

The Future of Lisbon Port-City Interactions

[Ana Morais de Sá¹, Fernando Nunes da Silva¹, Nuno Marques da Costa², Paula Vale de Paula¹, Freddy Nogueira¹, Máira Vucovix¹, Mariana Aguiar¹, Luanny Nascimento¹, Rosário Macário¹, Manuel Pacheco¹ e João Vilar¹]

¹CITUA/IST, ²IGOT

CiTUA – Centro para a inovação em Território, Urbanismo e Arquitetura

Sumário executivo

Os portos desempenham um papel estrutural no desenvolvimento económico e na organização territorial, funcionando como interfaces estratégicos entre escalas locais e globais e gerando impactos significativos nas cidades, nomeadamente ao nível ambiental, social e territorial. O Porto de Lisboa constitui um caso particularmente complexo, dada a sua localização no Estuário do Tejo, a extensão da sua área jurisdicional e a sua interação com vários municípios da Área Metropolitana de Lisboa (AML). O crescimento urbano em torno das infraestruturas portuárias tem condicionado a expansão do porto, num contexto em que a evolução do transporte marítimo, marcada pela contentorização e pelo aumento da dimensão dos navios, exige hoje maiores áreas terrestres de apoio, mais do que a simples extensão dos cais. Esta realidade coloca novos desafios às relações porto-cidade e reforça a necessidade de uma coordenação eficaz entre o planeamento portuário, urbano e regional. É neste enquadramento que o projeto CidadePortoTejo se insere, respondendo à necessidade de abordagens integradas às relações porto-cidade, com o objetivo de apoiar políticas públicas mais coerentes, resilientes e territorialmente compatíveis. Em termos globais, o projeto visa contribuir para a consolidação de um modelo territorial mais integrado, bem como para a definição de um modelo de governança dotado de maior capacidade institucional para enquadrar a modernização e a expansão portuária, articulando-as com os processos de regeneração urbana das frentes ribeirinhas enquanto oportunidade estratégica para um desenvolvimento urbano e regional sustentável.

Recomendações

- Reforçar a coordenação de governança multinível
- Clarificar competências institucionais
- Definir entidades de gestão dedicadas para projetos complexos na frente ribeirinha
- Articular as mudanças de uso do solo com a acessibilidade e o espaço público
- Garantir a oferta de usos mistos e diversidade habitacional na requalificação das frentes ribeirinhas
- Definir atempada e coerentemente as prioridades de intervenção e o seu faseamento
- Institucionalizar a avaliação ex-post sistemática das políticas
- Centrar o aumento de capacidade de resposta do Porto de Lisboa, no curto médio-prazo, nas infraestruturas portuárias existentes
- Assumir, no curto médio-prazo, que o terminal de contentores de Alcântara é o elemento-chave para o aumento de capacidade de movimentação de carga para o Porto de Lisboa
- Promover práticas de planeamento orientadas para a aprendizagem e adaptação

Destinatário(s) do policy brief

Autoridades públicas com responsabilidades na governação portuária, no ordenamento do território e no desenvolvimento urbano e regional: Administração do Porto de Lisboa, municípios ribeirinhos da AML e CCDR LVT. Destina-se igualmente aos decisores nacionais, em particular ao Ministério das Infraestruturas e da Habitação, ao Ministério da Economia e da Coesão Territorial, e ao Ministério do Ambiente e da Energia, enquanto atores-chave na definição de enquadramentos estratégicos, investimentos públicos e mecanismos de coordenação para uma integração porto-cidade mais coerente, sustentável e socialmente equilibrada.



