



Projetos de qualificação do território [1998 - 2023]

ESPAÇO PÚBLICO

ÁREA METROPOLITANA LISBOA

// caminhabilidade e mobilidade ativa

João Rafael Santos e Ana Beja da Costa (coord.)



MetroPublicNet

uma rede metropolitana de espaço público
como suporte da cidade robusta, descarbonizada e coesa

FICHA TÉCNICA:

título: *Espaço Público. Área Metropolitana de Lisboa. Projetos de qualificação do território [1998 - 2023] - Caminhabilidade e Mobilidade Ativa*

coordenação: João Rafael Santos, Ana Beja da Costa

data de edição: Março 2023

textos: João Rafael Santos, Ana Beja da Costa, Ariana Marques da Silva, Maria Manuela da Fonte, João Silva Leite

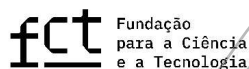
design gráfico: Ariana Marques da Silva, Ana Beja da Costa, José Duarte

conteúdos gráficos: Ariana Marques da Silva, José Duarte, Tomás Nunes, Eduardo Leitão, Francisco Janeiro, Matteo Capelo, Nicoleta Banari, Nicole Rodrigues, Ana Beja da Costa, João Rafael Santos

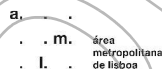
créditos das imagens: © MetroPublicNet

ISBN: XXX-XXX-XXX.XXX-X 2/3

Financiamento



Apoio Institucional



Instituições participantes



Este trabalho foi financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito do projeto PTDC/ART-DAQ/0919/2020 (MetroPublicNet: Construir os fundamentos de uma Rede Metropolitana de Espaço Público como suporte da cidade robusta, descarbonizada e coesa: Projetos, lições e perspetivas em Lisboa).

Projetos de qualificação do território [1998 - 2023]

ESPAÇO PÚBLICO

ÁREA
METROPOLITANA
LISBOA

// caminhabilidade e mobilidade ativa



O PROJETO METROPUBLICNET

○ Projeto	6
○ Plano de Investigação	6
Uma cartografia dinâmica para a AML	7
Três desafios, três racionalidades	10
Vinte e quatro casos de estudo	11

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DE BAIXO CARBONO

Caminhabilidade e mobilidade ativa	18
------------------------------------	----

CASOS DE ESTUDO

09. Metro Sul do Tejo Almada e Seixal	24
10. Estradas de Alcoitão, Manique e Abóbada Cascais	48
11. Eixo Central de Lisboa Lisboa	60
12. Ruas Centrais de Loures, Camarate e Moscavide Loures	80
13. EN11 e Rua 1.º de Maio, Baixa da Banheira Moita	106
14. Ecovia Pinhal Novo-Montijo Montijo, Palmela	120
15. Reestruturação da entrada norte da cidade Setúbal	142
16. EN10 e Percursos Ribeirinhos Vila Franca de Xira	158



o projeto

MetroPublicNet

Construir os fundamentos de uma Rede Metropolitana de Espaço Público como suporte da

O **MetroPublicNet** é um projeto de investigação financiado pela FCT, iniciado em março de 2021 e com uma duração de três anos, com o objetivo de explorar a experiência de qualificação do espaço público na Área Metropolitana de Lisboa desde 1998. Com esse objetivo, desenvolve uma leitura crítica das múltiplas intervenções, das suas lógicas, objetivos e resultados, equacionando, como hipótese e argumento central, que uma perspetiva metropolitana pode proporcionar respostas mais integradas, robustas e coesas aos desafios da resiliência ambiental, da mobilidade de baixo carbono e da coesão territorial.

O enquadramento temporal do projeto (1998-2023) e o seu foco espacial (Área Metropolitana de Lisboa) proporcionam um campo de grande riqueza e diversidade de experiências. Trata-se de um período durante o qual se evidenciou uma progressiva transição de uma lógica metropolitana assente na expansão urbana para um modelo orientando para uma maior compacidade e baseado na regeneração urbana; por outro lado, a AML

tem-se sido um verdadeiro laboratório de aplicação de várias políticas de desenvolvimento urbano, nomeadamente as que enquadram a aplicação de fundos comunitários, colocando-se a necessidade de uma leitura e interpretação críticas para futuros ajustamentos e recomendações.

O Plano da investigação do MetroPublicNet assenta no desenvolvimento sequencial de quatro etapas, em permanente interação com o seu objeto e núcleo conceptual - uma Rede Metropolitana de Espaço Público -, e em comunicação contínua, aberta e interativa com parceiros e a sociedade:

1. Mapear e identificar:

Base de dados abrangente, sistematizada (tipos, escalas, financiamento, quadros institucionais), aberta, on-line e georreferenciada dos projetos de espaço público desenvolvidos na AML (1998-2023);

2. Caracterizar e compreender:

Foco sobre características e processos de casos de estudo relevantes;

cidade robusta, descarbonizada e coesa: Projetos, lições e perspectivas em Lisboa

3. Analisar e discutir:

Avaliação multidisciplinar e com vários atores sobre as racionalidades dos projetos de espaço público e suas sinergias e impacto na robustez ambiental, na mobilidade de baixo carbono e na coesão territorial;

4. Projeto e recomendações:

Contributo prospetivo materializado num quadro de ferramentas de projeto territorial constituído por: a) recomendações e orientações de política; b) exercício de projeto territorial e idealização de cenários espacializados de uma potencial Rede Metropolitana de Espaço Público. Este exercício realiza-se em vários formatos, com um forte envolvimento de estudantes de arquitetura, urbanismo, arquitetura paisagista e planeamento do território, e de parceiros institucionais.

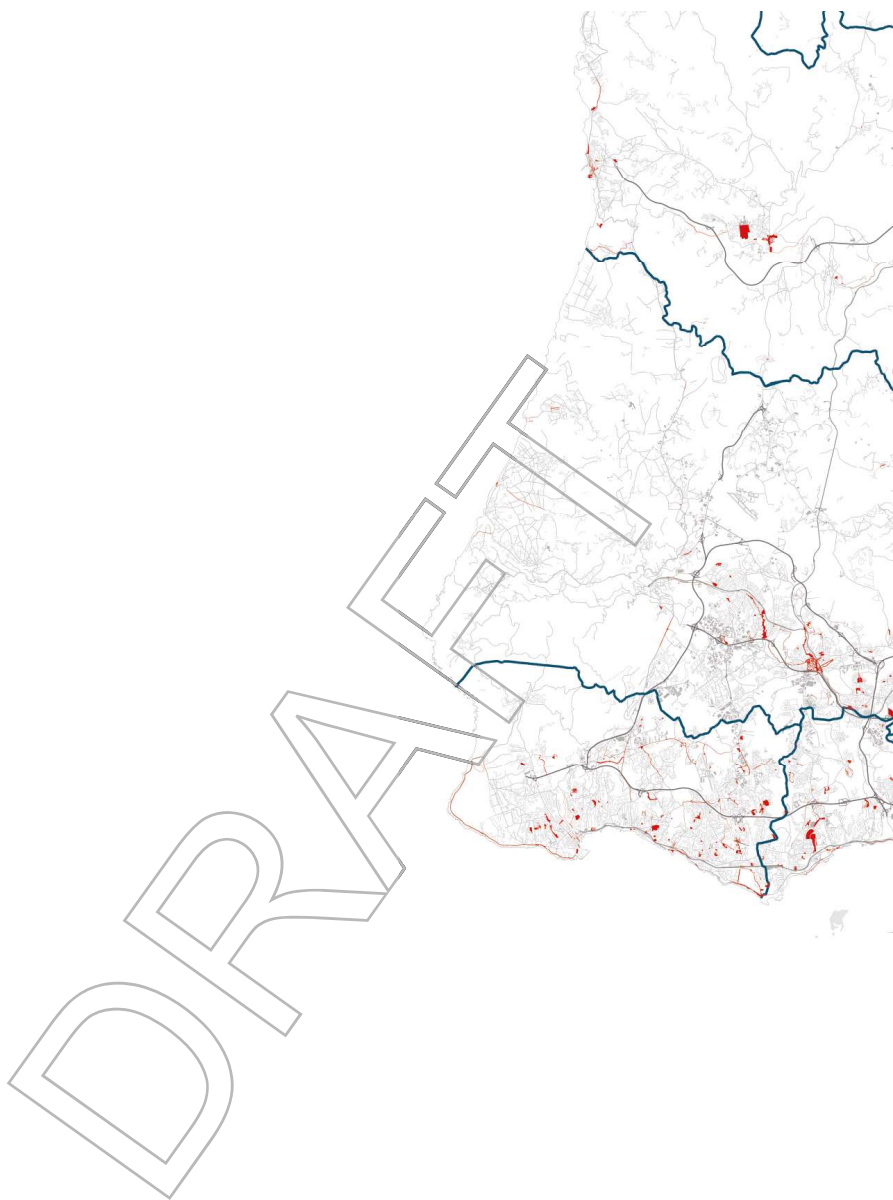
Uma cartografia dinâmica para a AML

O projeto MetroPublicNet desenvolve uma base de dados sistematizada de projetos de espaço público implementados na AML

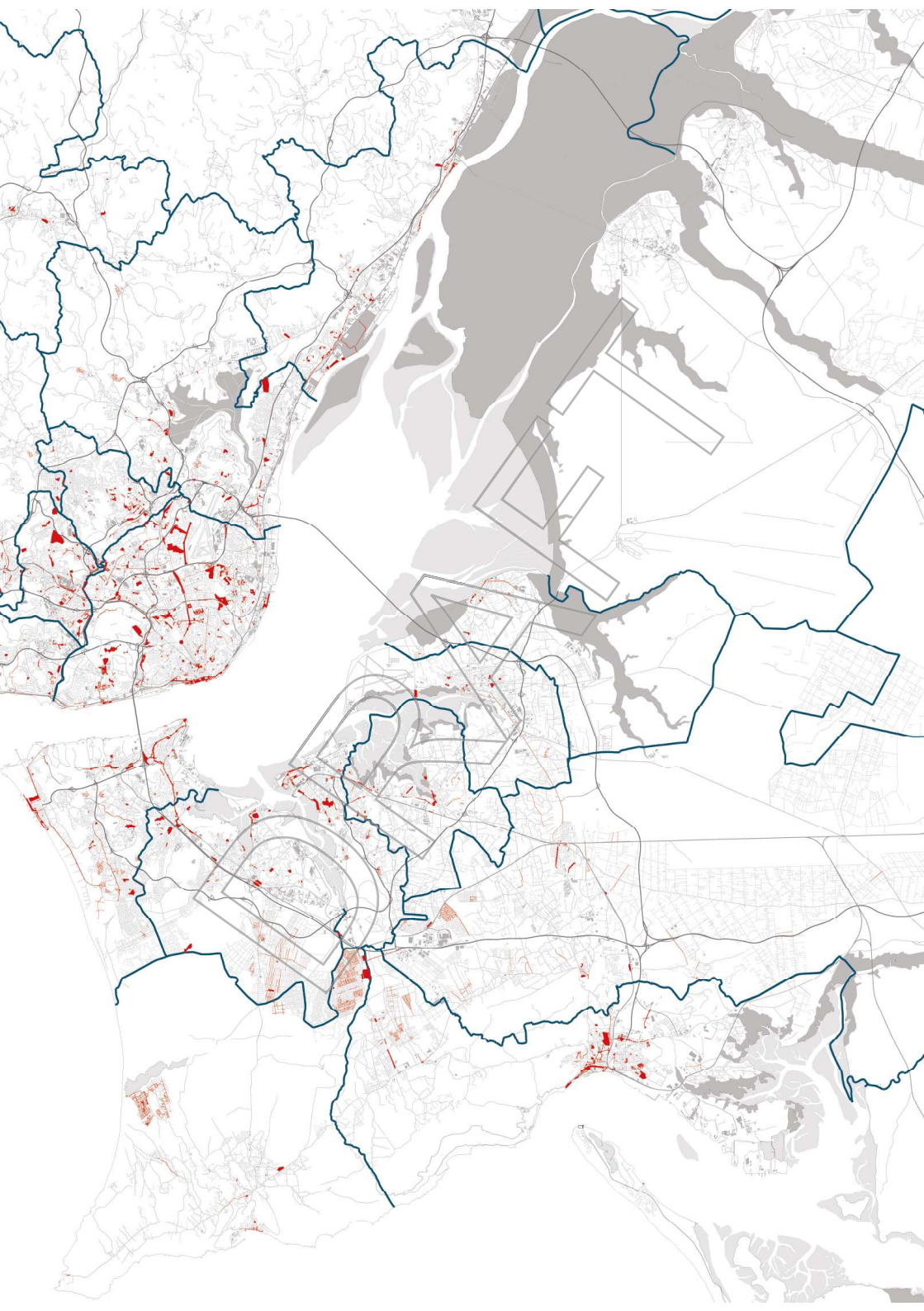
desde 1998, constituindo um recurso central para a investigação e discussão crítica. Nesta base, foram identificadas cerca de um milhar de intervenções compreendidas entre 1998 e 2023, num processo dinâmico e em aberto para futuras incorporações.

Como base para a recolha e sistematização de intervenções, definiu-se uma classificação tipológica que traduz uma diversidade assinalável de lógicas e configurações espaciais, nomeadamente:

- Requalificação de praças e espaços de exceção;
- Requalificação de ruas e estradas;
- Requalificação das frentes ribeirinhas, zonas costeiras e de sensibilidade ambiental;
- Criação ou requalificação de espaços verdes;
- Intervenção relacionada com infraestruturas verdes e/ou gestão da água;
- Intervenção relacionada com a introdução de vias e interfaces de transportes públicos;
- Intervenção relacionada com a organização do estacionamento.



Mapeamento de intervenções em Espaço Público
na Área Metropolitana de Lisboa entre 1998 e 2023





Três desafios, três racionalidades

Em territórios extensivos confrontados com problemas de fragmentação ecológica, dispersão urbana e mobilidade ineficiente, como é o caso da AML, é necessária uma visão metropolitana para articular vários sistemas e promover uma distribuição mais equilibrada de recursos e oportunidades. Esta escala é fundamental para estruturar coerentemente redes sinérgicas, contínuas e conectadas, como as de infraestrutura verde, transporte e equipamentos urbanos. O mesmo se aplica ao espaço público: como estrutura trans-escalar e multidimensional, possibilita a interligação e integração dessas redes, promovendo respostas sinérgicas a grandes **desafios emergentes**:

- 1) a resiliência e a robustez ambiental**
- 2) a mobilidade sustentável e de baixo-carbono**
- 3) a inclusão e a coesão territorial**

Embora reconhecendo a complexidade do espaço público, o projeto envolve três racionalidades associadas à utilização integrada e sustentável dos recursos territoriais:

1) infraestruturas verdes e azuis, que estão presentes em projetos relacionados com soluções baseadas na natureza, corredores verdes, frentes ribeirinhas, gestão de inundações, projeto urbano sensível à água, agricultura urbana e adaptação às alterações climáticas;

2) caminhabilidade e mobilidade ativa, promovidas através de projetos relacionados com o desenvolvimento orientado para o transporte (TOD), a integração espacial das infraestruturas ferro e rodoviárias e a promoção de percursos pedonais e cicláveis acessíveis, em articulação com o controlo de tráfego e soluções de estacionamento;

3) bairros conectados e coesos, como objetivo de projetos multifuncionais, direcionados para a oferta de infraestruturas e amenidades urbanas e para a promoção da vitalidade comercial e do convívio social, especialmente, mas não só, em zonas economicamente desfavorecidas, bairros de habitação social, assentamentos precários e áreas envolventes a novos equipamentos locais.

A implementação de projetos de espaço público ao abrigo destas racionalidades requer uma abordagem sistémica que se relacione com outras redes metropolitanas (ecológicas, de transporte, de equipamentos), constituindo uma oportunidade e um instrumento potencial para melhor responder aos desafios atuais dos territórios metropolitanos.

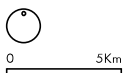
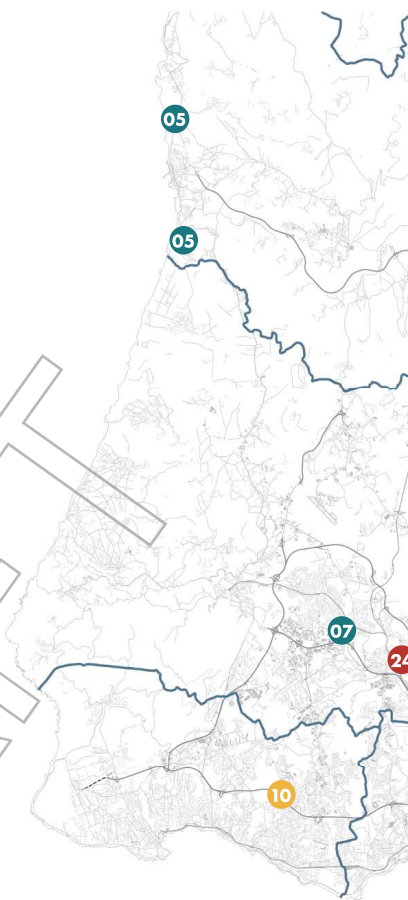
Vinte e quatro casos de estudo

Apresenta-se uma seleção de projetos de qualificação do espaço público, caracterizados como casos de estudo associados às três racionalidades que estruturam a investigação MetroPublicNet. Do conjunto de quase um milhar de intervenções identificadas, selecionaram-se vinte e quatro projetos representativos da diversidade tipológica, programática, de financiamento e de posicionamento territorial. A seleção baseou-se na combinação de sete critérios principais:

- diversidade em termos de localização, escolhendo pelo menos uma intervenção por cada um dos 18 municípios da AML;
- diversidade tipológica, retratando diversos tipos de intervenção (ruas; praças; parques verdes, frentes ribeirinhas, etc.) em diversos contextos de inserção urbana;
- diversidade temporal, com exemplos que retratem o período em estudo;
- diversidade de lógicas de financiamento e promoção (de âmbito municipal; de âmbito da administração central; como cedência de operações de promoção privada; com financiamento da UE, etc.)
- diversidade de complexidade espacial e programática, evidenciando intervenções de relativa simplicidade a par de outras mais complexas e de maior dimensão;
- relevância do ponto de vista do potencial de transformação incremental, ou seja, da sua capacidade de alargamento, continuidade e articulação territorial faseada;
- relevância como demonstração de abordagens recorrentes em cada uma das três racionalidades da investigação.

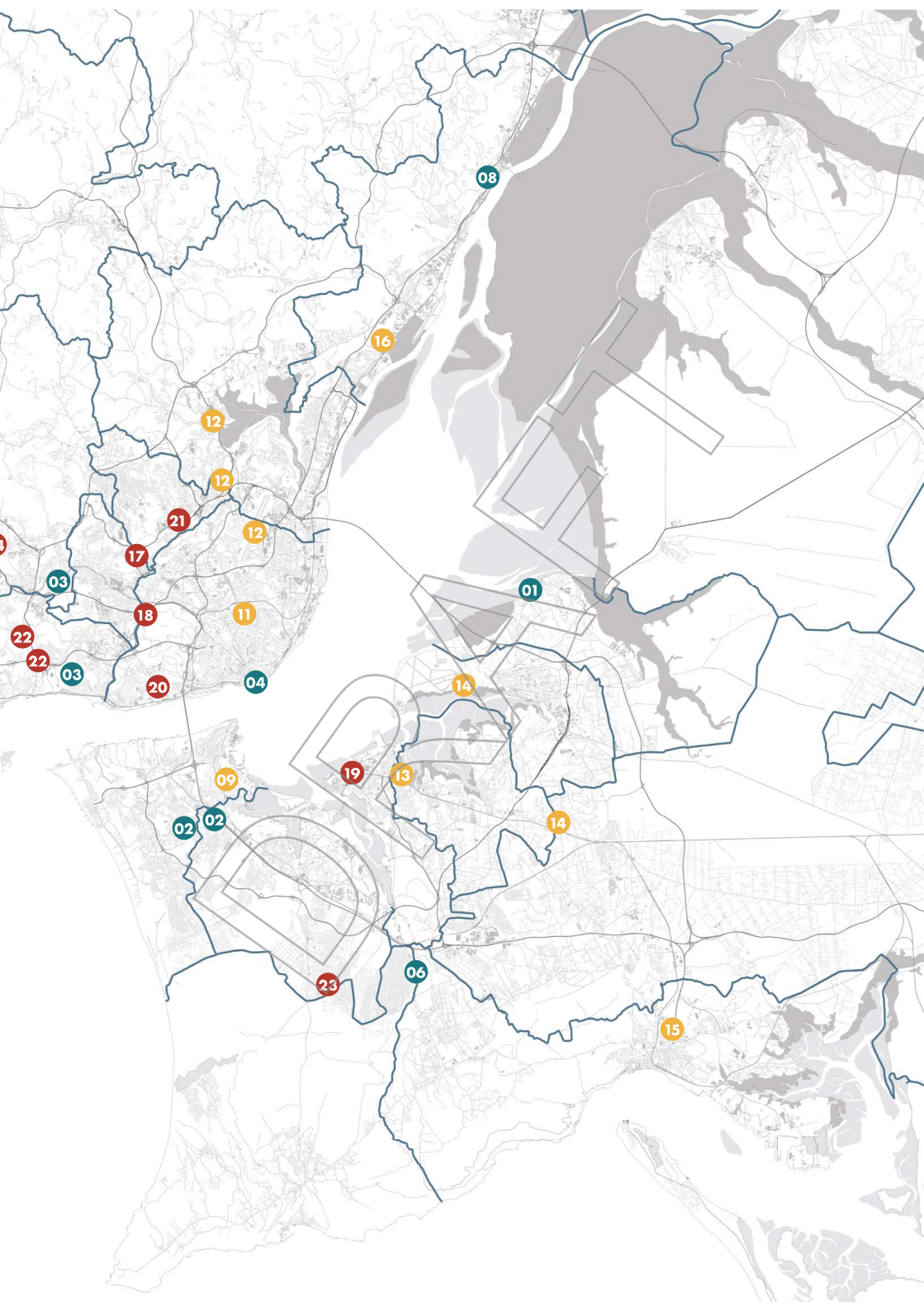


DRAFT



Localização dos vinte e quatro casos de estudo na Área Metropolitana de Lisboa

- 00 Caso de estudo - *As Infraestruturas Verdes e Azuis*
- 00 Caso de estudo - *Caminhabilidade e Mobilidade Ativa*
- 00 Caso de estudo - *Bairros Conectados e Coesos*





Cada caso foi interpretado em função da sua relação urbana e territorial,

podendo incluir mais do que uma intervenção ou projeto. Para cada caso, para além de um desenho de enquadramento e localização territorial e delimitação do caso de estudo no contexto urbano, desenvolveram-se vários desenhos segundo uma pauta gráfica comum e transversal, permitindo descodificar e comparar as diversas intervenções em função de um conjunto de sistemas urbanos e territoriais que coexistem e constituem o espaço público:

- **equipamentos coletivos e elementos de referência**, tanto relacionados com as vivências quotidianas, como com valores patrimoniais e identitários.

- **estrutura verde e azul**, realçando as diversas tipologias de zonas verdes, nomeadamente as áreas e eixos arborizados, áreas verdes dedicadas à

fruição pública, áreas agrícolas, até às mais naturalizadas, de uso florestal; e zonas húmidas e inundáveis, linhas e planos de água que desempenham um papel fundamental na manutenção do equilíbrio ecológico da paisagem.

- **mobilidade**, estabelecendo a relação entre as intervenções de qualificação de espaço público e os diferentes modos de transporte coletivo, respetivas interfaces, e os sistemas de mobilidade suave.

- **porosidade** do piso térreo, revelando as relações de reciprocidade entre o espaço público e o espaço construído (comércio, serviços e equipamentos públicos) numa perspetiva de ativação das dinâmicas socioespaciais.

- **perfis**, identificando as alterações ocorridas: em casos associados à alteração do perfil transversal de vias e arruamentos.

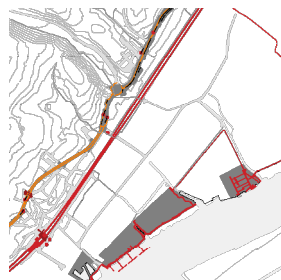
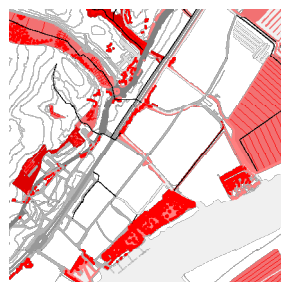
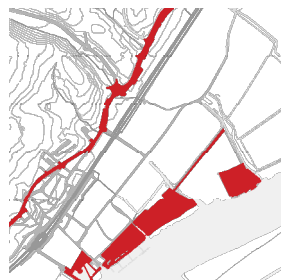
Área de intervenção

Equipamentos coletivos e elementos de referência

Estrutura Verde e Azul

Mobilidade

Porosidade









caminhabilidade e mobilidade ativa

Mobilidade sustentável e de

O espaço público é um espaço de circulação, convergência e ligação. Desde as suas formas mais elementares, como antigos caminhos e ruas absorvidas pelo crescimento urbano, às de maior complexidade infraestrutural ou especialização tecnológica, as formas do espaço público respondem às necessidades fundamentais de comunicação e interação que estão na génese das cidades.

Como infraestrutura de suporte aos diversos modos de mobilidade, o espaço público tem sido adaptado às necessidades tecnológicas de cada tempo, revelando as prioridades que, em cada momento, afetam a sua partição e partilha entre os múltiplos utilizadores.

A promoção de formas de mobilidade mais sustentáveis, menos dependentes do automóvel particular, é uma das racionalidades mais presentes na recente formulação de princípios de política urbana, de ordenamento do território e de financiamento de investimento público na qualificação do espaço público. Nesse âmbito, observando

as intervenções de requalificação do espaço público implementadas na Área Metropolitana de Lisboa desde 1998, identificam-se quatro formas principais de concretização daqueles princípios:

- **A introdução de novas redes de transporte coletivo em sítio próprio**, como elétricos e metropolitanos de superfície, tomada como oportunidade para uma reestruturação mais alargada dos espaços urbanos atravessados [09]
- **A estruturação e qualificação de interfaces intermodais**, facilitando a utilização combinada de diversos modos de transporte coletivo, associando-os a uma rede consistente de mobilidade ativa [15]
- **O reperfilamento de arruamentos e vias urbanas**, introduzindo ou reforçando a capacidade e conforto para utilização de modos pedonais, cicláveis, de micro-mobilidade e de transporte coletivo, frequentemente com compactação do

baixo carbono

espaço afeto à circulação automóvel particular e reorganização do sistema de acessibilidades nas áreas envolventes

[11] [12] [13]

• **A introdução de novas ligações pedonais e cicláveis** de âmbito interurbano, ligando aglomerados dependentes da utilização do automóvel e explorando recursos paisagísticos e infraestruturas existentes

[10] [14] [16]

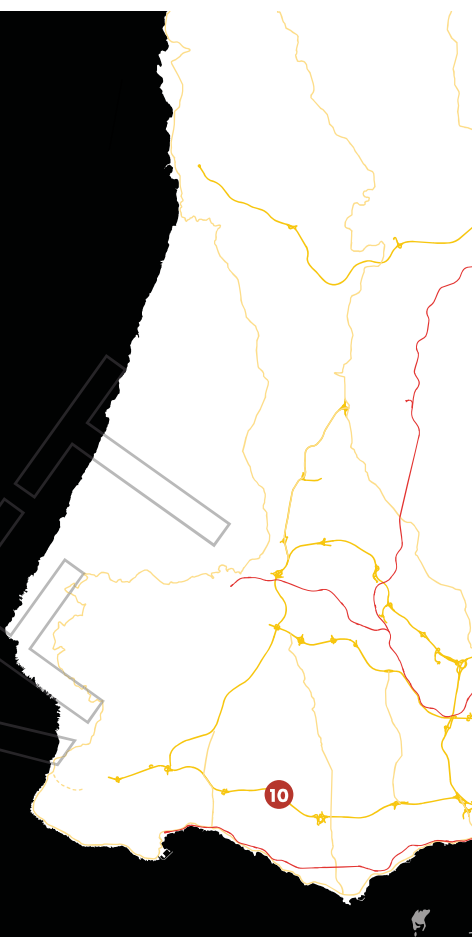
Os casos apresentados neste documento ilustram um leque diversificado de abordagens e de soluções, em que a melhoria das condições de acessibilidade pedonal e em modos ativos, constitui uma componente central da sua estruturação. Para além da diversidade de configurações espaciais e adaptação aos diversos modos de mobilidade, os casos revelam também a diversidade urbanística característica de territórios metropolitanos e, em particular, da AML. Do cruzamento entre a multiplicidade das situações territoriais e a organização de

respostas sistémicas e integradas, resultam intervenções que alavancam outras valências complementares, como o reforço da acessibilidade a equipamentos coletivos, a reabilitação e revitalização de espaços urbanos relevantes, a abertura de ligações ao longo de corredores ecológicos ou a integração de grandes infraestruturas e de interfaces de transporte coletivo no tecido urbano.





