MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

(n.º 5 da parte I do Anexo I à Portaria n.º 113/2015, de 2 de abril)

Operação Urbanística de Loteamento
TERTIR/OPO-CITY. Matosinhos
Fevereiro de 2024

INDÍCE

I. INTRODUÇÃO
II. ÁREA OBJECTO DO PEDIDO
III. ANTECEDENTES
IV. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANÍSTICA
V. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO NOS PLANOS TERRITORIAIS APLICÁVEIS
VI. INDICAÇÃO DAS CONDICIONANTES PARA UM ADEQUADO RELACIONAMENTO FORMAL E FUNCIONAL COM A ENVOLVENTE
    a. Rede Viária
    b. Linha de MetroBus
    c. Orientação Volumétrica
VII. JUSTIFICAÇÃO DAS OPÇÕES TÉCNICAS E DA INTEGRAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA DA OPERAÇÃO
    a. Rede viária e Perfis Tipo
    b. Estacionamento
    c. Volumetria
    d. Permeabilidade
VIII. PROGRAMA DE UTILIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES
IX. ÁREA DESTNADAS A INFRA-ESTRUTURAS, EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS VERDES E OUTROS ESPAÇÇOS DE UTILIZAÇÃO COLETIVA E OUTROS ARRANJOS
X. REGULAMENTO DO LOTEAMENTO
XI. QUADRO SINÓTICO

I. INTRODUÇÃO

A presente Memória descritiva refere-se ao **pedido de licenciamento de Operação de Loteamento** do projeto urbano designado por *OPO-City*, situado na Estrada Nacional 107, na Freguesia de Perafita, no concelho de Matosinhos, descrito na Conservatória do Registo Predial de Matosinhos sob o nº2994/20060215 e inscrito na matriz predial urbana sob o artigo nº4717, da freguesia de Perafita, Concelho de Matosinhos. O pedido é requerido por "Mota Engil Real Estate Freixieiro, Unipessoal, Lda", com sede na Rua do Rego Lameiro, número 38, freguesia da Campanhã, 4300-454 Porto, concelho do Porto, matriculada na Conservatória do Registo Comercial sob o número único de matrícula e pessoa coletiva 516876252, neste ato representada pelos seus administradores, com poderes para o efeito, Eng.º Vítor Paulo da Costa Pinho, NIF 176276971, viúvo, natural de Vila Nova de Gaia, e Engª Maria Silvia da Fonseca Vasconcelos da Mota, NIF 211724963, casada, natural da freguesia da Sé, concelho do Porto, ambos com domicílio profissional na Rua do Rego Lameiro, nº38, no Porto.

II. ÁREA OBJETO DO PEDIDO

A proposta incide sobre a área total do prédio com **270.000 m2.**

O terreno está localizado em Matosinhos, na freguesia de Perafita e é ladeado pela N107, Rua de TIR e Avenida Arquitecto Fernando Távora. Encontra-se entre a cidade do Porto e o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, a 3 km da praia, a 2 km do centro da cidade de Matosinhos e muito próximo da rodovia A28 com acesso direto à mesma.

Com 27 hectares, o terreno está ocupado parcialmente e em regime de aluguer de espaços e armazéns a empresas transportadoras a operar na área da logística e transporte de contentores. O local de intervenção apresenta ainda algumas edificações para usos de serviços e de armazenagem, englobando construções existentes que totalizam 50.699 m2.

O terreno, com uma topografia relativamente plana e de franca acessibilidade, situa-se numa área de transição entre usos industriais/comerciais e usos habitacionais e de serviços. O uso habitacional é dominante na área a norte nascente, apresentando algumas edificações de habitação coletiva maioritariamente de cariz social e outras edificações de cariz unifamiliar. O uso industrial encontra-se atualmente em processo de regressão, estando em formação um eixo urbano comercial e de serviços que se inicia a sul com o “Mar Shopping” e a loja IKEA, e se prolonga para norte com áreas de “Retail Park” e lojas do tipo “Stand-alone”.

O prédio a intervir apresenta uma configuração geométrica que se estende em aproximadamente 671 metros no seu maior eixo longitudinal, entre a Avenida Fernando Távora e a extremidade Norte (direção norte-sul), e aproximadamente 733 metros na longitudinal (direção nascente-poente), entre a N107 e a Rua de TIR.

Desta forma, configura-se urbanisticamente como um espaço pouco densificado, restrito ao acesso público, com qualidades para a alocação de uma nova tipologia urbana, considerando-se um território certamente relevante e estruturante para a envolvente da cidade onde se encontra inserido.

a) Definição do limite do prédio

A área de intervenção encontra-se descrita na Caderneta Predial Urbana com o **artigo matricial nº 10910**, e na Certidão Permanente da Conservatória do Registo Predial de Matosinhos nº2994/20060215. Em ambas, a área desta parcela é de 270.000m^2.

Dentro desta área, 5380 m^2 foram previamente cedidos para infraestruturas gerais em dois espaços distintos: 3313m^2 para alocação dos depósitos de água a nordeste; 2067m^2 para a execução da rotunda da Avenida Arq. Fernando Távora a sul.

O limite da área de intervenção foi contestado no PIP de 2022, afirmando-se que esta área se sobrepõe a lotes contíguos a noroeste. O atual levantamento topográfico, agora apresentado, retifica esta situação.

III. ANTECEDENTES

O **primeiro Pedido de Informação Prévia de loteamento (processo nº4456/09 - PIP)** obteve parecer favorável à data de 12/10/2010 e previa a constituição de vários lotes destinados a comércio e prestação de serviços, indústria, equipamentos e habitação nas áreas de colmatação dos quarterões existentes na área a nascente.

Seguidamente verifica-se a existência de vários processos relativos a uma **operação de loteamento com obras de urbanização que são (processos nº 2668/12GU, nº 2868 /12GU, nº203/16GU)**, em nome de Elduk- Compra e Venda de Imoveis, Lda. Em 2017, o requerente foi informado da caducidade do processo por falta de apresentação de Comunicação Previa para a realização das obras de urbanização, e consequentemente, a caducidade da aprovação do pedido de Licenciamento de loteamento por falta de apresentação dos projetos das obras de urbanização.

Em 2020 houve um novo **Pedido de Informação Prévia (processo nº 1655/20GU),** relativo a operação de loteamento para a construção de *Loteamento OPO City,* com a criação de 30 lotes, com informação de parecer desfavorável, comunicada em 17/06/2021.

Em 2022 foi instruído outro **Pedido de Informação Prévia (processo nº 00369/22GU)**, semelhante ao anterior, com as correções dos pontos que justificaram o parecer desfavorável anterior, desta vez com 21 lotes. Este PIP obteve um parecer **favorável condicionado**, a 06/02/2023. Dentro deste processo, foi efetuado um pedido de declaração de manutenção dos pressupostos do PIP a 02/02/2024.

O atual **Pedido de Operação de Loteamento** mantém os pressupostos gerais de projeto desse último processo, completando o pedido com vários elementos que respondem, entre outros, aos pontos que condicionaram a decisão final do último PIP.

IV. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANÍSTICA

A presente operação urbanística refere-se a um pedido de Licença Operação de Loteamento do projeto urbano designado por **OPO CITY**, um novo tecido urbano para uma cidade global, localizado em Matosinhos, junto ao coração geográfico da área metropolitana do Porto, o Aeroporto Francisco Sá Carneiro (código OPO). O objetivo deste empreendimento é proporcionar um ambiente urbano sustentável, materializado em edifícios flexíveis e multifuncionais destinados a um programa de uso predominantemente de comércio e serviços (atividades económicas), mas que também alberga uma parte de habitação, correspondente a 10 % da área de construção acima do solo da operação, de acordo com o artigo 42º, ponto 3 do PDM de Matosinhos, com a ambição de criar um novo padrão de vida, trabalho e estabelecer um novo marco para a vida social.