Introdução e Enquadramento do Problema

A transformação dos portos em resposta ao aumento da dimensão dos navios porta-contentores, à transição energética, à descarbonização e às alterações climáticas coloca as cidades portuárias no centro de desafios complexos da governança territorial [1]. Embora os portos sejam infraestruturas críticas para a competitividade económica, a logística e o emprego, as suas estratégias de modernização têm vindo a reconfigurar de forma crescente os territórios urbanos envolventes, intensificando pressões sobre o uso do solo, os sistemas de mobilidade e acessibilidade, a habitação, os serviços públicos e a qualidade ambiental [2, 3]. O problema central abordado pelo projeto CidadePortoTejo reside na desarticulação entre as estratégias de desenvolvimento portuário e os quadros de ordenamento do território e desenvolvimento urbanístico, particularmente em contextos em que os portos se encontram fisicamente integrados em áreas metropolitanas. No caso do Porto de Lisboa, este problema é agravado pela extensão da sua jurisdição no Estuário do Tejo e pela sua interação com múltiplos municípios, cada um regido por instrumentos de planeamento e competências administrativas distintas [4].

As necessidades e propostas de expansão portuária, em conjunto com iniciativas de transição energética lideradas pelo Porto, como a modernização de infraestruturas e equipamentos, alterações nas cadeias logísticas e o desenvolvimento de novas atividades relacionadas com a energia, geram impactos territoriais e sociais que ultrapassam largamente os seus limites. Estes impactos afetam residentes, trabalhadores, municípios, entidades regionais de planeamento e a própria autoridade portuária, originando frequentemente conflitos entre objetivos económicos, metas ambientais e preocupações relacionadas com a qualidade de vida e o ambiente urbano. A falta de coordenação efetiva entre as várias entidades

envolvidas nas áreas referidas, pode conduzir a padrões ineficientes quanto aos usos do solo, à provisão inadequada de infraestruturas, ao agravamento de externalidades sociais e ambientais e a uma menor aceitação pública das transformações associadas ao porto. Acresce que a ausência de mecanismos robustos de avaliação de políticas públicas limita a aprendizagem institucional e fragiliza a capacidade das autoridades públicas para adaptar, ao longo do tempo, os instrumentos de planeamento.

Este desafio assume particular relevância à luz dos enquadramentos estratégicos e de política pública. A nível europeu, o EU Blue Economy Report 2023 sublinha o papel estratégico dos portos no desenvolvimento económico e nos objetivos de neutralidade climática [5]. A nível nacional, a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, identifica os portos e as cadeias logísticas como áreas prioritárias de intervenção [6]. O projeto encontra-se igualmente alinhado com a Agenda 2030 da AIVP para relações porto-cidade sustentáveis [7]. À escala regional, a Estratégia Regional de Lisboa 2030 destaca a importância de reforçar a integração porto-cidade através de um planeamento territorial coordenado [8].

Apesar deste contexto estratégico favorável, persistem lacunas significativas na tradução destes objetivos e orientações em práticas de planeamento coerentes e territorialmente fundamentadas. Esta situação é agravada pela ausência de uma estratégia de desenvolvimento portuário, apenas formalmente aprovada na década de 1990. Neste contexto, o projeto CidadePortoTejo propõe-se responder a este défice ao abordar a interface porto-cidade não como uma questão setorial, mas como um problema de governação multiescalar e de planeamento territorial, que exige abordagens integradas, baseadas em evidências e orientadas para a avaliação de políticas públicas.

Análise / Principais Resultados

Do ponto de vista metodológico, as análises realizadas no âmbito do projeto CidadeportoTejo podem ser divididas em cinco blocos, nomeadamente: i. Análise das

Interações Porto-Cidade; ii. Análise do estudo de caso CidadeportoTejo; iii. Análise das Tendências Demográficas e da Ocupação do Território; iv. Perspetivas de Evolução da

Ocupação do Território; v. Elaboração de Recomendações.

No âmbito da **Análise das Interações Porto-Cidade** foi construído um quadro teórico que serviu de base para a subsequente compreensão do caso de estudo. O quadro teórico sistematizou a literatura sobre as Relações Porto-Cidade, sobre a Regeneração de Frentes Ribeirinhas Urbanas e sobre a Avaliação da Relação Porto-Cidade. Adicionalmente, foram analisados quatro estudos de caso, nomeadamente: Porto de Antuérpia, Porto de Barcelona, Porto de Génova e Porto de Oslo.