DRAFT



0 5Km



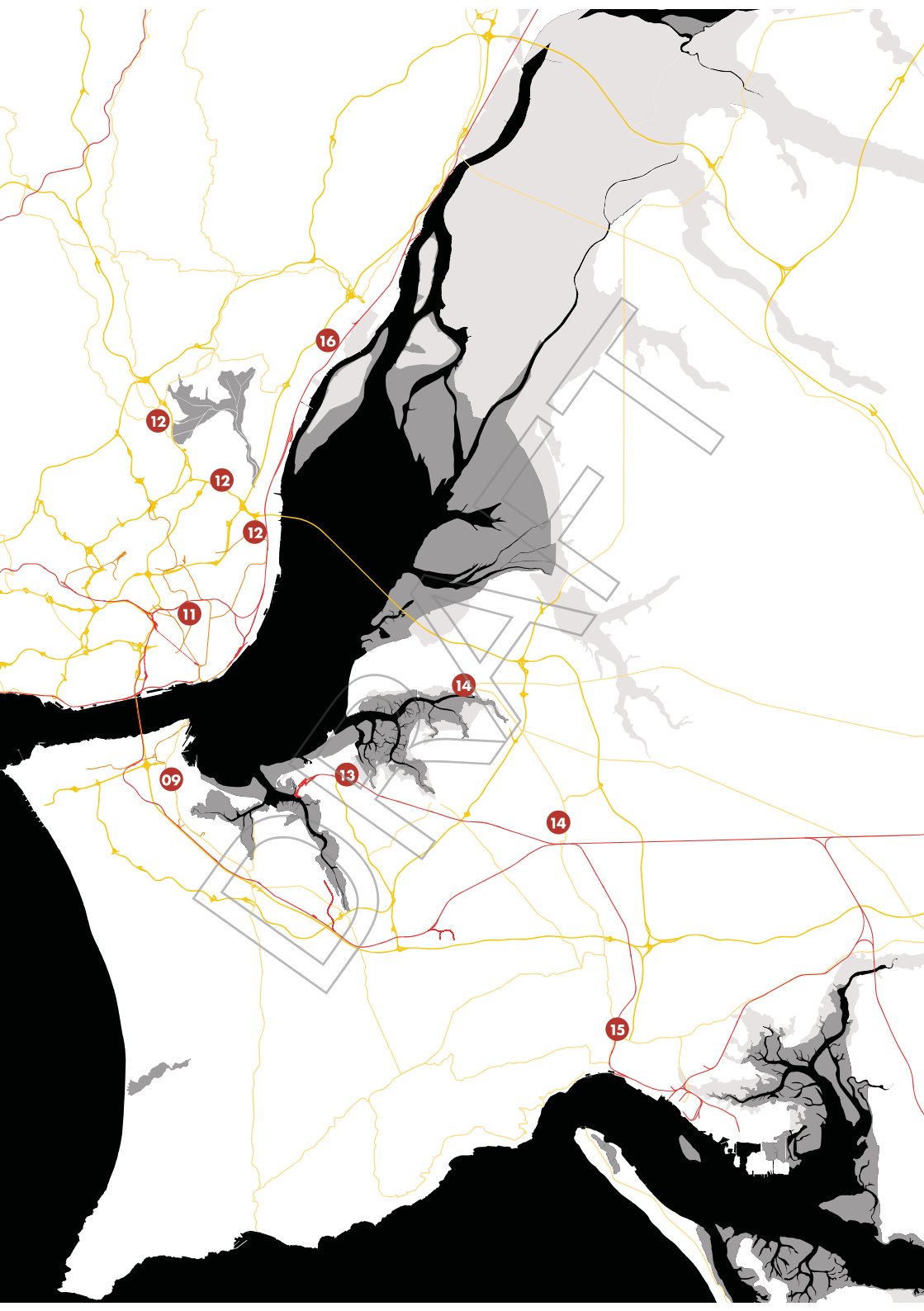
Localização dos casos de estudo

Rede Ferroviária

Rede Rodoviária Principal

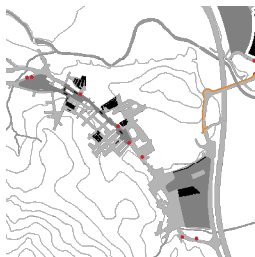
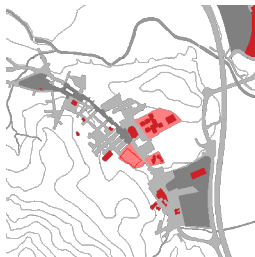
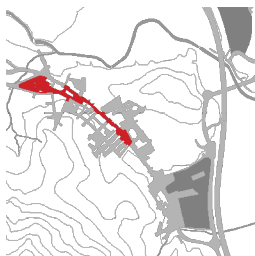
Rede Rodoviária Secundária

Rede de Metropolitano

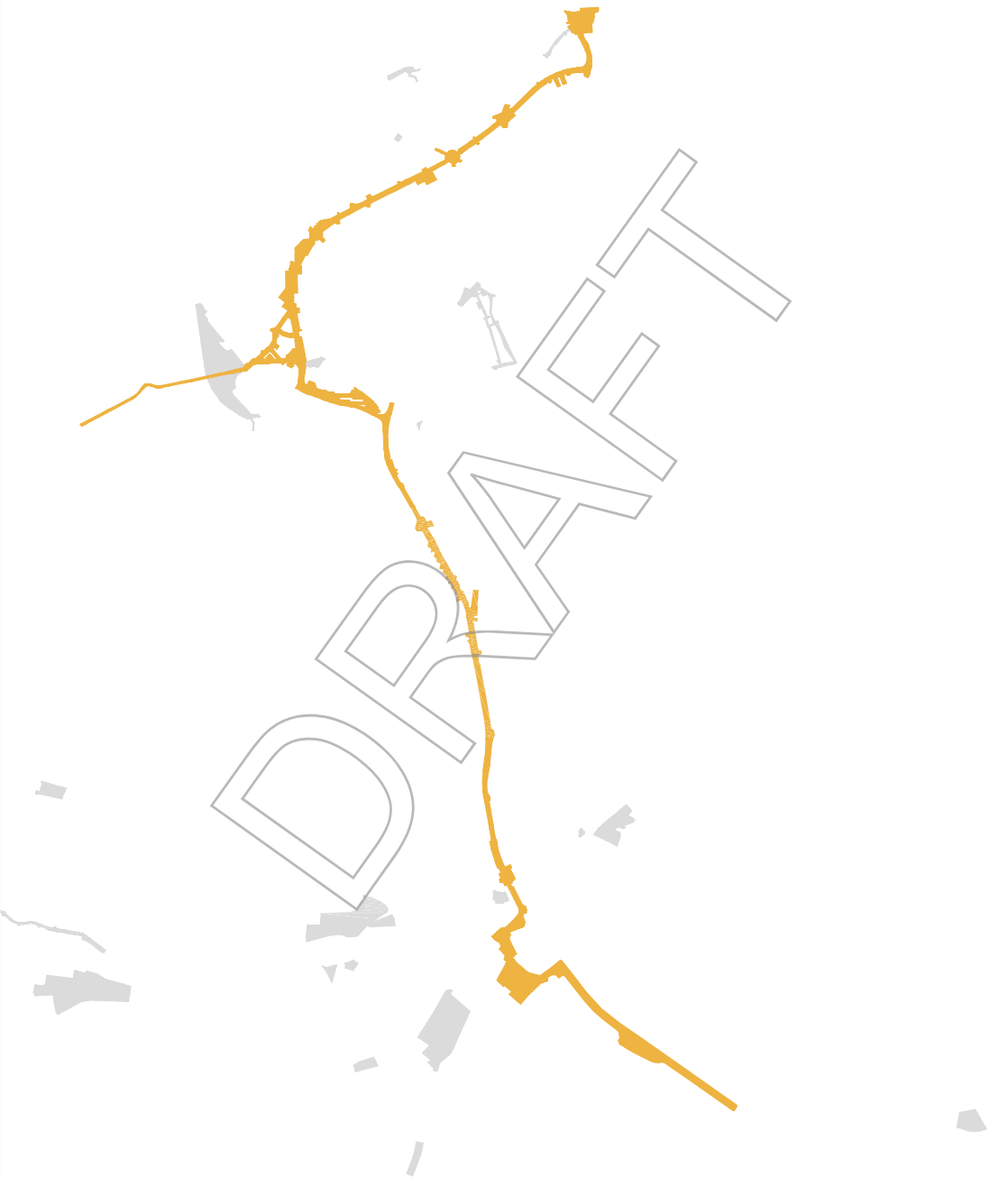


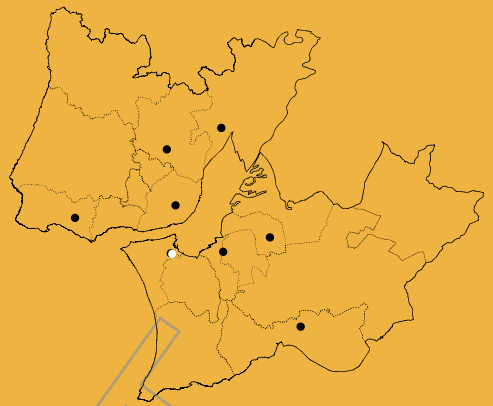
- | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Mobilidade









09

METRO SUL DO TEJO ALMADA E SEIXAL

Município(s): Almada e Seixal

Equipa(s) projetista(s): Leopoldo Criner Arquitectura, Lda.,
Consórcio Metro Ligeiro Sul do Tejo

Promotor(es): Metro Sul do Tejo

Investimento: 320 000 000€ (custo total do MST)

Datas-chave: 2007 (Reperfilamento e requalificação urbana - Ramalha-Estação do Pragal; Reperfilamento e requalificação urbana - Monte da Caparica - Universidade); 2008 (Reestruturação e requalificação do interface de Cacilhas; Reperfilamento e requalificação urbana da Av. Dom Nuno Álvares Pereira, Av. 25 de Abril de 1974 e Av. Aliança Povo; Reperfilamento e requalificação urbana da Av. Bento Gonçalves e Centro-Sul; Espaços envolventes ao interface de Corroios; Av. 25 de Abril, Corroios; N10 Cova da Piedade - Corroios; N10 Corroios - PMO).

O Metro Sul do Tejo como infraestrutura territorial de espaço público

A introdução do MST permitiu a estruturação de um sistema contínuo de mobilidade e de espaço público que, na sua 1ª fase, interliga Cacilhas, Corroios e o Monte da Caparica. Numa perspetiva de expansão futura, este sistema contribuirá para o reforço do arco ribeirinho da margem sul do Tejo. A diversidade de áreas atravessadas e a articulação já realizada com importantes polos urbanos e funcionais e interfaces de transporte público de Almada e Seixal (Corroios), permitiram a reconfiguração profunda do eixo central da cidade de Almada, articulando-o com a EN10 em torno de uma nova rótula na zona do Centro Sul / Parque da Cidade, bem como áreas de expansão linear, como os eixos Pragal-Monte da Caparica e Laranjeiro-Corroios.

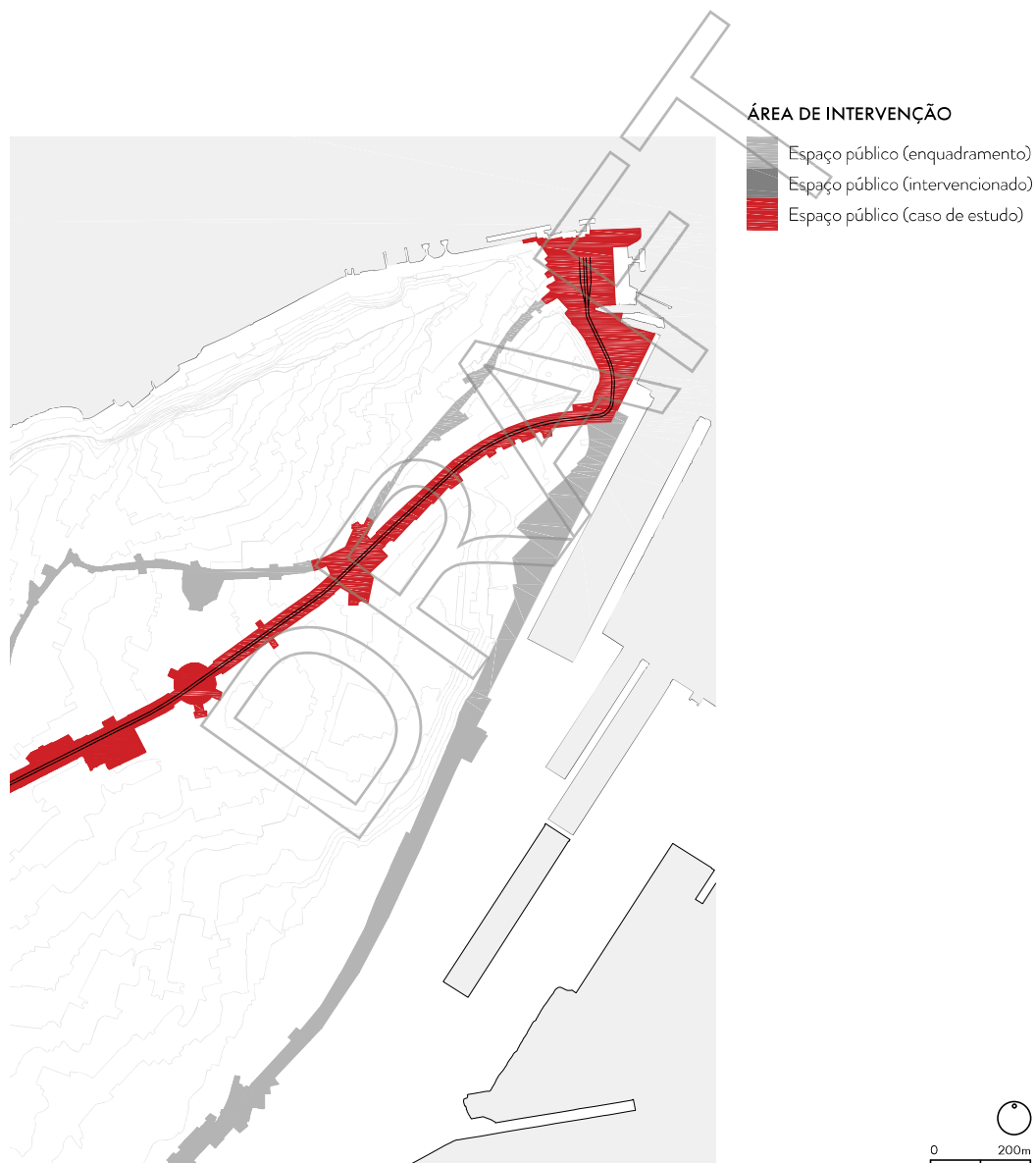
A integração urbana e territorial do MST exigiu uma articulação multi-escalar, relacionando infraestrutura, tecido urbano e espaço público e promovendo lógicas interfaciais com os restantes modos e meios de transporte. O facto desta rede surgir posteriormente ao processo de urbanização do território que atravessa, constituiu uma oportunidade para conceber as paragens e espaços envolventes segundo critérios de melhor integração na estrutura urbana, atuando como elementos de referência e de oportunidade para a (re)qualificação espacial de áreas relativamente anódinas e marcadas pela mono-funcionalidade residencial.

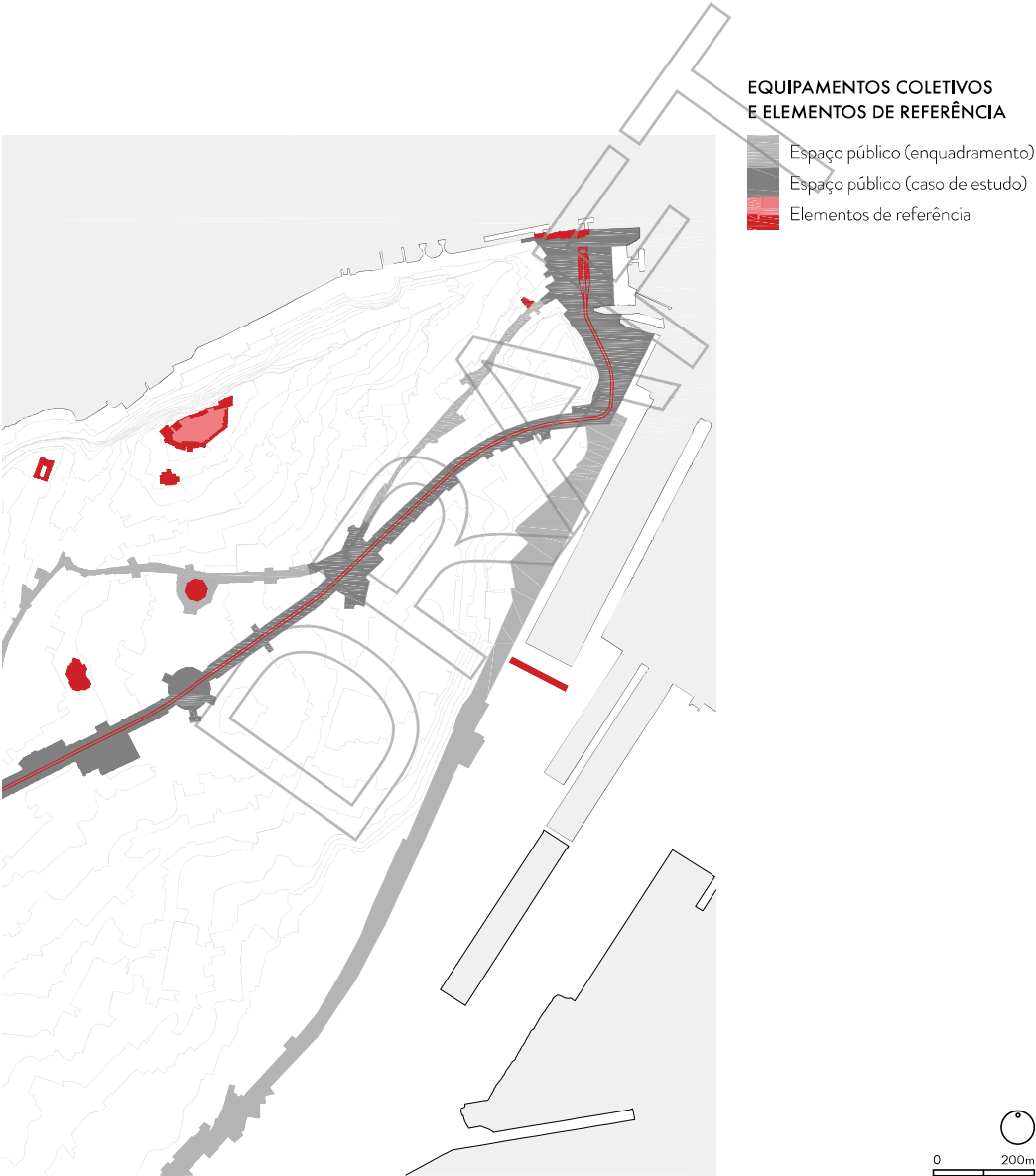


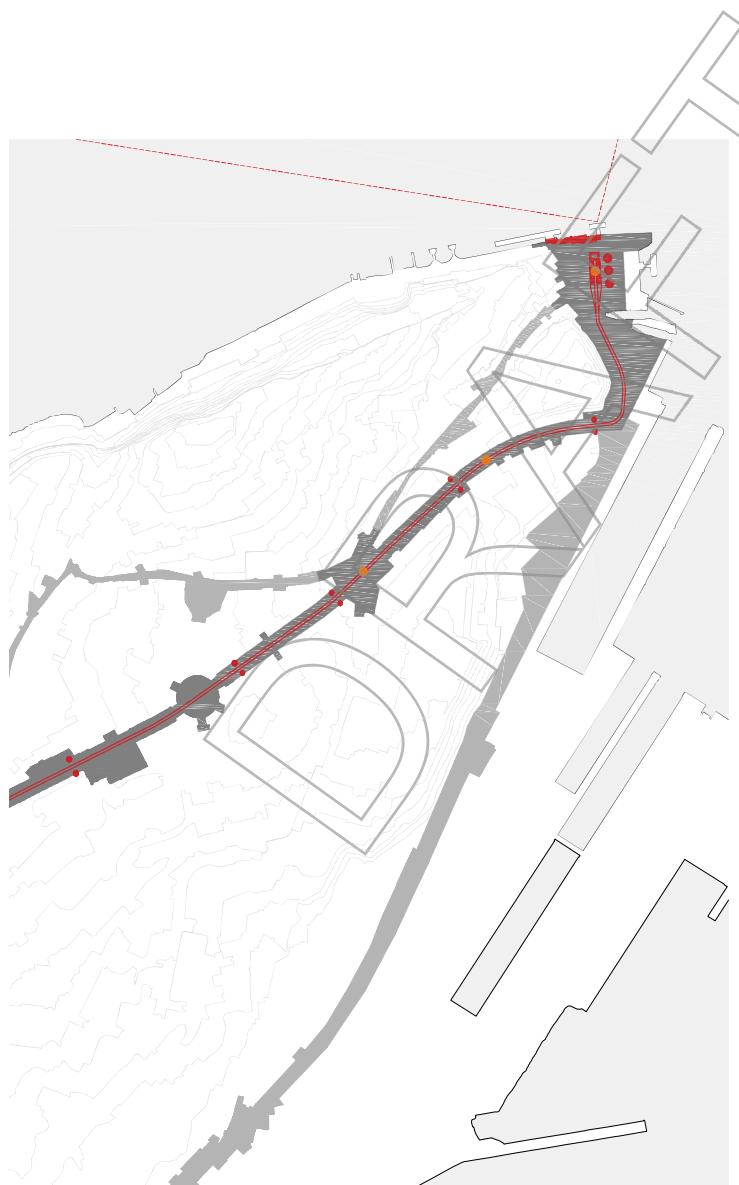






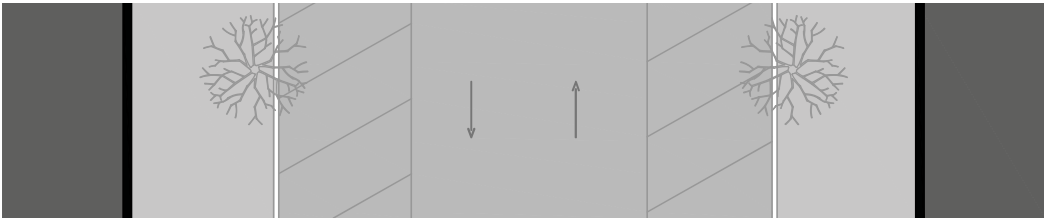
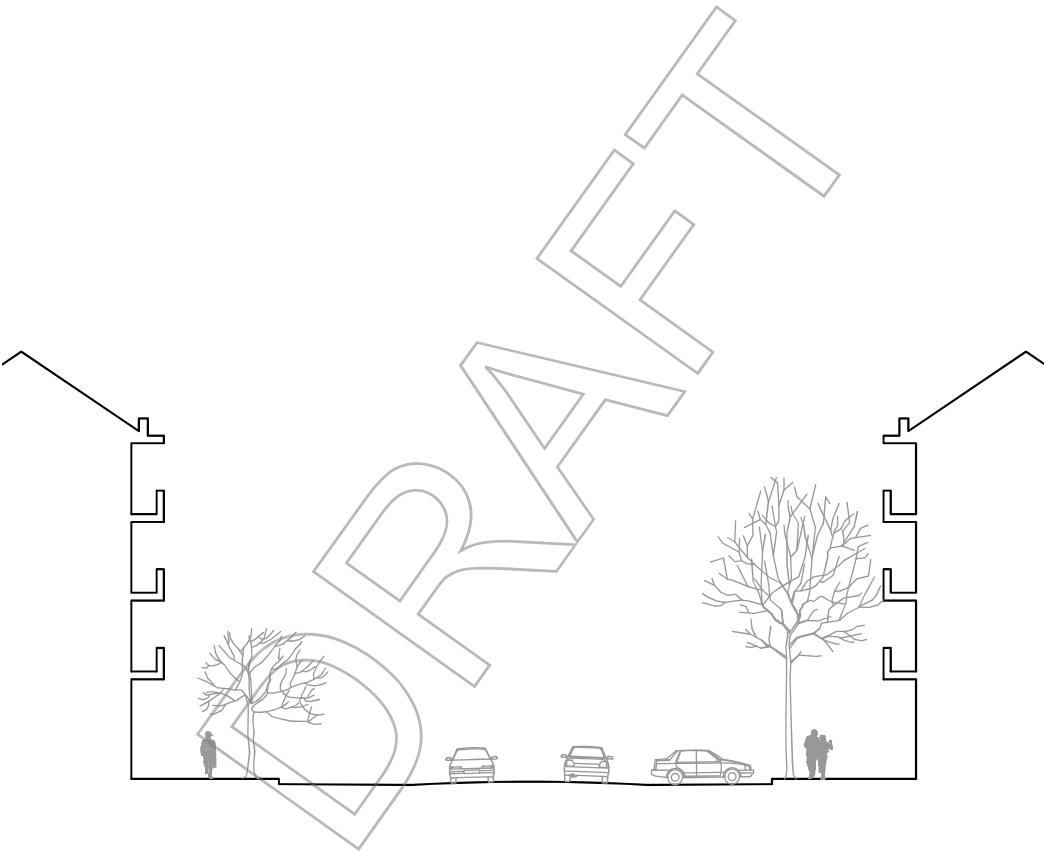




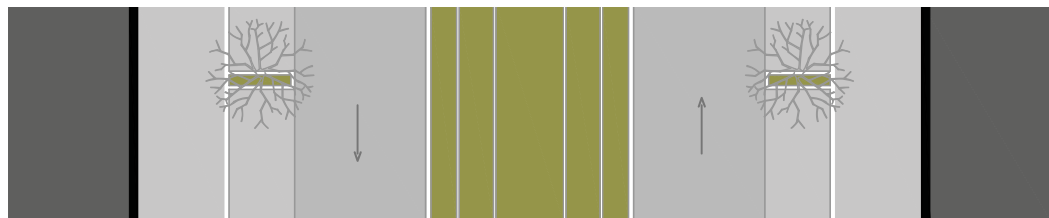
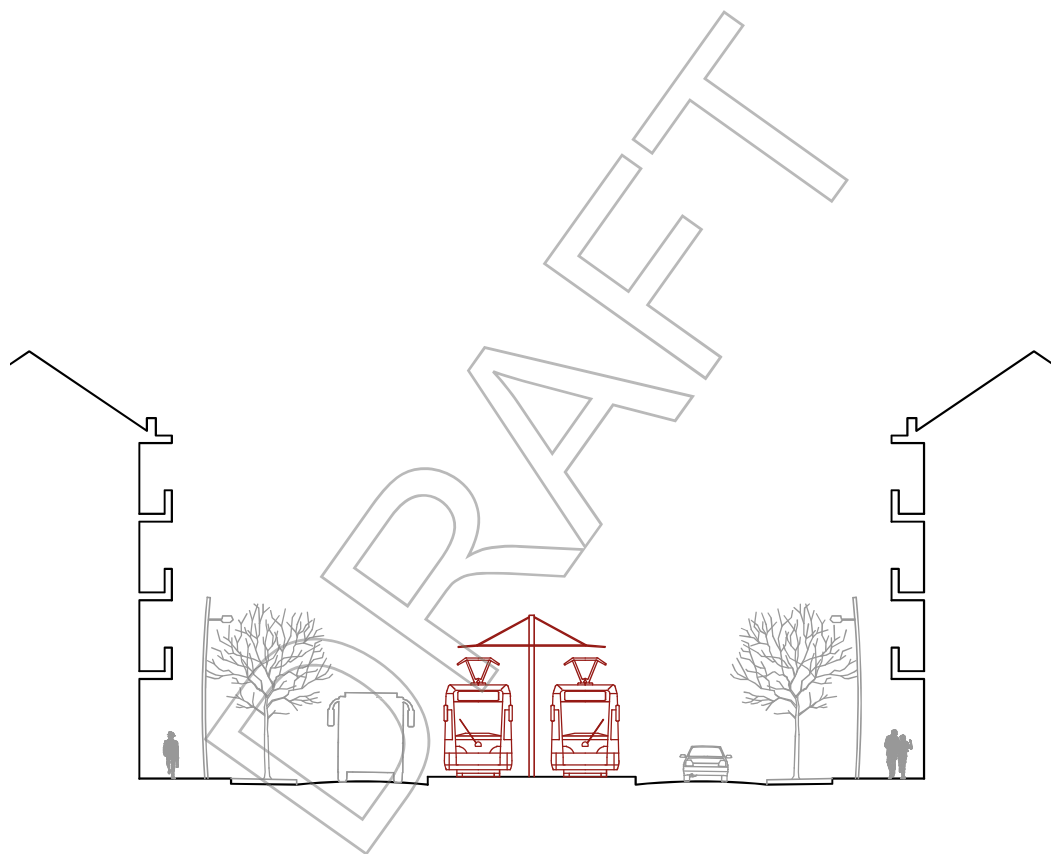


MOBILIDADE

-  Espaço público (enquadramento)
-  Espaço público (caso de estudo)
-  Interface
-  Linha metropolitano de superfície
-  Paragem metropolitano
-  Paragem de autocarro
-  Ligações fluviais

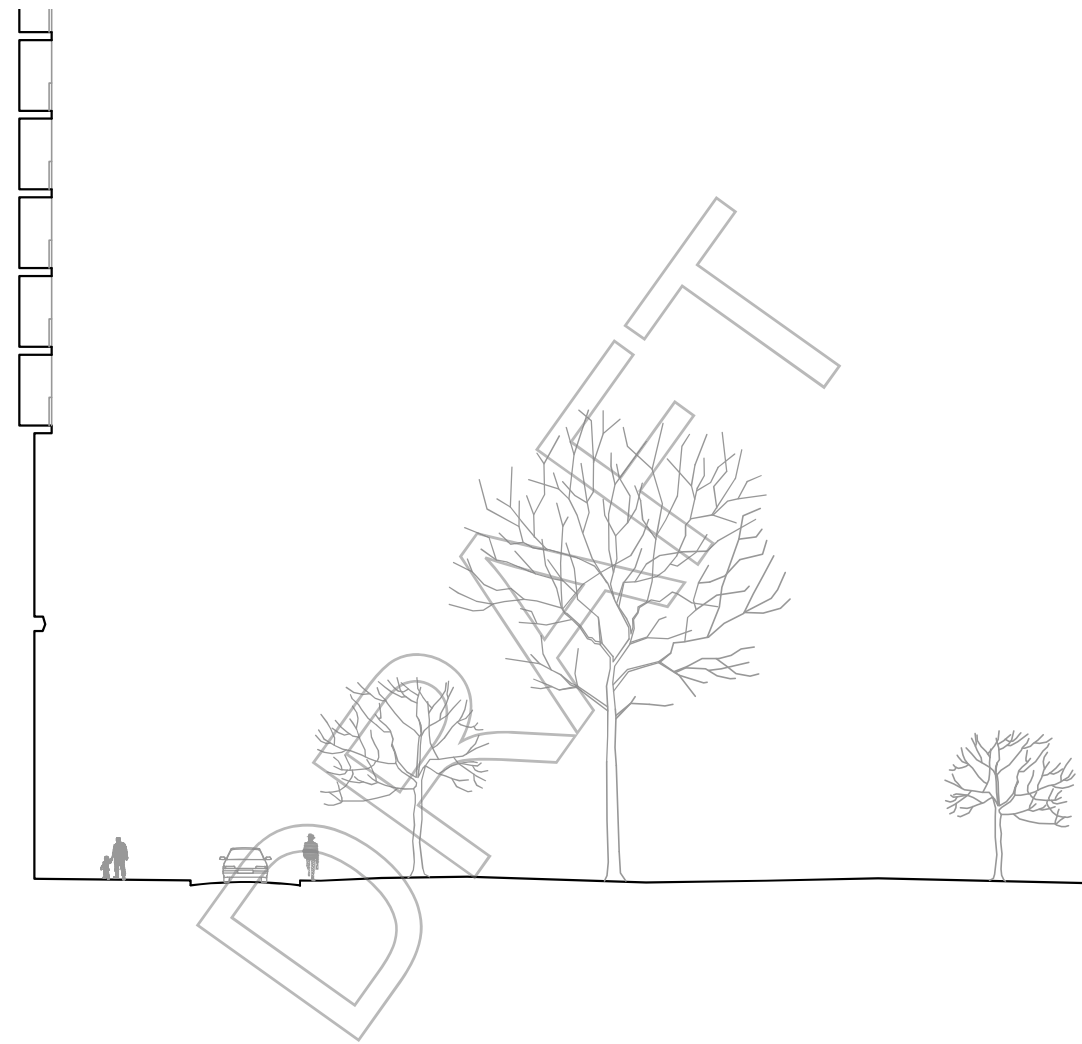


Perfil e detalhe Av. Dom Afonso Henriques - Antes da intervenção

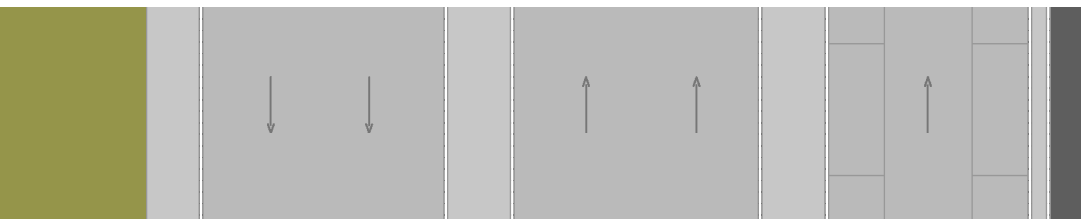
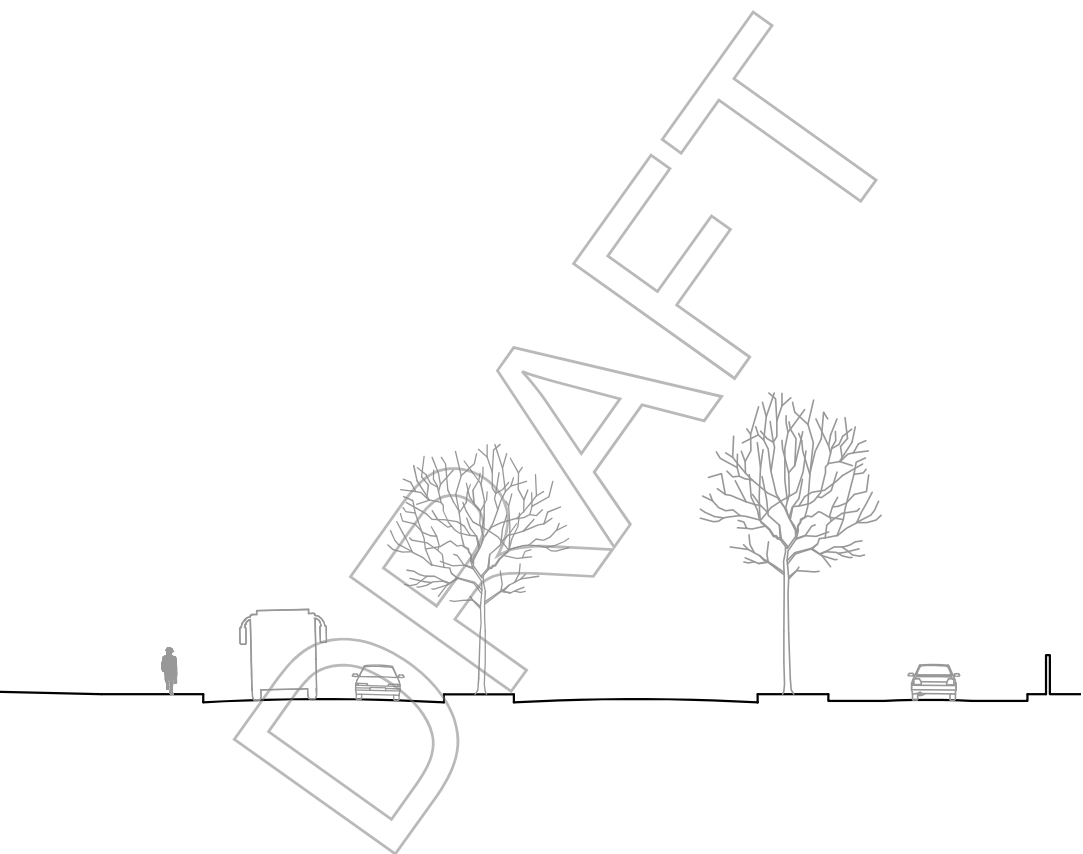


