

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.)



Projetos de qualificação do território [1998 - 2023]

# ESPAÇO PÚBLICO

## ÁREA METROPOLITANA LISBOA

// caminhabilidade e mobilidade ativa



## O PROJETO METROPUBLICNET

O Projeto	2
O Plano de Investigação	2
Uma cartografia dinâmica para a AML	3
Três desafios, três rationalidades	6
Vinte e quatro casos de estudo	7

## MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DE BAIXO CARBONO

Caminhabilidade e mobilidade ativa	14
------------------------------------	----

## CASOS DE ESTUDO

09. Metro Sul do Tejo   Almada e Seixal	20
10. Estradas de Alcoitão, Manique e Abóbada   Cascais	44
11. Eixo Central de Lisboa   Lisboa	56
12. Ruas Centrais de Loures, Camarate e Moscavide   Loures	76
13. EN11 e Rua 1.º de Maio, Baixa da Banheira   Moita	102
14. Ecovia Pinhal Novo-Montijo   Montijo, Palmela	116
15. Restruturação da entrada norte da cidade   Setúbal	138
16. EN10 e Percursos Ribeirinhos   Vila Franca de Xira	156



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 enquadraram 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 perspetivas em Lisboa***

### **3. Analisar e discutir:**

Avaliação multidisciplinar e com vários atores sobre as rationalidades 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.

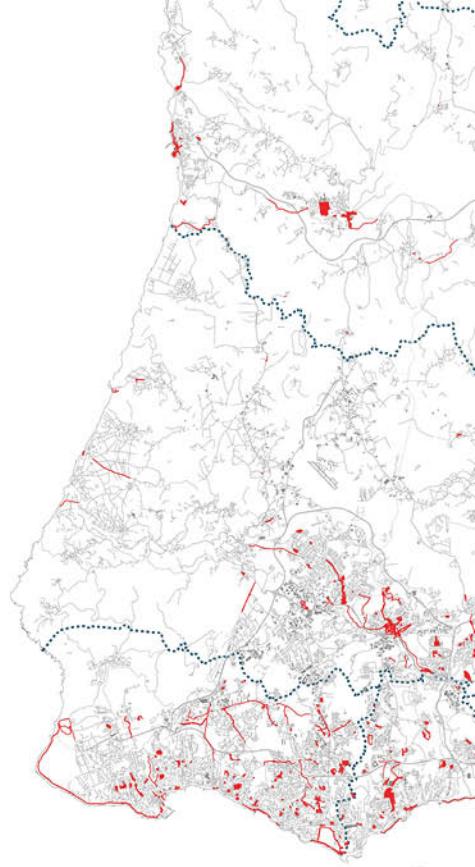
### **Uma cartografia dinâmica para a AML**