Figura 1. - Simulação de vista aérea da proposta *OPO-City*

PARÂMETROS GLOBAIS	
Área a lotear	**270000m2**
Número total de Lotes	43
Área total de Lotes	137638m2
Área total de Implatanção	71467m2
Índice de Impermeabilização	0,7
Área bruta de Construção	270000m2
Índice de Construção	1,0
Usos	**270000m2**
Habitação	27000m2
Comércio e Serviços	243000m2
Estacionamento (exgido em RPDM)	**3550**
Público	1730
Privado	1820
Biciletas	1149
Áreas de Cedência	**132357m2**
Infraesrutura Geral (Áreas Verdes e Equipamentos)	53278m2
Infraesrutura Geral (vias de Comunicação)	60570m2
Infraesrutura Local	13129m2
Préviamente cedida	5380m2

V. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO NOS PLANOS TERRITORIAIS APLICÁVEIS

Enquadramento no PDM de Matosinhos, conforme peça desenhada Situação Existente:

- De acordo com **a Planta de Ordenamento 2A-I classificação e qualificação do solo**, a área de intervenção está classificada como "**Área de Atividades Económicas**" em "**Espaços de atividades Económicas**", com uma via, prevista pela gestão municipal, a unir a Avenida Arquitecto Fernando Távora à Rotunda da nº107 e à Rua Antero de Quental.
- Também de acordo com a mesma carta, existe uma parte do terreno, a sul da ribeira de Joane, que se encontra no interior da **AUDAC 55 – área urbana disponível a consolidar** onde está prevista uma outra via a unir o limite do terreno com os tecidos urbanos adjacentes.
- De acordo com a **Planta de ordenamento 2A-II / Carta de Programação do solo**, a área de intervenção encontra-se inserida no Projeto Territorial da **UOPG3 – Pólo Económico do Freixieiro**, cujos objetivos passam pela promoção e instalação de novas actividades económicas e requalificação das existentes; a implementação de Matosinhos Logístico; a rentabilização e capacitação das redes urbana de equipamentos coletivos e infraestruturas; e a promoção de espaços verdes e de utilização coletiva.
- De acordo com a **Planta de ordenamento 2A-III / Carta de salvaguarda Ambiental e Riscos**, a área de intervenção é classificada como **"Zona não Classificada"**, não se regista a ocorrência de Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou de Reserva Ecológica Nacional (REN) dentro da área de terrenos em questão.
- De acordo com a **Planta de ordenamento 2A-IV / Carta de Salvaguarda de Orla Costeira e Florestal**, a área de intervenção encontra-se inserida no **Programa Regional de Ordenamento Florestal entre Douro e Minho (PROFEDM**), dividida pelas sub-regiões homogéneas de Grande Porto e Mindelo-Esmoriz, segundo Portaria nº58/2019, art.º. 28º e 30º; encontra-se inserida no **Corredor Ecológico da bacia Hidrográfica do Leça**;
- De acordo com a **Planta de Ordenamento 2ª-V/ Salvaguarda Patrimonial**, a área de intervenção em análise não está afetada por qualquer salvaguarda patrimonial.
- De acordo com a **Planta de Condicionantes 3A-I / Planta de condicionantes**, a área de intervenção está abrangida pela **«servidão aeronáutica do aeroporto do Porto / nas zonas 2 e 4 (Sector 4 – Área A5)»**, segundo Decreto Regulamentar nº 7/1983.
- Também de acordo com a anterior planta, uma parte do terreno a sudoeste, encontra-se abrangido pela **Rede Rodoviária Nacional - zona "Non Aedificandi"** segundo Lei nº 34/2015, alínea a) do número 8, Art.32º.
- Ainda de acordo com a mesma planta de condicionantes, a área de intervenção contém uma **linha de água** que pertence á bacia **hidrográfica do rio Leça.**
- De acordo com a **Planta de condicionantes 3A-II / Carta de Perigosidade de Incêndio**, não existem condicionantes face á proposta que se apresenta.

O atual pedido de Operação de Loteamento pretende dar cumprimento a todos os regulamentos e enquadramentos acima indicados.

VI. INDICAÇÃO DAS CONDICIONANTES PARA UM ADEQUADO RELACIONAMENTO FORMAL E FUNCIONAL COM A ENVOLVENTE, INCLUINDO COM A VIA PÚBLICA E AS INFRAESTRUTURAS OU EQUIPAMENTOS AÍ EXISTENTES

Posicionado numa localização privilegiada, este terreno concentra em si o potencial de articular três grandes focos de atividade à escala regional – o aeroporto, a costa marítima e as grandes superfícies de atividade comercial; mas representa também a oportunidade de colmatar a uma escala local os vários tecidos urbanos a uma escala local: os bairros residenciais envolventes, o conjunto de moradias unifamiliares e as edificações de atividade comercial de maior escala. Representa, por isso, um contributo importante para o crescimento e consolidação do tecido urbano de Matosinhos e da Área Metropolitana do Porto.

A. REDE VIÁRIA

Para prosseguir com os objetivos acima indicados, é proposto uma base viária que estrutura o desenho urbano no interior do Loteamento e articula-o com o território envolvente. Esta rede viária e as respetivas ligações foram desenvolvidas em conjunto com os serviços municipais para servirem de base ao restante modelo urbano. A presente proposta encontra-se compatibilizada com os condicionamentos expressos pelas Divisões Municipais de Mobilidade e de Planeamento, nomeadamente com a planta de estrutura viária anexa à notificação “DMGT/2023/1097” do referido processo de Pedido de Informação Prévia anterior.

Passa-se a elencar os vários princípios para o adequado relacionamento formal e funcional com a envolvente, conforme peça desenhada *Estrutura Viária*:

- **prolongamento da avenida Arquiteto Fernando Távora até à avenida Mário Brito** [RUA A], materializando a expansão da zona de atividades económicas, conforme previsto nos objetivos da UOPG 3 do RPDM.

- **prolongamento do eixo urbano a que corresponde à Avenida Mário Moreira Maia** [RUA E], até à avenida Mário Brito. Esta conexão, necessária, mas não prevista no PDM, é realizada através da integração de nova rotunda na intersecção entre a Avenida Mário Moreira Maia e a Avenida Vasco Graça Moura. [ROTUNDA 4]

- **prolongamento da rua TIR para sul, ao longo do limite nascente do terreno**, [RUA B] até à rotunda existente na Rua de Azemel. Esta ligação encontra-se parcialmente prevista em PDM e irá facilitar o acesso aos vários arruamentos da zona residencial envolvente, incluindo à AUDAC 55 Poças e a AUDAC 66 Baldões. Também fará o remate da nova malha urbana, estando parcialmente já integrada na UOPG2 e fora da área de Intervenção, mas afetada pela mesma.

- **ligação viária no limite Norte/Poente do novo loteamento até à Rua José da Silva Mouta** [RUA J] e respetiva zona residencial através de novo arruamento que remata da área de intervenção.

- **conclusão da Rotunda já prevista e parcialmente executada no topo norte da Av. Fernando Távora**, [ROTUNDA 2] que fará a distribuição entre os eixos Norte/Sul, e também, Poente/Nascente [RUA C], até à Rua de Tir, onde se prevê também uma nova rotunda de articulação [ROTUNDA 3].

- **Implementação de dois novos arruamentos transversais**, que atravessam praticamente toda a área de intervenção no sentido Nascente Poente. O primeiro [RUA I] encontra-se no seguimento da Rua de Trás e o segundo [RUA H], acompanha o novo parque urbano proposto e faz o prolongamento da Rua de Baldões.

B. LINHA DE METROBUS

A operação prevê reservar um canal de transporte exclusivo para o transporte público. Anteriormente pensado para expansão da linha de Metro de Superfície, este canal é agora apresentado tendo em conta a recente decisão metropolitana que prevê a alteração do meio de transporte para um modelo do tipo Metrobus (conhecido como Bus Rapid Transport – BRT). Assim, propõe-se a manutenção de traçado do canal dedicado, adaptando o desenho urbano e os perfis viários às premissas do novo meio de transporte.

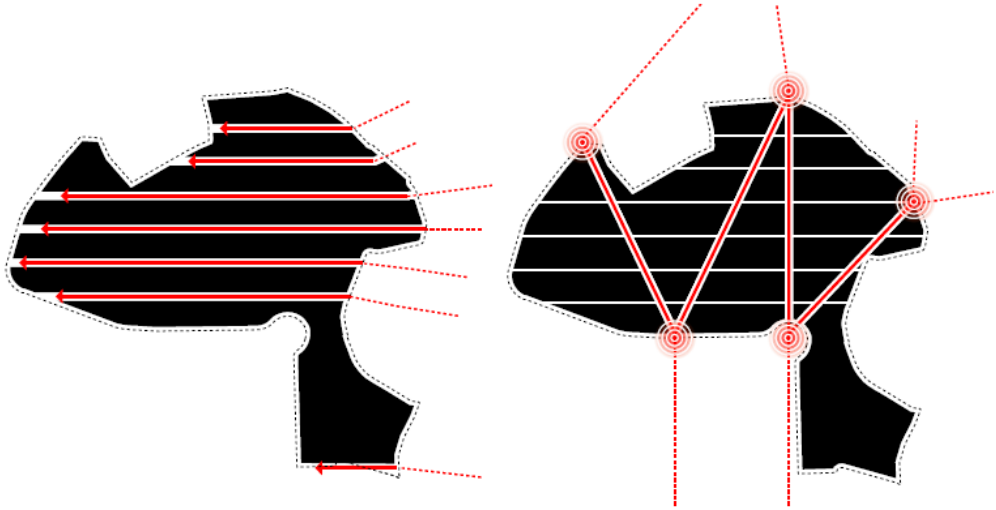
Por uma questão de otimização de custo e tempo para a execução das obras de urbanização, prevê-se que a implementação deste canal seja faseada. Propõe-se que ocupe inicialmente o prolongamento da Avenida Mário Moreira Maia até à Avenida Mário Brito - local que se encontra atualmente desobstruído de infraestruturas e edificações. Esta via está desenhada com todos os requisitos necessários, incluindo o espaço de estação, para receber temporariamente a infraestrutura de Metrobus. Propõe-se assim que a receba até que toda a operação de loteamento liberte o espaço definitivo a que corresponde o traçado entre a nova rotunda a sul, na interceção da Avenida Vasco Graça Moura e Av. Mário Moreira Maia, até à nova rotunda a Norte na Avenida Fernando Távora.