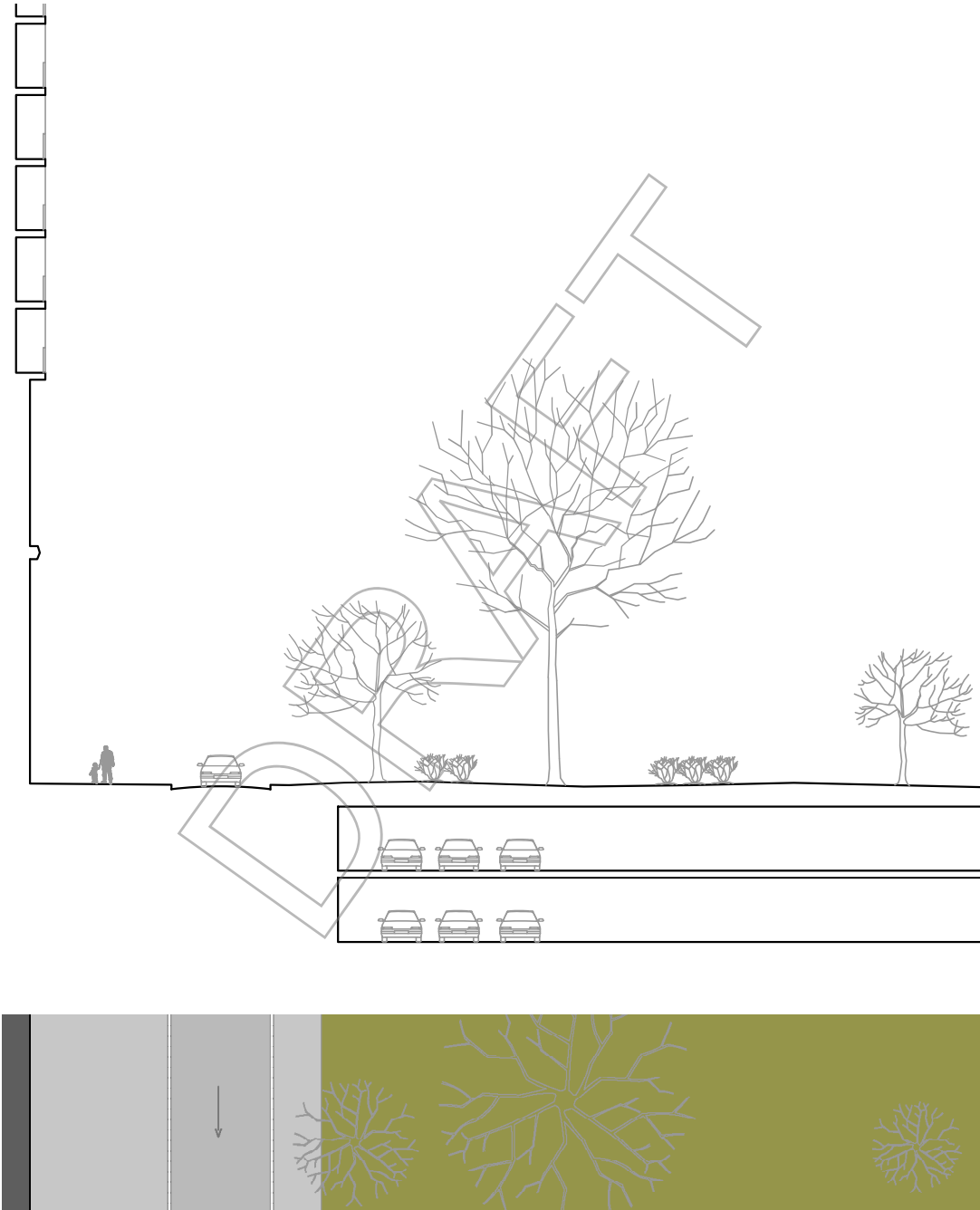
Perfil e detalhe Av. Dom Afonso Henriques- Depois da intervenção

0 10m

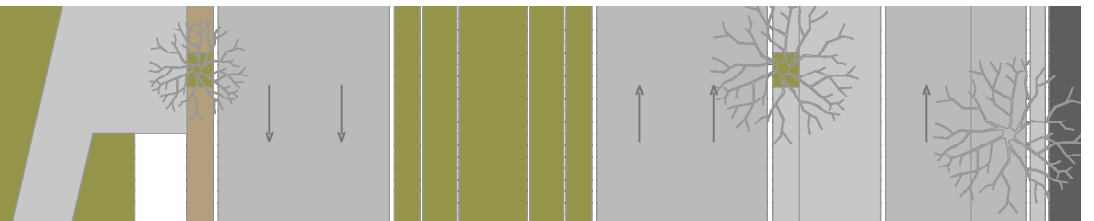
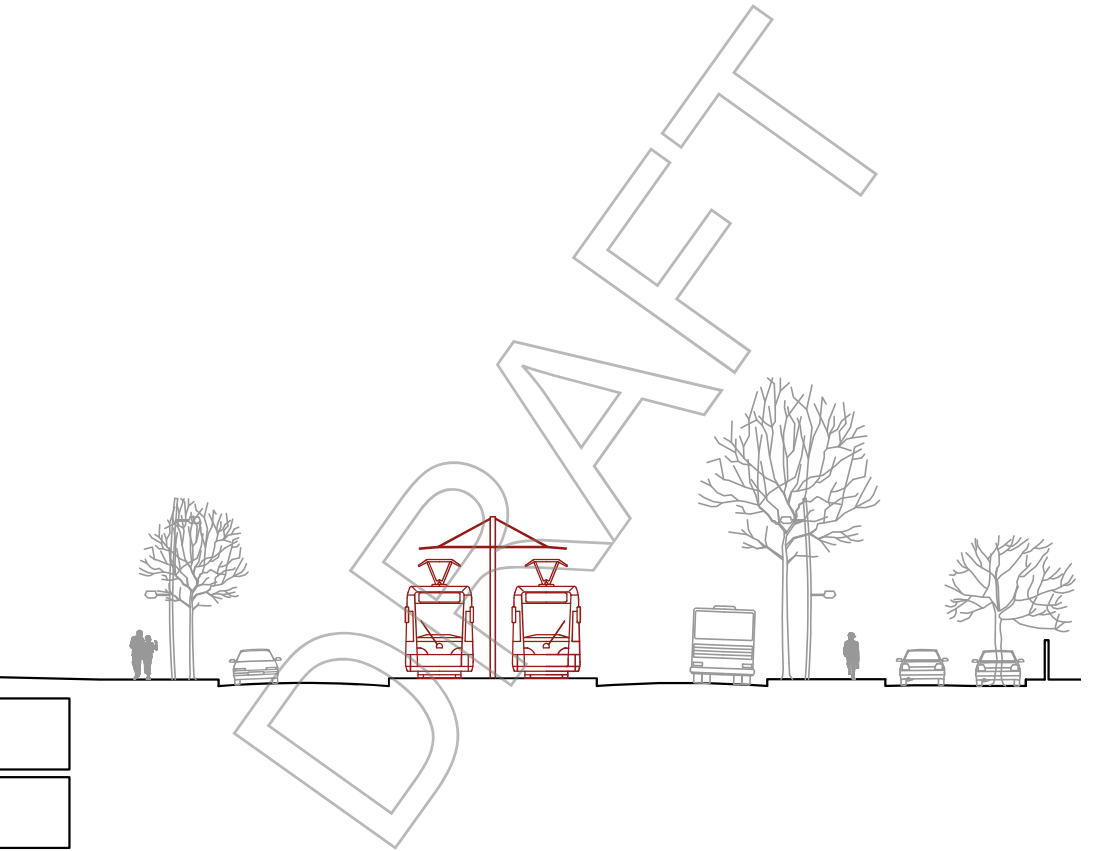


Perfil e detalhe Av. Bento Gonçalves - Antes da intervenção

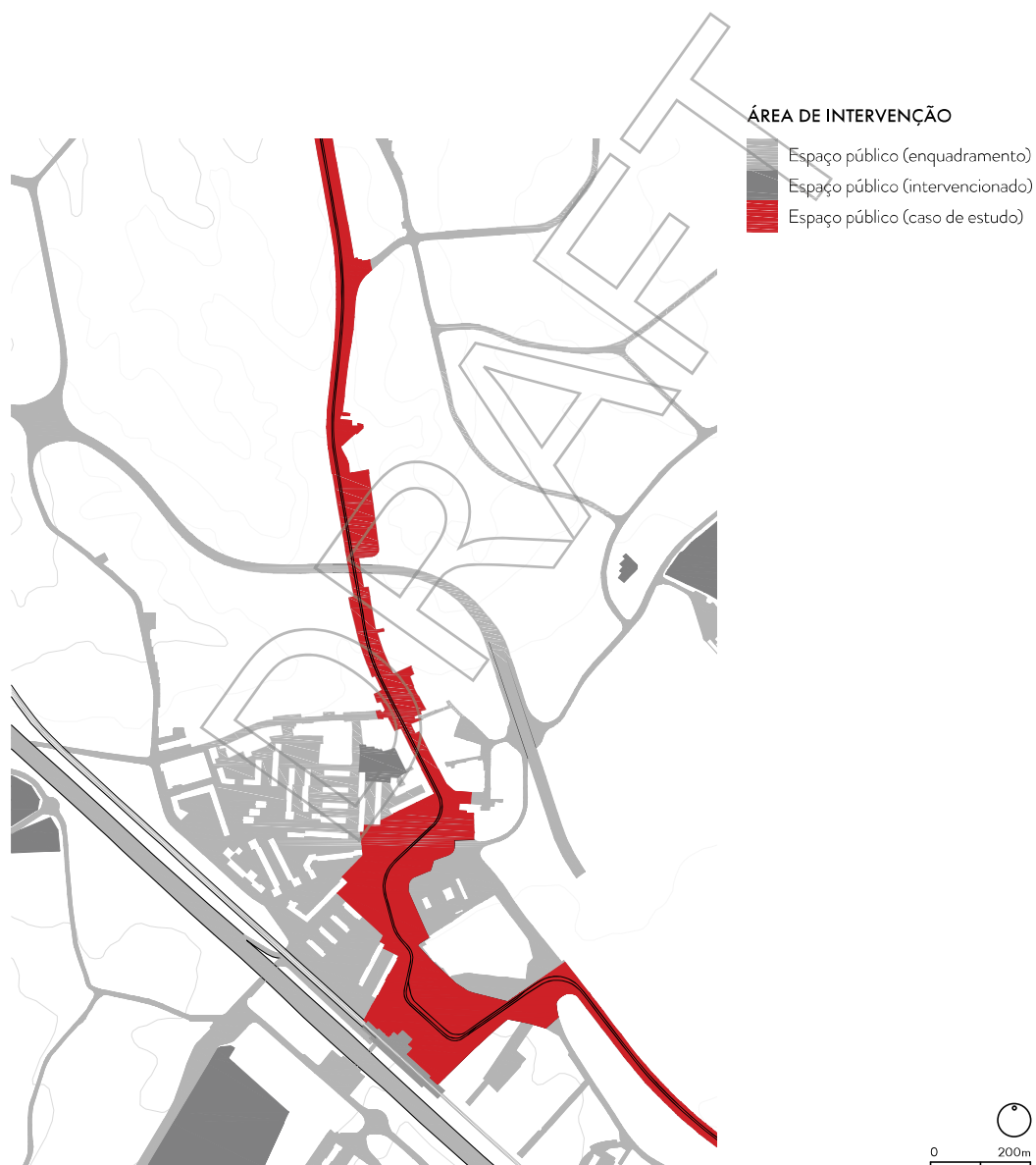


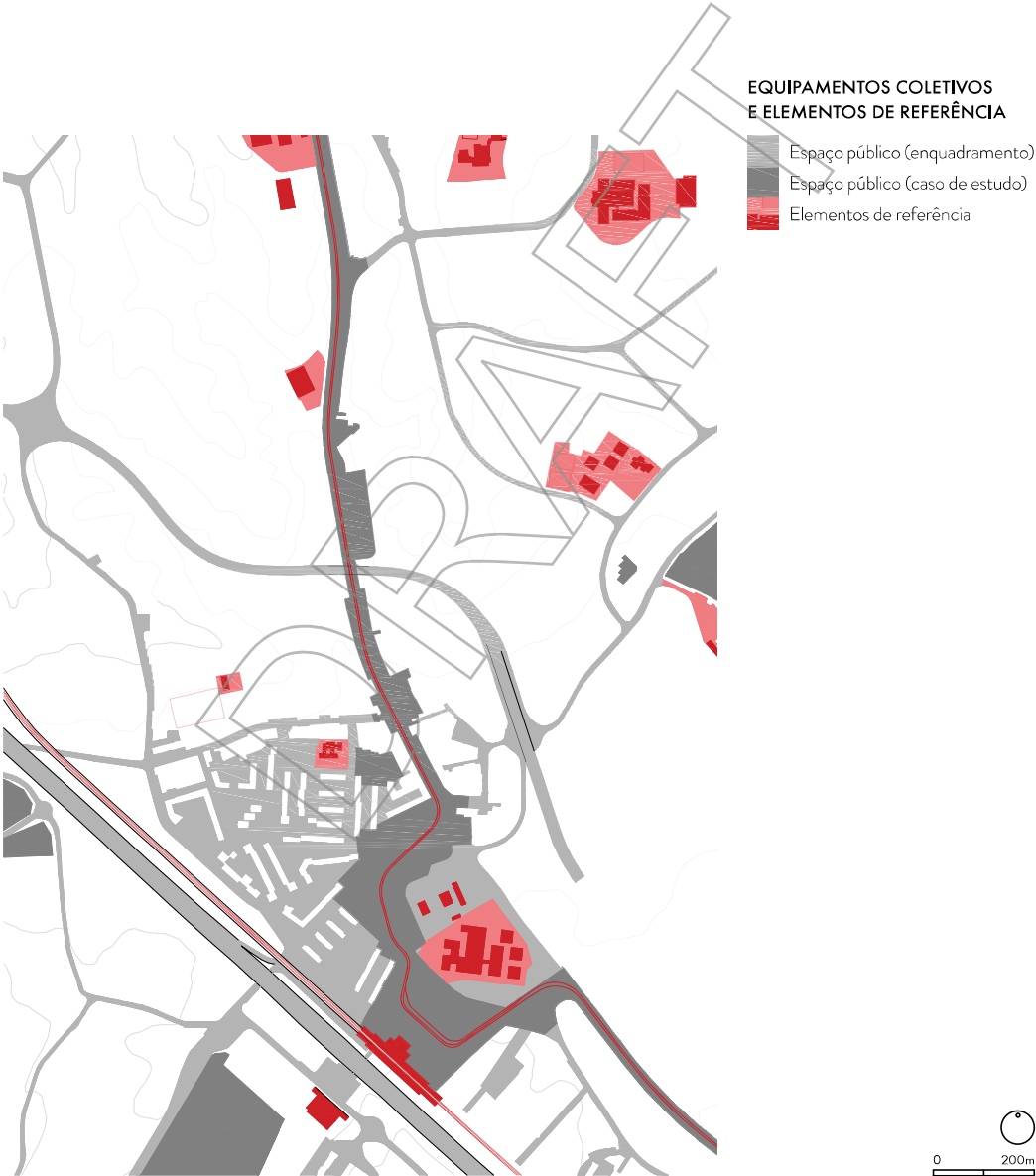


Perfil e detalhe Av. Bento Gonçalves - Depois da intervenção

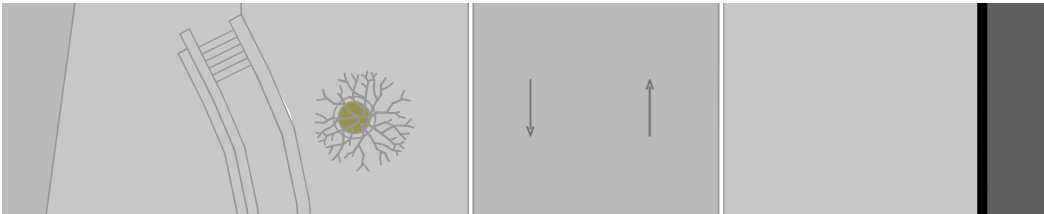
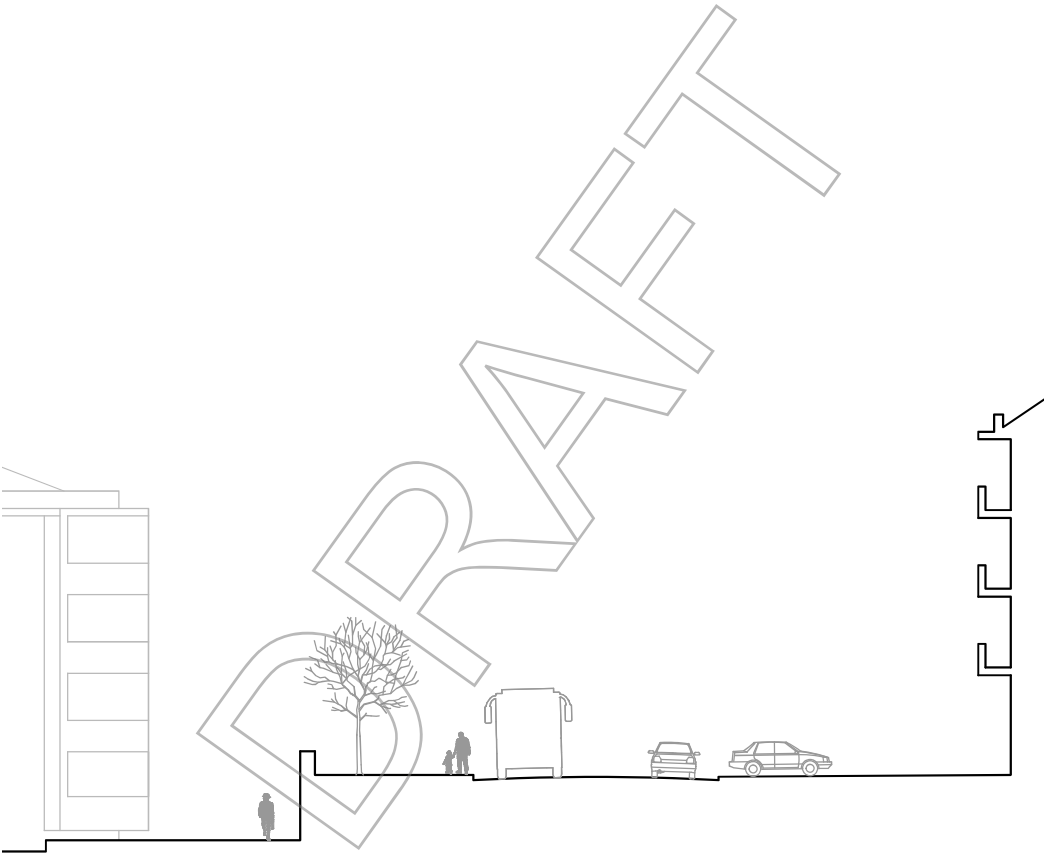




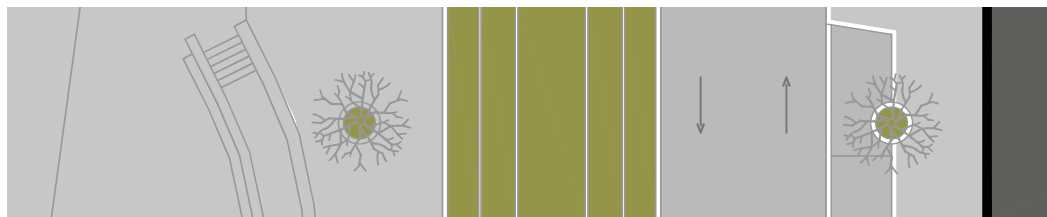
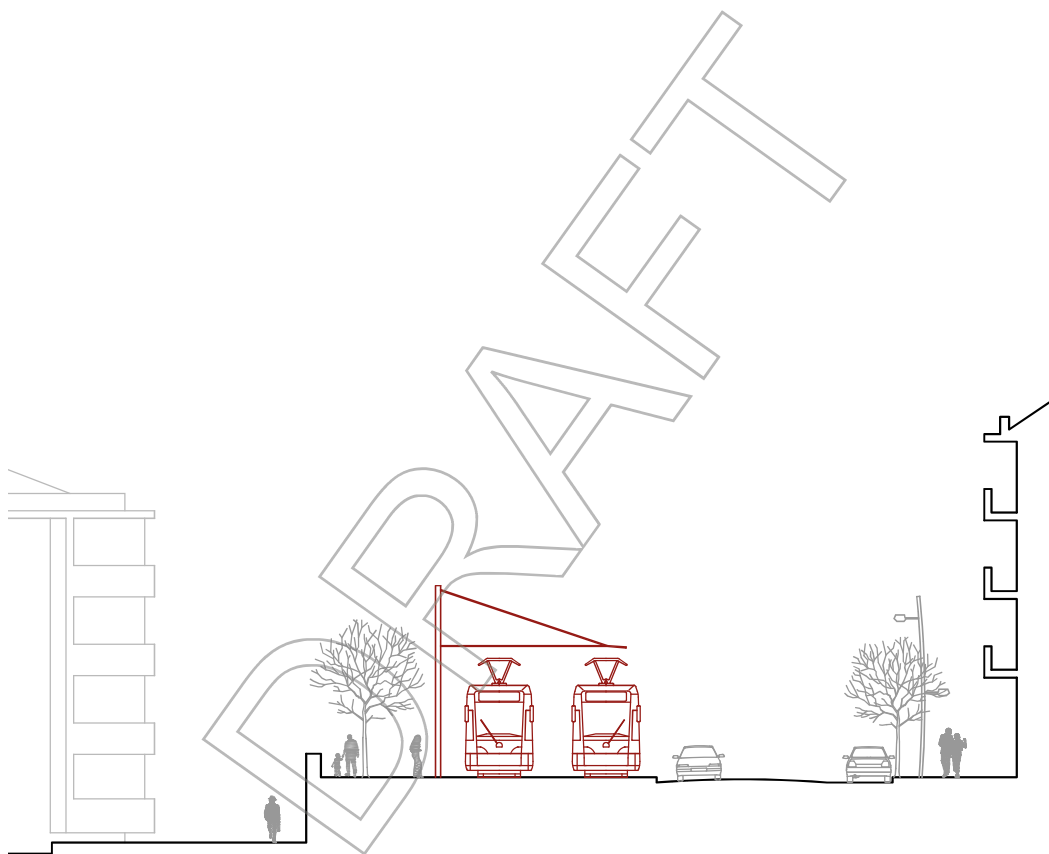






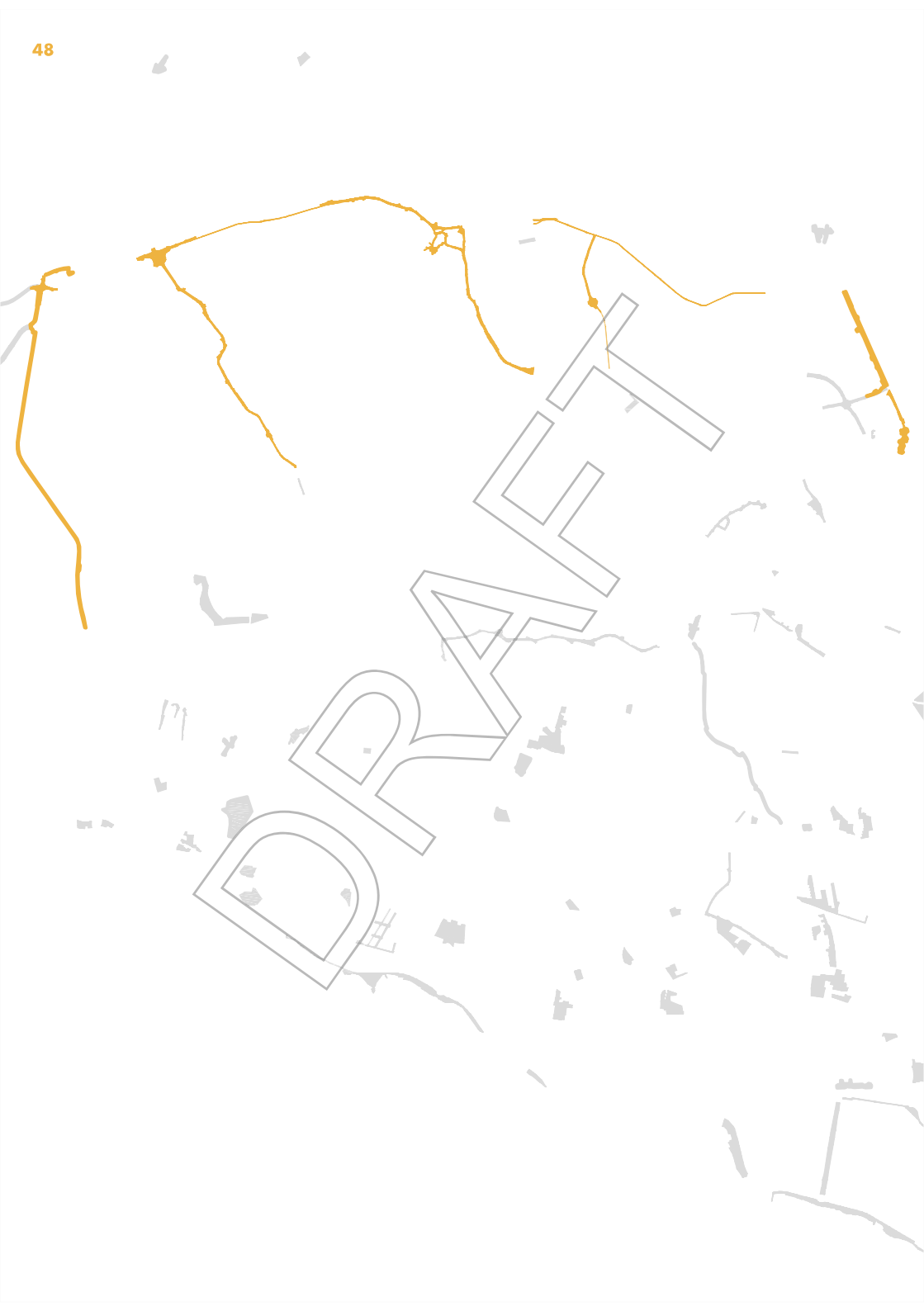


Perfil e detalhe EN10 Laranjeiro - Antes da intervenção











10

ESTRADAS DE ALCOITÃO, MANIQUE E ABÓBADA

CASCAIS

Município(s): Cascais

Equipa(s) projetista(s): N/D

Promotor(es): Câmara Municipal de Cascais; EMAC - Empresa de Ambiente de Cascais (Requalificação de espaço público e introdução de ciclovia na Estrada da Quinta, Tires; Ligação viária e ciclovia, Manique - Av. Amália Rodrigues); Cascais Próxima, E.M., S.A. (Implementação da Rede Ciclável Estruturante Concelhia - Av. da República, Alcoitão-Estoril)

Investimento: 357 493€ - QREN (Requalificação da Ligação da Rotunda das Fugas - Bicesse); 757 794€ - QREN (Circular Interna de Manique); 370 046€ - QREN (Requalificação e reperfilamento da Estrada de Manique); 9560€ (Requalificação de espaço público e introdução de ciclovia na Estrada da Quinta, Tires); 84 999€ - Portugal 2020 - Lisboa 2020 - PEDU/PARU Cascais - Ação 2.2.5 (Reabilitação da N249-4, entre o entroncamento com a Rua dos Caçadores e o cruzamento com a Rua do Lavadouro, Travessa da Escola e Largo do Chafariz); 67995€ - Portugal 2020 - Lisboa 2020 - PEDU/PARU Cascais - Ação 2.2.8 (Reabilitação da Rua do Olival e Travessa

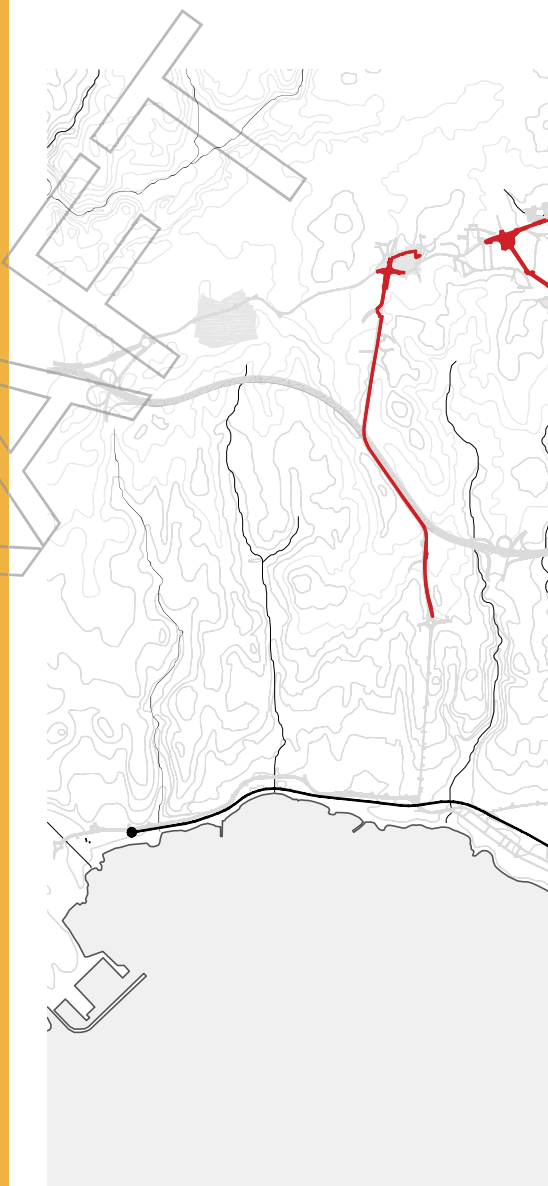
do Olival); 650 000€ - Portugal 2020 - Desenvolvimento Urbano Sustentável - PAMUS (Implementação da Rede Ciclável Estruturante Concelhia - Av. da República, Alcoitão-Estoril)