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

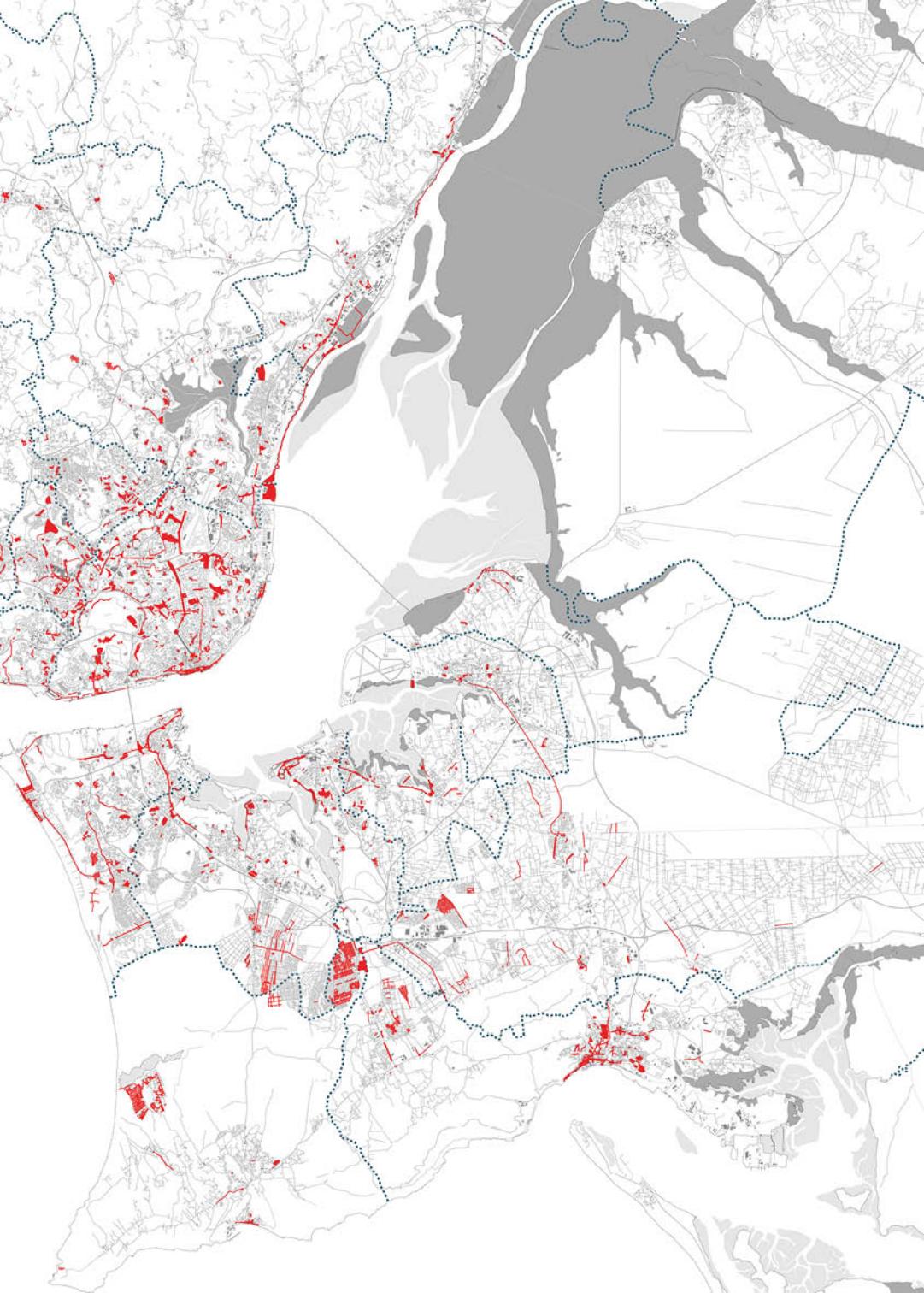
desde 1998, constituindo um recurso central para a investigação e discussão crítica. Nesta base, foram identificadas cerca de um milhar de intervenções compreendidas entre 1998 e 2023, num processo dinâmico e em aberto para futuras incorporações.

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 rationalidades

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 rationalidades 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 rationalidades 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**