A envolvente deste canal, que atravessa toda a malha urbana, foi estrategicamente desenhada na volumetria da presente operação de Loteamento de forma a privilegiar a escala pedonal. Liberta-se assim a paisagem urbana e confere-se maior fluidez para a mobilidade suave e respetiva ligação ao transporte público.

C. ORIENTAÇÃO VOLUMÉTRICA

Como princípio base do Loteamento utilizou-se a orientação predominante das fachadas do edificado de norte-sul, com ruas e logradouros a cruzar entre nascente e poente. Essa estratégia herda a orientação da paisagem urbana a Nascente, no núcleo de Cidres / Rua dos Baldões. Assim, dá-se continuidade às ruas existentes, que entram no terreno como faixas paralelas que criam o novo tecido urbano e formam os blocos propostos para loteamento.

Além de preservar as ligações urbanas já referidas, essa mesma orientação também reflete dois fatores principais de sustentabilidade: a exposição solar e a defesa natural dos ventos. Os edifícios protegem simultaneamente a paisagem urbana do sul, enfrentando a incidência solar no verão, enquanto também protegem a mesma paisagem urbana dos ventos predominantes do norte e sul.



Princípios estruturantes da morfologia urbana

VII. JUSTIFICAÇÃO DAS OPÇÕES TÉCNICAS E DA INTEGRAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA DA OPERAÇÃO

A. REDE VIÁRIA e PERFIS-TIPO

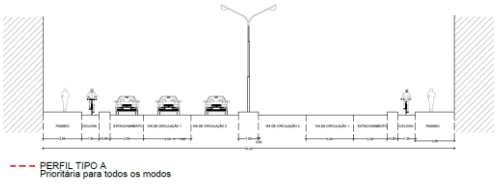
O empreendimento pretende abordar a questão da mobilidade de forma eficaz e pragmática. Por um lado, pretende reduzir o número de veículos de transporte individual que se encontram à superfície para incentivar o transporte público e os meios ativos de locomoção; por outro lado, resolve os princípios base de acesso aos lotes e provém o território de uma matriz de arruamentos públicos de acesso geral.

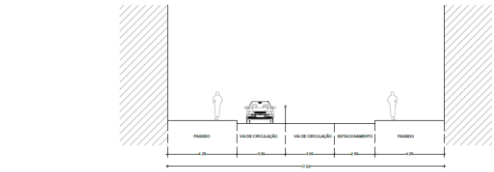


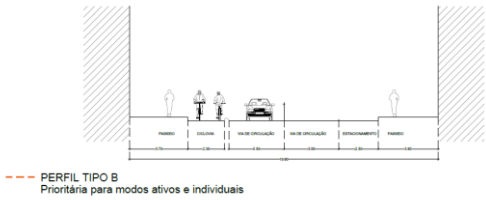
Hierarquia da Estrutura viária

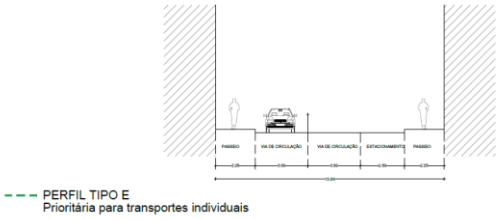
A noroeste, nos edifícios propostos junto á Avenida Mário Brito considerou-se um recuo, de maneira a manter o alinhamento dos edifícios mais recentes a norte da parcela, por forma a não condicionar ou pôr em risco um futuro reperfilamento desta avenida.

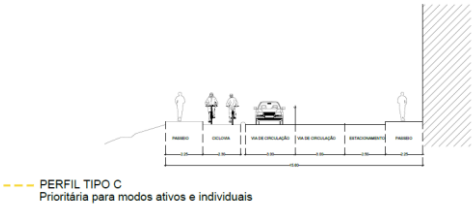
Sob o traçado e ligações viárias anteriormente descritos, procurou-se identificar as prioridades ou exclusividades de cada um dos arruamentos de forma a dotá-los de um caracter municipal, conforme anexo III do RPDMM. Foram atribuídas as devidas dimensões de perfil de arruamento de maneira a prover o território de um sistema de mobilidade, hierarquizado, flexível e completo. Estes perfis tipo cumprem na integra as larguras predefinidas em RPDM e tiveram em conta o referido ofício do anterior Pedido de Informação Prévia. Houve, no entanto, necessidade de adaptação do traçado final aos alinhamentos objeto da intervenção, fruto de maior pormenorização e desenvolvimento do projeto. O Loteamento pretende que a mobilidade ativa seja priorizada tanto a nível do tratamento paisagístico e material das vias, como a nível da permeabilidade urbana. Por esta razão o espaço privado de acesso publico entre os edifícios é amplo e de cariz pedonal, conforme indicado na peça desenhada (*1pl_cede Planta de Cedências)*.