Os resultados obtidos a partir da construção do referencial teórico demonstram que a relação porto-cidade evoluiu de uma coexistência funcional para um desafio de equilíbrio sustentável [9] exigindo maior cooperação entre planeamento urbano e portuário. As frentes ribeirinhas centrais emergem como espaços estratégicos de interface, onde os processos de regeneração urbana têm qualificado áreas anteriormente ocupadas por atividades portuárias no tecido urbano. Nesse contexto, as frentes ribeirinhas transformaram-se em territórios-chave combinando oportunidades de valorização económica, social e ambiental com riscos associados à governança, equidade socio-espacial e sustentabilidade ambiental [10]. No que se refere às avaliações das relações porto-cidade, a literatura aponta para uma transição de abordagens sectoriais para modelos de avaliação multidimensionais, integrando dimensões ambientais, socioculturais, urbanísticas e de governança. Este tipo de abordagem permite alinhar o desenvolvimento portuário com objetivos de sustentabilidade urbana e apoiar decisões de planeamento mais informadas, através de indicadores e de mecanismos de monitorização de impactos [11]. Por fim, a análise comparada de Antuérpia, Barcelona, Génova e Oslo evidencia que não existem modelos universais de relação porto-cidade, sendo os resultados fortemente condicionados por contextos institucionais, territoriais e de governança [12]. Os casos analisados destacam a importância da coordenação entre planeamento urbano e portuário, do papel estratégico das frentes ribeirinhas e de modelos de governança colaborativa, reforçando a necessidade de abordagens adaptativas e contextualmente informadas para o caso de Lisboa.

A análise do **Caso CidadeportoTejo** inclui a sistematização das opções estratégicas do Porto de Lisboa, a análise da Trajetória da

Cidade Portuária de Lisboa e reflexão sobre a avaliação das Alternativas de Expansão do Porto de Lisboa.

Os resultados obtidos demonstram que a ausência de uma visão estratégica de longo prazo e de práticas de monitorização contínua, fragiliza a eficácia dos planos do Porto de Lisboa, contribuindo para falta de articulação institucional e para a fragmentação territorial [13]. Neste contexto, a avaliação *ex-post* surge como instrumento fundamental para qualificar a tomada de decisão política, reforçar a coerência dos processos de planeamento e produzir bases de informação sistematizadas que sustentem estratégias territoriais mais fundamentadas, consistentes e coerentes. Em relação à Trajetória da Cidade Portuária de Lisboa, foi possível compreender como a cidade de Lisboa evoluiu de um porto industrial para uma frente ribeirinha multifuncional, integrando atividades culturais, turísticas e recreativas, embora enfrentando pressões urbanísticas e ambientais crescentes [14]. O desafio central é equilibrar a função portuária estratégica com a valorização urbana e ambiental do estuário e da cidade. Por fim, em relação às alternativas de expansão, identificaram-se fortes constrangimentos operacionais, ambientais e territoriais. Algumas opções, como o aumento de capacidade no terminal de Alcântara, revelam-se fundamentais mediante processos de modernização e melhoria da acessibilidade, enquanto outras, como Trafaria e Barreiro, apresentam impactos territoriais e ambientais elevados, levando ao seu abandono. Evidencia-se, assim, a necessidade de soluções estratégicas capazes de conciliar a competitividade portuária com os objetivos de sustentabilidade ambiental e de coerência com o planeamento urbano.