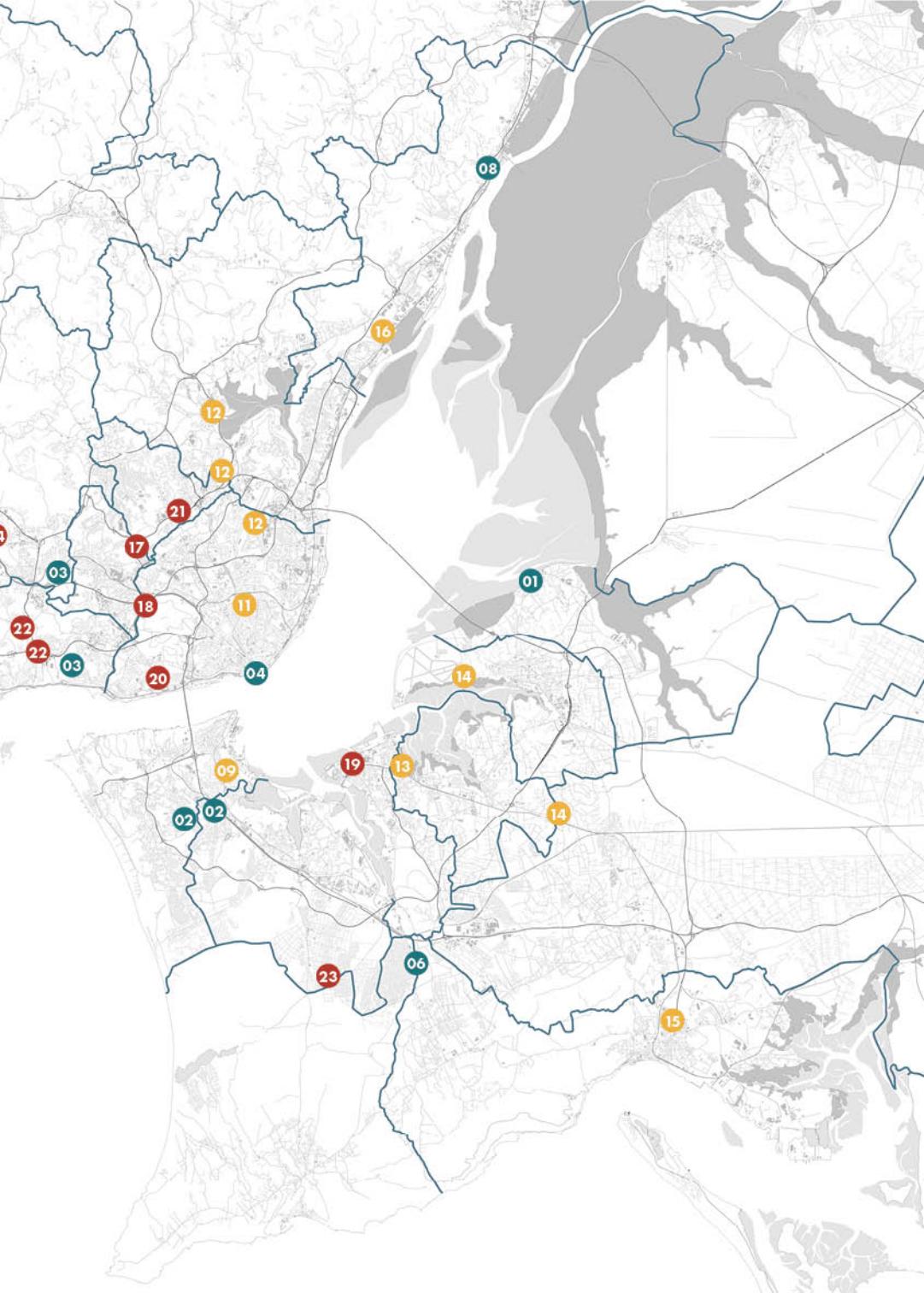
Apresenta-se uma seleção de projetos de qualificação do espaço público, caracterizados como casos de estudo associados às três rationalidades que estruturam a investigação MetroPublicNet. Do conjunto de quase um milhar de intervenções identificadas, selecionaram-se vinte e quatro projetos representativos 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 rationalidades da investigação.



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

- Caso de estudo - As Infraestruturas Verdes e Azuis
- Caso de estudo - Caminhabilidade e Mobilidade Ativa
- 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 rationalidades 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]