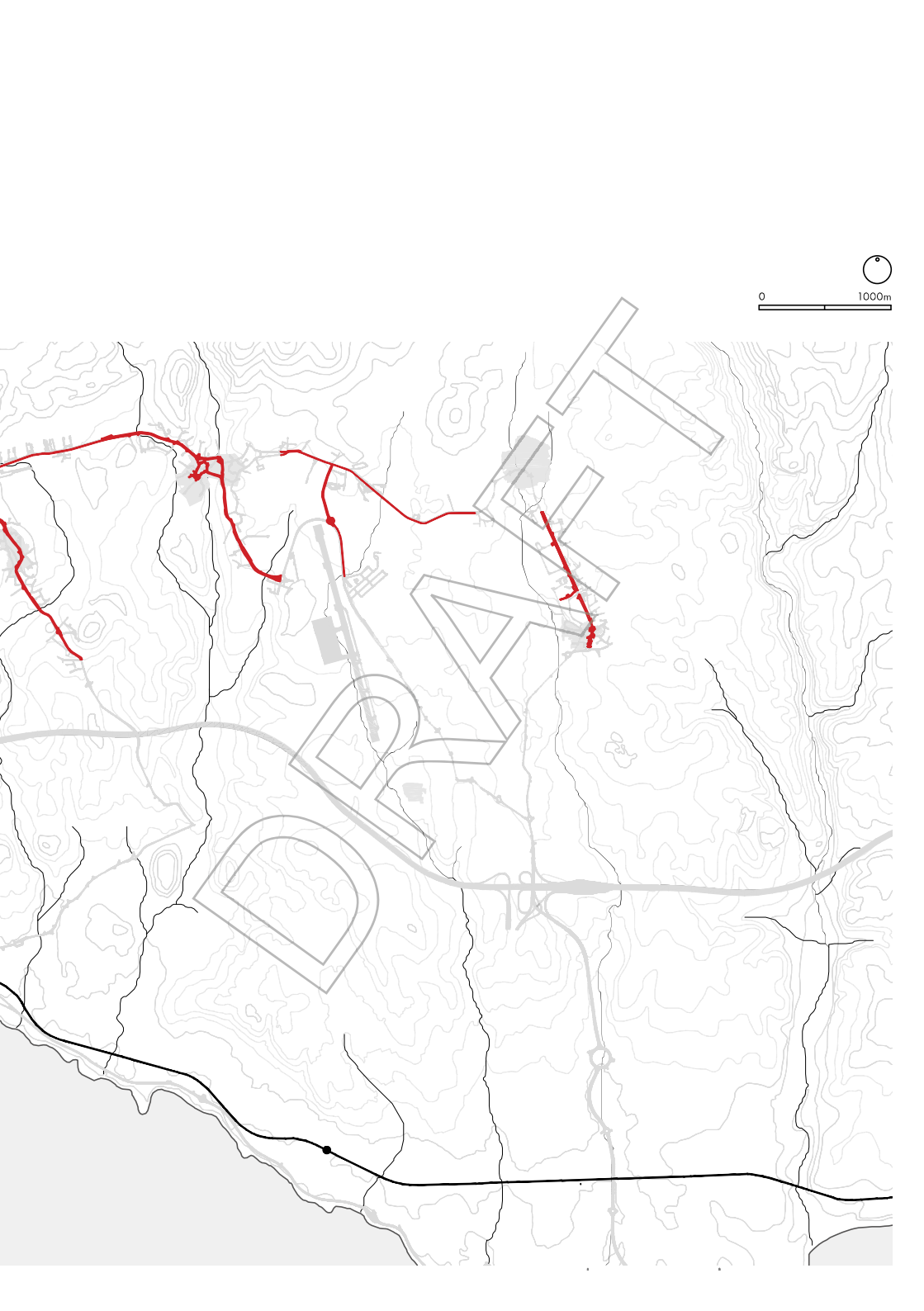
Datas-chave: 2013 (Requalificação da Ligação da Rotunda das Fugas, Bicesse; Circular Interna de Manique); 2014 (Requalificação e reperfilamento da Estrada de Manique); 2017 (Requalificação de espaço público e introdução de ciclovia na Estrada da Quinta, Tires; Requalificação e reperfilamento da Estrada da Abóboda/Conceição da Abóboda); 2018 (Requalificação e reperfilamento da Rua Principal e Estrada do Livramento no Núcleo Urbano de Bicesse; Ligação viária e ciclovia, Manique - Av. Amália Rodrigues; Introdução de ciclovia na Estrada de Manique); 2021 (Reabilitação da N249-4, entre o entroncamento com a Rua dos Caçadores e o cruzamento com a Rua do Lavadouro, Travessa da Escola e Largo do Chafariz; Reabilitação da Rua do Olival e Travessa do Olival; Reperfilamento e introdução de ciclovia na N249-4, Abóbada; Implementação da Rede Ciclável Estruturante Concelhia - Av. da República, Alcoitão-Estoril); 2023 (Reordenamento viário da Rotunda das Fugas, Alcoitão)

O eixo linear de Alcoitão-Manique-Abóbada

O eixo linear Alcoitão-Manique-Abóbada, representa no concelho de Cascais uma estrutura rodoviária de relativa relevância pela sua capacidade de ligação de pequenos aglomerados urbanos primordiais do concelho, como Alcoitão, Bicesse, Manique, Trajouce ou Abóboda. O conjunto de intervenções de qualificação do espaço público que têm vindo a incidir sobre este eixo procuram dotá-lo de condições mínimas de circulação pedonal e ciclável. Atuando quase sempre no espaço intermédio, entre via e limite da parcela privada, as intervenções recorrem a materiais e a soluções projetuais bastante elementares, procurando conferir condições de acessibilidade, conforto e segurança para peões e outros meios de mobilidade suave.

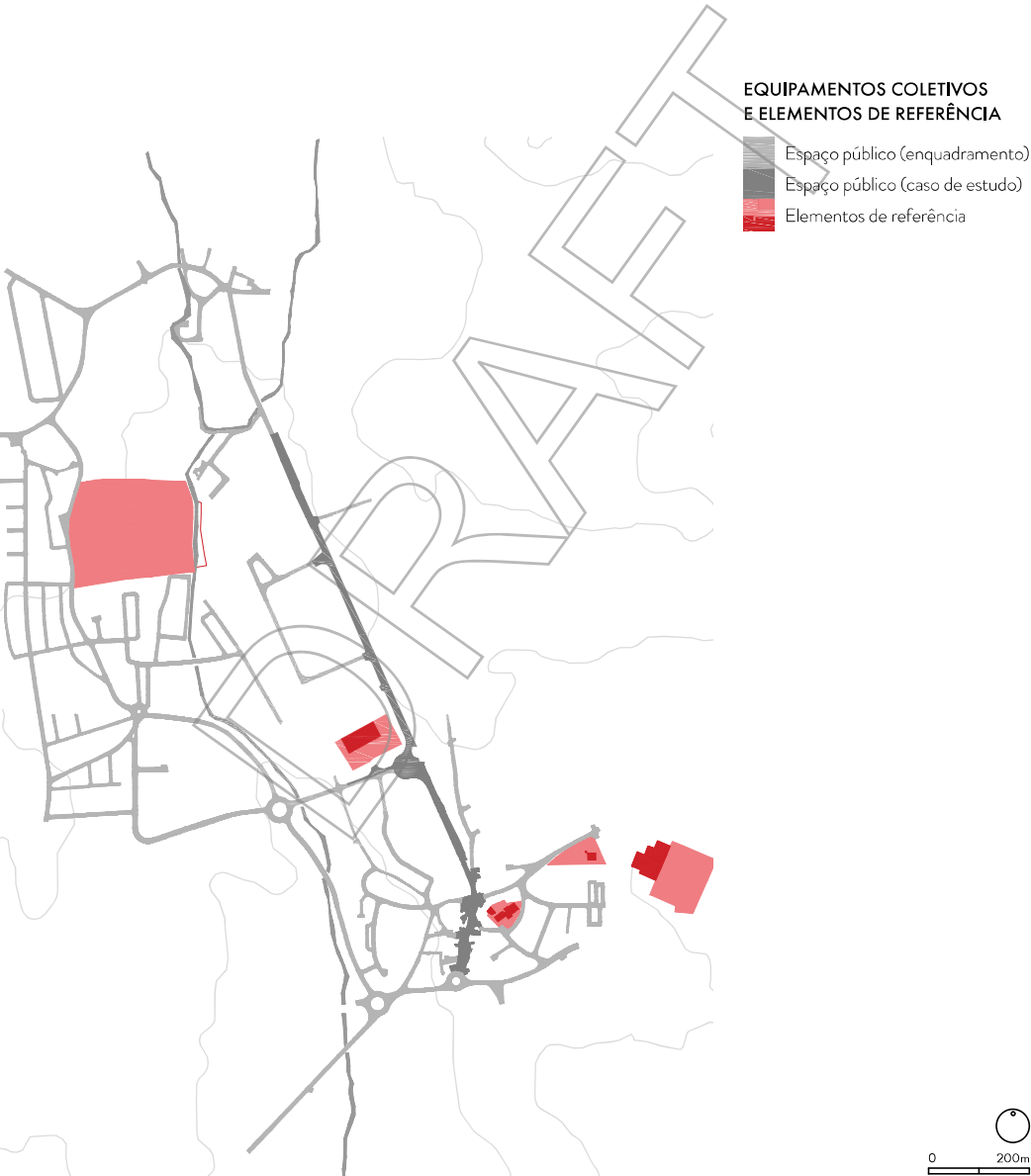
A introdução das ciclovias possibilitou, ainda, a criação de uma infraestrutura de mobilidade de escala intermédia no território, provendo-se a ligação entre diferentes fragmentos de tecido urbano e facilitando o acesso a serviços e equipamentos. O caráter de estrada é dissipado nos troços requalificados, promovendo, em alternativa, uma lógica mais próxima da rua tradicional, enquanto elemento multifuncional e agregador.



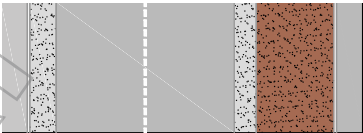
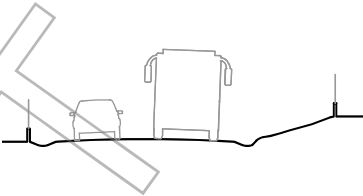




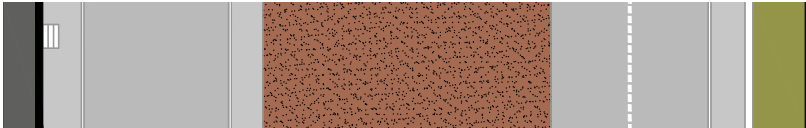
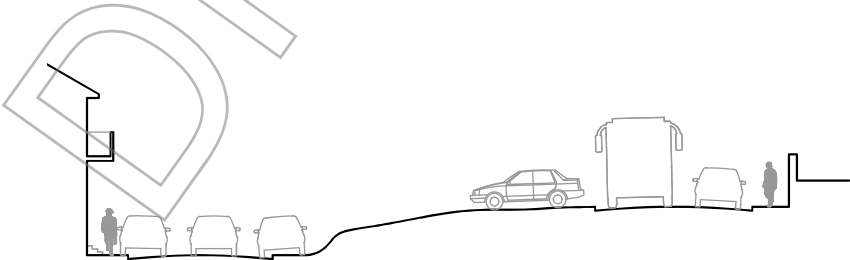




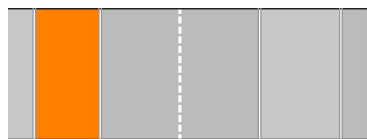




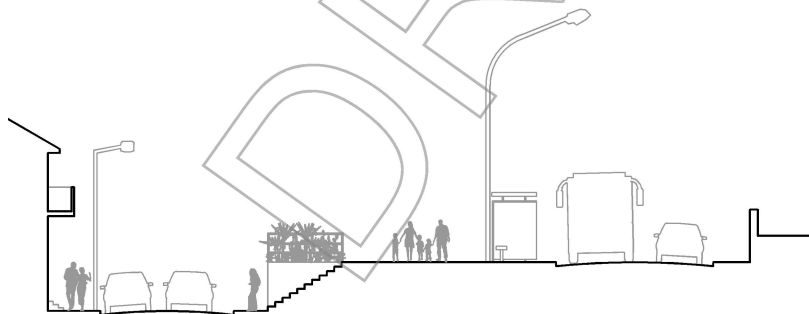
Perfil e Detalhe da N249-2 - Antes da intervenção



Perfil e detalhe do aglomerado de Bicesse - Antes da intervenção



Perfil e Detalhe da N249-2- Depois da intervenção

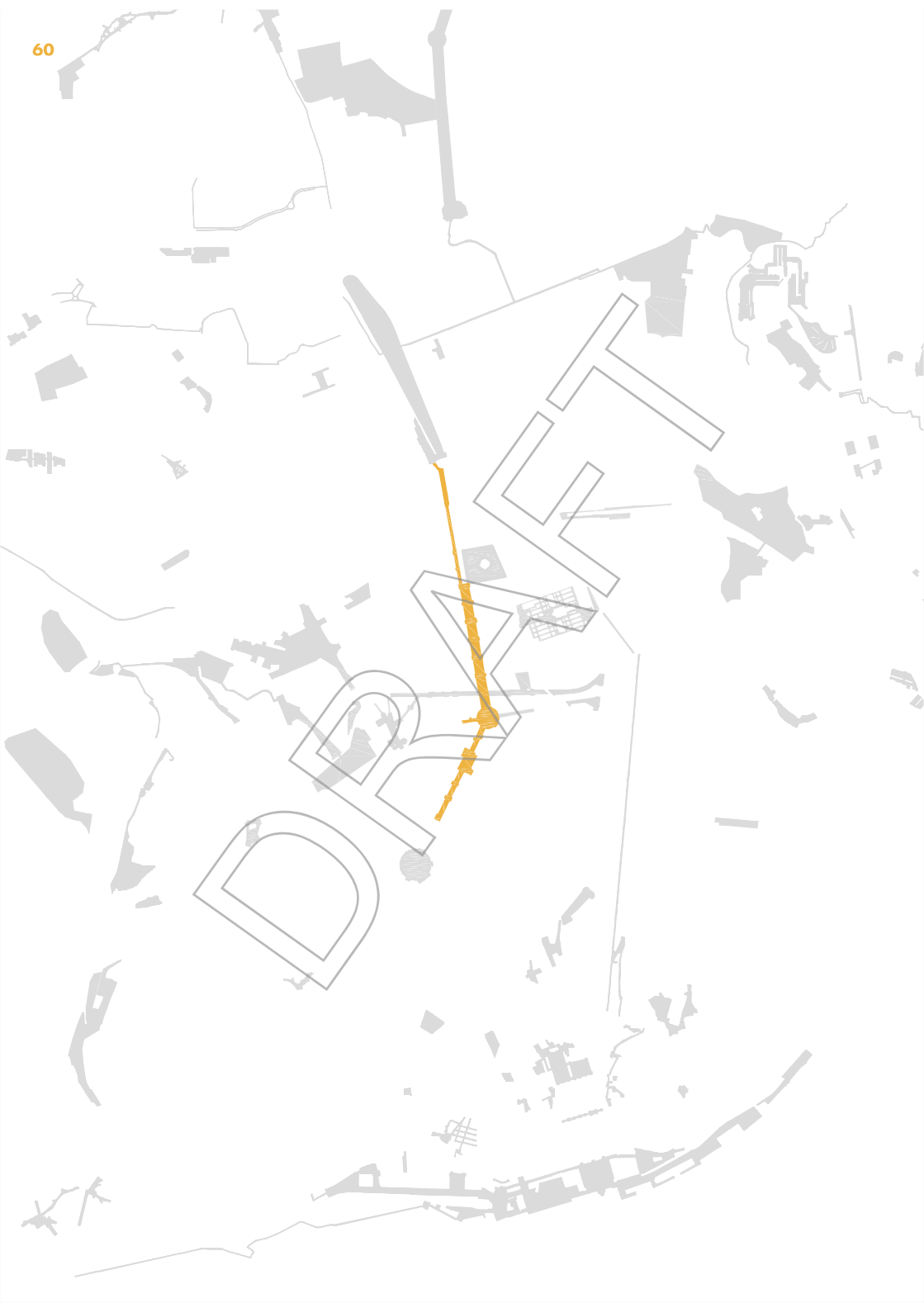


Perfil e detalhe do aglomerado de Bicesse- Depois da intervenção

0 10m









11

EIXO CENTRAL DE LISBOA

LISBOA

DRAFT

Município(s): Lisboa

Equipa(s) projetista(s): Departamento de Espaço Público / Câmara Municipal de Lisboa (coord. geral), Barbas Lopes Arquitectos Lda. + HAHÁ Arquitectura Paisagista, Lda. (Av. Fontes Pereira de Melo), SOPSEC + Arq.^a Joana Pinheiro / Arq.^a Madalena Duarte Silva + Arq. Pais. Vitor Beiramar Dinis (Av. da República), Arq. João Almeida / Arq. Luís Torgal (Saldanha)

Promotor(es): Câmara Municipal de Lisboa

Investimento: 6 991 276,00 €

Datas-chave: 2017

A transformação do Eixo Central de Lisboa como *boulevard integrador*

Estrutura fundamental das Avenidas Novas, o Eixo Central de Lisboa consiste na sequência de avenidas que, partindo da Praça do Marquês de Pombal, se estende pela Av. Fontes Pereira de Melo e Av. da República, culminando em Entrecampos e Campo Grande. Ao contrário da Av. da Liberdade, entendida como primeiro episódio daquela expansão, que manteve um generoso volume arbóreo e de passeio pedonal, aquelas avenidas foram sendo organizadas sobretudo em função da lógica rodoviária, penalizando a dimensão ambiental e sacrificando espaços pedonais e de estadia. A sua requalificação assenta numa alteração sistemática e contínua da partição da Av. Fontes Pereira de Melo e da Av. da República, bem como dos alargamentos das Picoas e da Praça Duque e Saldanha, com redução do espaço afeto a circulação automóvel e a estacionamento e aumento de espaços pedonais e com coberto vegetal.

A intervenção assenta numa gestão cirúrgica dos perfis transversais, reduzindo ligeiramente a largura de cada faixa de rodagem com impacte na diminuição da velocidade automóvel, mas sem comprometer significativamente a capacidade viária. Os ganhos cumulativos dessa redução são distribuídos pelo alargamento de passeios, ciclovias e separadores com vegetação.



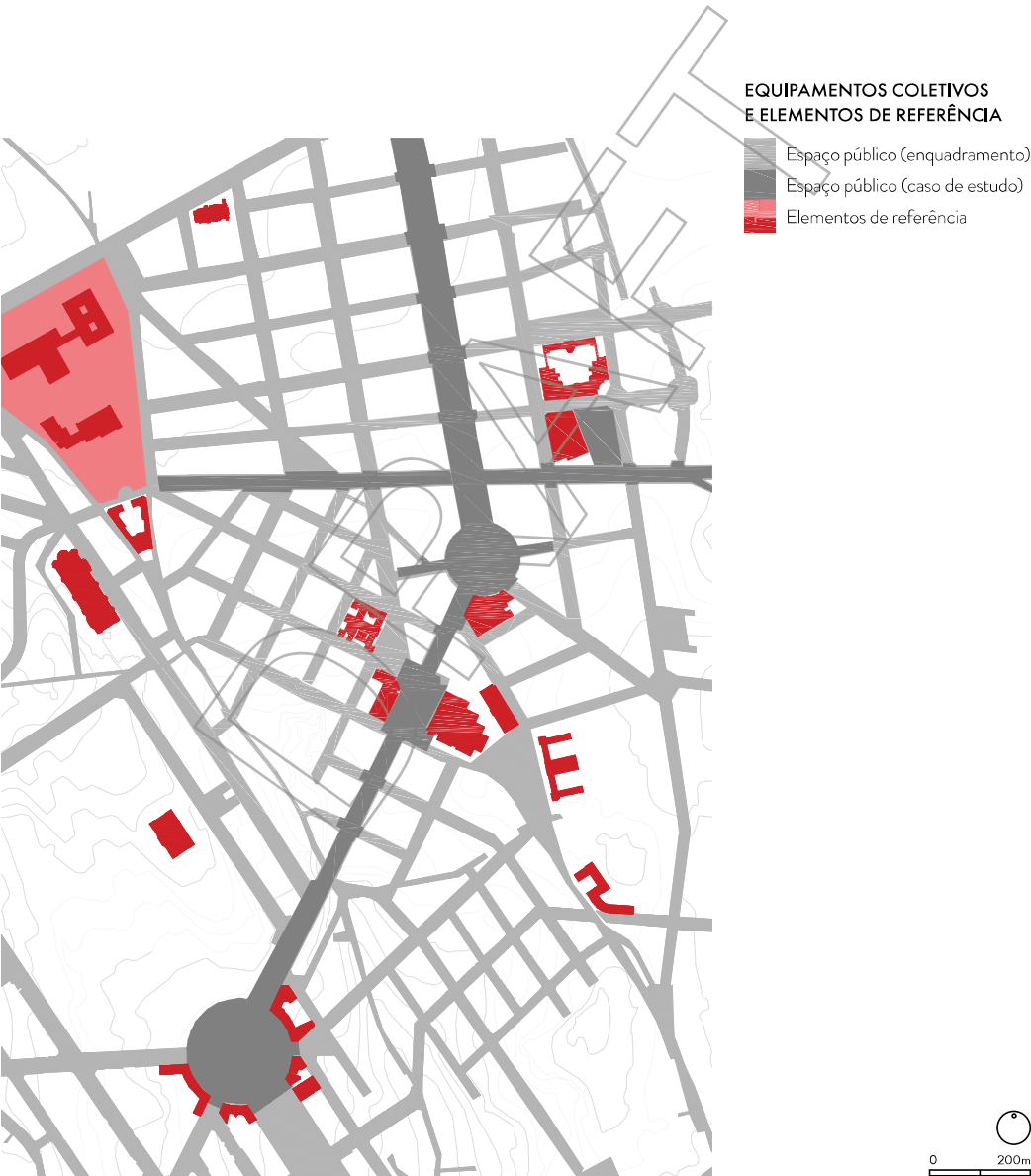












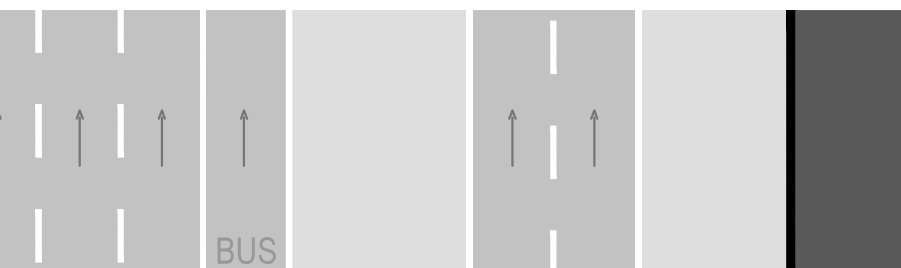
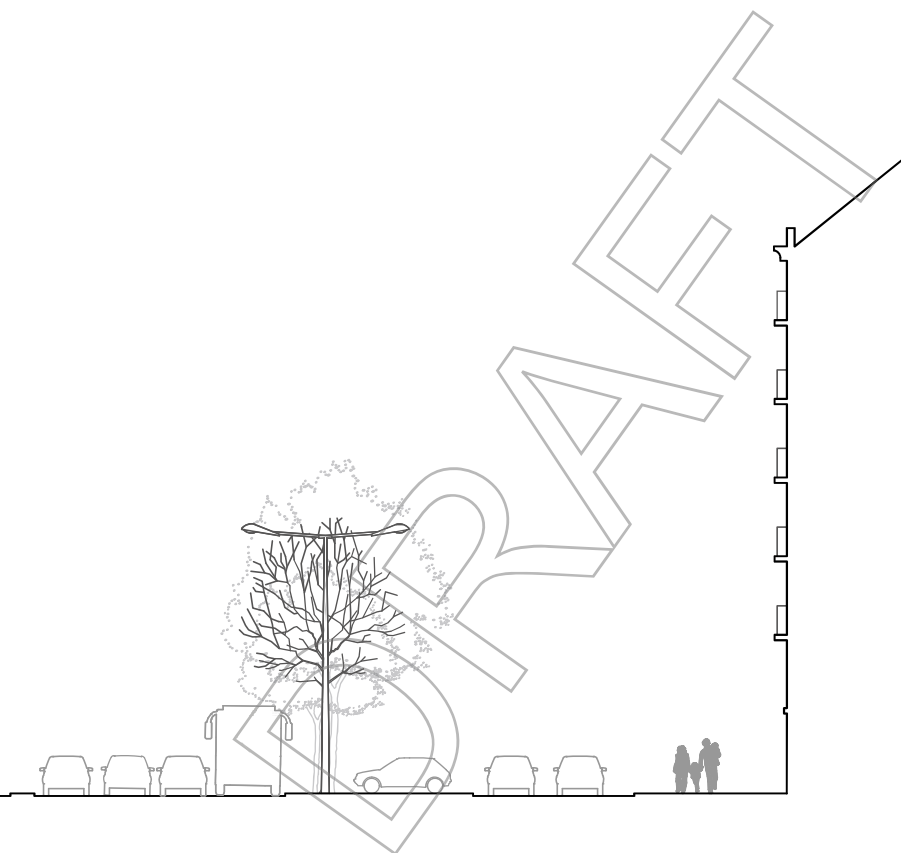
**MOBILIDADE**

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Metropolitano
- Paragem de autocarro
- Ciclovía



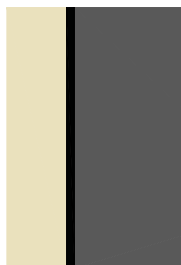
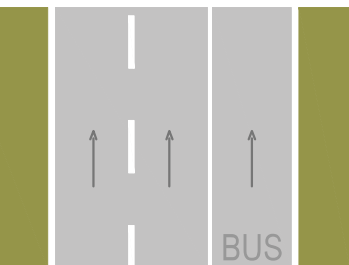
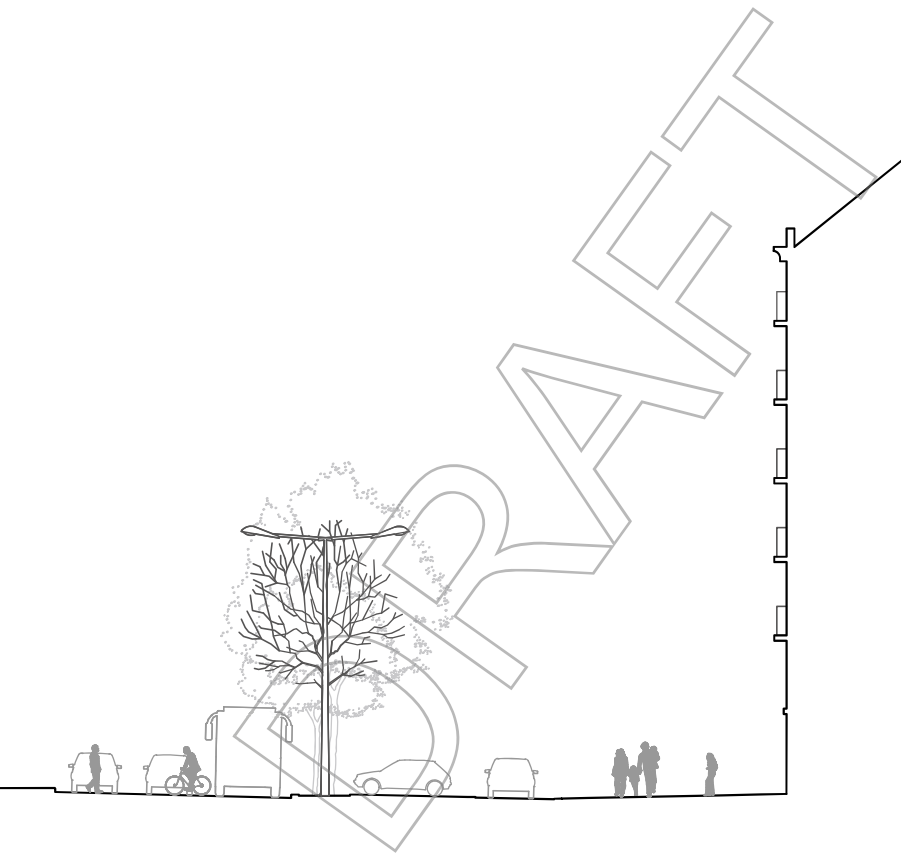


Perfil e detalhe da Av. da República - Antes da intervenção



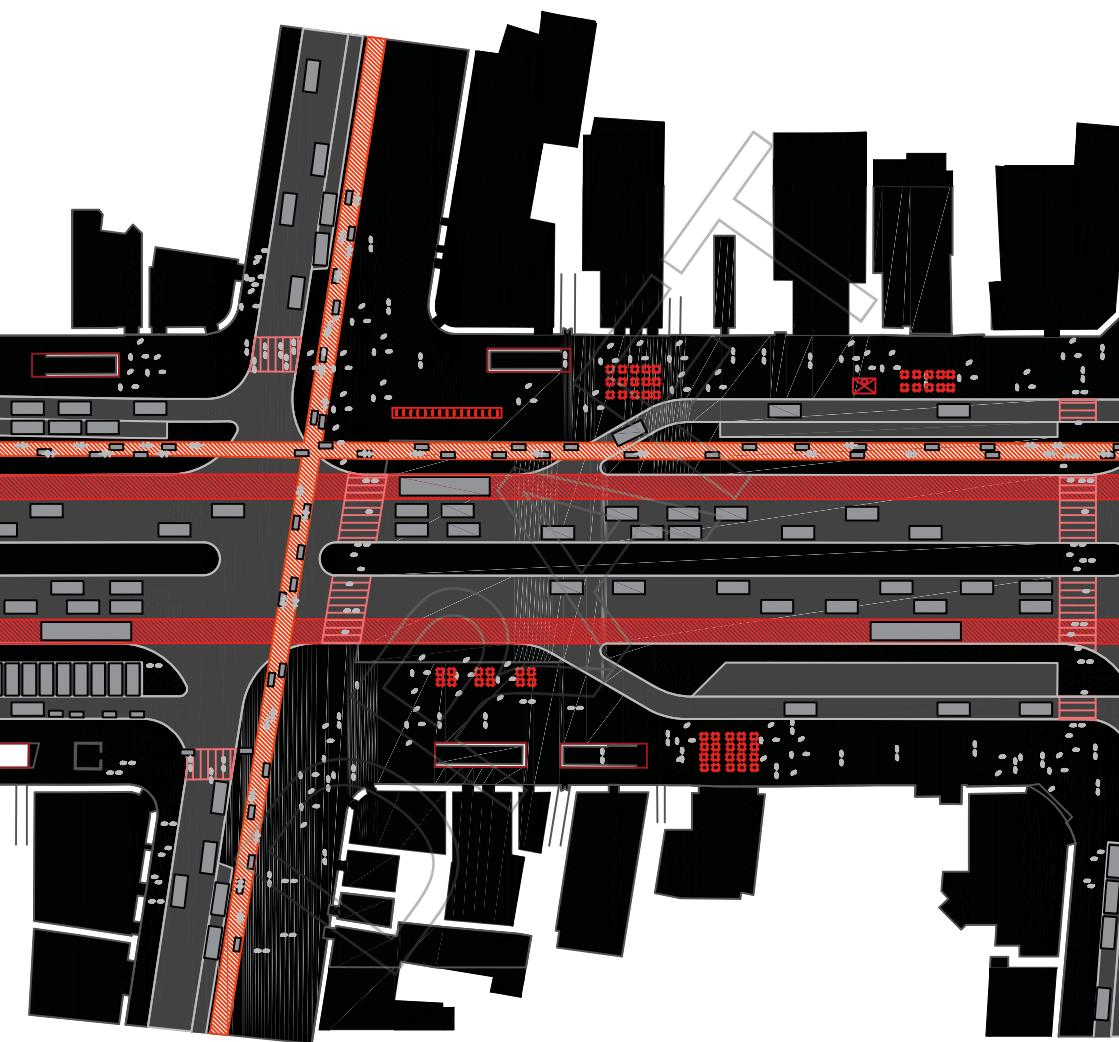


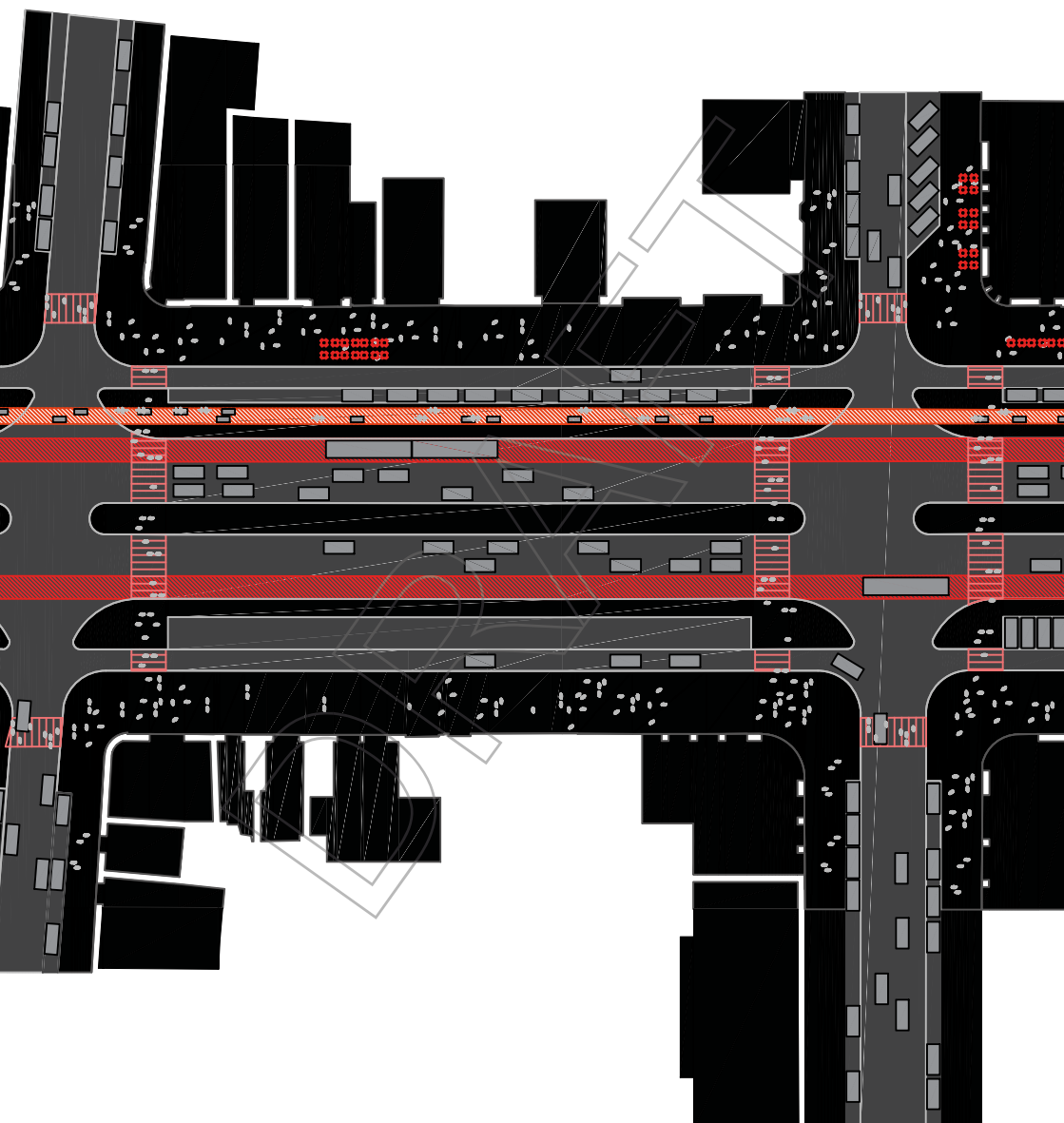
Perfil e detalhe da Av. da República - Depois da intervenção















DRAFT



12

RUAS CENTRAIS DE LOURES, CAMARATE E MOSCAVIDE

LOURES

Município(s): Município de Loures

Equipa(s) projetista(s): José Adrião Arquitectos e NPK, Arquitectos Paisagistas (Requalificação e reperfilamento da Av. Salgado de Oliveira, Camarate); Atelier Rua (Requalificação da Av. de Moscavide - Praça da Igreja de Moscavide)

Promotor(es): Câmara Municipal de Loures

Investimento: 878 585€ (Requalificação e reperfilamento da Rua da República, Loures); 538 546€ (Requalificação e reperfilamento da Av. Salgado de Oliveira, Camarate); 1 345 755€ (Requalificação da Av. de Moscavide - Praça da Igreja de Moscavide)

Datas-chave: 2017

A rua como referência da gênese e da sociabilidade em Loures, Camarate e Moscavide

O concelho de Loures apresenta uma organização territorial polinucleada de antigos aglomerados, assente em estradas que se converteram em arruamentos importantes de um tecido alargado e heterogêneo. Neste contexto, destacam-se operações de requalificação de três dessas ruas de atravessamento: em Loures, sede de concelho, ao longo da Rua da República, onde se concentram a Câmara Municipal e diversos equipamentos urbanos; na Av. de Moscavide, no aglomerado homônimo caracterizado por uma densa malha regular; e em Camarate, núcleo de ocupação heterogênea e com um tecido socioeconômico frágil, a que acrescem consideráveis efeitos de barreira de grandes infraestruturas na envolvente.