Na **Análise das Tendências Demográficas e da Ocupação do Território** analisaram-se as tendências observadas no passado para que, assim, fosse possível refletir sobre o futuro. Neste sentido, analisou-se a evolução da densidade populacional, da densidade habitacional, a relação entre composição familiar e alojamentos, e densidade de emprego e desemprego. Os resultados obtidos evidenciam a persistência de padrões espaciais consolidados, caracterizados pela estabilidade da distribuição populacional, pela expansão da capacidade habitacional e pelo envelhecimento demográfico generalizado. A discrepância observada entre densidade habitacional e densidade populacional reflete alterações estruturais na composição familiar e

nos usos residenciais, sugerindo a existência de alojamentos vagos e ocupações sazonais.

No âmbito das **Perspetivas de Evolução da Ocupação do Território** foram utilizadas diferentes abordagens, que permitiram caracterizar a situação atual da AML e identificar possíveis alternativas de evolução futura a médio e longo prazo. Nesta análise teve-se em conta a Ocupação do Solo, o Regime dos usos do Solo previsto PDM, as possibilidades construtivas dos PU e PP, os grandes loteamentos e, ainda, os projetos estruturantes de regeneração urbana que, embora não se encontrem integrados em instrumentos de gestão territorial com plena eficácia legal, evidenciam um elevado grau de compromisso institucional por parte das entidades públicas (incluindo projetos de regeneração urbana e projetos de acessibilidade e mobilidade urbana).

Os resultados indicam um crescimento demográfico e habitacional desigual na AML, com maior centralidade futura da margem Norte e limites de curto prazo na margem Sul, sendo esse crescimento condicionado pelas opções de planeamento, que colocam a decisão política no centro da configuração territorial. Todavia, com a construção do NAL na margem Sul do Tejo, esta situação poderá sofrer uma alteração, dado que esta importante infraestrutura de transporte não deixará de potenciar a atratividade da margem Sul do Tejo em captar uma parte mais significativa do

crescimento total previsto para a AML. Num contexto de elevada incerteza política, económica e financeira, maior exigência ambiental e crescente dependência de investimento privado e internacional, as frentes ribeirinhas emergem como espaços estratégicos onde a relação porto-cidade assume um papel determinante nas opções de planeamento e investimento, exigindo abordagens integradas que reforcem simultaneamente a competitividade portuária, a qualidade urbana e a sustentabilidade metropolitana. Assim, a tomada de decisão política deve assentar numa gestão rigorosa, eficiente, sustentável e equitativa dos recursos públicos, tornando-se a priorização da sua afetação um elemento central da governação territorial. Em síntese, o desafio para o futuro desenvolvimento da AML exige o ajuste das metas dos IGT a ritmos reais de transformação urbana, evitando cenários de sobredimensionamento, fragmentação territorial ou adiamento sistemático da concretização de propostas urbanísticas, algumas com projetos formulados há décadas sem que se tenha construído um único alojamento.

Finalmente, a partir de uma reflexão crítica dos resultados extraídos das diferentes análises realizadas foi possível elaborar um conjunto de **Conclusões e Recomendações** relativas à Cidade Portuária de Lisboa, sobre o Porto de Lisboa e sobre a relação porto-cidade.

Opções de Política e Recomendações

Várias alternativas de política emergem da análise das transformações porto-cidade em Lisboa, cada uma abordando os desafios de governança e coordenação a partir de perspetivas distintas. A manutenção do enquadramento institucional existente, acompanhada do reforço das rotinas de coordenação entre a autoridade portuária, os municípios e as entidades regionais, constitui uma opção politicamente viável, mas com resultados expectáveis limitados, como demonstram três décadas de indefinição quanto às alternativas para a expansão das infraestruturas portuárias e a incapacidade de requalificar os terrenos urbanos sem uso definido da frente ribeirinha.

Embora esta abordagem possa melhorar a partilha de informação e a articulação antecipada de políticas, a evidência do caso de

Lisboa indica que a coordenação institucional incremental, por si só, dificilmente resolverá os desajustes estruturais entre as estratégias portuárias e os instrumentos de gestão territorial, em particular em contextos urbanos, nomeadamente no que respeita ao calendário das intervenções, às decisões quanto aos usos do solo e às prioridades de investimento.

