrendamento destinado a jovens através da candidatura ao programa “Porta 65”, com os benefícios especiais inerentes ao facto de se localizar numa área urbana classificada como Núcleo Histórico e em Área de Reabilitação Urbana.
7. Comparticipação de 100€ mensais de subsídio de renda pelo prazo máximo de 6 meses e por fracção que comprovadamente necessite, pela natureza das obras a realizar no prédio, de realojamento temporário.
8. Isenção de taxa de licença de ocupação da superfície e do subsolo de espaço público para execução de obras de manutenção e restauro.
9. Isenção das taxas previstas referentes à comparticipação na realização, manutenção e reforço das infra-estruturas gerais e de comparticipação por cada lugar de estacionamento em deficit, relativamente a operações urbanísticas de alteração e / ou ampliação, em edifícios a reabilitar.
10. Manutenção do regime de comparticipação e apoio no âmbito dos programas RECRIA e RECRIPH não podendo ser acumulados com os outros incentivos de natureza financeira.
11. Outros incentivos de natureza financeira de âmbito nacional quer de comparticipação quer de financiamento existentes ou a criar.

Incentivos de natureza fiscal:

Sem prejuízo de outros incentivos de natureza fiscal existentes ou a criar, referem-se aqueles que, no actual quadro legal, se consideram mais relevantes, podendo a presente estratégia de reabilitação ser adaptada a novos regimes de incentivos fiscais, conformando-se com eles de forma automática e sem necessidade de revisão.

12. Dedução á colecta, em sede de IRS, com um limite de 500€, de 30% dos encargos suportados pelo proprietário relacionados com a reabilitação.
13. Tributação à taxa autónoma de 5% das mais-valias auferidas por sujeitos passivos de IRS residentes em território português quando sejam inteiramente decorrentes da alienação de imóveis situados em “área de reabilitação urbana”, recuperados nos termos da respectiva estratégia de reabilitação.
14. Tributação à taxa de 5% dos rendimentos prediais auferidos por sujeitos passivos de IRS quando sejam inteiramente decorrentes do arrendamento de imóveis recuperados nos termos da respectiva estratégia de reabilitação.
15. Isenção do IMI para os prédios urbanos objecto de acções de reabilitação por um período de cinco anos, a contar do ano, inclusive, da conclusão da reabilitação.
16. Isenção na primeira transacção após a reabilitação, ficando isentas do IMT as aquisições de prédio urbano, ou de fracção autónoma, destinado exclusivamente a habitação própria e permanente, na primeira transmissão onerosa do prédio reabilitado.
17. IVA à taxa reduzida.
18. Agravamento da taxa de IMI imóveis devolutos e imóveis em ruínas.
19. Alteração do cálculo do valor patrimonial dos prédios em ruínas.

Incentivos de natureza regulamentar e procedimental:

20. Sistema de monitorização periódica do edificado com vistoria antes do fim do período de garantia das obras (4 anos) e após oito anos da receção.
21. Regulamento próprio com estudo de fachadas, alinhamentos e cérceas.
22. Maior celeridade na apreciação dos processos.
23. Possibilidade de imposição da obrigação de reabilitar e obras coercivas.
24. Sistema de monitorização de usos e tendências, avaliação e criação de sistemas de controlo.
25. Criação do “Balcão da Reabilitação” para encaminhamento e apoio às candidaturas, bem como a prestação de auxílio na montagem do modelo económico das operações.

Condicionantes para atribuição de incentivos:

26. Os incentivos de natureza financeira e fiscal à reabilitação do edificado serão concedidos após a boa conclusão das obras, atestada pelos serviços competentes da Câmara Municipal de Almada e cessarão sempre que se verifique que da reabilitação, por qualquer razão, resultou na falta de realização de trabalhos candidatados ou na demolição total ou parcial não autorizada da construção existente.
27. As subvenções de natureza financeira previstas nos pontos 1 a 5 do Capítulo V, Quadro de Apoios e Incentivos, serão pagas no valor de 2/3 do montante aprovado quando, atestado pelos serviços competentes da Câmara Municipal de Almada, se verifique que está realizada em obra igual percentagem dos trabalhos. O remanescente será concedido após a boa conclusão das obras.



28. Não serão concedidos quaisquer incentivos de natureza financeira e fiscal à reabilitação do edificado a obras que resultem em intervenções de renovação urbana entendida como construção a edificar em lote vazio ou em lote resultante de demolição integral das preexistências.