Os três projetos reforçam a lógica de valorização de ruas significativas para cada um dos aglomerados como espaços de centralidade, referência coletiva e transição para uma mobilidade mais ativa e com menos presença do automóvel. Partilhando o conceito da rua como o 'centro' de cada localidade, cada uma das intervenções estabelece uma escala intermediária entre os tecidos locais e a organização alargada do território. A materialização de um espaço mais contínuo, legível e pedonalizado potencia ainda o usufruto multifuncional do espaço público, nomeadamente na sua relação com a atividade comercial e com equipamentos coletivos locais.

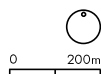






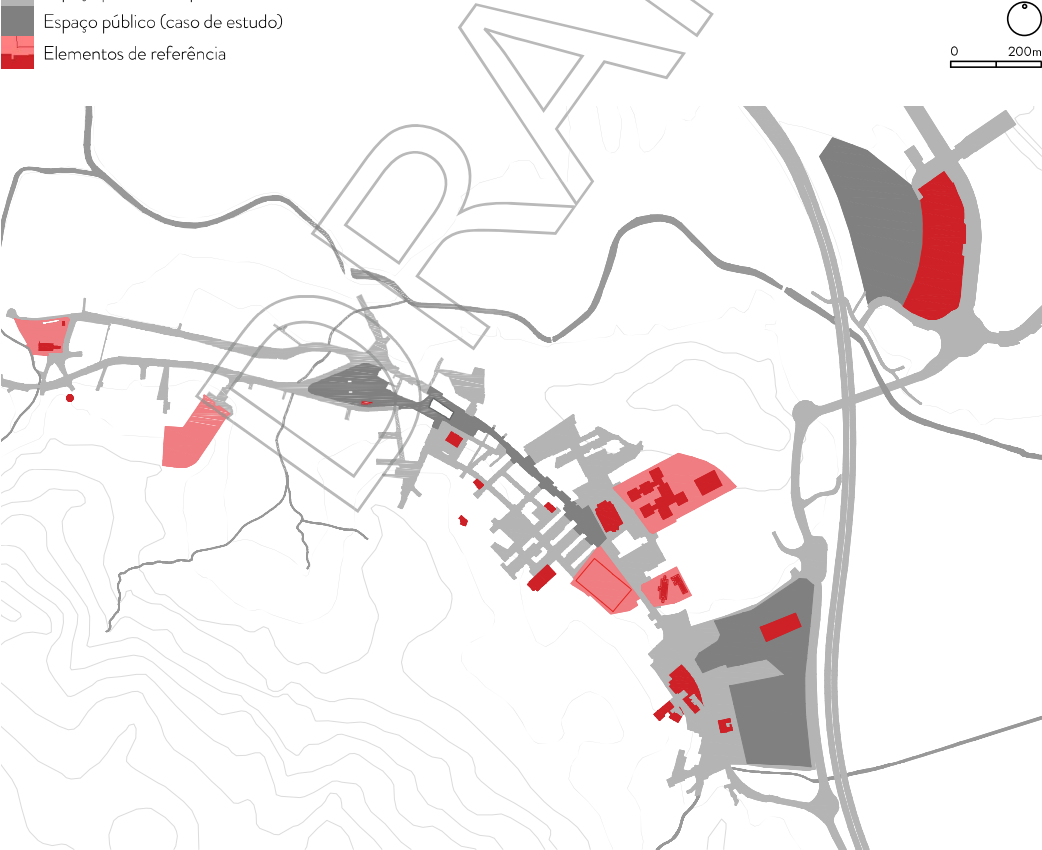
ÁREA DE INTERVENÇÃO

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)



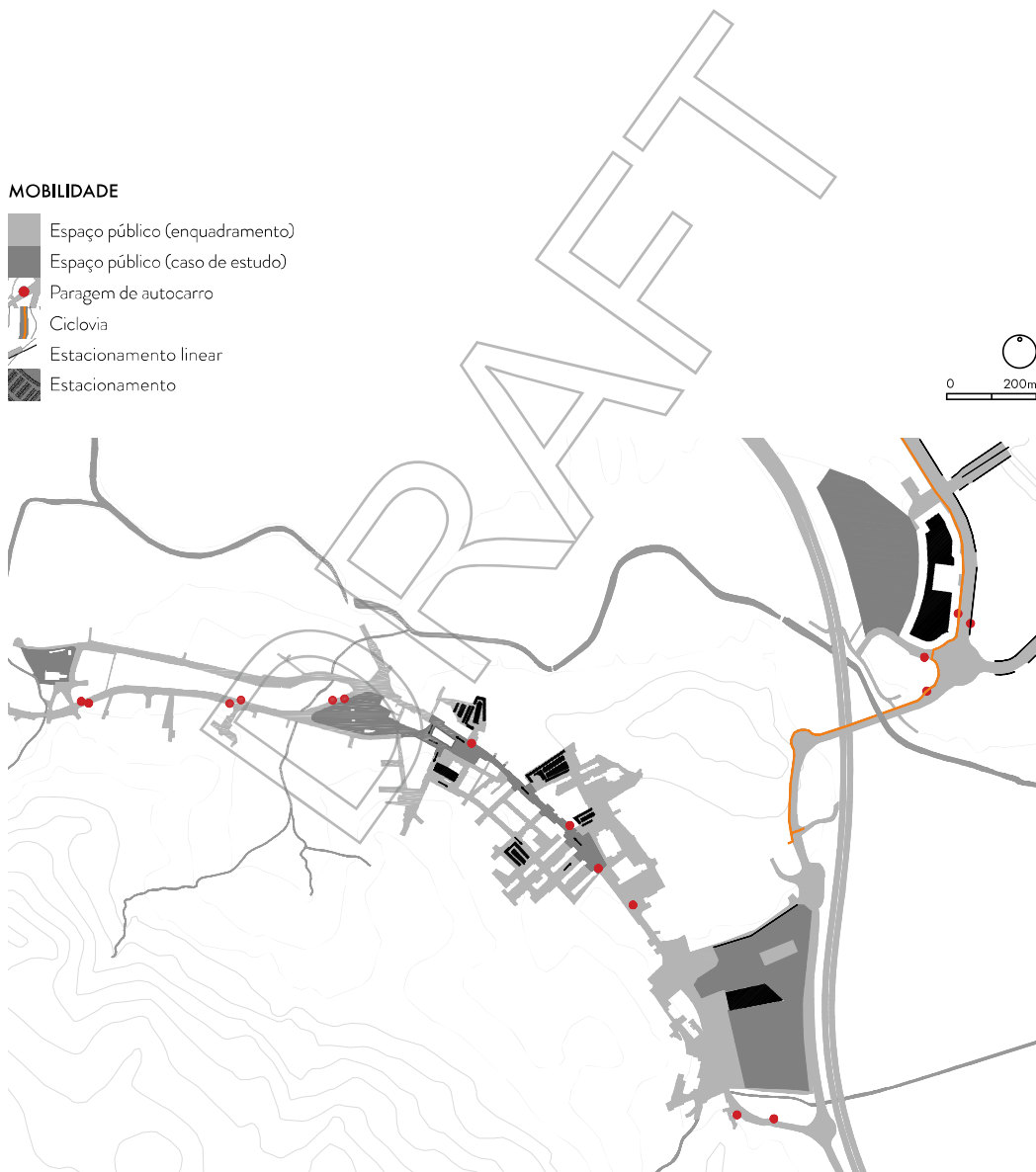
EQUIPAMENTOS COLETIVOS
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

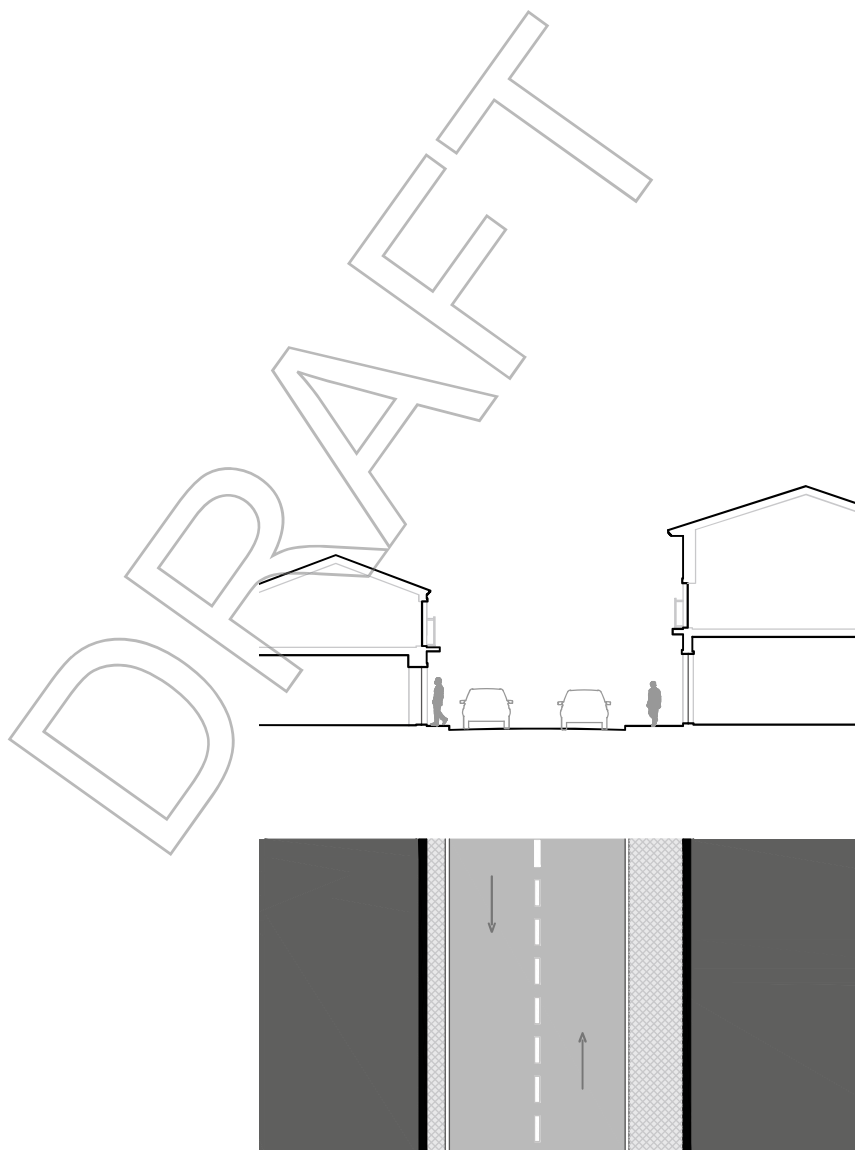
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência



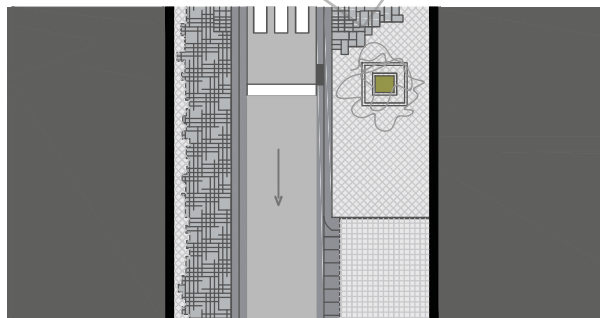
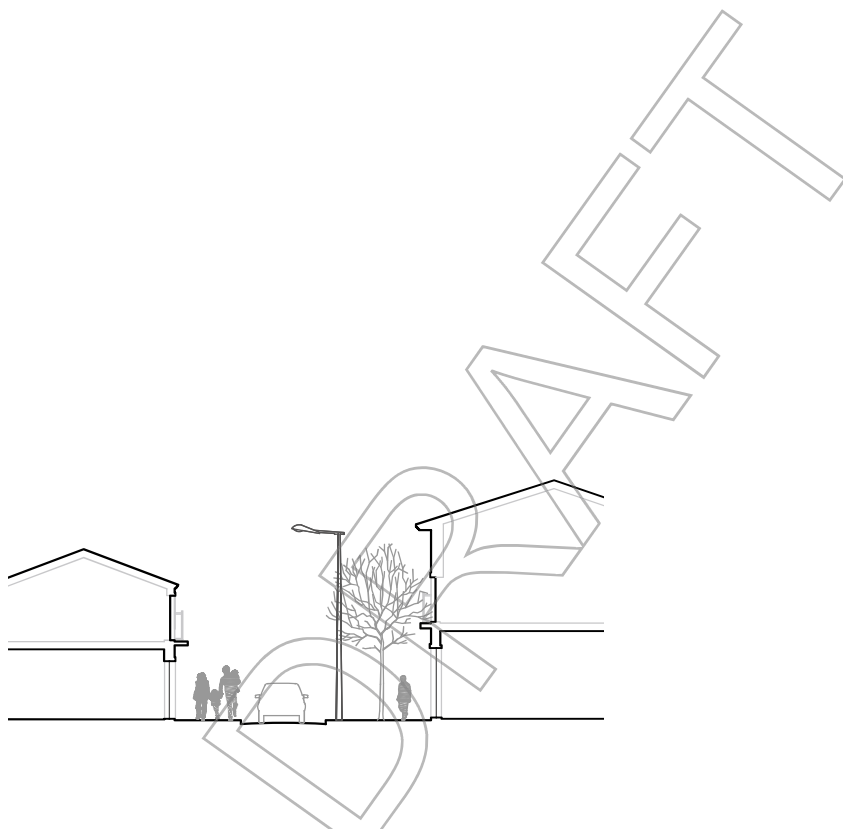
MOBILIDADE

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Paragem de autocarro
- Ciclovia
- Estacionamento linear
- Estacionamento





Perfil e detalhe da Rua da República, Loures - Antes da intervenção

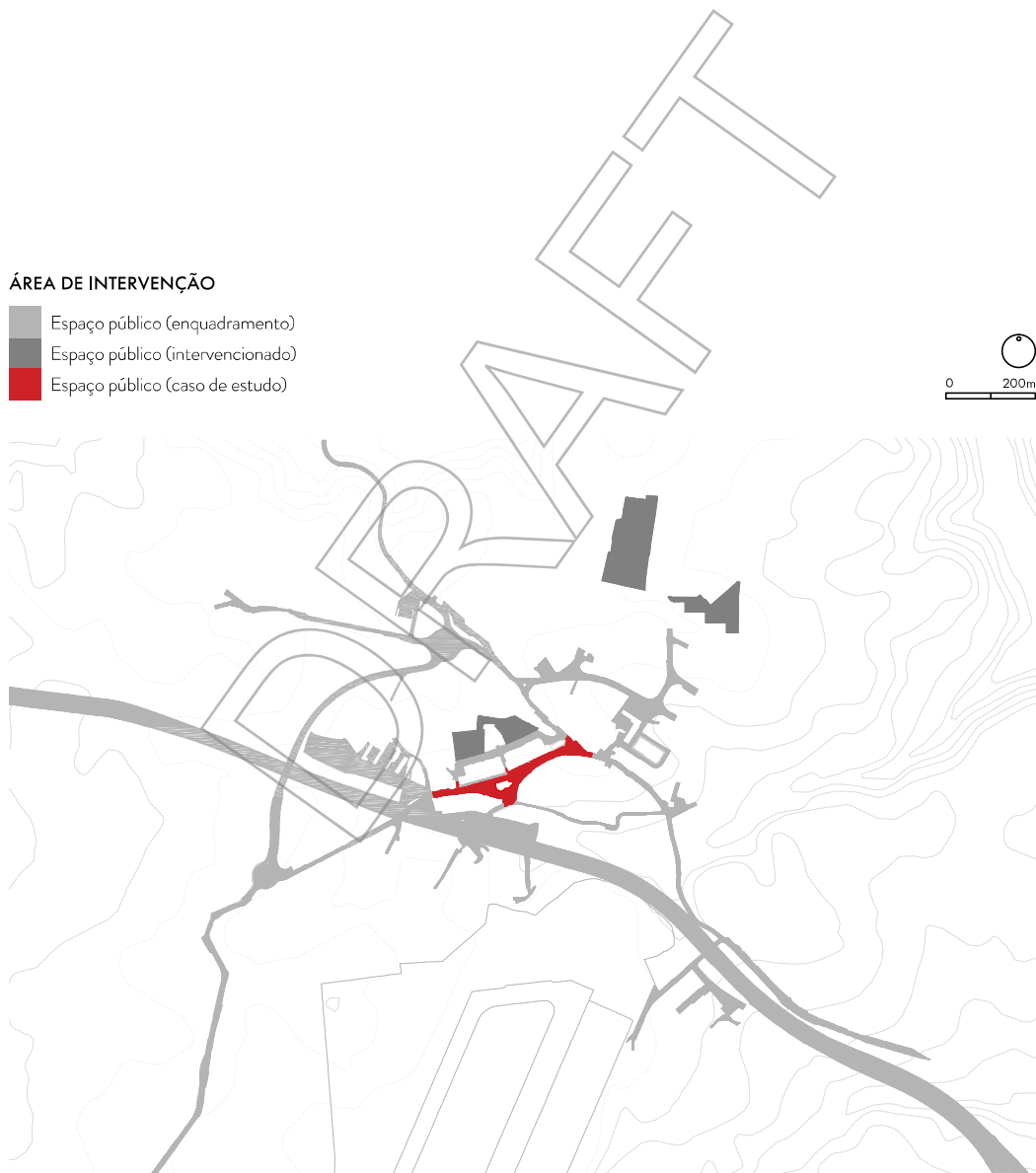
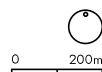


Perfil e detalhe da Rua da República, Loures - Depois da intervenção



ÁREA DE INTERVENÇÃO

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)



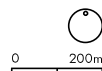
EQUIPAMENTOS COLETIVOS
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

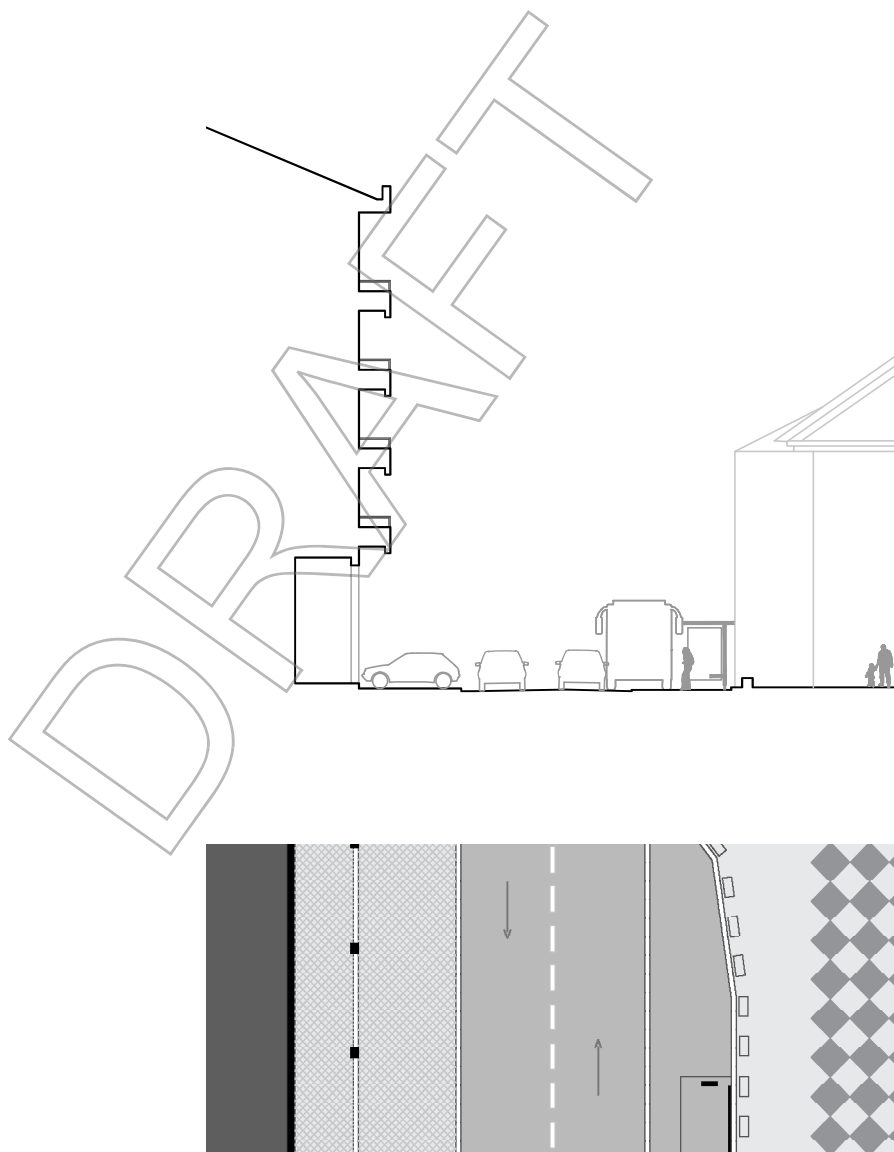
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência



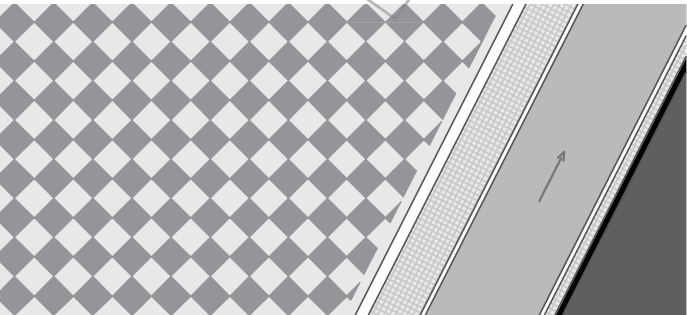
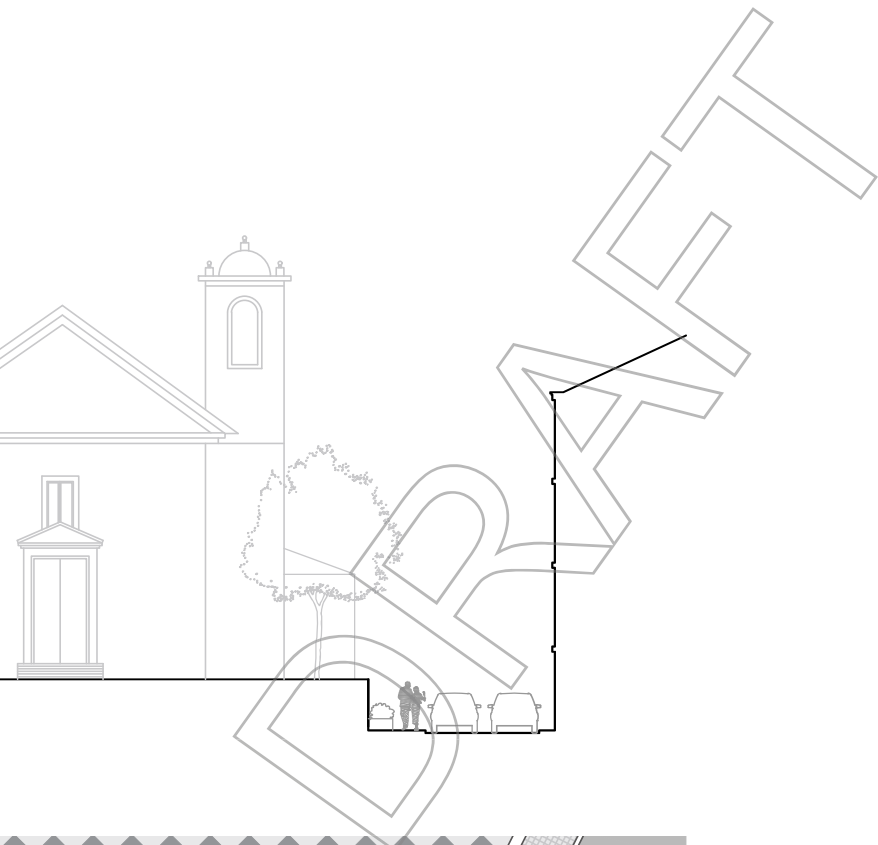
MOBILIDADE

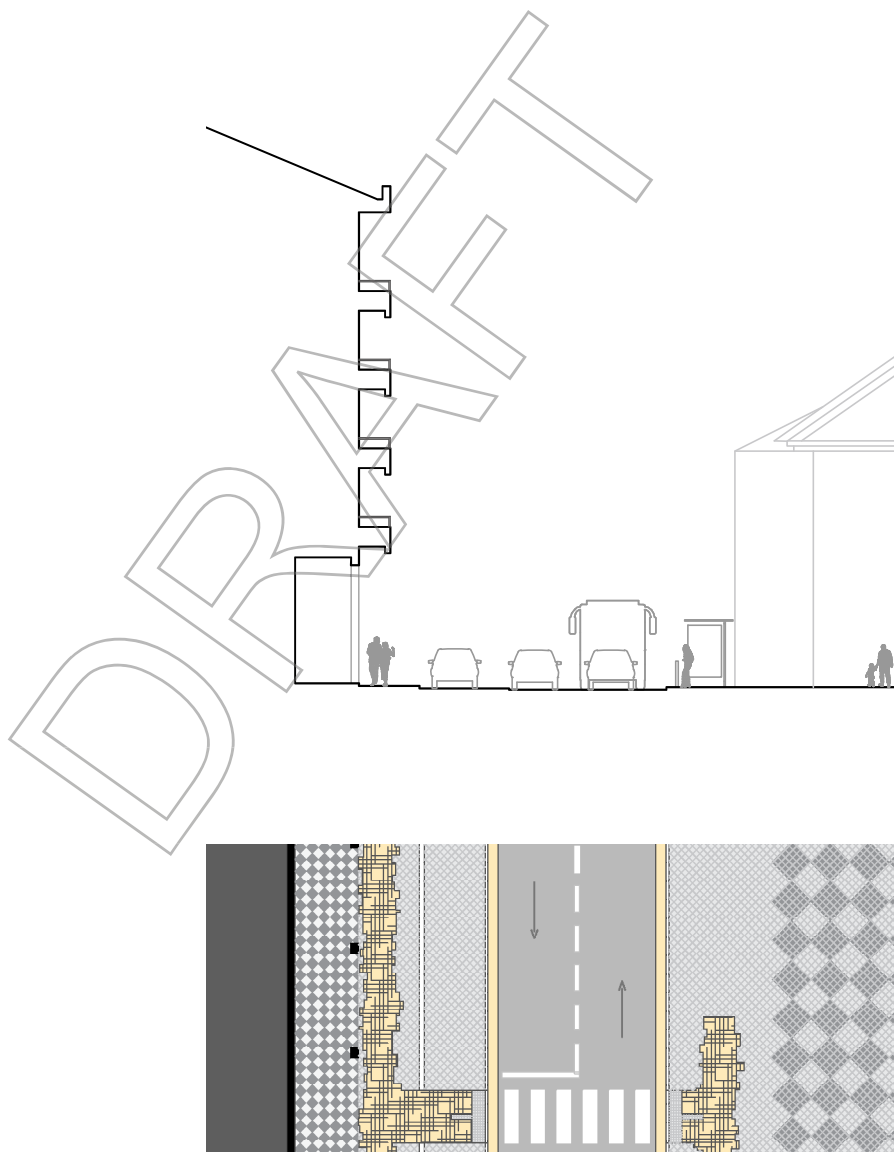
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Paragem de autocarro
- /// Passagem inferior
- /// Passagem superior