Uma outra alternativa, de carácter mais estrutural, pressupõe a criação de uma entidade dedicada ao planeamento e à gestão das operações na frente ribeirinha, dotada de autonomia administrativa e financeira.

As experiências estrangeiras bem-sucedidas mostram que este tipo de entidade pode reforçar a capacidade de execução, apoiar uma definição clara das fases de intervenção e ultrapassar a fragmentação institucional dos níveis de decisão. No entanto, esta opção

implica custos de instalação e funcionamento e exige um desenho cuidadoso do mandato, de modo a evitar sobreposições com instituições já existentes. De forma complementar, os estudos de caso evidenciam a importância dos processos procedimentais, em particular a necessidade de alinhar os ciclos de programação dos planos estratégicos portuários com os instrumentos de gestão territorial de âmbito municipal e regional. Esta abordagem melhora a coerência, conformidade e robustez entre instrumentos e reduz os conflitos ao antecipar os efeitos das transformações portuárias nos processos de ordenamento do território e planeamento urbano. A sua eficácia depende, contudo, da capacidade técnica, da disponibilidade de dados e da existência de mecanismos formalizados de resolução de conflitos quando os objetivos de política pública divergem.

Transversalmente a estas alternativas, as análises realizadas sublinham a importância de integrar de forma sistemática a avaliação expost das políticas como prática corrente. Quando enquadrada como um instrumento de aprendizagem e ajustamento, e não como um mecanismo de controlo, este tipo de avaliação reforça a capacidade institucional e apoia uma governança adaptativa, embora requeira compromisso institucional e recurso a indicadores de monitorização simples e transparentes.

Recomendações

1. Reforçar a coordenação de governança multinível: criar uma plataforma permanente de coordenação multinível envolvendo autoridades portuárias, municípios e entidades regionais, apoiada por um calendário de programação partilhado e por responsabilidades institucionais claramente definidas. Esta medida permite responder a desajustamentos temporais e espaciais do planeamento, com custos institucionais relativamente reduzidos, e aumenta a previsibilidade e a segurança do investimento público e privado.

2. Clarificar competências institucionais: as responsabilidades estatutárias em matéria de desenvolvimento portuário, planeamento urbano, mobilidade e gestão ambiental devem ser explicitamente clarificadas e operacionalizadas. Competências sobrepostas ou ambíguas fragilizam a responsabilização e

dificultam a implementação das políticas e dos planos. Uma definição clara de funções, ancorada em instrumentos de planeamento, é condição prévia para uma integração portuária eficaz e para uma tomada de decisão territorial coerente.

3. Definir entidades de gestão dedicadas para projetos complexos na frente ribeirinha: para intervenções de grande escala e com múltiplos atores, deve ser criada ou designada uma entidade pública dedicada ao planeamento e à gestão, com competências claramente definidas em matéria de planeamento, faseamento e financiamento. Esta abordagem permite ultrapassar a fragmentação institucional e melhora a execução dos projetos, desde que sejam assegurados mecanismos robustos de responsabilização e a articulação com os instrumentos de planeamento territorial.

4. Articular as mudanças de uso do solo com a acessibilidade e o espaço público: condicionar alterações significativas de uso do solo à concretização coordenada e atempada de transportes públicos, infraestruturas de mobilidade ativa e espaços públicos acessíveis e de qualidade. Esta abordagem contribui para mitigar congestionamentos de tráfego e a oposição social, tornando mais visíveis os benefícios da requalificação para as comunidades locais.

5. Garantir a oferta de usos mistos e diversidade habitacional na requalificação das frentes ribeirinhas: garantir que as estratégias de requalificação das frentes ribeirinhas integram, de forma sistemática, uma combinação equilibrada de usos urbanos e um leque diversificado de soluções habitacionais, incluindo habitação acessível e destinada aos segmentos de rendimento intermédio. Embora esta orientação possa atenuar os benefícios imobiliários no curto prazo, contribui para a mitigação de efeitos socio-espaciais regressivos e para o reforço da estabilidade urbana e da coesão social no médio e longo prazo.