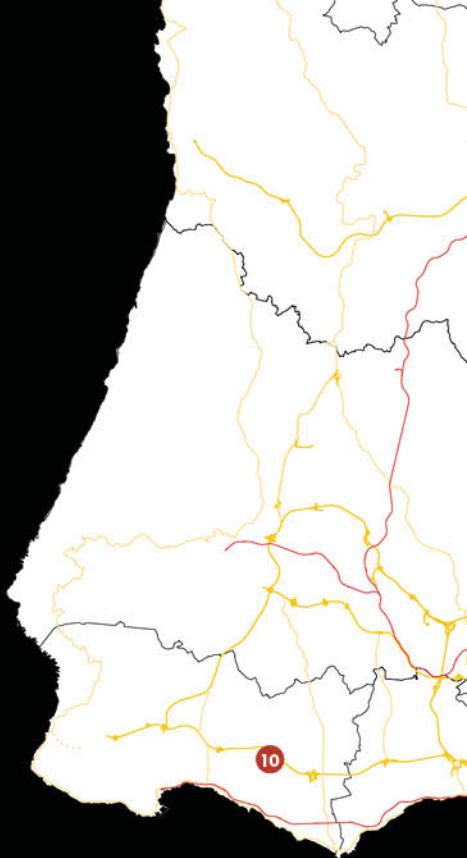
• A introdução de novas ligações pedonais e cicláveis de âmbito interurbano, ligando aglomerados dependentes da utilização do automóvel e explorando recursos paisagísticos e infraestruturas existentes

[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

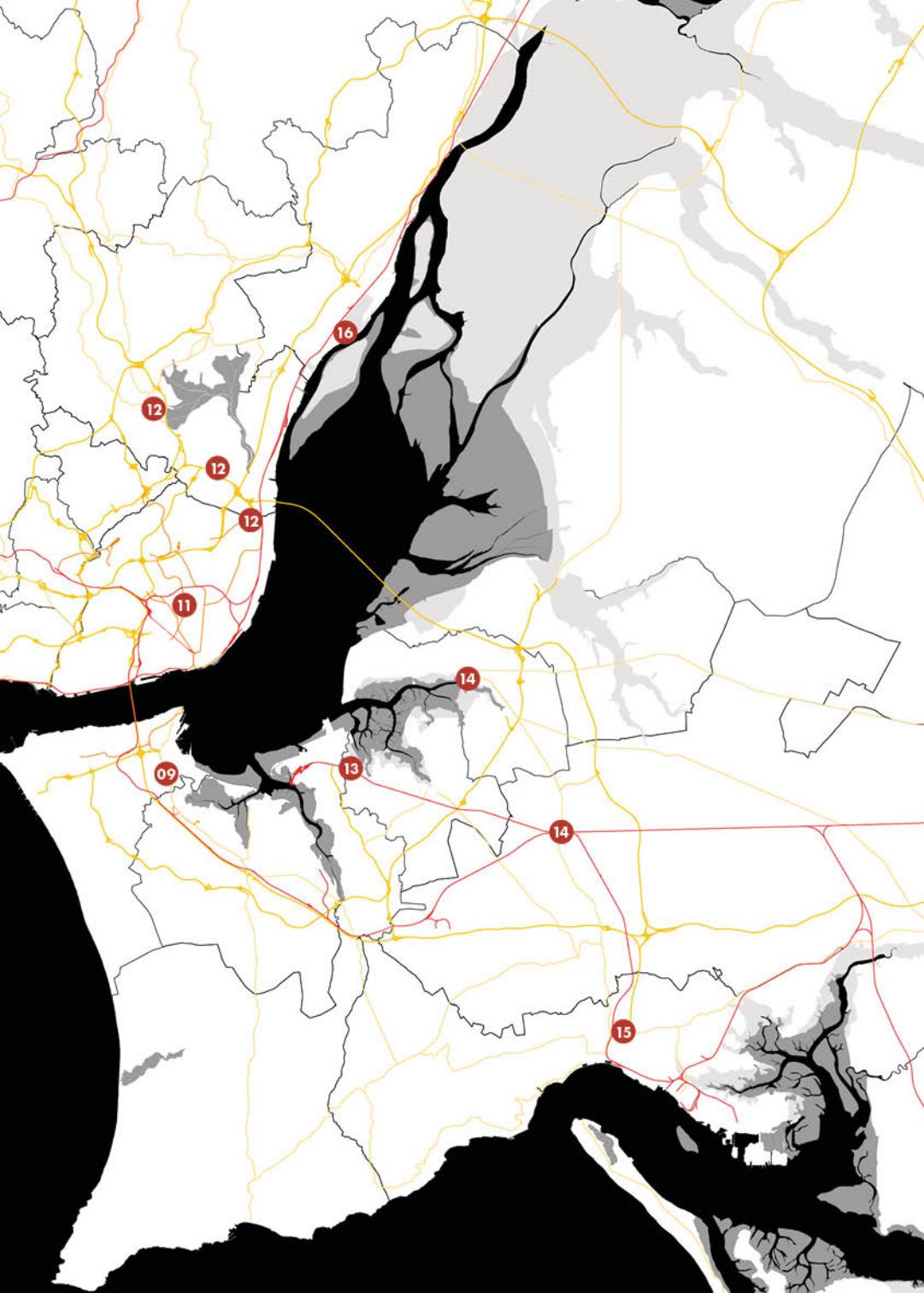
respostas sistémicas e integradas, resultam intervenções que alavancam outras valências complementares, como o reforço da acessibilidade a equipamentos coletivos, a reabilitação e revitalização de espaços urbanos relevantes, a abertura de ligações ao longo de corredores ecológicos ou a integração de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