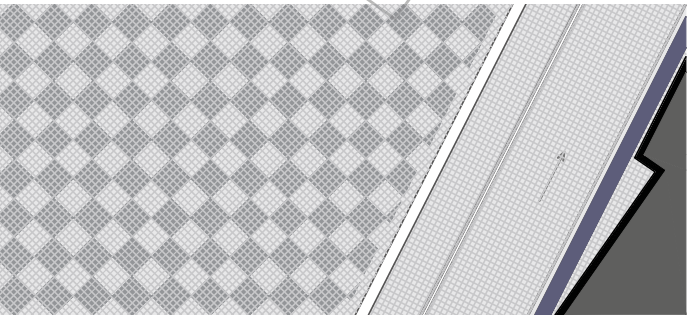
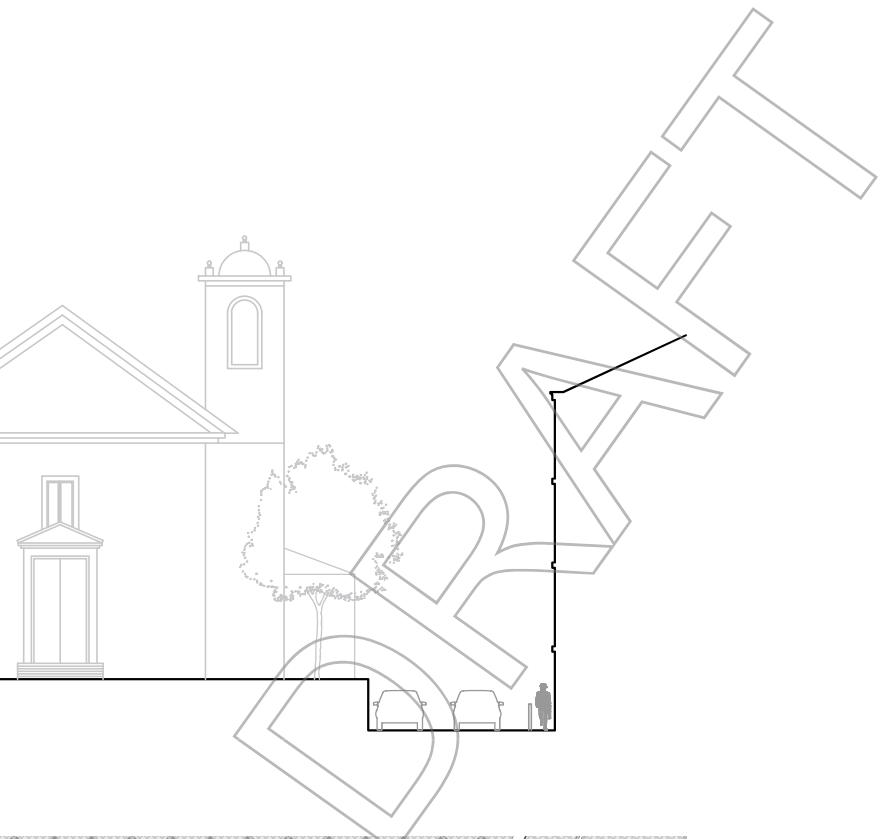


Perfil e detalhe da Praça 1º de Maio, Camarate - Antes da intervenção





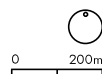
Perfil e detalhe da Praça 1º de Maio, Camarate - Depois da intervenção





ÁREA DE INTERVENÇÃO

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)



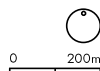
EQUIPAMENTOS COLETIVOS
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

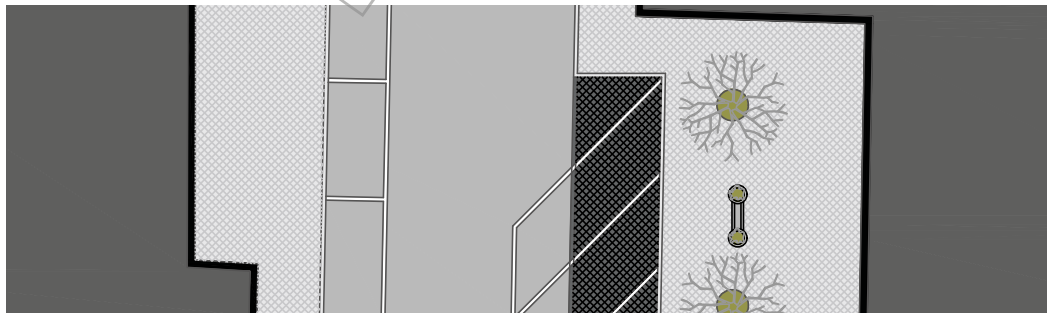
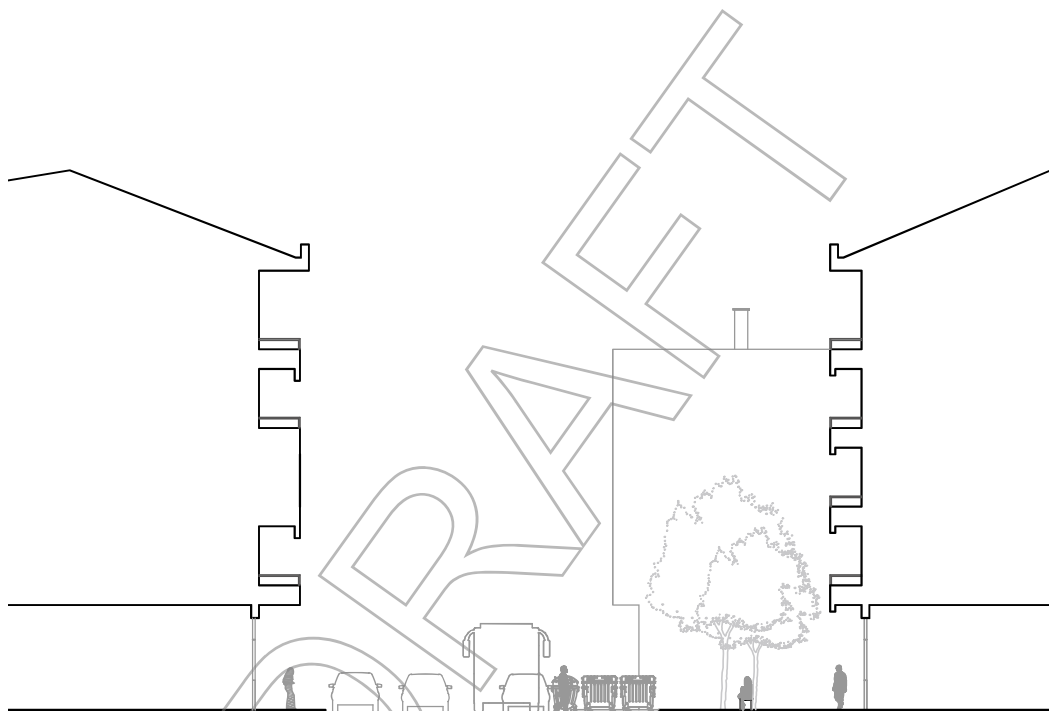
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência



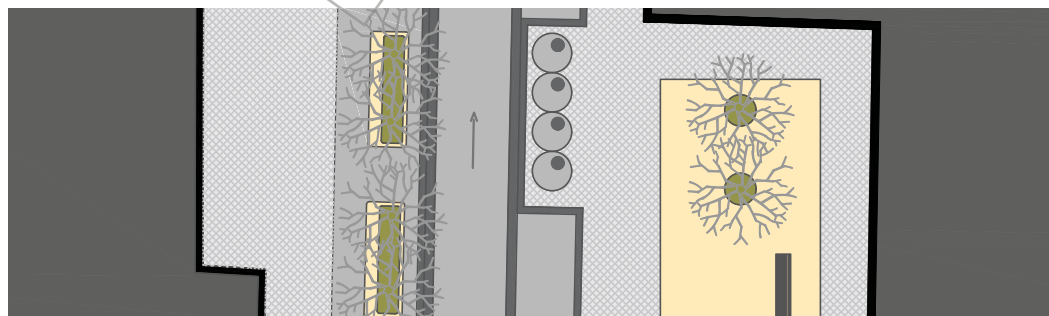
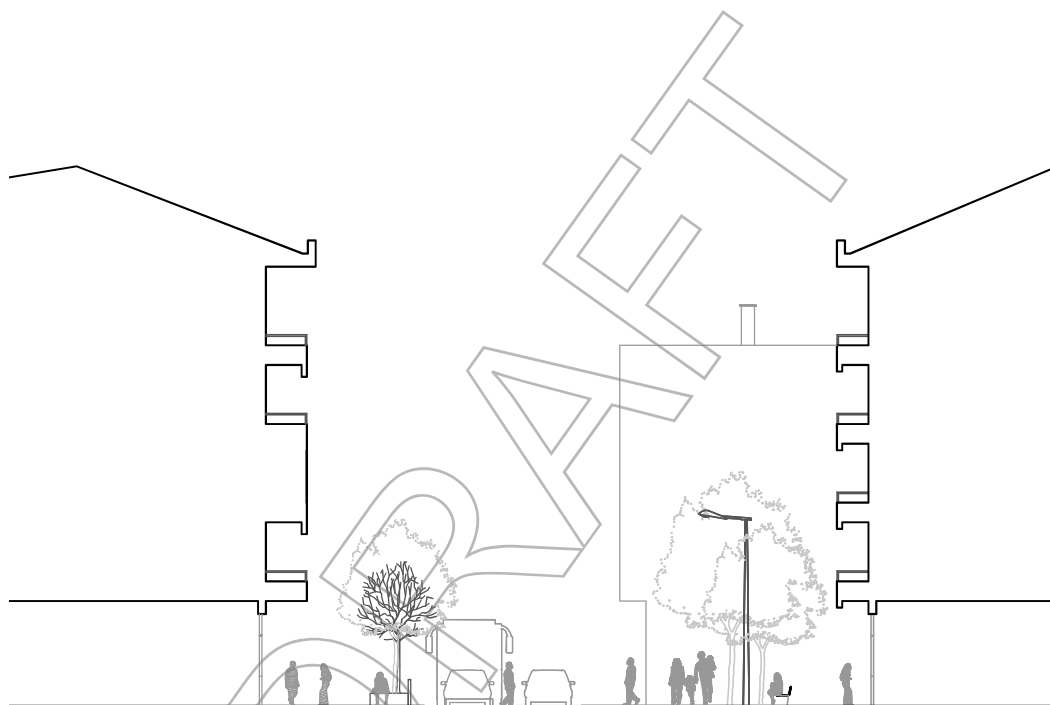
MOBILIDADE

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Interface / estação ferroviária
- Ferrovia
- Paragem de autocarro
- Ciclovia
- Estacionamento linear





Perfil e detalhe da Av. de Moscavide - Antes da intervenção



Perfil e detalhe da Av. de Moscavide - Depois da intervenção

0 10m









13

EN11 E RUA 1.º DE MAIO, BAIXA DA BANHEIRA

MOITA

Município(s): Moita

Equipa(s) projetista(s): CDA - Consultório de Arquitectura, Lda / MECH - Consultores, Arquitectura e Engenharia, Lda (EN11)

Promotor(es): Câmara Municipal da Moita

Investimento: 1 122 862€ - Portugal 2020 - Desenvolvimento urbano sustentável (Criação de Zona 30 na Rua 1º de Maio); 1 020 158€ - Portugal 2020 - Desenvolvimento urbano sustentável (Criação de Zona 30 na ex-EN 11-1, Baixa da Banheira)

Datas-chave: 2020 (Criação de Zona 30 na Rua 1º de Maio); 2023 (Criação de Zona 30 na ex-EN 11-1, Baixa da Banheira)

A requalificação da Rua 1º de Maio e da antiga EN 11 na Baixa da Banheira

As intervenções na Baixa da Banheira são paradigmáticas de uma lógica de valorização de eixos viários articulados com o transporte coletivo como estruturas complexas e referenciais de espaço público. Por um lado, a transformação de uma antiga estrada nacional, entretanto integrada como eixo da vida quotidiana do aglomerado, decorre de uma valorização de espaços lineares estruturantes a uma escala intermediária entre os tecidos locais e a organização alargada do território. Por outro lado, a valorização de uma rua relativamente anónima da malha urbana, revela e valoriza os espaços comerciais e as ligações e passagens que, de forma discreta, mas significativa do ponto de vista social, permitem ativar ou suportar dinâmicas locais, sobretudo assentes na mobilidade ativa e pedonal.

A intervenção de qualificação urbana assentou no reperfilamento da antiga estrada nacional EN11 e da Rua 1º Maio, tendo como objetivo comum a redução dos impactes do tráfego automóvel e a valorização da mobilidade pedonal e ciclável. Os reperfilamentos são pensados numa lógica de Zona 30, diminuindo consideravelmente as faixas de rodagem, mas garantindo bolsas de estacionamento delimitadas. No caso da Rua 1º de Maio, a intervenção inclui uma atenção particular aos materiais de pavimentação, reforçando a leitura contínua do plano do chão, em especial nos cruzamentos e proximidade do Largo da Igreja, tradicional espaço de encontro e estadia da população local.







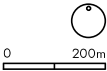
ÁREA DE INTERVENÇÃO

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)



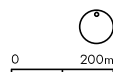
EQUIPAMENTOS COLETIVOS
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência

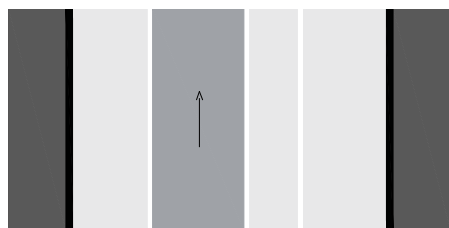
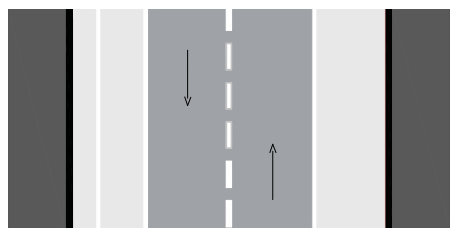
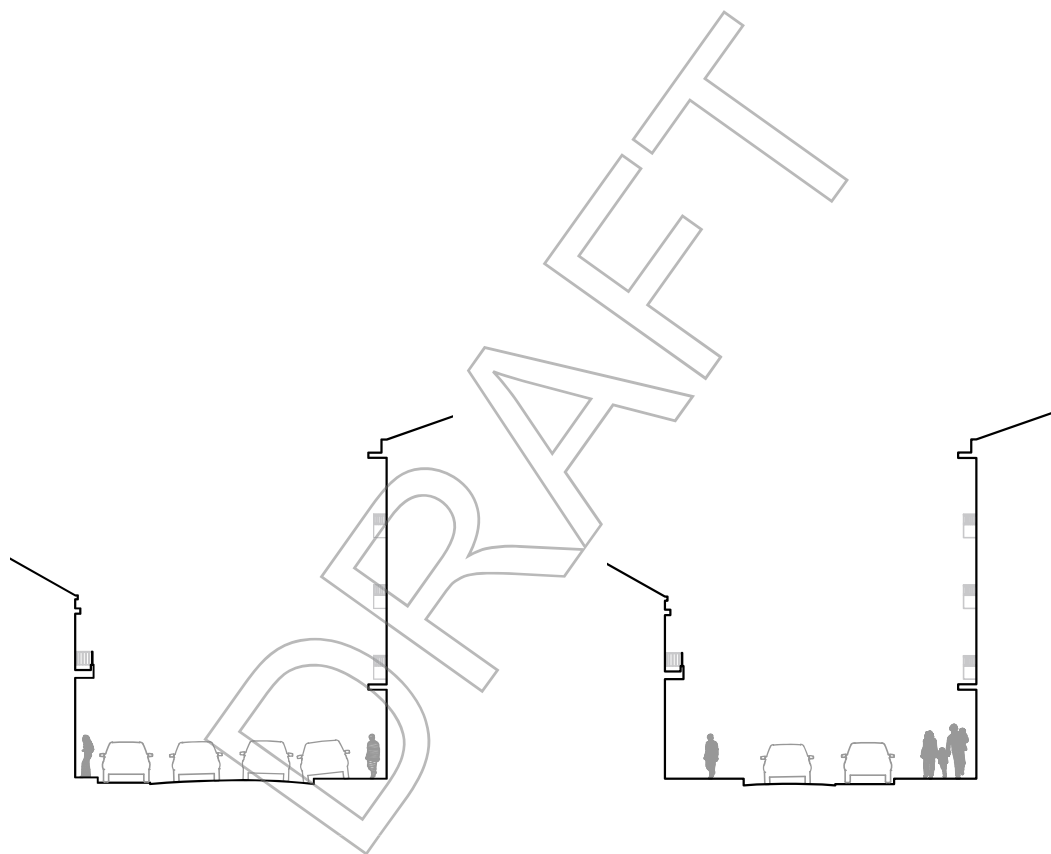


MOBILIDADE

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Interface / estação ferroviária
- Ferrovia
- Paragem de autocarro
- Estacionamento linear

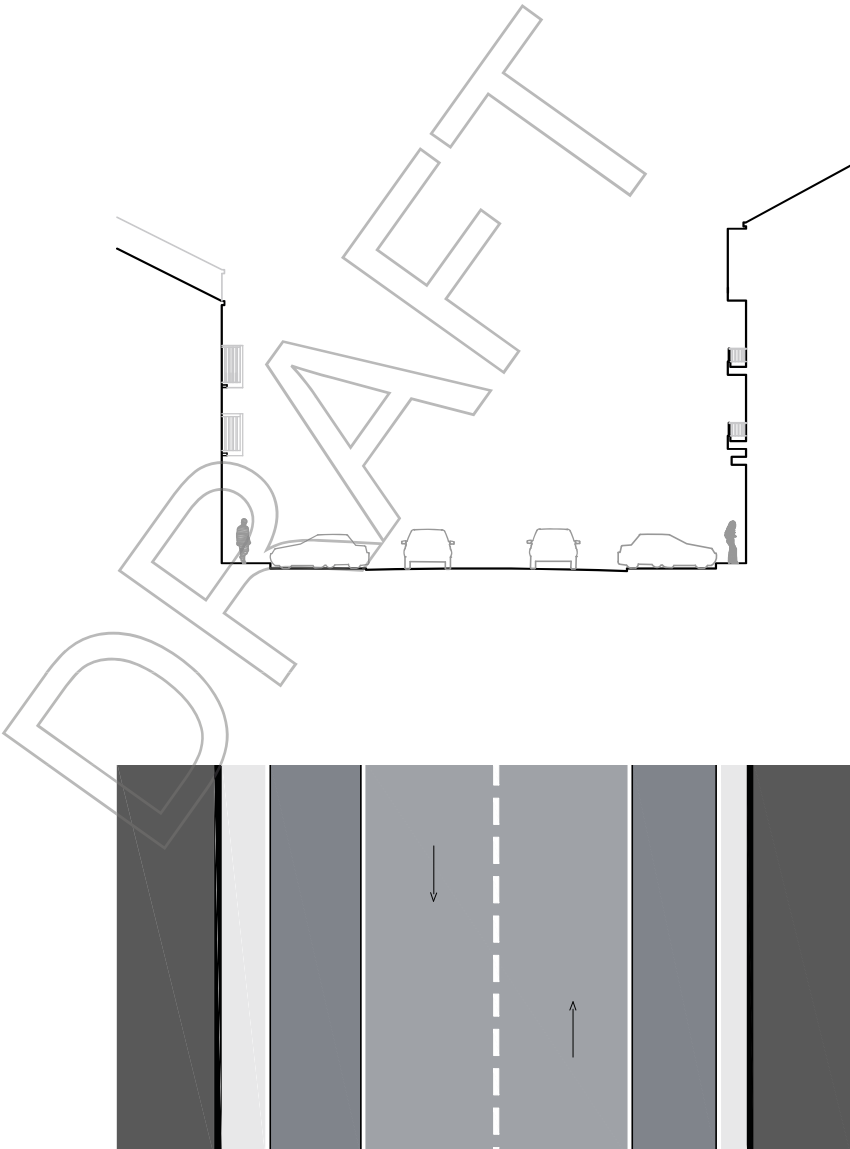




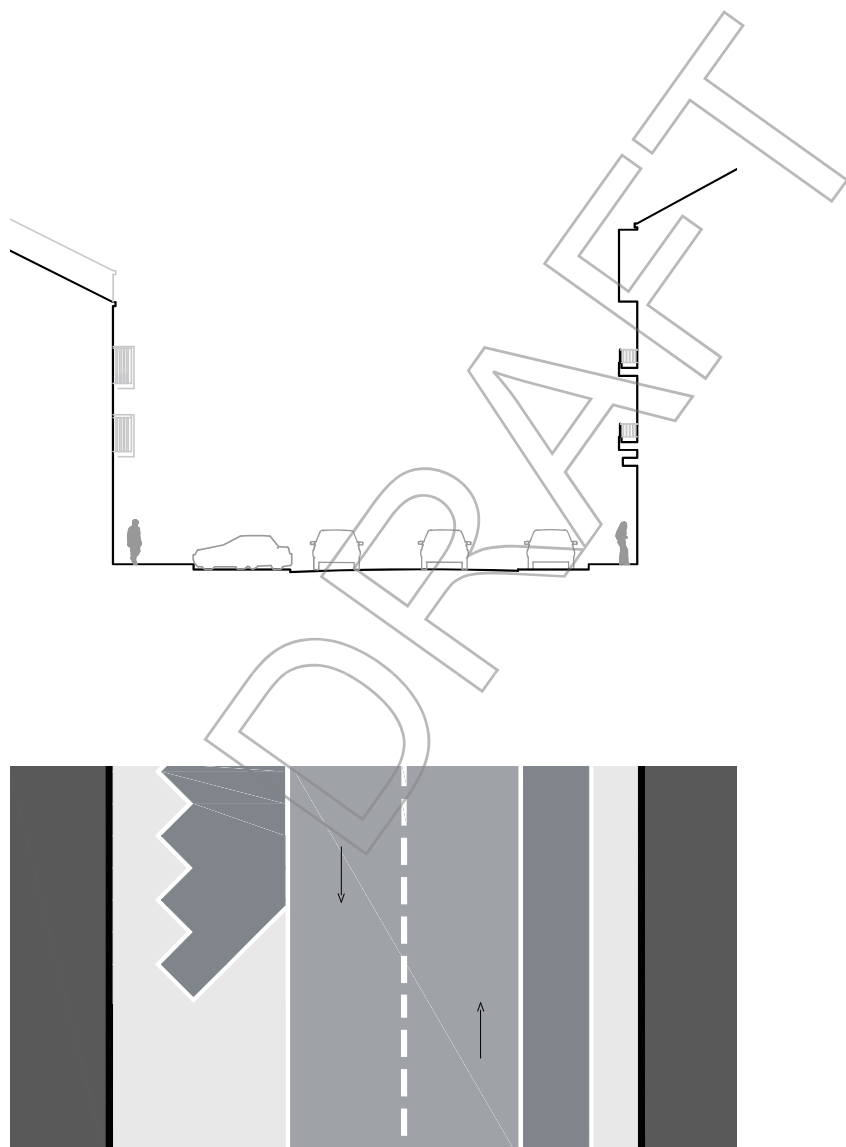


Perfil e detalhe da Rua 1.º de Maio - Antes e Depois da intervenção

0 10m



Perfil e detalhe da EN11 - Antes da intervenção



Perfil e detalhe da EN11 - Depois da intervenção

0 10m







DRAFT



14

ECOVIA PINHAL NOVO - MONTIJO MONTIJO E PALMELA

Município(s): Montijo, Palmela

Equipa(s) projetista(s): Sacramentos Campos, Projectos e Serviços, SA (Troço Montijo - Reconversão da Linha de Caminho-de-Ferro)

Promotor(es): Câmara Municipal de Montijo; Câmara Municipal de Palmela

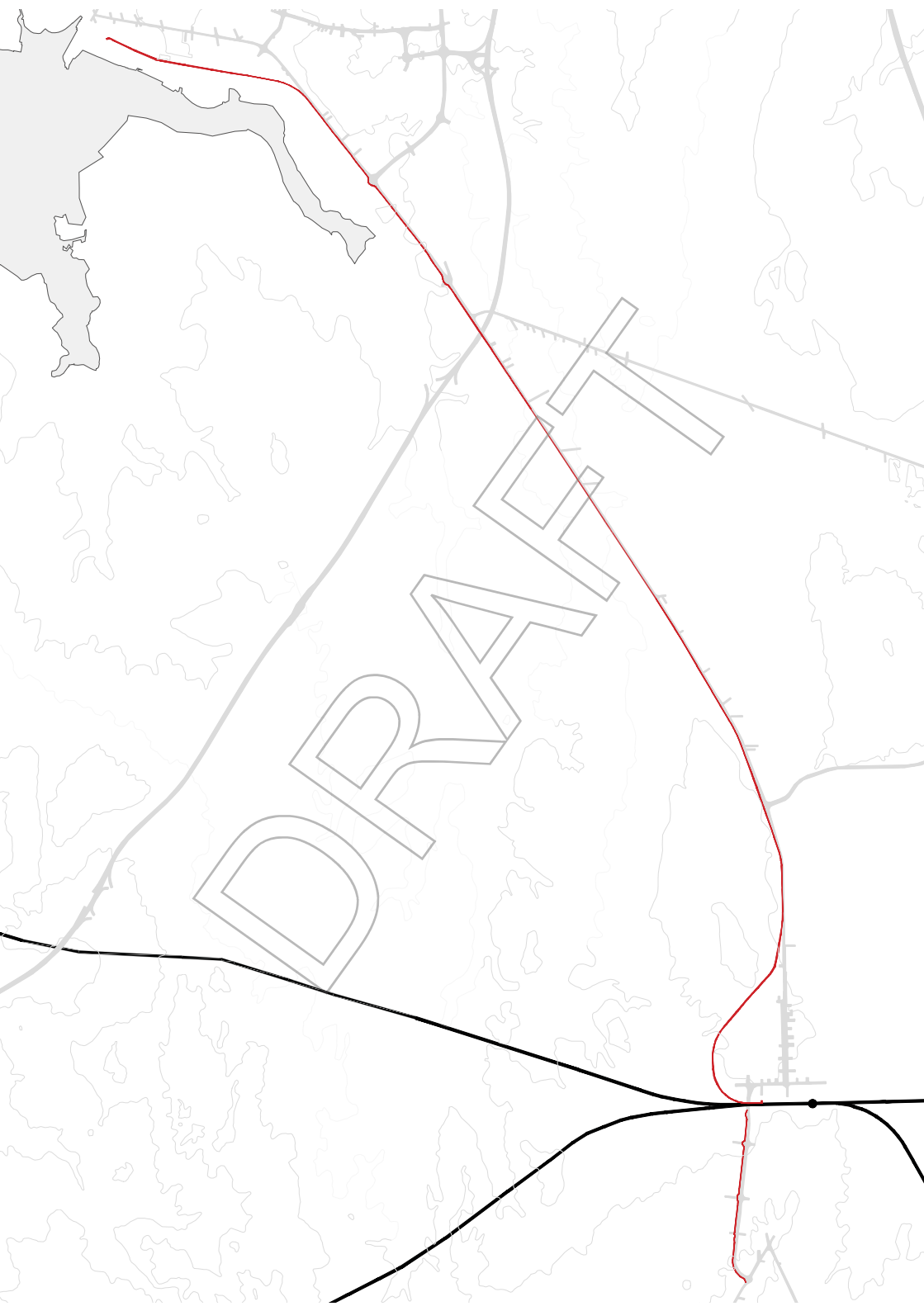
Investimento: 310 186€ (Troço Pinhal Novo); 350 000€ (Troço Pinhal Novo - 2ª fase); 726 289€ (Troço Montijo - Reconversão da Linha de Caminho-de-Ferro)

Datas-chave: 2015 (Troço Pinhal Novo); 2019 (Troço Pinhal Novo - 2ª fase); 2020 (Troço Montijo - Reconversão da Linha de Caminho-de-Ferro)

Uma rede ciclável e pedonal entre Pinhal Novo e Montijo

Esta rede assenta num conjunto de intervenções que introduzem uma componente de acessibilidade pedonal e ciclável em três municípios da Península de Setúbal, interligando os principais aglomerados urbanos e respetivos interfaces rodoferroviários, tomando como suporte as principais estradas nacionais e regionais, bem como um troço desativado do antigo Ramal ferroviário entre o Pinhal Novo e o Montijo. A rede é composta por vários troços em que é introduzido um canal pedonal e ciclável segregado da rede viária, presente quer em contexto urbano, quer em territórios periurbanos e de ligação regional.

A abrangência territorial deste projeto introduz soluções de acessibilidade a várias escalas, facilitando simultaneamente os movimentos interurbanos, mas também os de proximidade, quer de âmbito recreativo, quer os das deslocações pendulares do dia-a-dia. Com maior expressão no Montijo e em Setúbal, verifica-se uma significativa articulação da rede ciclável e pedonal com estratégias de requalificação de entradas de cidade e dos tecidos urbanos envolventes, criando sinergias com outras operações urbanísticas.