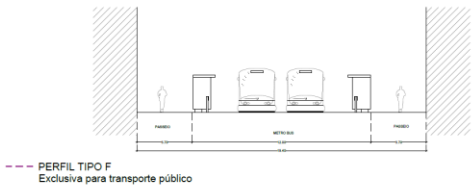






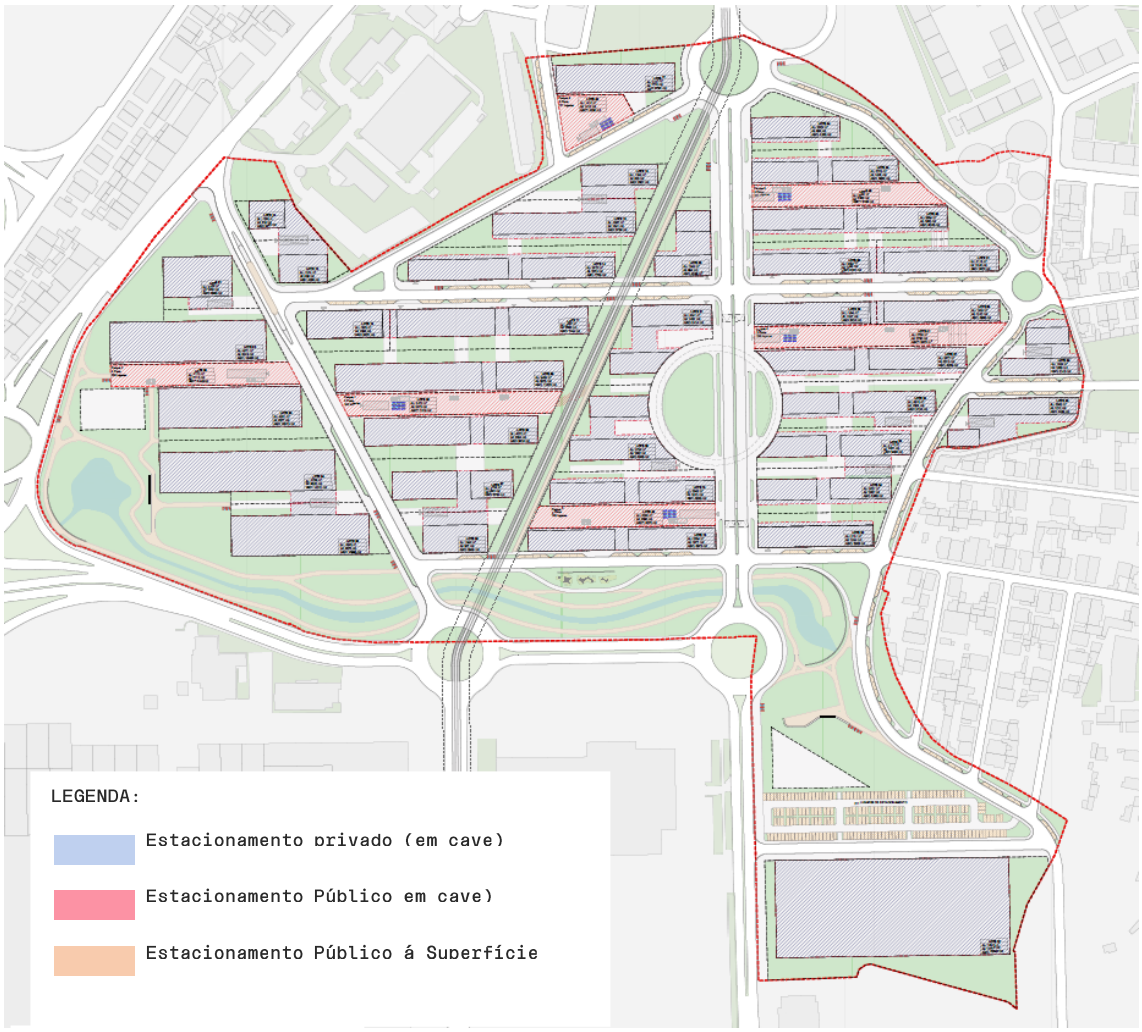






B. ESTACIONAMENTO

A pretensão de fazer do presente Loteamento uma referência de cidade do futuro, mais humanizada e sustentável, motiva a **mitigação da presença do automóvel na área de intervenção**. Desta forma, os atravessamentos viários são reduzidos apenas aos eixos principais, dando maior enfase à mobilidade ativa. Esta opção terá também impacto na forma como se propõe fazer o estacionamento.



Planta de Estacionamento

O **estacionamento na via publica** é um elemento constante na paisagem urbana, que se procurou reduzir por dois motivos. Em primeiro lugar, a referida redução das vias de circulação automóvel aos eixos principais e algumas conexões secundárias reduz significativamente as oportunidades de parqueamento associadas às vias. Em segundo lugar, com vista à sustentabilidade e à tendência que se observa globalmente de reduzir a utilização dos transportes individuais, procurou-se que alguns dos principais eixos do Loteamento não fossem excessivamente marcados com estacionamento de forma a aumentar a qualidade do espaço público para o utilizador.

Como **estratégia**, o estacionamento público que não estiver alocado à superfície será alocado em seis lotes privados cuja utilização será exclusivamente para parque de estacionamento público (de automóveis e bicicletas). Estes seis parques de estacionamento serão edificações subterrâneas, cuja localização se distribui de forma uniforme pelo Loteamento, de forma a coincidir e cumprir com os requisitos de faseamento da construção e garantir que todas as áreas se encontram providas de lugares de estacionamento público em lugar suficiente e de rápido acesso.

Os **acessos aos lotes de estacionamento público** serão realizados através de um sistema simples de rampas que sempre que possível dará também acesso ao estacionamento dos lotes privados. Ao partilhar os acessos às caves de estacionamento, públicos e privados, reduz-se a área de fachada dos blocos que seria utilizada para acesso automóvel e existe uma economia de área em cave para circulação. Na via, o percurso do peão é menos interrompido pelos acessos às garagens. Por outro lado, qualquer conflito de acessos entre público e privado deve ser claramente anulado através da sinalização vertical e horizontal presente na via pública e à entrada dos lotes, a apresentar nas operações urbanas subsequentes.

As estruturas de estacionamento público acima referias serão contempladas nas obras de urbanização, apesar de constituírem lotes privados de forma a darem cumprimento aos parâmetros urbanísticos exigidos. À superfície, estes lotes privados serão constituídos por espaços privados de usufruto publico. Estes elementos estão contemplados na peça desenhada *Planta de Estacionamento*).

A administração destes parques será definida no regulamento de Loteamento e em contrato de urbanização nos processos subsequentes.

RÁCIO NÚMERO DE LUGARES PARA VEÍCULOS / ABC			
Categoria	nº lugares	abc	utilização
Público	1 lugar	300 m2	Residencial
		150 m2	Serv. Comércio
Privado	1 lugar	150 m2	Residencial
		150 m2	Serv. Comércio

[conforme artº. 32 do Regulamento do PDM de Matosinhos]

Para cálculo dos rácios de estacionamento, considerou-se que a área de implantação e tipo morfologia dos lotes não corresponde à das grandes superfícies comerciais; optou-se pelo enquadramento na alínea b) do ponto 4. do art. 32º do PDM.

O **cálculo global do número de lugares de estacionamento** exigido para o Loteamento, tendo em conta os rácios regulamentares e o fracionamento da área de construção dos lotes, é de 1730 lugares públicos e 1820 lugares privados, conforme previsto no art. 32º do RPDM e indicado no Quadro Sinótico anexo à presente memória descritiva

Na presente proposta de operação de Loteamento está previsto um total de **1746 lugares de estacionamento públicos**. Este valor ultrapassa ligeiramente o número mínimo exigido pelo RPDM. A repartição do estacionamento público é feita, como acima indicado entre a via pública e os lotes privados de uso exclusivo de estacionamento e encontra-se descriminada nas tabelas seguintes e no *Quadro Sinótico* anexo à presente memória.

Na presente proposta de operação de Loteamento está previsto um total de **1820 lugares de estacionamento privados**, distribuídos por todos os lotes. O número de lugares de estacionamento privado apresentado no quadro sinóptico foi calculado através do rácio definido no Art.º 32º do RPDM. O valor do estacionamento privado, bem como a área e número de pisos do estacionamento deverão ser aferidos nas operações urbanísticas subsequentes, de acordo com a legislação aplicável.

RÁCIO NÚMERO DE LUGARES PARA BICILETAS / ABC			
Categoria	Zona A	Zona B	utilização
Público	0,4	0,2	Comércio
	0,5	0,4	Serviços
	0,6	0,6	Equip. de utilização coletiva

[Artº. 33 do Regulamento do PDM de Matosinhos]

Os parâmetros de estacionamento de bicicletas foram calculados em função das zonas previstas na Planta de Ordenamento — II.

CÁLCULO ESTACIONAMENTO BICICLETAS		
Categoria	Área Bruta de Construção	Lugares de Estacionamento
Comércio	66 288	265
Serviços	176 712	884
Total		**1149**

Nas operações urbanísticas destinadas a serviços, comércio, ou equipamento de utilização coletiva, devem ser criados lugares de estacionamento para bicicletas, por cada 100 m2 a.c.x., de acordo com os valores mínimos constantes da tabela.

O **cálculo global do número de lugares de estacionamento para bicicletas** exigido para o Loteamento, tendo em conta os rácios regulamentares e o zoneamento da área de Loteamento, é de 1149 lugares, conforme previsto no art. 33º do RPDM.

Na presente proposta de operação de Loteamento está previsto um total de **1188 lugares de estacionamento públicos de bicicletas**. Este valor ultrapassa ligeiramente o número mínimo exigido pelo RPDM. A repartição do estacionamento público é feita, como acima indicado entre a via pública e os lotes privados de uso exclusivo de estacionamento e encontra-se descriminada nas tabelas seguintes e no *Quadro Sinótico* anexo à presente memória.

Quadros resumos de estacionamento público de veículos e bicicletas:

ESTACIONAMENTO PÚBLICO							
	Área de Construção Abaixo do solo			Lugares de Estacionamento Público Carros		Lugares de Estacionamento Público Bicicletas	
	Área por piso	Nº de pisos*	Área de cave**	Superfície	Cave	Superfície	Cave
Lote 38 (Parque 1)	2473 m2	3	7419 m2		242	54	59
Lote 39 (Parque 2)	2110 m2	4	8440 m2		253		243
Lote 40 (Parque 3)	2062 m2	3	6186 m2		201	54	27
Lote 41 (Parque 4)	2790 m2	3	8370 m2		298	54	32
Lote 42 (Parque 5)	2090 m2	3	6270 m2		193	54	139
Lote 43 (Parque 6)	1412 m2	3	4236 m2		121	54	58
Via Pública	-	-	-	227		360	
Parque Público	-	-	-	211			
Total			**40921 m2**	**1746**		**1188**	

notas:
* o número de pisos de estacionamento em cave é indicativo e o valor final deverá ser definido na operação urbanística subsequente.
** a área total de cave poderá ser alterada conforme a necessidade de aumentar ou diminuir o número de pisos de estacionamento em cave.