0 5Km

- Localização dos casos de estudo
- Rede Ferroviária
- Rede Rodoviária Principal
- Rede Rodoviária Secundária
- Rede de Metropolitano

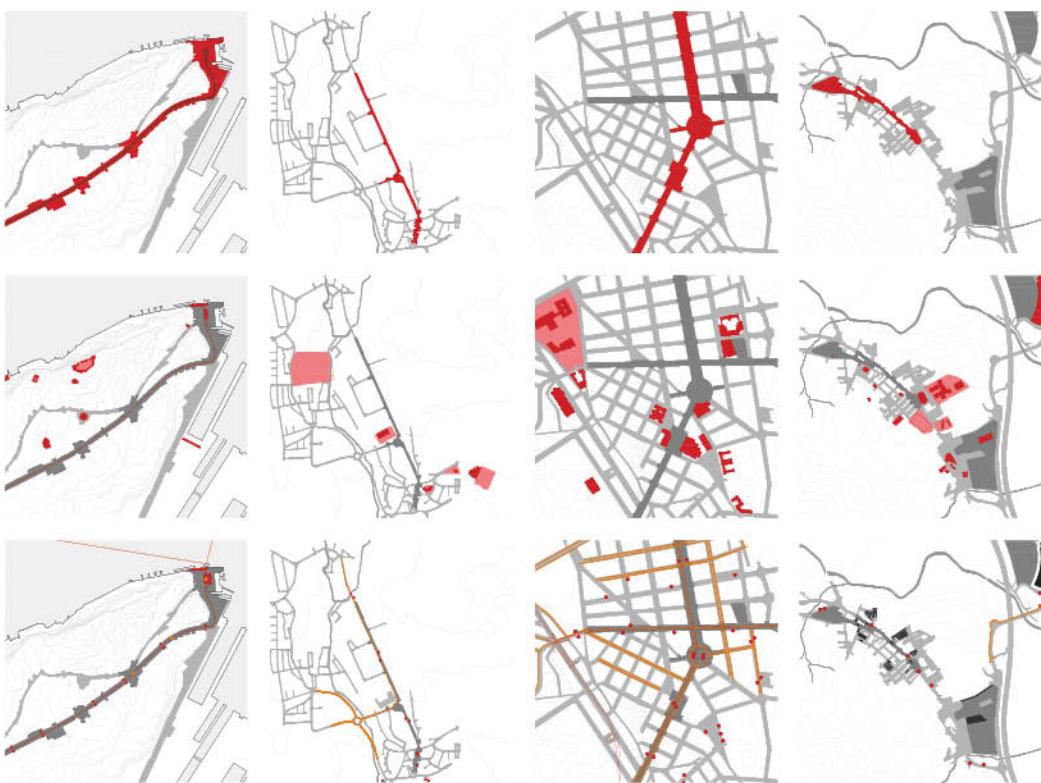


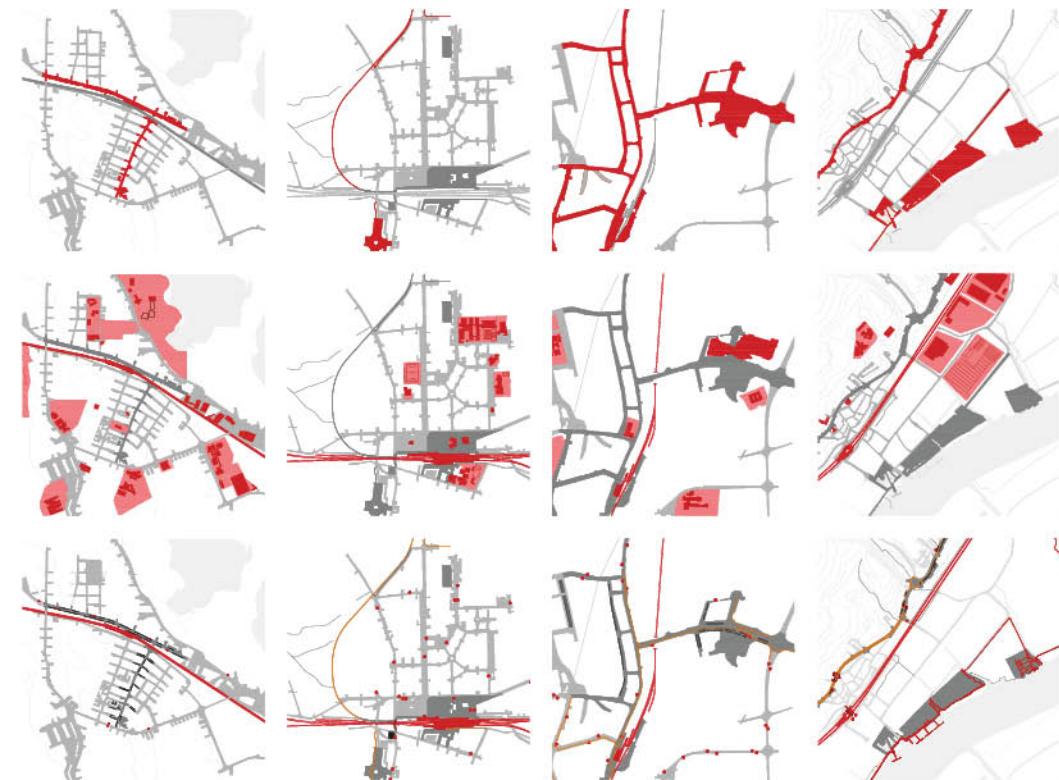
- |    |   |
|----|---|
| 09 | Metro Sul do Tejo                             |
| 10 | Estradas de Acoitão, Manique e Abóbada        |
| 11 | Eixo Central de Lisboa                        |
| 12 | Ruas Centrais de Loures, Camarate e Moscavide |
| 13 | EN11 e Rua 1.º de Maio, Baixa da Banheira     |
| 14 | Ecovia Praia Novo-Montijo                     |
| 15 | Restruturação da entrada norte da cidade      |
| 16 | EN10 e Percursoos Ribeirinhos                 |

Área de intervenção

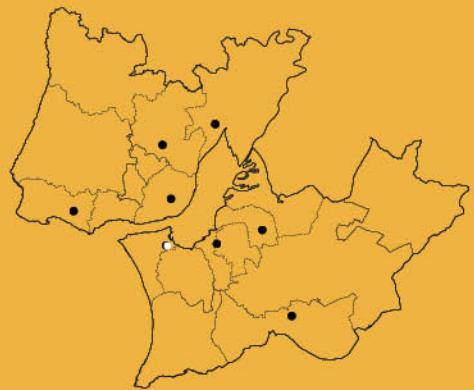
Equipamentos coletivos e elementos de referência

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).