6. Definir atempada e coerentemente as prioridades de intervenção e o seu faseamento: face à dimensão e dispersão territorial das áreas passíveis de reordenamento e urbanização, ao volume de recursos financeiros e capacidade técnica que a sua transformação exige, é essencial que se

definam as prioridades de intervenção das entidades públicas e o seu faseamento, tendo em consideração as capacidades de mobilização dos recursos necessários e de atração do investimento privado, sem o que se irá protelar indefinidamente a concretização desses objetivos de urbanização e se descredibilizará a ação pública.

7. Institucionalizar a avaliação ex-post sistemática das políticas: exigir revisões periódicas pós-implementação dos principais projetos porto-cidade, com base num conjunto limitado de indicadores de desempenho. Esta medida apoia a aprendizagem institucional e o ajustamento adaptativo das políticas, minimizando simultaneamente a carga administrativa.

8. Centrar o aumento de capacidade de resposta do Porto de Lisboa, no curto médio-prazo, nas infraestruturas portuárias existentes: nomeadamente, na modernização e optimização de infraestruturas e equipamentos, na melhoria da sua acessibilidade ferroviária (nomeadamente ao terminal de Alcântara), e na exploração das complementaridades viáveis com a plataforma logística de Castanheira do Ribatejo e o Porto de Setúbal.

9. Assumir, no curto médio-prazo, que o terminal de contentores de Alcântara é o elemento chave para o aumento de capacidade de movimentação de carga para o Porto de Lisboa: priorizar as intervenções previstas e propostas para este terminal, tanto ao nível das acessibilidades terrestres, como da expansão do seu terrapleno, ao invés de se continuar numa busca de possíveis localizações para novas grandes infraestruturas portuárias no estuário do Tejo que se têm revelado infrutíferas até ao presente.

10. Promover práticas de planeamento orientadas para a aprendizagem e adaptação: tratar a integração porto-cidade como um processo contínuo de governança, e não como um exercício pontual de

planeamento, através da institucionalização de avaliações ex-post periódicas dos principais projetos porto-cidade, utilizando um conjunto reduzido e estável de indicadores de desempenho. Garantir que os resultados das avaliações informam formalmente a revisão das estratégias portuárias e dos instrumentos formais de planeamento, incluindo ajustamentos ao faseamento, às afetações de uso do solo e às prioridades de infraestruturação. Apoiar o diálogo contínuo entre atores através de fóruns regulares de revisão de planos e procedimentos, envolvendo autoridades portuárias, municípios e entidades regionais, reforçando assim a aprendizagem institucional, a capacidade de resposta à incerteza e a adaptação a transições de longo prazo e a expectativas sociais em evolução.

Em termos globais, os resultados do projeto indicam que nenhum instrumento de política setorial isolado é suficiente para responder aos desafios da integração porto-cidade em contextos como o de Lisboa. A eficácia da ação pública depende da combinação entre clareza institucional, coordenação procedimental e mecanismos de governação orientados para a aprendizagem.

O reforço da coordenação, a clarificação de responsabilidades, o adequado faseamento das intervenções e a integração sistemática de práticas de avaliação não constituem princípios abstratos, mas respostas práticas a limitações empiricamente identificadas. Quando aplicadas de forma coerente e proporcional, estas medidas permitem reduzir conflitos, melhorar os resultados no território e reforçar a capacidade das instituições públicas para gerir as transformações portuárias como uma oportunidade, e não como uma fonte persistente de tensão.