ESTACIONAMENTO PRIVADO						
	Area Bruta de Construção		Área de Construção Abaixo do solo			Lugares de Estacionamento Privado em Cave
	Serv. e Comércio	Residencial	Área por piso	N° de pisos*	Área de cave**	
LOTE 1	8560 m2		1706 m2	2	3412 m2	58
LOTE 2	16485 m2		3248 m2	2	6496 m2	110
LOTE 3	16574 m2		2975 m2	2	5950 m2	111
LOTE 4	14741 m2		3948 m2	2	7896 m2	99
LOTE 5	10996 m2		3158 m2	1	3158 m2	74
LOTE 6	3549 m2		1357 m2	1	1357 m2	24
LOTE 7	5733 m2		2029 m2	1	2029 m2	39
LOTE 8	8818 m2		2500 m2	1	2500 m2	59
LOTE 9	11576 m2		3275 m2	1	3275 m2	78
LOTE 10	6370 m2		1190 m2	2	2380 m2	43
LOTE 11	7444 m2		2857 m2	1	2857 m2	50
LOTE 12	4285 m2		1066 m2	2	2132 m2	29
LOTE 13	3391 m2		997 m2	1	997 m2	23
LOTE 14	7753 m2		2663 m2	1	2663 m2	52
LOTE 15	5739 m2		2209 m2	1	2209 m2	39
LOTE 16	2901 m2		1238 m2	1	1238 m2	20
LOTE 17	8790 m2		1743 m2	2	3486 m2	59
LOTE 18	1744 m2	5229 m2	2230 m2	1	2230 m2	47
LOTE 19	1576 m2	4457 m2	2112 m2	1	2112 m2	41
LOTE 20	1663 m2	4672 m2	2378 m2	1	2378 m2	43
LOTE 21	1543 m2	4871 m2	2003 m2	1	2003 m2	43
LOTE 22	911 m2	3187 m2	1461 m2	1	1461 m2	28
LOTE 23	5328 m2		1493 m2	1	1493 m2	36
LOTE 24	5365 m2		1995 m2	1	1995 m2	36
LOTE 25	5483 m2		2111 m2	1	2111 m2	37
LOTE 26	5743 m2		2166 m2	1	2166 m2	39
LOTE 27	8209 m2		2570 m2	1	2570 m2	55
LOTE 28	6313 m2		1453 m2	2	2906 m2	43
LOTE 29	3956 m2		1453 m2	1	1453 m2	27
LOTE 30	6231 m2		1616 m2	2	3232 m2	42
LOTE 31	3573 m2		1614 m2	1	1614 m2	24
LOTE 32	8005 m2		2526 m2	1	2526 m2	54
LOTE 33	5852 m2		1879 m2	1	1879 m2	40
LOTE 34	4260 m2		1143 m2	2	2286 m2	29
LOTE 35		2439 m2	2056 m2	1	2056 m2	17
LOTE 36		2145 m2	1566 m2	1	1566 m2	15
LOTE 37	23540 m2		11770 m2	1	11770 m2	157
Total					**105842 m2**	**1820**

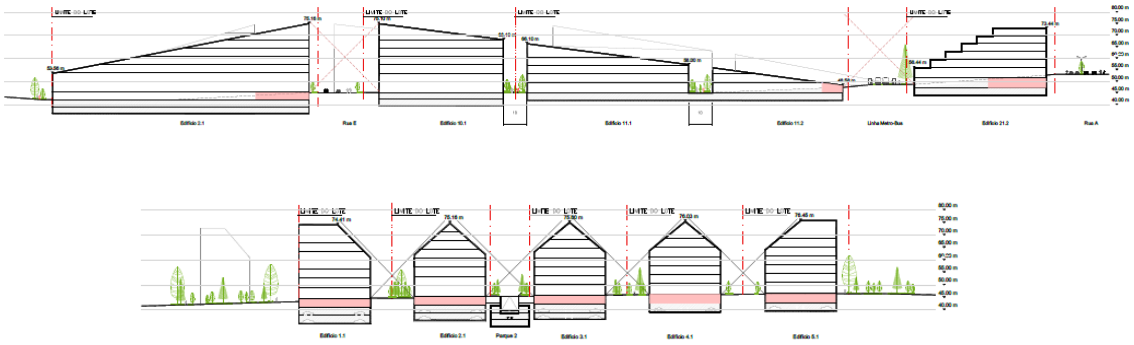
notas:
* o número de pisos de estacionamento em cave é indicativo e o valor final deverá ser definido na operação urbanística subsequente.
** a área total de cave poderá ser alterada conforme a necessidade de aumentar ou diminuir o número de pisos de estacionamento em cave.

C. VOLUMETRIA

A volumetria particular da proposta para o Loteamento resulta da pretensão de se dotar o território com diferentes escalas e da intensão de criar um loteamento sustentável e arejado.

Invés de uma proposta de edifícios padrão de altura constante com 4 andares, são apresentados edifícios que variam em altura, partindo um dos topos da escala humana e elevando-se na extremidade oposta a um número de pisos adequado à frente urbana que confronta. Quando voltados para o lado do MetroBus, onde a escala é mais reduzida e há a passagem de peões e bicicletas, os edifícios inclinam-se para baixo, quase fundindo-se com o solo e a paisagem ou assumindo apenas 1 a 2 andares. No outro lado, na extremidade oposta dos blocos - com frente para os arruamentos principais - os edifícios elevam-se até 9 pisos, criando coberturas com terraços em escada, e valorizando as vistas e condições de iluminação solar.

Por outro lado, de forma a potenciar o arejamento dos futuros edifícios, mantém-se uma abordagem direta ao “Capitulo II: Da Edificação em Conjunto” do RGEU. Parte da cobertura dos edifícios, é facetada a 45º de forma a dar cumprimento do Art.º 59 do RGEU, conforme a peça desenhada (0103_LOT_B03 Perfis).



D. PERMEABILIDADE

O índice de impermeabilização do solo exigido no artº 43º do RPDM é de 0,7.

Este índice aplicado ao prédio sobre o qual incide o pedido de Loteamento, com uma área total de 270.000 m^2, resulta em 81.000 m^2 de área permeável.

Um dos desafios de projetar um loteamento é possibilitar a alocação de áreas de forma que as operações urbanísticas subsequentes possam ser desenvolvidas com o mínimo de flexibilidade relativamente aos parâmetros do loteamento, nomeadamente no que toca à permeabilidade do solo. Por esta razão, as áreas permeáveis foram alocadas através de manchas - conforme as peças desenhadas *Planta Síntese* e *Planta de Permeabilidade* - representativas da área permeável alocada a cada lote ou ao espaço público, mas não definidora do seu desenho que será desenvolvido posteriormente na respetiva e subsequente operação urbanística.

Assim, as peças desenhadas apresentam área permeável total de 89.682m2, que excede o índice regulamentar exigido em aproximadamente 10%. Essa margem de área permeável encontra-se aplicado ao Espaço Publico (parque e arruamentos) para permitir às equipas projetistas flexibilidade no desenho paisagístico das obras de infraestrutura urbanas para o parque e espaço público e na definição de materiais.

Tabela de distribuição de área permeável:

Distribuição da Área Permeavel		
	Egixida PDM	Proposta*
Espaço Público (Parque e Arruamentos)	52331 m2	61013 m2
Dentro dos Lotes Privados	28669 m2	28669 m2
total	**81000 m2**	**89682 m2**

A estratégia definida para a alocação de área permeável, passa por criar um **grande parque urbano verde**, com percursos em materiais permeáveis de forma a maximizar a absorção do solo. Também a via do Metro bus funciona como um grande canal permeável, através da formação de uma via verde que atravessa o Loteamento e desagua no parque. As coberturas em rampa dos edifícios irão encaminhar as águas pluviais no sentido do parque e deste corredor verde, que por sua vez escoa e absorve a mesma, e encaminha-a pela ribeira de Joane.