## Capítulo VI

### Condições de Aplicação de Apoios e Incentivos às Acções.

#### I – Enquadramento.

Aos apoios e incentivos previstos para as operações de reabilitação podem concorrer todos os proprietários de prédios ou fracções incluídos no perímetro da ARU da Trafaria.

Para a concessão dos apoios e incentivos será necessário que as obras a realizar assegurem a reposição ou recomposição da envolvente exterior dos edifícios de forma a assegurar a sua coerência intrínseca, despojando-os de apropriações ou alterações descaracterizadoras entretanto executadas, assegurando-se assim, tanto quanto possível, a reposição da coerência urbana global da frente edificada em que se insere.

Do mesmo modo deverá ser assegurada a correcção das patologias existentes no que diz respeito aos aspectos de saúde e salubridade bem como os de natureza estrutural.

#### II – Instrução dos Processos.

1. Para a instrução da candidatura os proprietários de edifícios em regime de arrendamento terão de entregar os seguintes documentos obrigatórios:

- a) Fotocópia do Bilhete de Identidade do Proprietário.
- b) Fotocópia do N<sup>o</sup> de Contribuinte do Proprietário.
- c) Fotocópia dos últimos recibos de renda.
- d) Anexo do IRS sobre rendimentos prediais referente ao ano anterior.
- e) Caderneta Predial ou Registo Predial.
- f) Minuta a solicitar relatório técnico do edifício.
- g) Declaração de compromisso de início de obras a realizar no prazo máximo de 90 dias e de compromisso de cumprimento do prazo de execução.

- h) Descrição dos trabalhos a efectuar, sua duração e respectivos orçamentos discriminados.
2. Para a instrução da candidatura os proprietários de edifícios em regime de propriedade horizontal terão de entregar os seguintes documentos obrigatórios:
- a) Fotocópia autenticada do Título Constitutivo da Propriedade Horizontal.
  - b) Certidão da Acta de deliberação da Assembleia de Condóminos que tenha determinado a realização das obras a realizar.
  - c) Caderneta Predial ou Registo Predial.
  - d) Minuta a solicitar relatório técnico do edifício.
  - e) Declaração de compromisso de início de obras a realizar no prazo máximo de 90 dias e de compromisso de cumprimento do prazo de execução.
  - f) Descrição dos trabalhos a efectuar, sua duração e respectivos orçamentos discriminados.
3. Para as obras sujeitas a licenciamento nos termos do DL 555/99 será necessária a entrega de projecto para aprovação nas entidades competentes.

### III – Instrumentos de Execução.

1. Para efeitos de candidatura, consideram-se os edifícios designados como anteriores a 1951, todos aqueles que foram construídos até à data da publicação do Decreto - Lei n.º 38 382, de 7 de Agosto de 1951, correntemente designado REGEU.
2. Por maioria de razão são considerados posteriores a 1951 todos os edifícios construídos após 7 de Agosto de 1951.
3. Consideram-se em regime de propriedade horizontal os edifícios que possuam o Título Constitutivo da Propriedade Horizontal.

4. Os edifícios com um único uso que não permitam a tipificações de fracções de forma clara e inequívoca, (hotelaria, edifícios de escritórios, clínicas, etc.), considerar-se-á para efeitos de atribuição de apoios financeiros a medição da área bruta de pavimento de 80m<sup>2</sup> inteiros por cada fracção.
5. Os edifícios que possuem condições para aderirem aos programas RECRIA ou RECRIPH, poderão optar pelos incentivos previstos naqueles programas, não podendo no entanto cumulativamente beneficiar dos Incentivos de natureza financeira previstos nos pontos 1 a 5 do Capítulo V, ou de outras participações de natureza financeira de âmbito nacional existentes ou a criar.
6. A tipificação dos edifícios e os correspondentes apoios disponíveis são os que constam do Capítulo V – Apoios e Incentivos.
7. Falta de realização das obras de reabilitação necessárias reconhecidas por relatório técnico elaborado pelos serviços competentes da Câmara Municipal de Almada gera a possibilidade de imposição da obrigação de reabilitar e/ou a execução de obras de obras coercivas.
8. Os edifícios localizados na ARU que se apresentem devolutos ou estado de ruína serão sujeitos a reavaliação nos termos legais para efeitos de agravamento da taxa de Imposto Municipal sobre Imóveis.
9. A atribuição dos incentivos de apoio à reabilitação de edifícios previstos no Capítulo V será única e irrepetível no período de vigência da ARU e não poderá ser acumulada com outros apoios ou subsídios para os mesmos fins atribuídos ou atribuir pelo Estado.