ÁREA DE INTERVENÇÃO

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)



EQUIPAMENTOS COLETIVOS
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

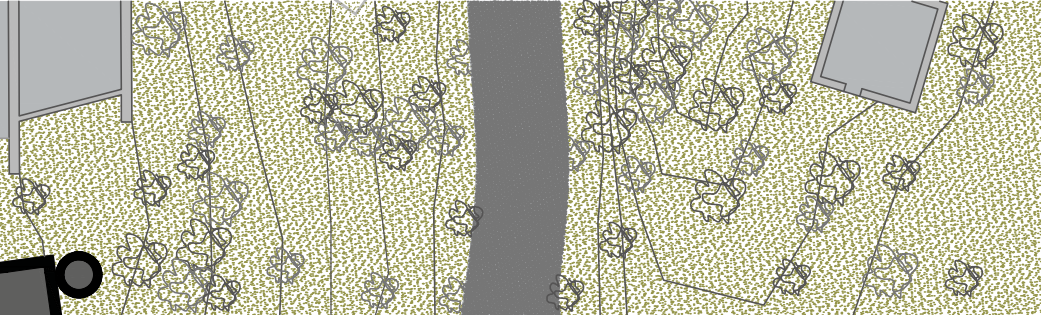
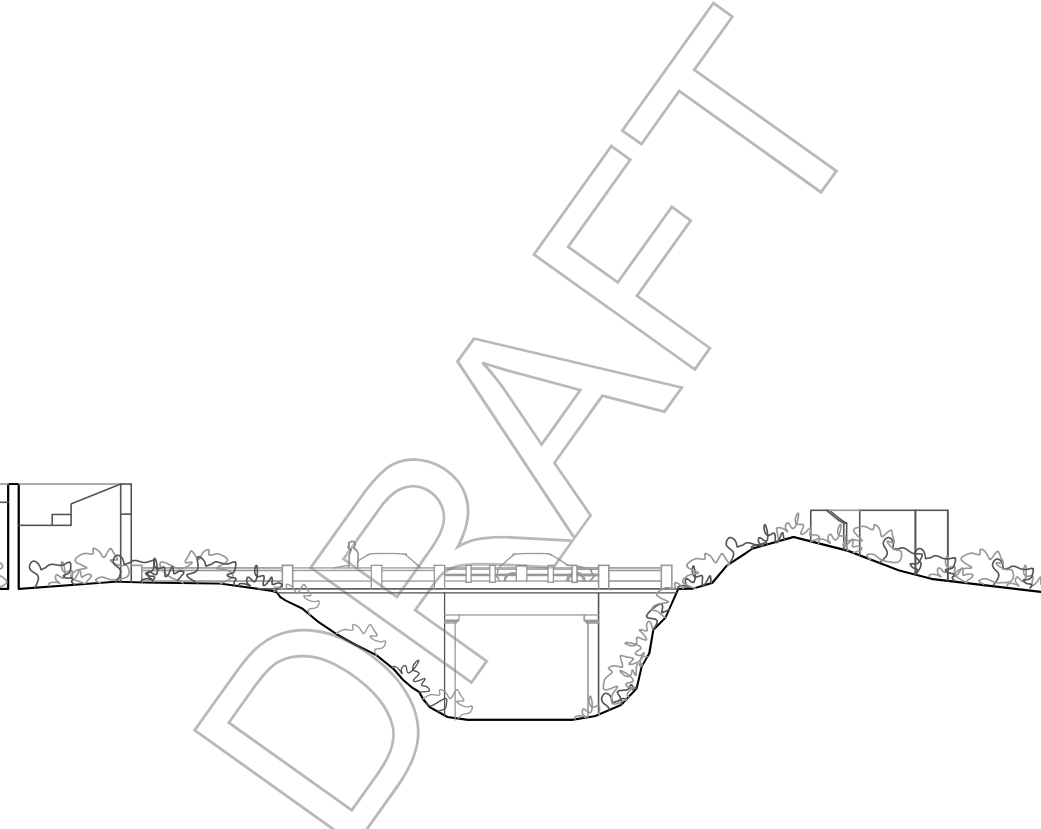
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência



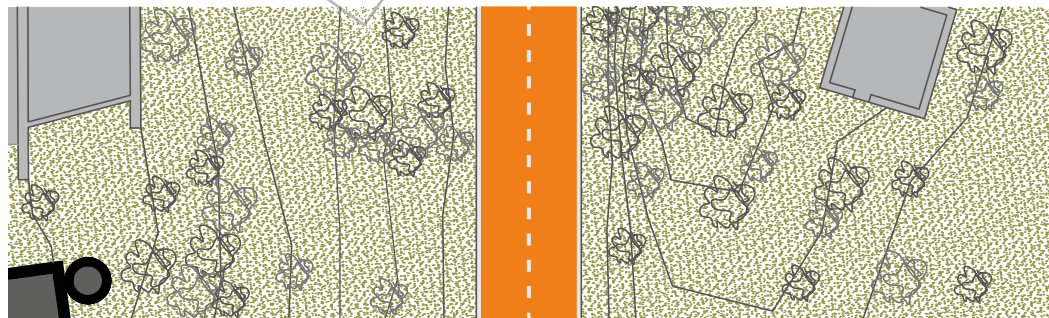
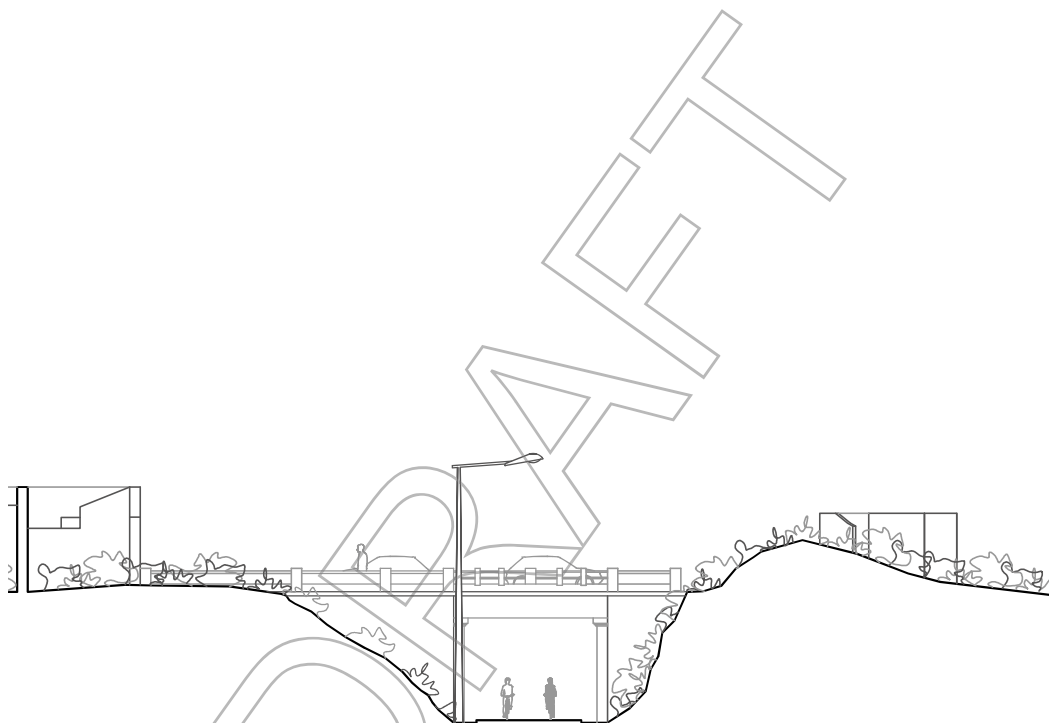
MOBILIDADE

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Paragem de autocarro
- Ciclovia
- Estacionamento





Perfil e detalhe do ramal do Montijo - Antes da intervenção



Perfil e detalhe do ramal do Montijo- Depois da intervenção

0 10m







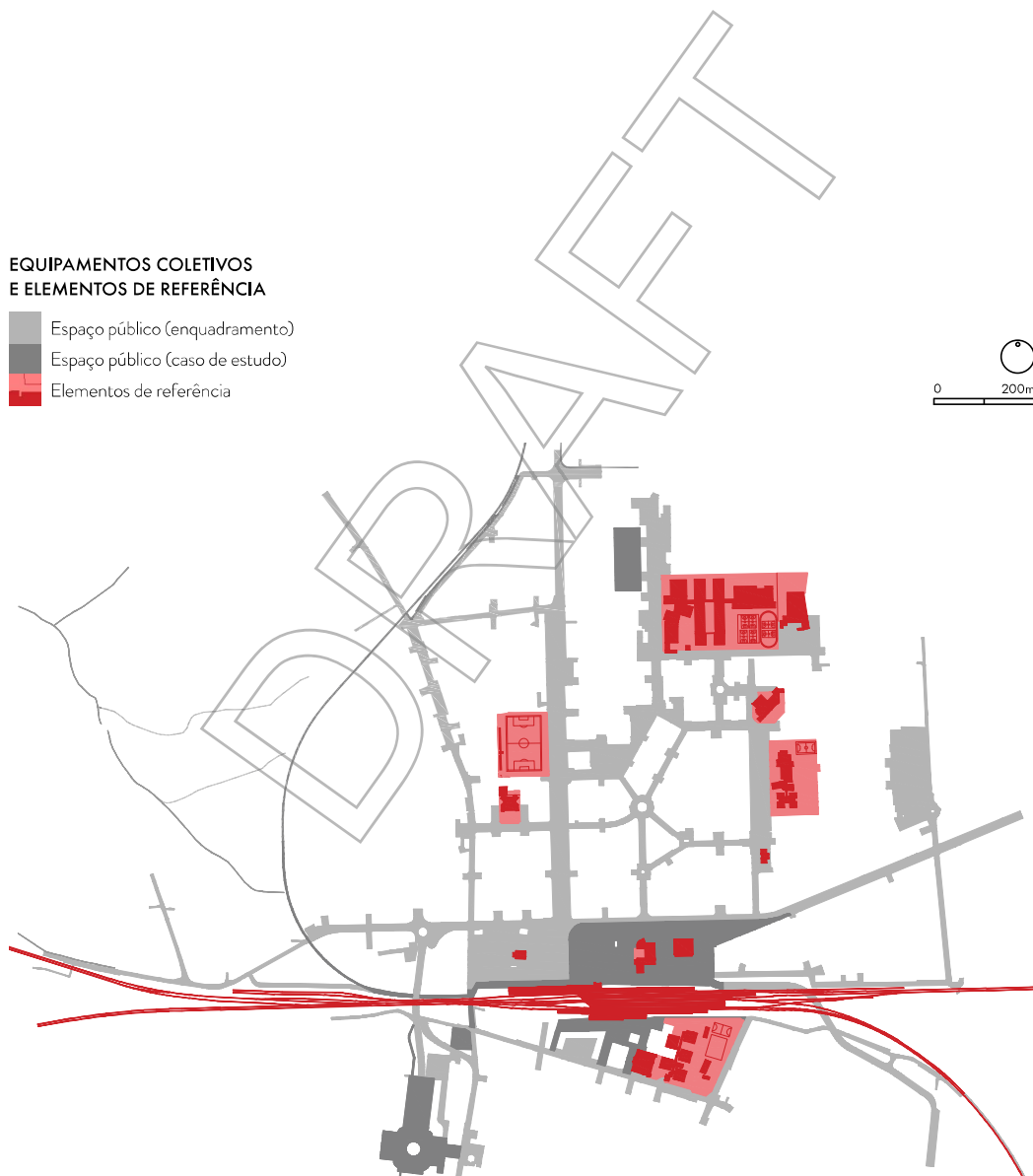
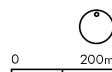
ÁREA DE INTERVENÇÃO

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)



EQUIPAMENTOS COLETIVOS
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

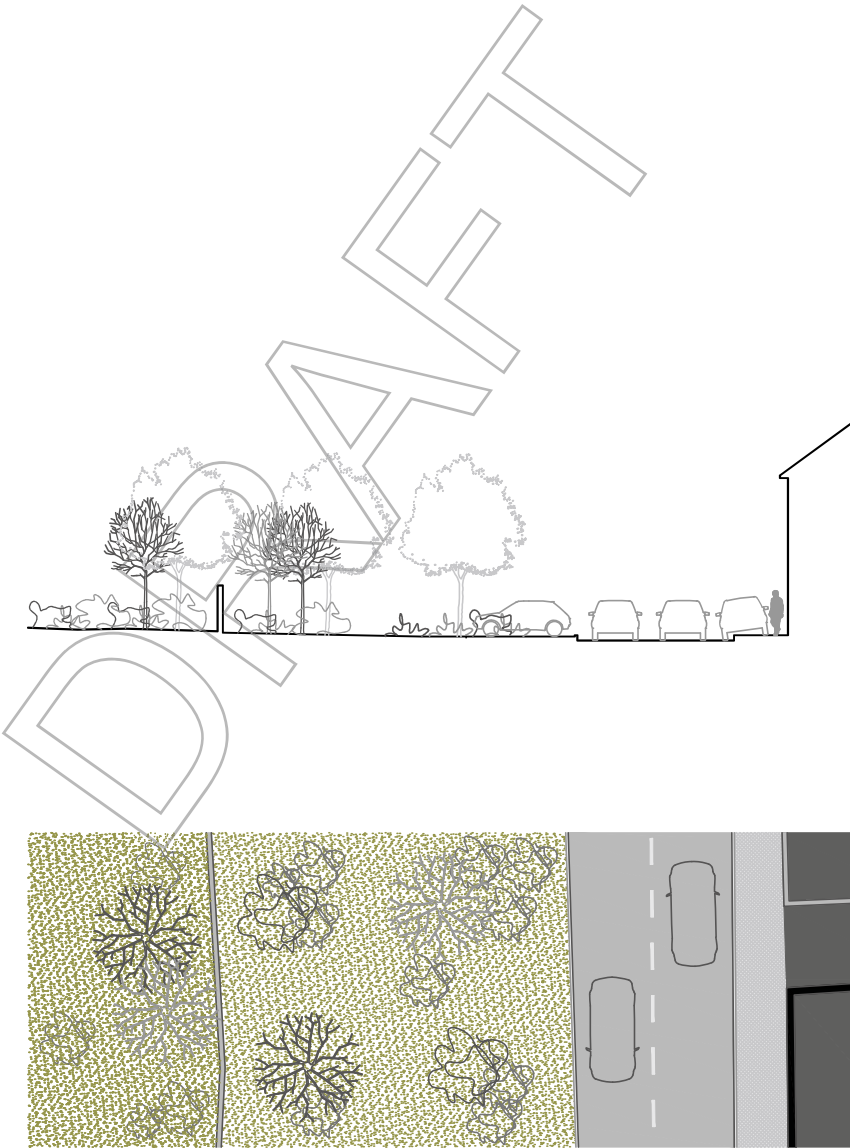
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência



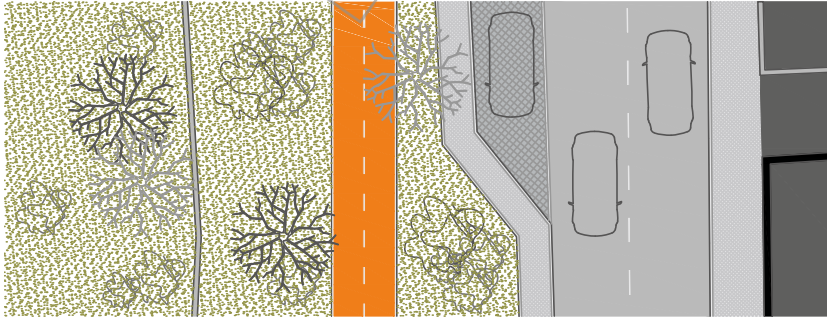
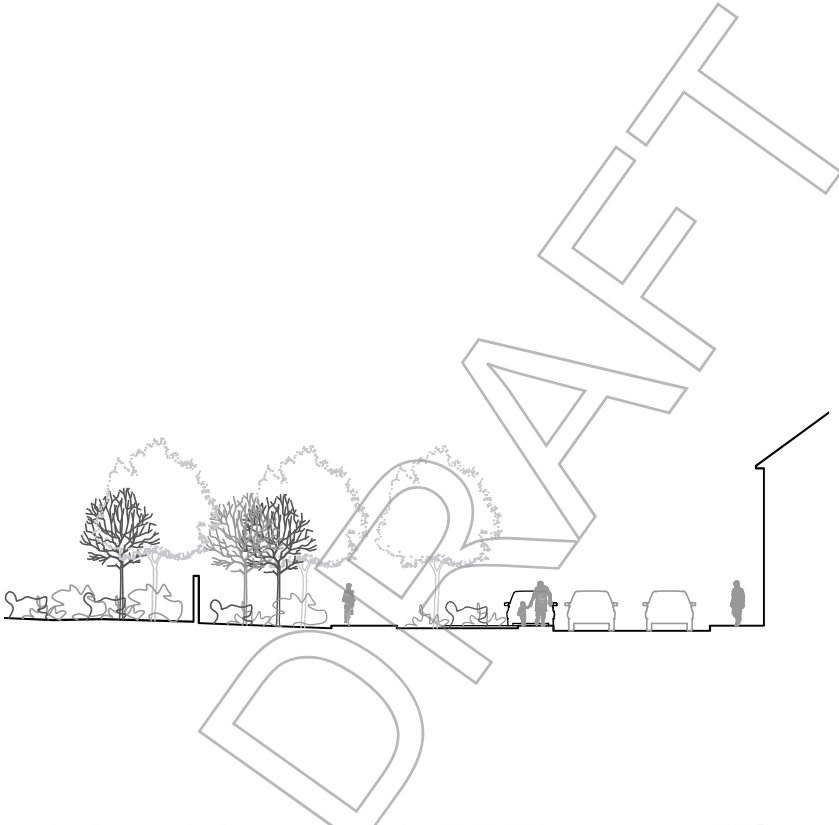
MOBILIDADE

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Interface / estação ferroviária
- Ferrovia
- Paragem de autocarro
- Ciclovia
- Estacionamento





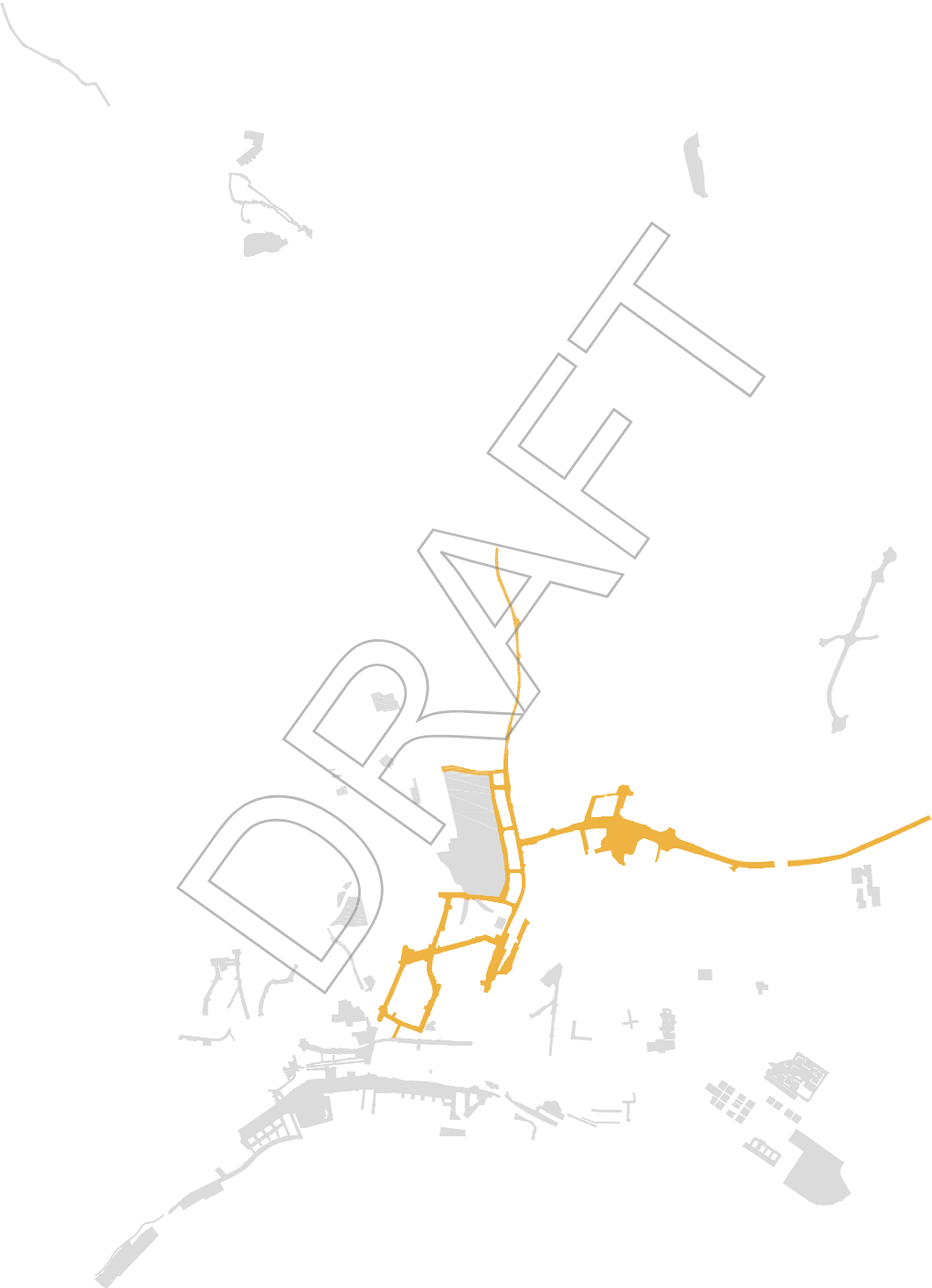
Perfil e detalhe no Pinhal Novo - Antes da intervenção



Perfil e detalhe no Pinhal Novo - Depois da intervenção









15

RESTRUTURAÇÃO DA ENTRADA NORTE DA CIDADE SETÚBAL

Município(s): Setúbal

Equipa(s) projetista(s): Mendes Ribeiro, Projectos e Consultadoria, Lda. (redes viárias e reperfilamentos), ACB Arquitectura Paisagista + Bruno Soares Arquitectos (Parque Urbano da Várzea)

Promotor(es): Câmara Municipal de Setúbal

Investimento: 2 902 184€ (Requalificação e reperfilamento da Av. Antero de Quental e nó da A12); 300 000€ (Requalificação e reperfilamento da Av. Álvaro Cunhal - A12/Monte Belo); 597 000€ - LIDL (Prolongamento da Av. de Moçambique e conclusão da rede viária envolvente ao Parque urbano da Várzea)

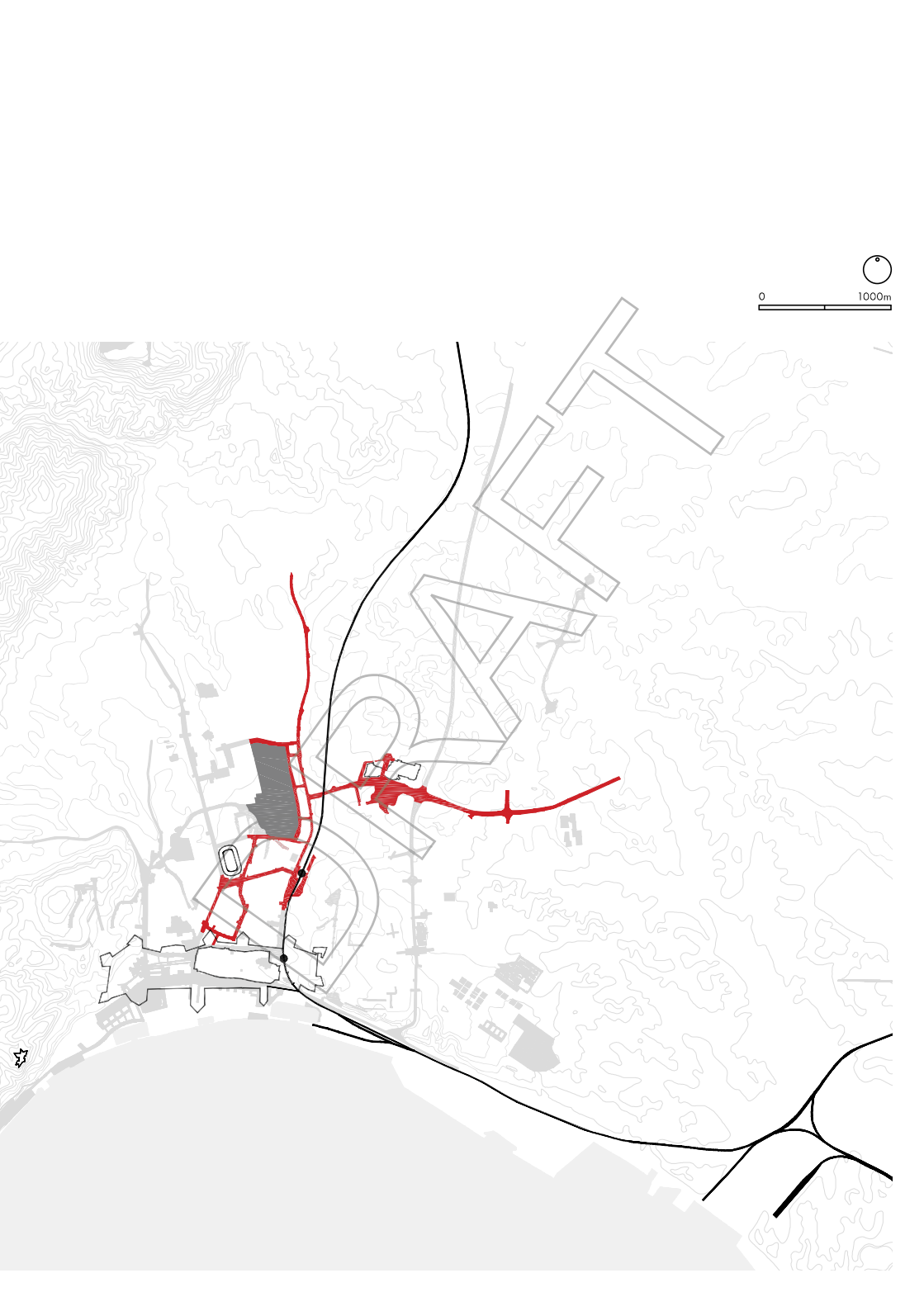
Datas-chave: 2014 (Requalificação e reperfilamento da Av. Antero de Quental e nó da A12); 2015 (Reestruturação viária da Av. dos Ciprestes e envolvente ao Parque urbano da Várzea); 2018 (Requalificação e reperfilamento da Av. Álvaro Cunhal - A12/Monte Belo); 2019 (Prolongamento da Av. de Moçambique e conclusão da rede viária envolvente ao Parque urbano da Várzea; Requalificação e reperfilamento da Av. 22 de Dezembro)

A reorganização do sistema viário e de infraestrutura verde da cidade de Setúbal

O conjunto de intervenções de qualificação do espaço público identificado em Setúbal foi implementado ao longo de um período de cerca de 10 anos, numa área de articulação complexa entre o núcleo central da cidade de Setúbal e os setores a norte, onde convergem as principais acessibilidades rodoferroviárias e se concentram diversas atividades comerciais e terciárias.

Neste conjunto, destacam-se como intervenções mais significativas a reorganização dos espaços envolventes ao Centro Comercial Alegro e o reperfilamento da Av. Antero de Quental e da EN 10 como avenidas urbanas cicláveis e acessíveis ao peão, a estruturação da primeira fase do Parque Urbano da Várzea, grande espaço verde associado à construção de uma bacia de retenção de prevenção de inundações no centro da cidade, apoiado por um novo sistema viário de rebatimento do tráfego da Estrada dos Ciprestes (Setúbal-Palmela), o reperfilamento de cinco avenidas estruturantes da área central da cidade, e a construção de um interface intermodal de transportes coletivos associado à estação ferroviária de Setúbal. A atuação sobre a rede viária incidiu não só sobre a compactação do espaço automóvel, mas também sobre uma distribuição de fluxos mais eficiente e otimizada, com a construção de soluções giratórias e novos nós, distribuindo o tráfego e evitando estrangulamentos.





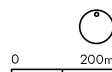






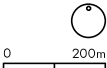
ÁREA DE INTERVENÇÃO

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)



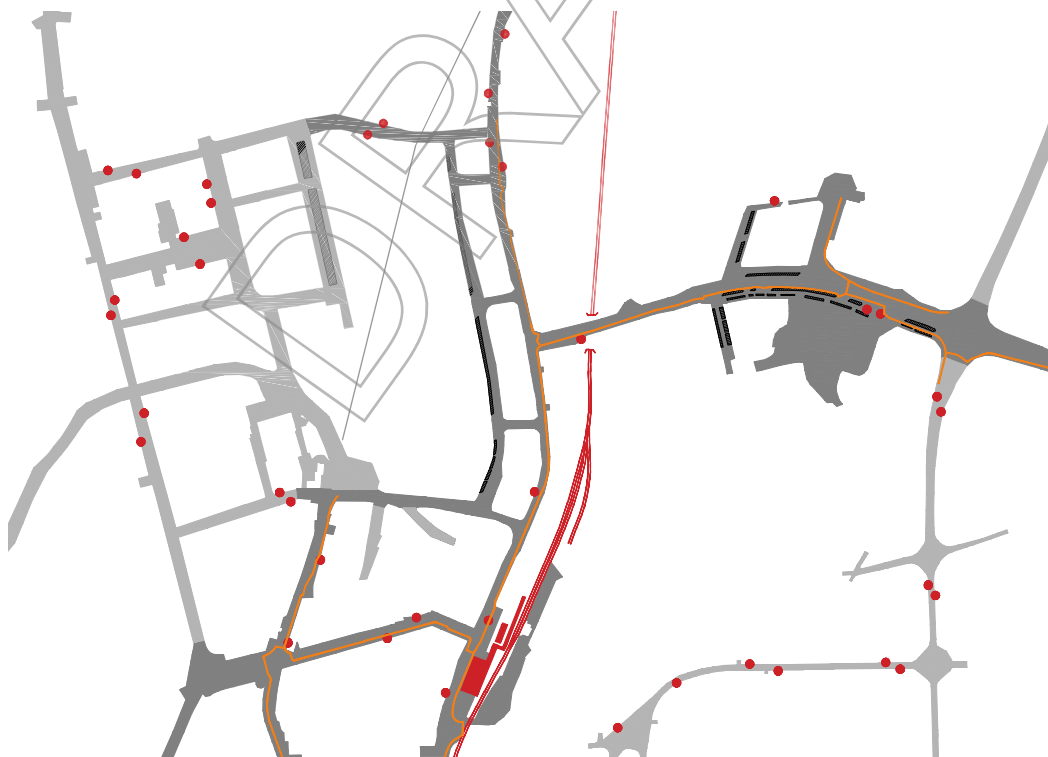
EQUIPAMENTOS COLETIVOS
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência

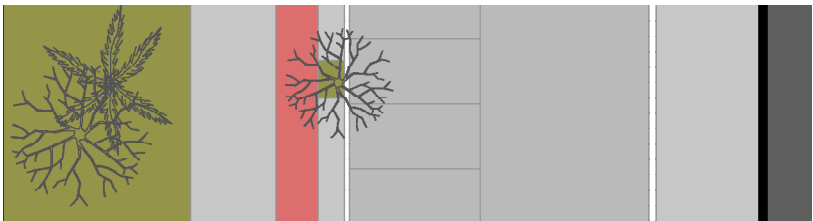
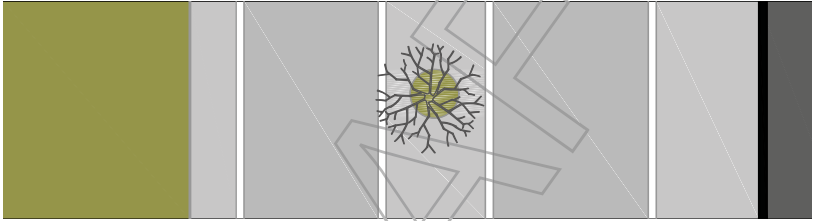
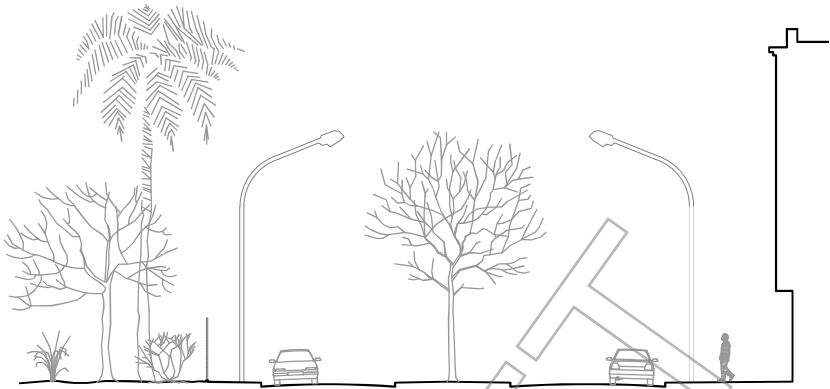