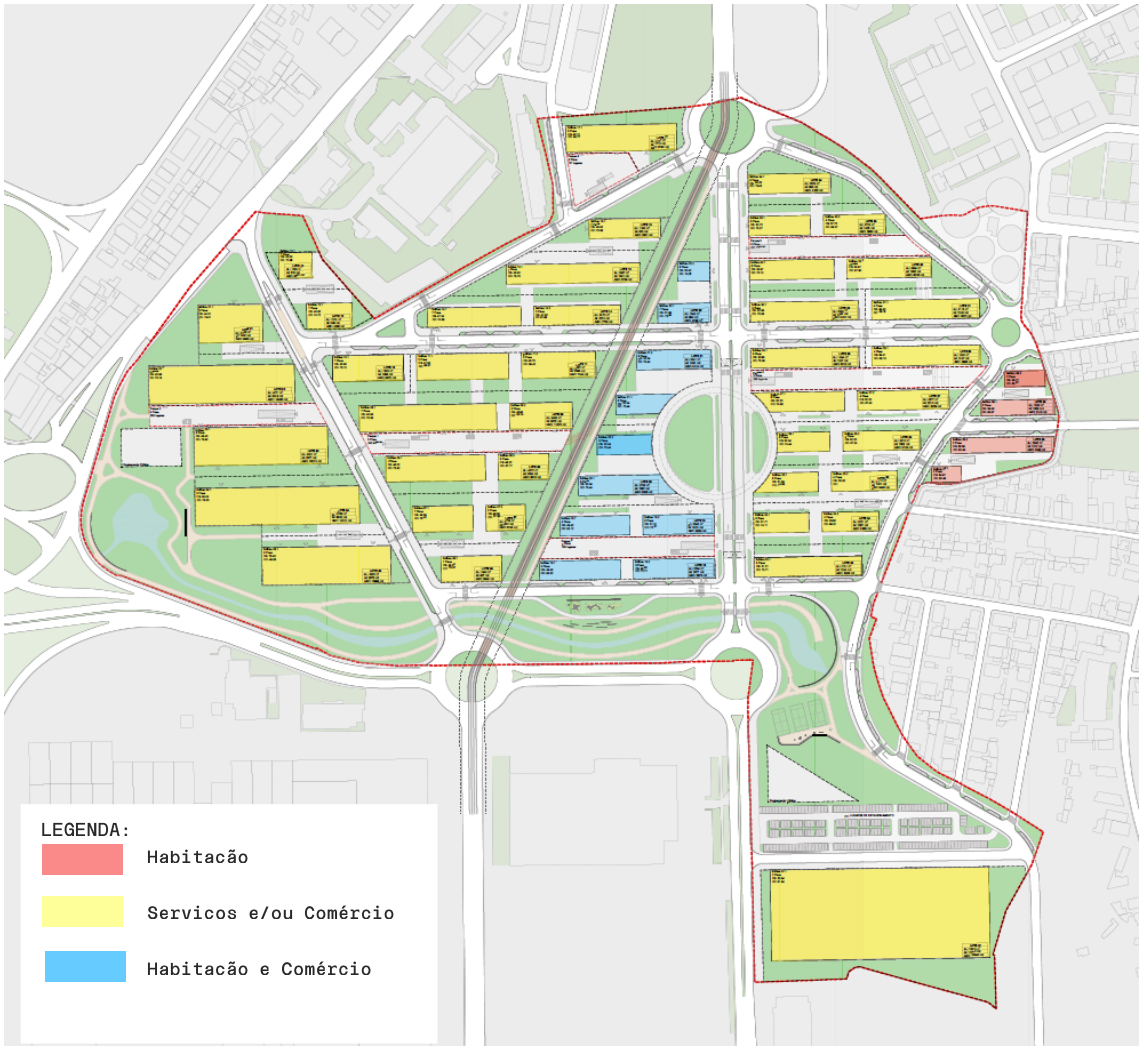
É proposto um total de 61.013m2 de área permeável nas áreas de cedência para espaço público. Esta área permite desenvolver com relativa flexibilidade a futura operação de obras de urbanização. Essas operações deverão cumprir com os **valores mínimos exigidos em PDM, calculados em 52.331m2** que resultam do cálculo acima descrito. Desta forma, o valor referido como proposta tem por base a área da mancha representada na *Planta de Permeabilidade* e é somente indicativo da viabilidade de cumprimento do índice de permeabilidade nas futuras operações.

Estão alocados **28.669 m^2** de área permeável distribuída pelos lotes privados. Esta área é de **cumprimento mínimo obrigatório, de forma a alcançar os valores exigidos em PDM**, sendo que o desenho efetivo das zonas verdes dependerá do projeto de cada edifício. O desenho não deve descurar a coesão urbana e continuidade paisagística, o que estará assegurado através do regulamento do loteamento. A área permeável alocada a cada lote encontra-se também descrita nas fichas individuais dos lotes, anexas ao regulamento do loteamento.

A forma como foram distribuídas estas áreas teve como objetivo vincular os espaços privados de carácter publico entre edifícios a um caracter ajardinado, criando bolsas permeáveis ao longo do Loteamento, e também definir outros atravessamentos como espaços pedonais de utilização mais formal associados a comércio e serviços conforme indicado na peça desenhada *Planta de Cedências*.

VIII. PROGRAMA DE UTILIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES

O Loteamento foi desenvolvido de forma a incluir uma grande diversidade de funções e dinâmicas. As morfologias propostas acompanham esta diversidade, tendo as barras dos blocos profundidas diferentes, adaptáveis à complexidade dos diferentes usos que podem vir a albergar. Além da diversidade de usos, pretende-se promover a coesão territorial e as transições volumétricas que essa coesão representa.



Distribuicão de Programa

Praticamente todo o loteamento é dirigido ao uso de **atividades económicas**, com repartição entre comércio e serviços. À exceção dos lotes 36 e 35 onde se prevê estruturas exclusivamente para habitação de pequena escala, todos os restantes lotes preveem a utilização do piso térreo com o uso de comércio, reservando os pisos superiores para os Serviços e Habitação quando for o caso. Desta forma, as frentes de rua e dos espaços de utilização pública dentro dos lotes contribuirão para uma atividade comercial intensa e uma cidade mais segura e vibrante.

O uso de **habitação** que corresponde a 10% da área total de construção do Loteamento, conforme previsto artigo 42º, ponto 3 do PDM de Matosinhos, encontra-se em dois núcleos: a nascente, junto da malha habitacional de Baldões de pequena escala, onde são propostos volumes de dois pisos que permitem fazer a transição dos edifícios de maior cércea, a poente, com o contexto existente a nascente; o segundo núcleo encontra-se no centro do Loteamento, ao longo do eixo principal que parte da Avenida Fernando Távora. Esta dispersão permite uma convivência equilibrada entre os usos e ajuda a transição entre escalas dos diferentes tecidos urbanos.

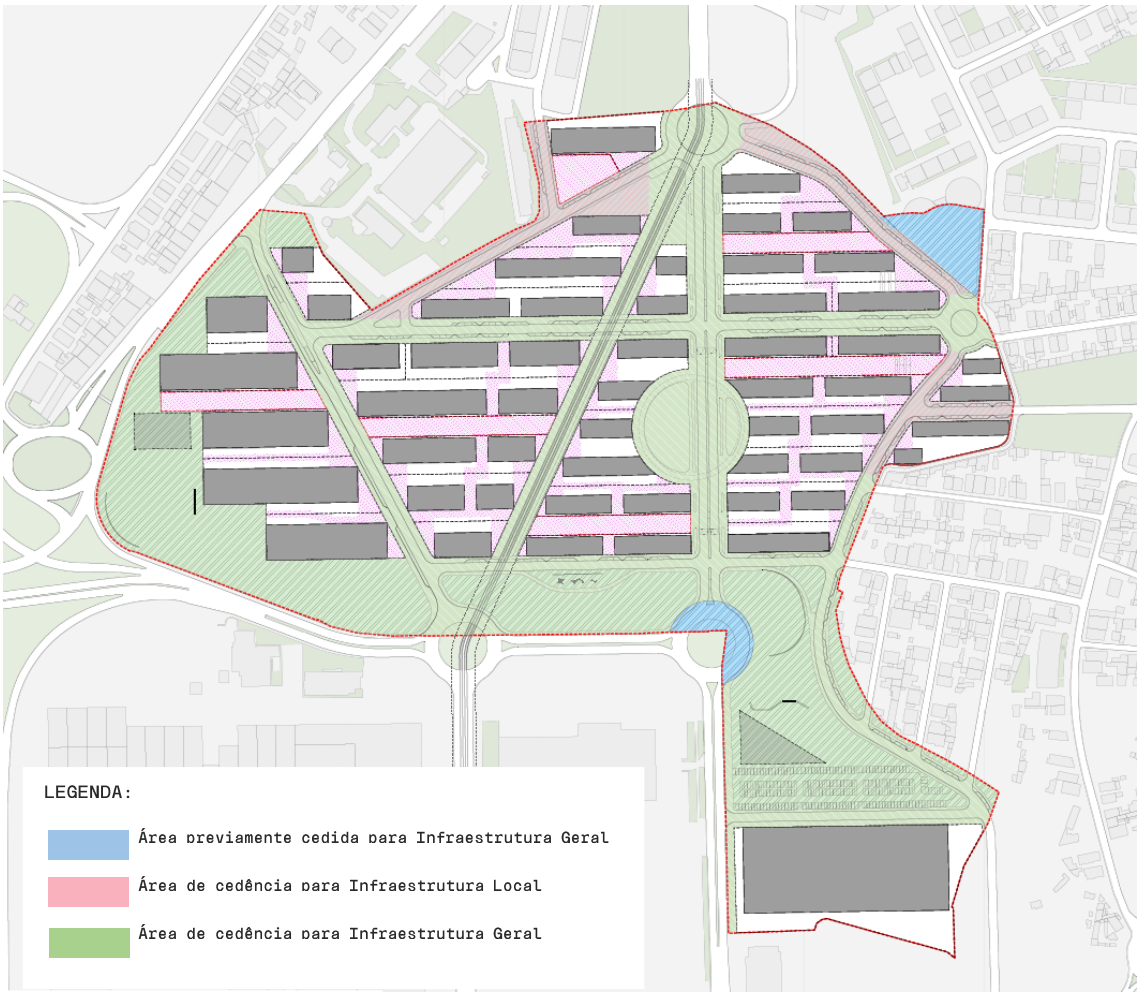
Para criar maior capacidade de implementação da já referida **variedade de usos**, seja de serviços ou de comércio, a Poente e a Sul encontram-se os lotes indicados edifícios de maior profundidade e que permitirão albergar atividades com necessidade de maior estrutura por piso. Assim, será possível captar diferentes tipos de uso como previsto, tais como Hotel, estabelecimentos de ensino, entre outros.