Conclusões

A fragmentação institucional dos níveis de decisão e a insuficiente troca de informação entre os decisores (entidades governamentais,

municípios e autoridade portuária) constituem fatores determinantes para a limitada eficácia e eficiência na implementação de muitas



propostas relacionadas com o desenvolvimento portuário e com projetos de grande escala, como a requalificação urbana de terrenos ribeirinhos com usos obsoletos ou indefinidos e grandes infraestruturas de transporte. Esta situação é claramente evidenciada pela análise de estudos de caso bem-sucedidos e pelas discussões subsequentes com atores-chave.

Para ultrapassar estes constrangimentos, o projeto CidadePortoTejo identifica duas **propostas principais**: o reforço de mecanismos formais de coordenação entre os principais atores e decisores, e a criação de uma entidade pública de planeamento e gestão com competências claras em matéria de planeamento, faseamento e financiamento. De forma complementar, os estudos de caso evidenciam igualmente a importância dos procedimentos, nomeadamente a necessidade de alinhar os ciclos de programação dos planos estratégicos portuários com os instrumentos de planeamento territorial de âmbito municipal e regional. Outra questão fundamental prende-se com a necessidade de uma estratégia explícita e politicamente aprovada, tanto para o desenvolvimento portuário como para o planeamento regional, que não possa ser reduzida à simples agregação das propostas existentes nos planos diretores municipais.

Tal estratégia é essencial para assegurar a coerência e compatibilidade entre as opções de desenvolvimento prosseguidas por entidades

com intervenção a diferentes escalas e para criar as condições necessárias a um debate político informado e transparente sobre os ganhos e perdas que inevitavelmente emergem destes processos de desenvolvimento e requalificação urbana. É evidente que a superação de comportamentos municipais do tipo “*not in my backyard*”, responsáveis pela atual dificuldade em identificar áreas adequadas para a expansão do Porto de Lisboa, exige uma abordagem de âmbito regional e uma repartição equitativa dos custos e benefícios. Só nestas condições será possível criar as bases políticas para compromissos e para a harmonização de interesses concorrentes ou divergentes.

Neste contexto, a definição de um quadro de redistribuição equitativa de benefícios e encargos a nível intermunicipal revela-se essencial para lidar com os potenciais inconvenientes ou constrangimentos impostos às propostas municipais de desenvolvimento ou requalificação urbana. Nenhum município ribeirinho aceitará suportar o ónus da expansão das infraestruturas portuárias sem algum tipo de compensação, seja de natureza financeira, seja sob a forma de usos do solo mais vantajosos a nível local. A melhoria do espaço público, a aceitação de usos do solo mistos, o apoio ao desenvolvimento de habitação acessível e o reforço dos sistemas de transporte e acessibilidades constituem exemplos de possíveis medidas compensatórias.

Agradecimentos

Agradecemos a todos os membros da equipa CidadePortoTejo que generosamente têm vindo a partilhar o seu conhecimento: Alexandre Gonçalves¹, Ana Louro Martins², Anabela Cortinhal⁴, Beatriz Condessa¹, Carlos Pina Nunes⁴, Emília Ramos³, Gustavo Lopes dos Santos¹, Jorge Batista e Silva¹, José Antunes Ferreira¹, José Sanchez⁵, Mário Oliveira³, Mário Vale², Paula Ferreira Pinto⁴, Paula Sengo³, Pedro Calisto³, Pedro Ressano Garcia, Susana Parreira³.

¹ CiTUA/IST · ² IGOT · ³ APL · ⁴ CCDD · ⁵ AIVP

Referências bibliográficas

[1] Lim, S., Pettit, S., Abouarghoub, W., Beresford, A. (2019). Port sustainability and performance: a systematic literature review. Transportation

Research Part D: Transport and Environment, 72, 47–64.

[2] Tanis, F., & Erkok, F. (2016). Learning from waterfront regeneration projects and contemporary design approaches of

European port cities. International Planning History Society Proceedings, 17(3), 151-161.

[3] EUKN Secretariat. (2021). Port Cities and Megatrends: Global Approaches to Sustainable Transitions. European Urban Knowledge Network.