MOBILIDADE

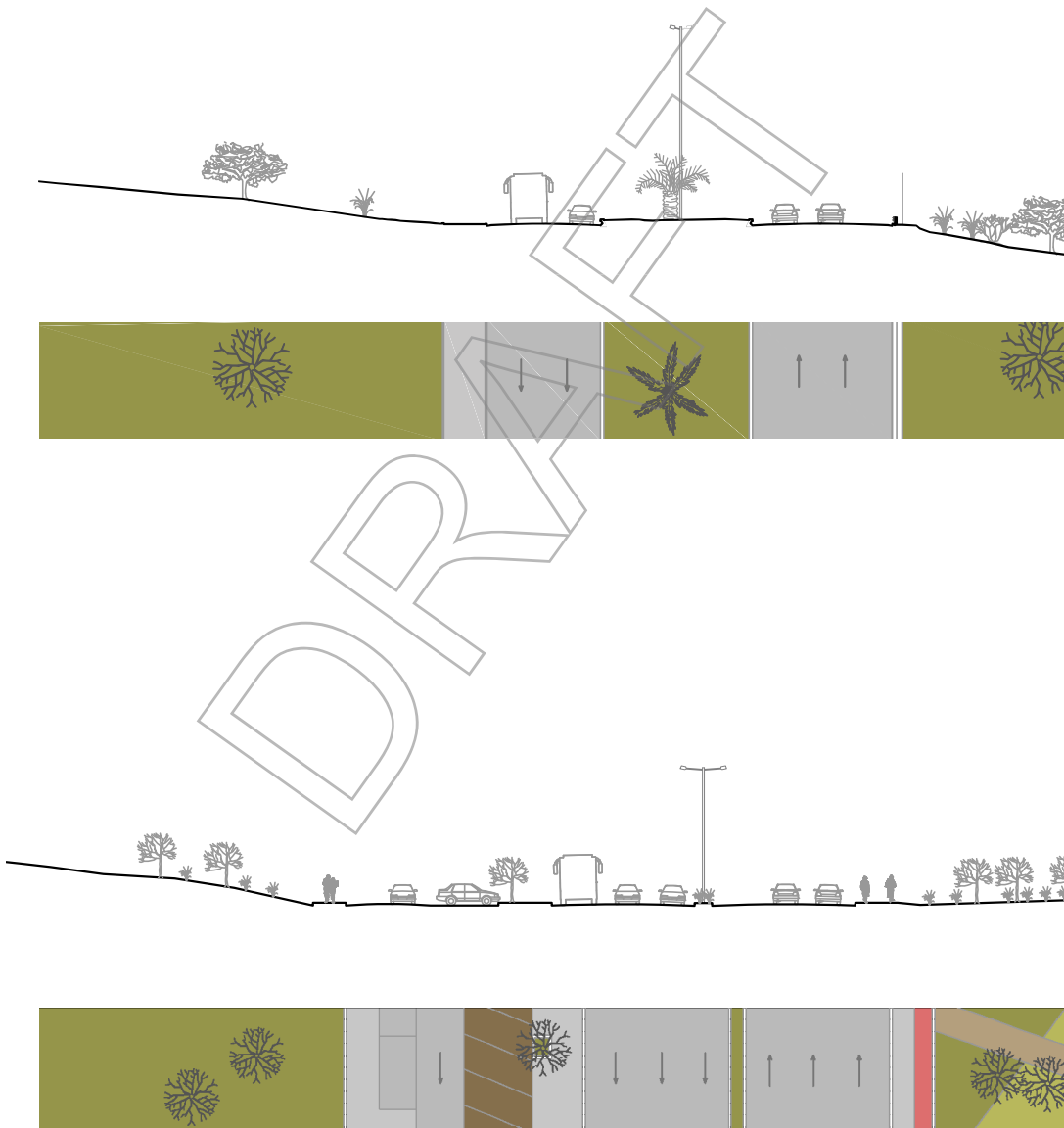
-  Espaço público (enquadramento)
-  Espaço público (caso de estudo)
-  Interface / estação ferroviária
-  Ferrovia
-  Paragem de autocarro
-  Ciclovia
-  Estacionamento
-  Parque de estacionamento (subterrâneo)



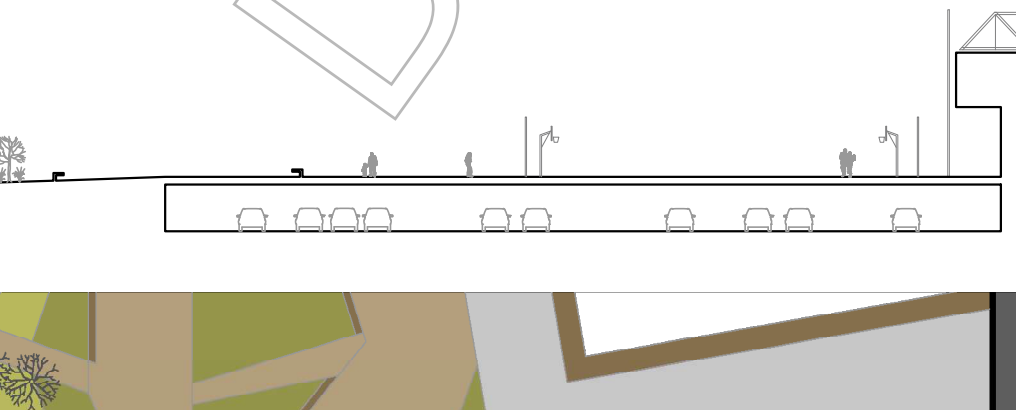
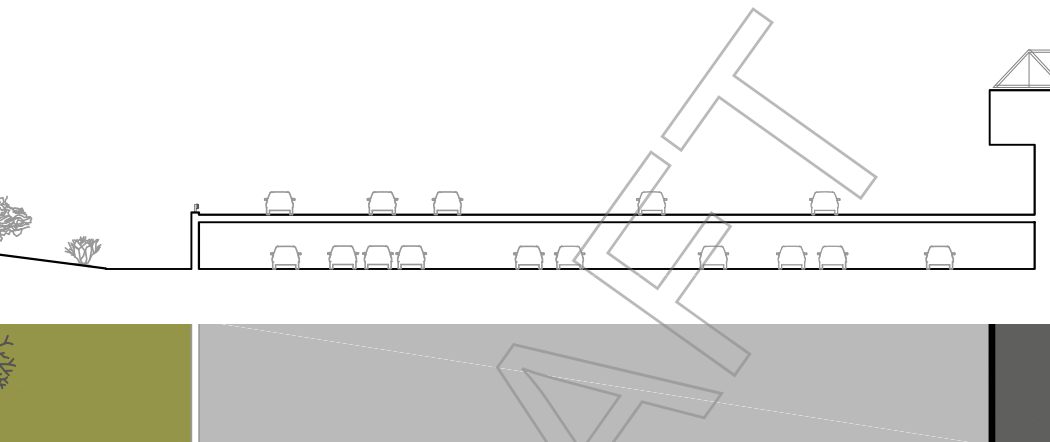




Perfil e detalhe Av. Alexandre Herculano - Antes e Depois da intervenção

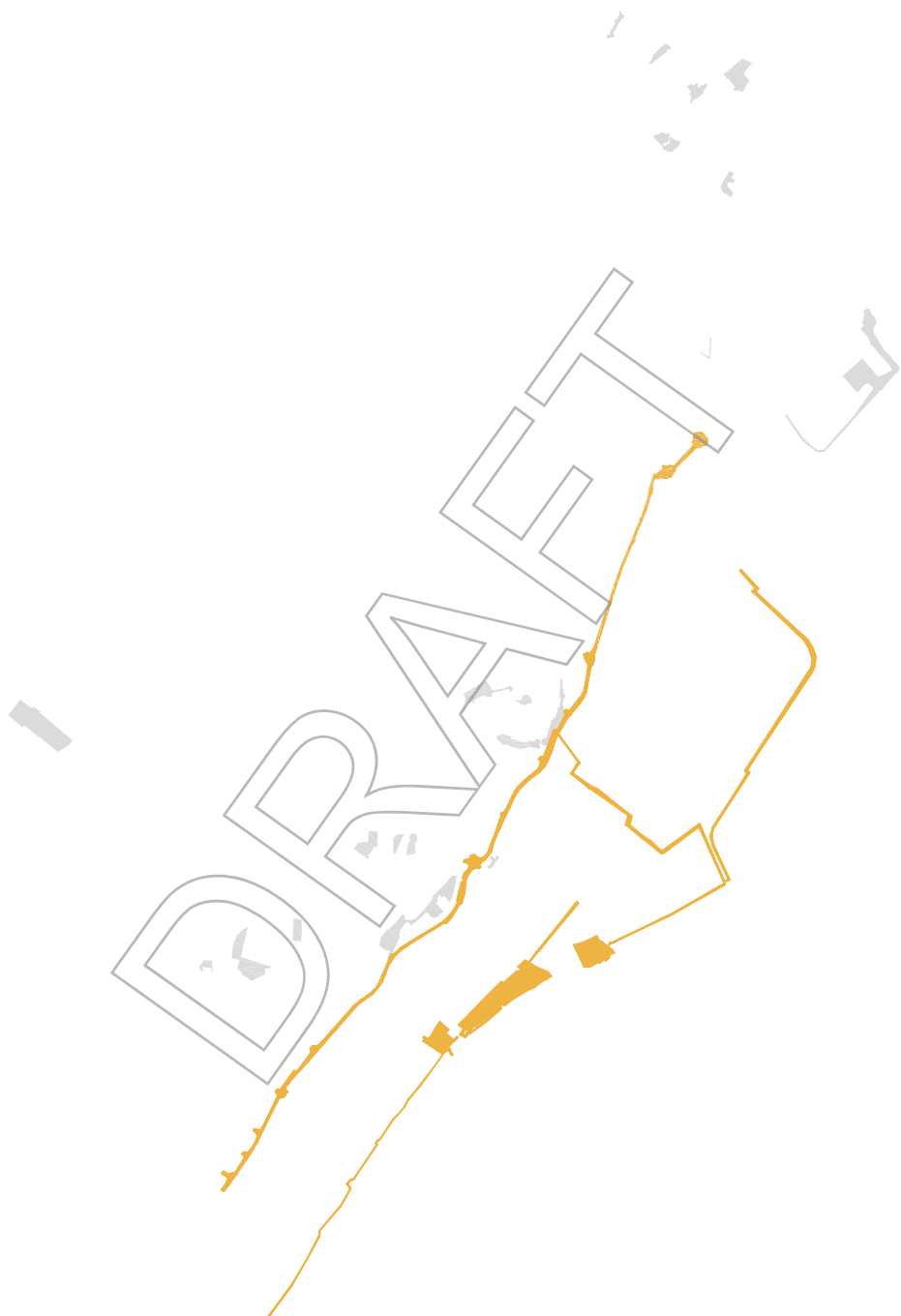


Perfil Av. Antero de Quental - Antes e Depois da intervenção











16

EN10 E PERCURSOS RIBEIRINHOS VILA FRANCA DE XIRA

Município(s): Vila Franca de Xira

Equipa(s) projetista(s): MXT Studio (Requalificação da frente ribeirinha da zona sul do concelho - Passagens Superiores Pedonais); Atelier do Beco da Bela Vista / Arq.º Francisco Guedes de Carvalho (Parque Urbano Ribeirinho Moinhos da Póvoa); Engimind Consultores (Requalificação da Estrada Nacional 10 - Ciclovia/ Percurso Pedonal - Póvoa de Santa Iria, Forte da Casa e Alverca do Ribatejo)

Promotor(es): Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Investimento: 1 712 980€ - QREN - Eixo 2 - Política de Cidades - Parcerias para a Regeneração Urbana (Parque Linear Ribeirinho Estuário do Tejo; Parque Urbano da

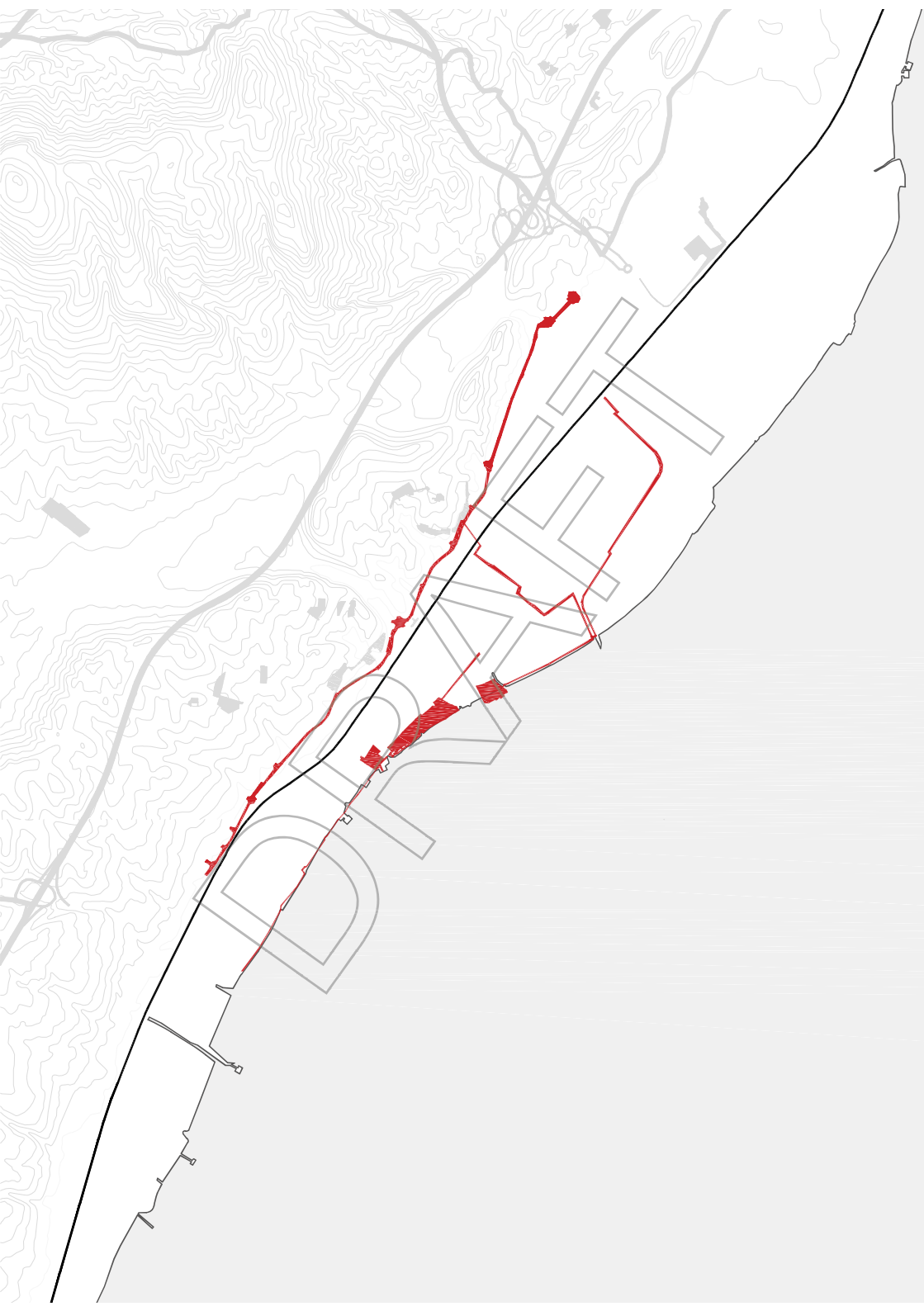
Póvoa de Santa Iria); 864 549€ (Requalificação da frente ribeirinha da zona sul do concelho - Passagens Superiores Pedonais); 2 300 000€ - Portugal 2020 (Parque Urbano Ribeirinho Moinhos da Póvoa); 7 700 000 - Portugal 2020 (Requalificação da Estrada Nacional 10 - Ciclovia/Percurso Pedonal - Póvoa de Santa Iria, Forte da Casa e Alverca do Ribatejo)

Datas-chave: 2013 (Parque Linear Ribeirinho Estuário do Tejo; Parque Urbano da Póvoa de Santa Iria; Requalificação da frente ribeirinha da zona sul do concelho - Passagens Superiores Pedonais); 2018 (Parque Urbano Ribeirinho Moinhos da Póvoa); 2020 (Requalificação da Estrada Nacional 10 - Ciclovia/Percurso Pedonal - Póvoa de Santa Iria, Forte da Casa e Alverca do Ribatejo)

Os eixos lineares de Vila Franca de Xira, entre o rio Tejo e a Estrada Nacional 10

Estas intervenções de qualificação do espaço público assentam na criação de dois eixos lineares, tendencialmente paralelos entre si, apoiados em duas estruturas territoriais fundamentais: a frente ribeirinha do Tejo, onde se intercalam lezírias e várias estruturas edificadas, algumas em atividade, outras em declínio e/ou reconversão, e a Estrada Nacional 10, num segmento entre a Póvoa de Santa Iria e Alverca. O eixo da EN10, via estruturante do corredor metropolitano Lisboa - Vila Franca de Xira, organiza-se como coluna dorsal de um conjunto muito heterogêneo de espaços urbanos e industriais, sendo caracterizado pela intensidade de tráfego automóvel. Embora paralelos e relativamente próximos, os dois eixos apenas pontualmente se relacionavam e careciam de soluções mobilidade pedonal e ciclável.

O conjunto de intervenções integradas nos dois eixos lineares de Santa Iria da Azóia a Alverca, constituem um sistema articulado, multifuncional e incremental. Apoiado em linhas fundamentais do território (estrada nacional e frente ribeirinha), promove a continuidade de espaços, tirando partido das qualidades dos espaços intervencionados, facilitando a mobilidade pedonal e ciclável e disciplinando o tráfego e o estacionamento automóvel. A transformação de uma via automóvel pesada em eixo urbano qualificado e a construção de um sistema de parques ribeirinhos, acessíveis a partir dos aglomerados residenciais próximos, mas também como potencial interligação contínua das margens do Tejo, constituem-se como experiência significativa a dois níveis: como passo intermédio para uma rede alargada, continuada ao longo dos respetivos eixos, mas também como importante novo recurso de acessibilidade para um território marcado por fortes barreiras e descontinuidades e com carências significativas de espaço público urbano qualificado.





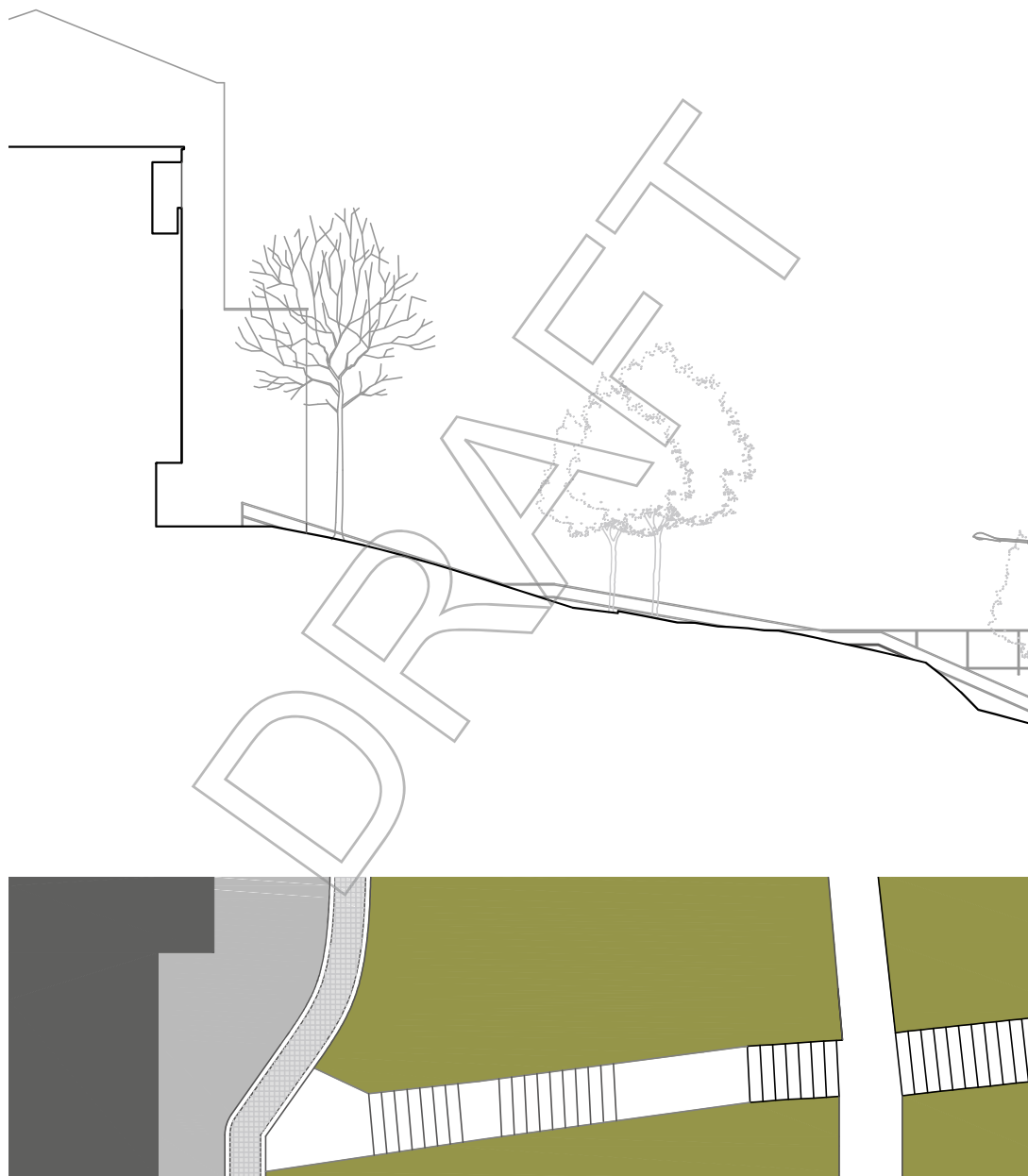




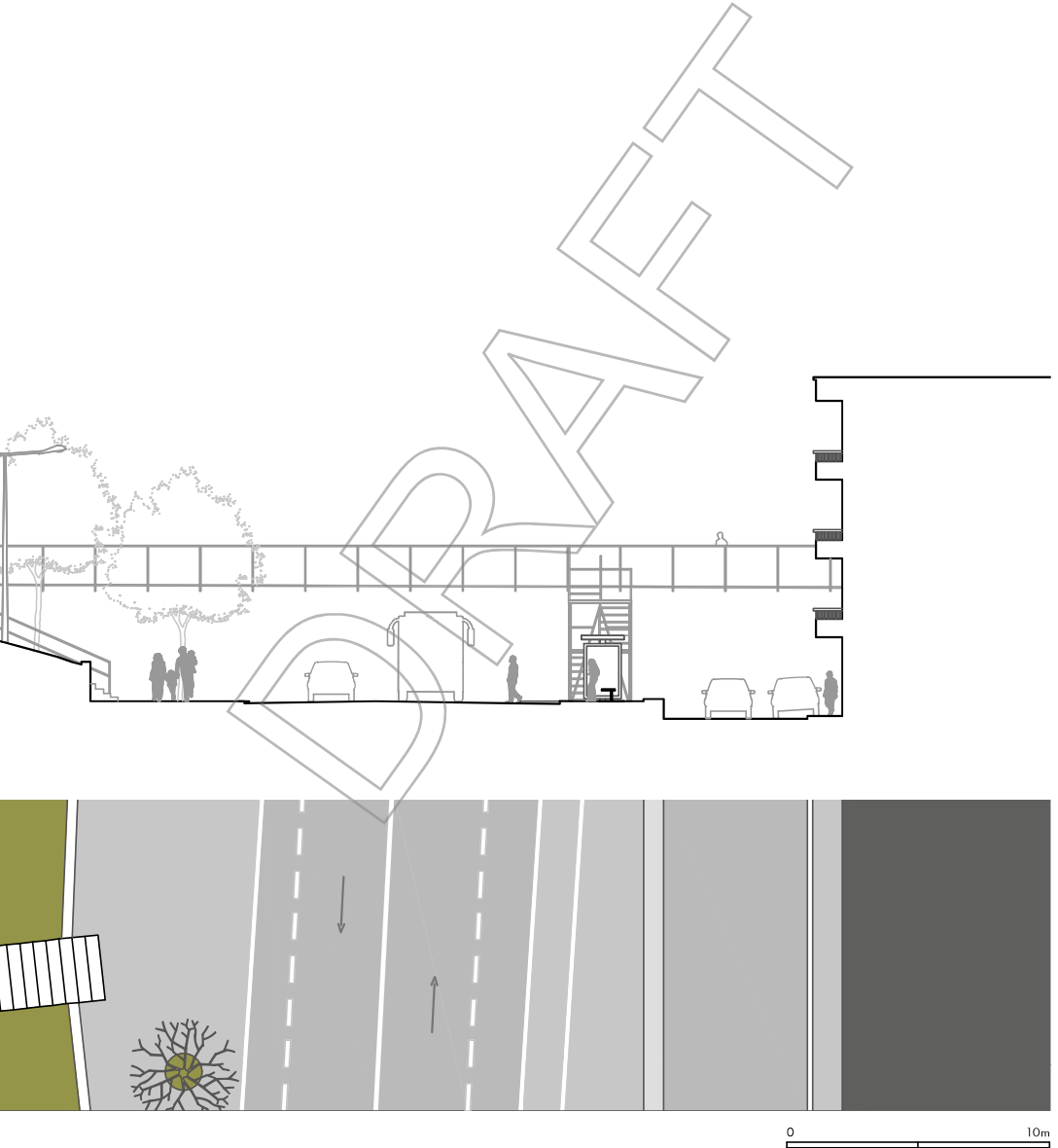


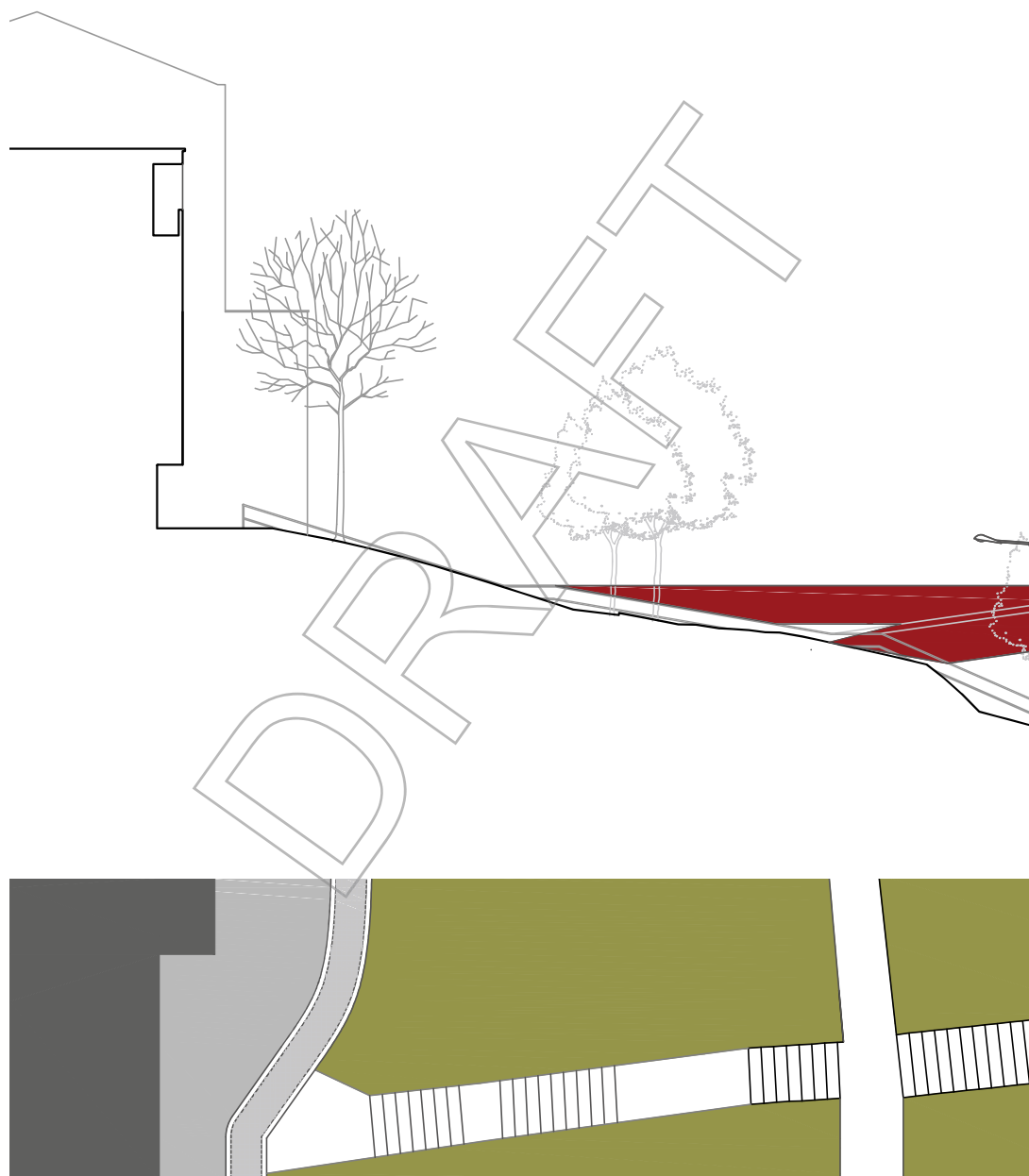




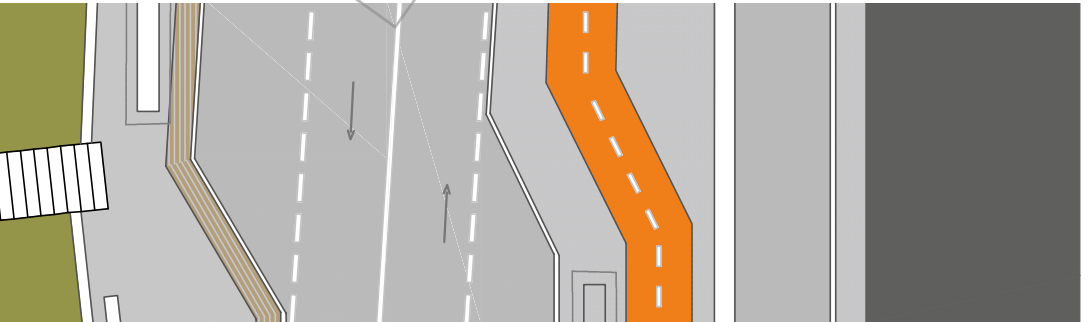
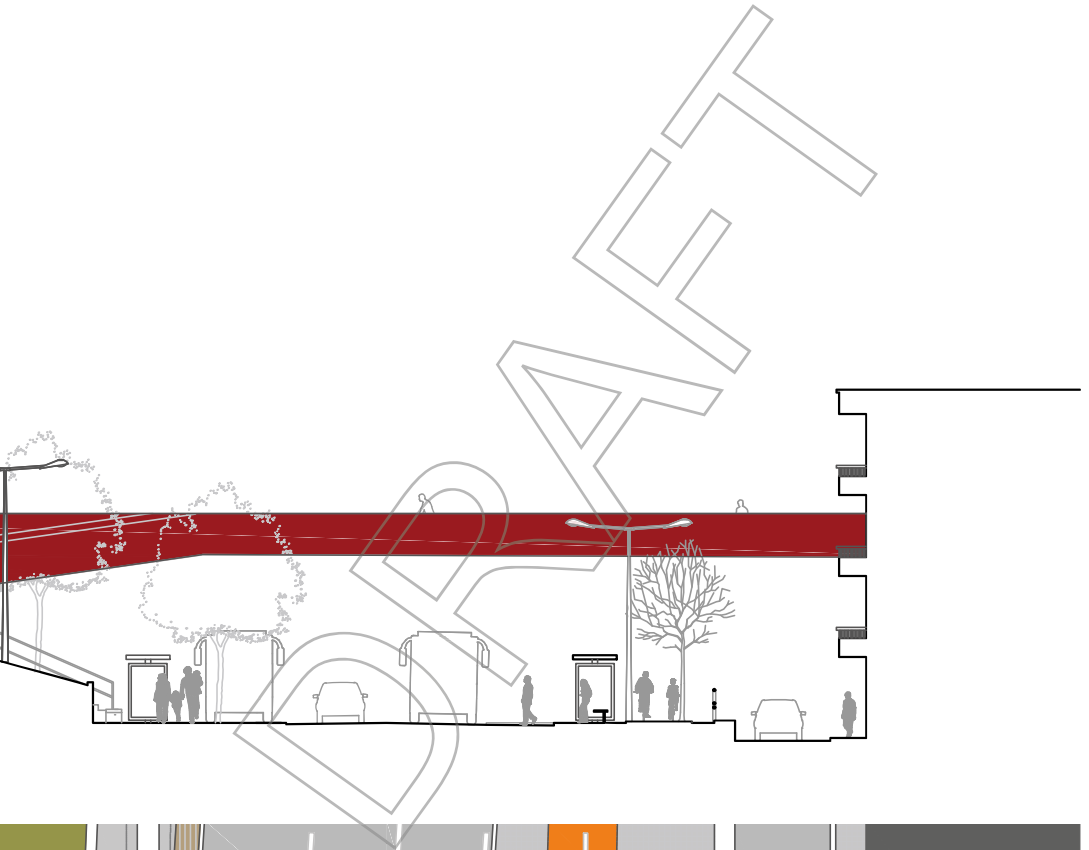


Perfil e Detalhe da EN10, Forte da Casa - Antes da intervenção





Perfil e Detalhe da EN10, Forte da Casa- Depois da intervenção















DRAFT





MetroPublicNet

uma rede metropolitana de espaço público
como suporte da cidade robusta, descarbonizada e coesa



metropublicnet.fa.ulisboa.pt

DRAFT

ISBN XXX-XXX-XXX-XXX-X 2/3

fct

Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia

ciAUD

Centro de Investigação
em Arquitetura, Urbanismo e

U LISBOA

UNIVERSIDADE
DE LISBOA