No limite sudeste do terreno, encontra-se um lote com **grandes superfícies de pavimento**, com características semelhantes às do parque comercial que existe a Sul do terreno. Este tanto será indicado para um uso comercial, semelhante ao que acontece na envolvente, como poderá vir a receber uma atividade do tipo expositiva ou cultural que faça o remate do parque verde.

Por fim, estão ainda previstos **dois edifícios em áreas de cedência** para equipamentos, localizados em proximidade com o parque, enriquecendo as infraestruturas publicas.

IX. ÁREAS DESTINADAS A INFRA-ESTRUTURAS, EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS VERDES E OUTROS ESPAÇOS DE UTILIZAÇÃO COLETIVA E OUTROS ARRANJOS

Foram determinadas as áreas para *infraestruturas gerais* que servirão, não só a comunidade local do loteamento, mas sobretudo as populações municipais e intermunicipais em redor. Essas áreas, correspondem ao **Parque Urbano**, à linha de **Metrobus**, e aos **eixos viários estruturantes** com as respetivas ligações.



Planta de Cedências

O Parque Urbano que acompanha a renaturalização da ribeira de Joanes, encontra-se numa posição valorizada, pela proximidade do aeroporto e pela ligação ao Nó da A28. Desta forma, existem dois meios de ligação com grande influência de transportes, seja a nível individual, como a nível coletivo (canal de Metro-Bus). Em conjunto com todo o desenvolvimento urbanístico, o parque pretende ser uma fonte de atratividade municipal e intermunicipal.

Estão previstos três principais clusters de programas no parque ribeirinho - a montante, uma zona desportiva, com campos de padel e equipamentos de fitness; na zona central (principal entrada do parque) prevê-se uma zona de parque infantil, em areão, e uma zona de bancada inserida na encosta (ver imagens de referência) e a jusante uma zona ampla, multifuncional, associada ao alargamento do leito. Ao longo das margens estão previstos programas complementares (mesas de jogo, de merendas, bancos, equipamentos de ginástica, entre outros).

A sul do parque encontra-se uma área de estacionamento exterior com capacidade para 211 lugares (ver cap. “B. Estacionamento” na parte VII). A localização deste parque permite que a sua área de abrangência se expanda aos utilizadores do parque, mas também da zona industrial a sul e da zona residencial a Nascente. Esta área será contemplada pelas obras de urbanização como uma extensão do parque, dissimulando a sua presença através do tratamento paisagístico.

Está contemplada junto ao parque a implantação de dois edifícios a ceder ao município que se devem enquadrar na volumetria e conceito geral do Loteamento. O uso destes dois edifícios deverá ser definido posteriormente em conjunto com o município.

O canal de MetroBus, além de ser também um braço do próprio parque urbano, é uma via de comunicação com grande atividade que permitirá a ligação ao aeroporto de uma grande parte do território, e em torno do qual se desenvolve uma estratégia de mobilidade municipal mais sustentável e coletiva.

O Eixo viário estruturante que faz a continuidade da Av. Arq.º Fernando Távora é outro elemento estruturante de todo o território que permite ativar um novo canal de atravessamento de todo a área, desde o Aeroporto até à área sul da área económica do Freixieiro. Nessa via propõe-se uma **praça circular** de grandes dimensões que será também ela, pela sua dimensão e posição no território, um elemento agregador e dinamizador de toda a área envolvente. Da mesma forma, o eixo viário que faz a continuidade da Av. Mário Moreira da Maia, também permite uma ligação importante entre a área sul do terreno e a zona norte do Freixieiro.

As ligações urbanas transversais que atravessam o território no sentido Nascente - Poente, permitem fazer a ligação entre os vários tecidos urbanos que se avizinham no limite Este e o próprio terreno do Loteamento, incluindo ao Parque Urbano.

As áreas previamente cedidas encontram-se identificadas na peça desenhada (1pl_cede Planta de Cedências), estas são contabilizadas como áreas de cedência para infraestruturas gerais, uma vez que serviram para a implantação da rotunda da Av. Arq.º Fernando Távora no limite Sul e para a implantação de reservatórios municipais de água, no limite Noroeste.

Apesar dos **parques de estacionamento públicos em cave** pertencerem a lotes privados, estes constituem uma parte essencial da infraestrutura publica, uma vez que albergam a maioria do estacionamento comum. Estes seis parques de estacionamento serão edificações subterrâneas, cuja localização se distribui de forma uniforme pelo Loteamento, de forma a coincidir com o faseamento da construção, **e garantir que todas as áreas se encontram providas de lugares de estacionamento público em lugar suficiente e de rápido acesso.** Por esta razão, consideramos relevante que também sejam referidos no presente capítulo de infraestruturas.

As áreas de cedências encontram-se assinaladas na peça desenhada *Planta de Cedências* e correspondem aos seguintes valores:

Distriubuição das Áreas de Cedência	
Infraesrutura Geral (Áreas Verdes e Equipamentos)	53278m2
Infraesrutura Geral (vias de Comunicação)	60570m2
Infraesrutura Local	13129m2
Préviamente cedida (Depósitos de água)	3313m2
Préviamente cedida (rotunda da Av. Arq. Fernando távora)	2067m2
Total	**132357m2**

X. REGULAMENTO DO LOTEAMENTO

O Loteamento OPO-CIty foi desenvolvido como um plano urbano integral, resolvendo a estrutura urbana de forma a garantir as conexões viárias necessárias ao mesmo tempo que o peão e os modos ativos de locomoção são prioritários. Por esta razão, o Loteamento é atravessável na sua totalidade, conformando uma multiplicidade de espaços públicos (ou privados de caráter publico) que permitem um maior usufruto da cidade e uma maior qualidade urbana.

Esta qualidade é conseguida através de um cuidado paisagístico do espaço público e de uma volumetria que procura integrar-se com a paisagem, integrando espaços verdes. A coesão urbana e paisagística serão os fatores chave para conseguir que as intenções definidas pela equipa projetista alcancem o plano da realidade. Desta forma, considerou-se necessária a formulação de um Regulamento de Loteamento, que vincula as operações urbanísticas consecutivas deste processo de loteamento a um conjunto de diretivas com o objetivo de garantir a referida coesão urbanística.

Com este objetivo será desenvolvido o regulamento interno do loteamento OPO-CITY, a elaborar em fase de projeto de execução. As diretrizes presentes no regulamento abrangem a materialidade utilizada na caracterização no espaço público e também a materialidade utilizada no espaço privado de utilização pública, de forma a garantir uma continuidade material e estética entre os dois tipos de espaços. Uma vez que poderão ser construídos em tempos diferentes e por promotores distintos, pretende-se vincular os dois espaços a esta continuidade espacial para garantir o sucesso das intenções designadas.