[4] Sánchez, J., Daamen, T. (2020). Governance and planning issues in European waterfront redevelopment 1999–2019. *European Port Cities in Transition*, 127–148.

[5] European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, & European Commission, Joint Research Centre. (2023). *The EU Blue Economy Report 2023* (Publications Office of the European Union, ISBN 978-92-68-03345-6; ISSN 2599-6584; DOI 10.2771/7151). Publications Office of the European Union. <https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/9a345396-f9e9-11ed-a05c-01aa75ed71a1>

[6] República Portuguesa — Conselho de Ministros. (2021). *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030* (Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021). Diário da República / Ministério do Mar. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=es+estrategia-nacional-para-o-mar-2021-2030>

[7] AIVP - Association Internationale Villes et Ports. (2019). *Agenda 2030: Adapting the UN Sustainable Development Goals to port cities* [Brochura/Agenda]. AIVP. <https://www.aivp.org/en/our-initiatives/agenda-2030/>

[8] Autoridade de Gestão do Programa Regional de Lisboa 2030. (2022/2025). *Programa Regional de Lisboa 2030: Estratégia Regional de Lisboa 2030* (versão do Programa aprovado/atualizado). Lisboa 2030 / Portugal 2030. [https://lisboa.portugal2030.pt/documentos/\(texto+integral+disponível+no+portal+Lisboa+2030\)](https://lisboa.portugal2030.pt/documentos/(texto+integral+disponível+no+portal+Lisboa+2030))

[9] Daamen, T. A., & Vries, I. (2013). Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city

and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4–13. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.013>

[10] Sánchez, J. M. P. (2015). Port-City Relation: Integration-Conflict-Coexistence Analysis of Good Practices. 51st ISOCARP congress - Workshop: How to develop unprecedented port city synergies? https://www.researchgate.net/publication/294886791_Port-City_Relation_Integration_Conflict_Coexistence_Analysis_of_Good_Practices

[11] Schipper, C. A., Vreugdenhil, H., & de Jong, M. P. C. (2017). A sustainability assessment of ports and port-city plans: Comparing ambitions with achievements. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 57, 84–111. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.08.017>

[12] Tommasetti, A., Troisi, O., & Tuccillo, C. (2014). Smart and green technologies in the Mediterranean ports: The Genoa port case study. Conference: 2nd International Conference on Contemporary Marketing Issues (2nd ICCMI). <https://doi.org/10.13140/2.1.4779.8408>

[13] Garcia P. R., 2021, *The Lisbon Waterfront: Perspectives on Resilience in the Transition from the Twentieth to the Twenty-First Century* *Journal of Urban History* 2021, Vol. 47(2) 373– 388

[14] Nabais, A. J. C. M., & Ramos, P. O. (1987). 100 anos do Porto de Lisboa. *Administração do Porto de Lisboa*

COMO CITAR ESTE DOCUMENTO

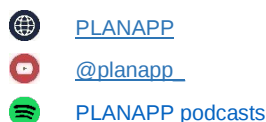
Morais de Sá, A., Nunes da Silva, F., Vale de Paula, P., *et al.* (2026). *The Future of Lisbon Port-City Interactions*. S4P-24 Policy Brief 6578/2024. PLANAPP – Centro de Planeamento e de Avaliação de Políticas Públicas.

CONTATO

science4policy@planapp.gov.pt

COPYRIGHT

© PLANAPP, 2026



Este *policy brief* foi desenvolvido no âmbito do Science4Policy 2024 (S4P-24): Concurso de Estudos de Ciência para as Políticas Públicas, uma iniciativa do Centro de Planeamento e de Avaliação de Políticas Públicas (PLANAPP), em parceria com a Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), financiada pelo Plano de Recuperação e Resiliência de Portugal. Linha temática S4P-24/30: Competitividade e coesão / Planeamento do território – principais portos e suas envolventes.