Por outro lado, também a volumetria proposta será vinculativa uma vez que será essencial para existir a leitura de conjunto que permite a variedade de escalas e de ambientes. Esta volumetria, bem como todas as informações relativas a cada lote, encontram-se individualmente descriminadas no Regulamento do Loteamento. Estas serão desenvolvidas de forma a comunicar facilmente todos os parâmetros referentes a cada lote. Incluindo a geometria e volumetria de cada edifício, cotas de soleira e altura da fachada, mas também indicações acerca dos espaços privados de caráter público de cada lote, e áreas permeáveis a que cada lote deve estar obrigado a cumprir.

XI. Ouadro Sinótico

OPO CITY MASTERPLAN - QUADRO SÍNTESE																	
LOTES				EDIFÍCIOS POR LOTE		AREA BRUTA DE CONSTRUÇÃO (máx.) (m2)			ÁREA DE CONST. ABAIXO DO SOLO*(m2)			Nº ESTACIONAMENTO (exigido em RPDM)		Nº ESTACIONAMENTO PROPOSTO		Nº de Pisos	
Nº Lote	Área do lote (m2)	Area de implantação (máx.) (m2)	Área Permeavel	Edifício	Area de implantação (m2)	Comércio e Serviços	Habitação	TOTAL	Área por piso	nº Pisos	Área de cave	uso Privado	uso Público	Uso Privado	Total Proposto	Acima da Cota de Soleira	Abaixo da Cota de Soleira*
Lote 01	2228m2	1432m2	374m2	1,1	1432m2	8560m2		8560m2	1706m2	2	3412m2	58	58	58		9	2
Lote 02	4271m2	3249m2	613m2	2,1	3249m2	16485m2		16485m2	3248m2	2	6496m2	110	110	110		9	2
Lote 03	4391m2	2977m2	1258m2	3,1	2977m2	16574m2		16574m2	2975m2	2	5950m2	111	111	111		9	2
Lote 04	5768m2	3662m2	1556m2	4,1	3662m2	14741m2		14741m2	3948m2	1	3948m2	99	99	99		8	2
Lote 05	3929m2	2875m2	445m2	5,1	2875m2	10996m2		10996m2	3158m2	1	3158m2	74	74	74		8	1
Lote 06	1840m2	927m2	230m2	6,1	927m2	3549m2		3549m2	1357m2	1	1357m2	24	24	24		7	1
Lote 07	3759m2	1531m2	1447m2	7,1	929m2	4915m2		5733m2	2029m2	1	2029m2	39	39	39		7	1
				7,2	602m2	818m2											
Lote 08	4072m2	2304m2	1154m2	8,1	1526m2	7766m2		8818m2	2500m2	1	2500m2	59	59	59		7	1
				8,2	778m2	1052m2											
Lote 09	5495m2	3076m2	1695m2	9,1	2110m2	10298m2		11576m2	3275m2	1	3275m2	78	78	78		7	1
				9,2	966m2	1278m2											
Lote 10	1829m2	1093m2	592m2	10,1	1093m2	6370m2		6370m2	1190m2	2	2380m2	43	43	43		7	2
Lote 11	4287m2	2555m2	1190m2	11,1	1414m2	5847m2		7444m2	2857m2	1	2857m2	50	50	50		5	1
				11,2	1141m2	1597m2											
Lote 12	1574m2	698m2	349m2	12,1	698m2	4285m2		4285m2	1066m2	2	2132m2	29	29	29		7	2
Lote 13	1283m2	516m2	114m2	13,1	516m2	3391m2		3391m2	997m2	2	1994m2	23	23	23		8	1
Lote 14	3670m2	2074m2	944m2	14,1	1075m2	5729m2		7753m2	2663m2	1	2663m2	52	52	52		7	1
				14,2	999m2	2024m2											
Lote 15	3967m2	1541m2	1173m2	15,1	1541m2	5739m2		5739m2	2209m2	1	2209m2	39	39	39		7	1
Lote 16	1952m2	823m2	450m2	16,1	823m2	2901m2		2901m2	1238m2	1	1238m2	20	20	20		7	1
Lote 17	3107m2	1714m2	1111m2	17,1	1714m2	8790m2		8790m2	1743m2	1	1743m2	59	59	59		9	2
Lote 18	2284m2	1877m2	55m2	18,1	938m2	872m2	1723m2	6973m2	2230m2	1	2230m2	47	30	47		6	1
				18,2	939m2	872m2	3506m2										
Lote 19	2942m2	1631m2	258m2	19,1	810m2	821m2	1524m2	6033m2	2112m2	1	2112m2	41	26	41		6	1
				19,2	821m2	755m2	2933m2										
Lote 20	3756m2	1667m2	627m2	20,1	1033m2	1037m2	2808m2	6335m2	2378m2	1	2378m2	43	27	43		7	1
				20,2	634m2	626m2	1864m2										
Lote 21	3041m2	1452m2	458m2	21,1	586m2	684m2	1796m2	6414m2	2003m2	1	2003m2	43	27	43		6	1
				21,2	866m2	859m2	3075m2										
Lote 22	1943m2	984m2	485m2	22,1	610m2	604m2	2145m2	4098m2	1461m2	1	1461m2	28	17	28		7	1
				22,2	374m2	307m2	1042m2										
Lote 23	2151m2	1244m2	593m2	23,1	1244m2	5328m2		5328m2	1493m2	1	1493m2	36	36	36		6	1
Lote 24	3221m2	1297m2	798m2	24,1	640m2	3001m2		5365m2	1995m2	1	1995m2	36	36	36		6	1
				24,2	657m2	2364m2											
Lote 25	3112m2	1401m2	391m2	25,1	641m2	2973m2		5483m2	2111m2	1	2111m2	37	37	37		6	1
				25,2	760m2	2510m2											
Lote 26	3818m2	1503m2	850m2	26,1	609m2	2809m2		5743m2	2166m2	1	2166m2	39	39	39		5	1
				26,2	894m2	2934m2											
Lote 27	3577m2	2013m2	237m2	27,1	960m2	4561m2		8209m2	2570m2	1	2570m2	55	55	55		6	1
				27,2	1053m2	3648m2											
Lote 28	1454m2	1247m2		28,1	1247m2	6313m2		6313m2	1453m2	1	1453m2	43	43	43		6	2
Lote 29	1530m2	1247m2	68m2	29,1	1247m2	3956m2		3956m2	1453m2	1	1453m2	27	27	27		4	1
Lote 30	2083m2	1254m2	388m2	30,1	1254m2	6231m2		6231m2	1616m2	1	1616m2	42	42	42		6	2
Lote 31	2115m2	1240m2	404m2	31,1	1240m2	3573m2		3573m2	1614m2	1	1614m2	24	24	24		4	1
Lote 32	3864m2	1952m2	944m2	32,1	977m2	4655m2		8005m2	2526m2	1	2526m2	54	54	54		6	1
				32,2	975m2	3350m2											
Lote 33	2723m2	1426m2	606m2	33,1	714m2	3392m2		5852m2	1879m2	1	1879m2	40	40	40		6	1
				33,2	712m2	2460m2											
Lote 34	2629m2	953m2	1426m2	34,1	953m2	4260m2		4260m2	1143m2	1	1143m2	29	29	29		6	2
Lote 35	2582m2	1212m2	398m2	35,1	272m2		553m2	2439m2	2056m2	1	2056m2	17	9	17		2	1
				35,2	940m2		1886m2										
Lote 36	1939m2	1050m2	258m2	36,1	674m2		1385m2	2145m2	1566m2	1	1566m2	15	8	15		2	1
				36,2	376m2		760m2										
Lote 37	16515m2	11770m2	4732m2	37,1	11770m2	23540m2		23540m2	11770m2	1	11770m2	157	157	157		2	1
Lote 38 (Parque 1)	2473m2	2473m2							2473m2	3	7419m2				242		3
Lote 39 (Parque 2)	2110m2	2110m2							2110m2	4	8440m2				253		4
Lote 40 (Parque 3)	2062m2	2062m2							2062m2	3	6186m2				201		3
Lote 41 (Parque 4)	2790m2	2790m2							2790m2	3	8370m2				298		3
Lote 42 (Parque 5)	2090m2	2090m2							2090m2	3	6270m2				193		3
Lote 43 (Parque 6)	1412m2	1412m2							1412m2	3	4236m2				121		3
(Lugares à superfício)															438		
TOTAL	**137638m2**	**71467m2**	**28669m2**		**71467m2**	**243000m2**	**27000m2**	**270000m2**			**137857m2**	1820 lugares	1730 lugares	**1820 lugares**	**1746 lugares**		

Lisboa. fevereiro de 2024

João Jesus. Ara.
OODA AROUITECTURA