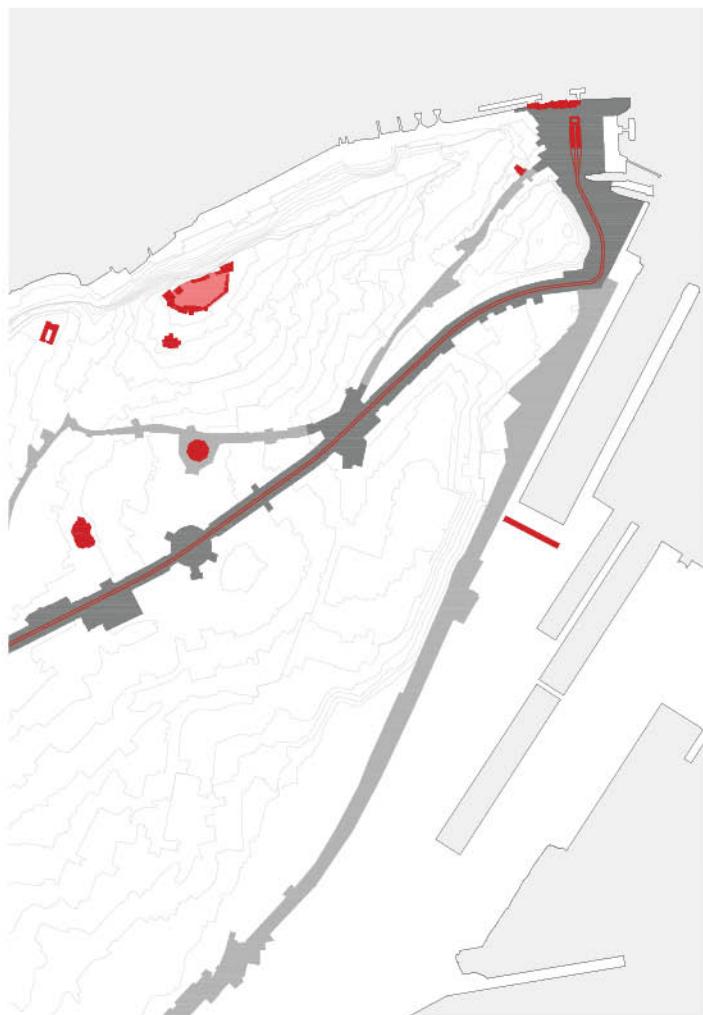




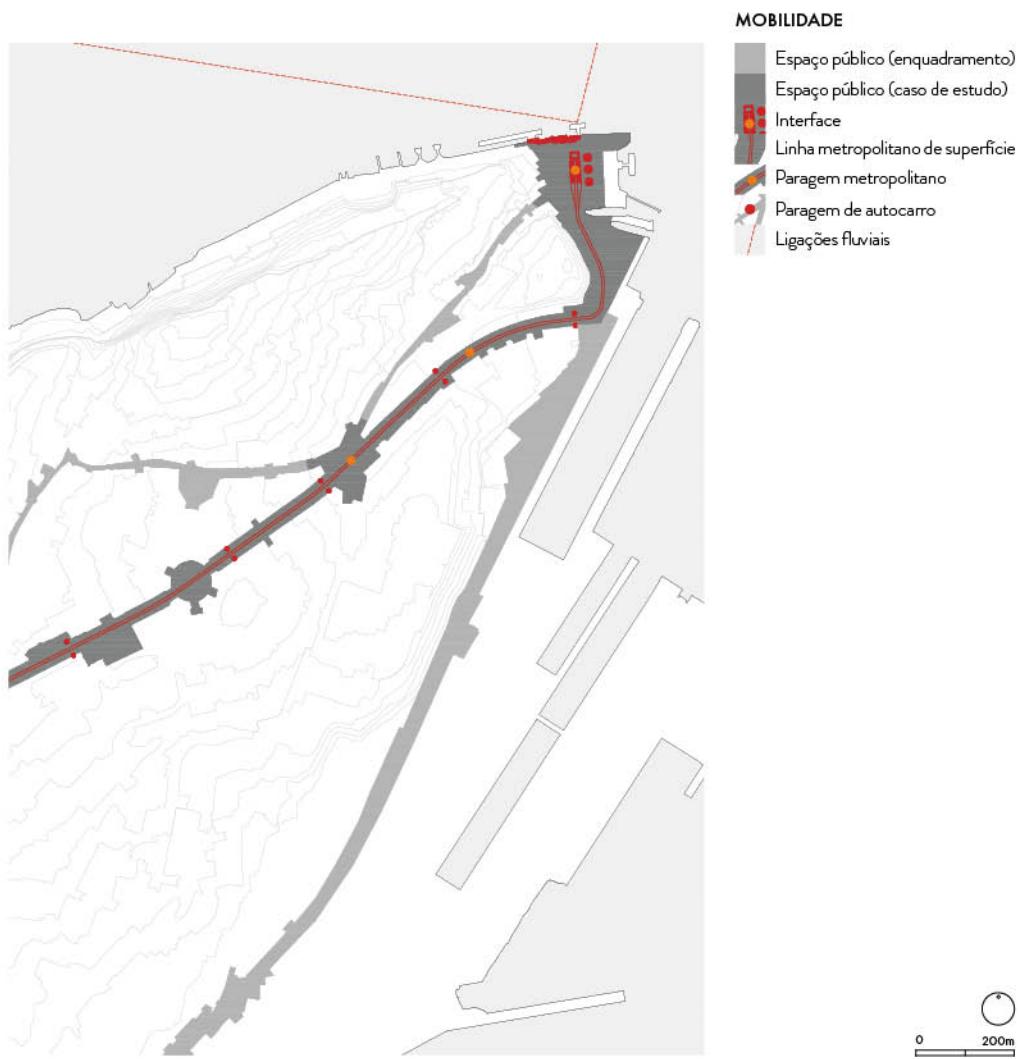


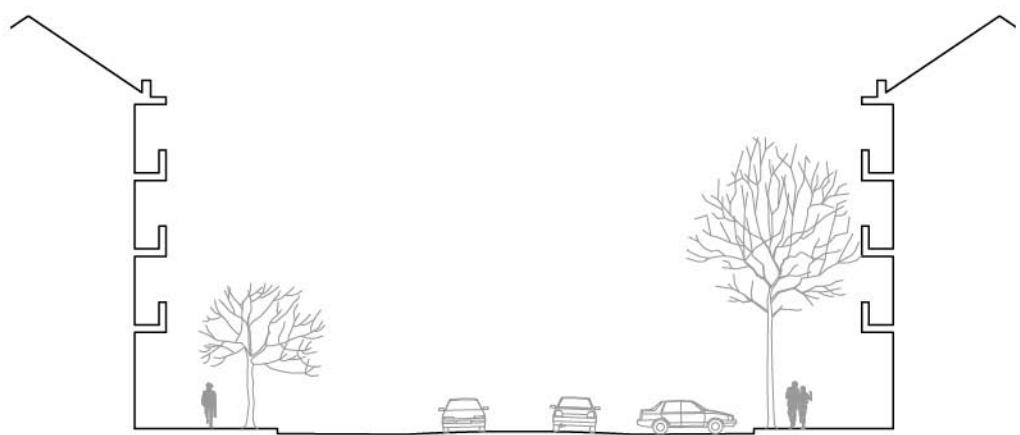


EQUIPAMENTOS COLETIVOS  
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

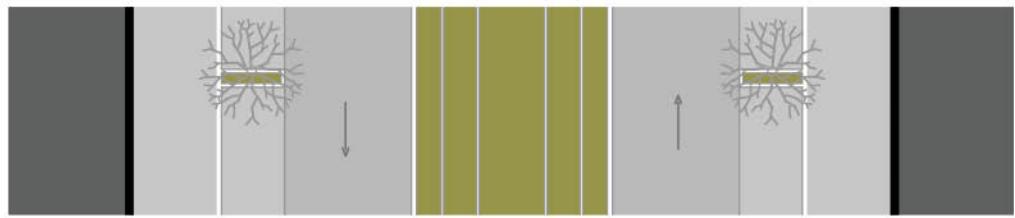


- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência



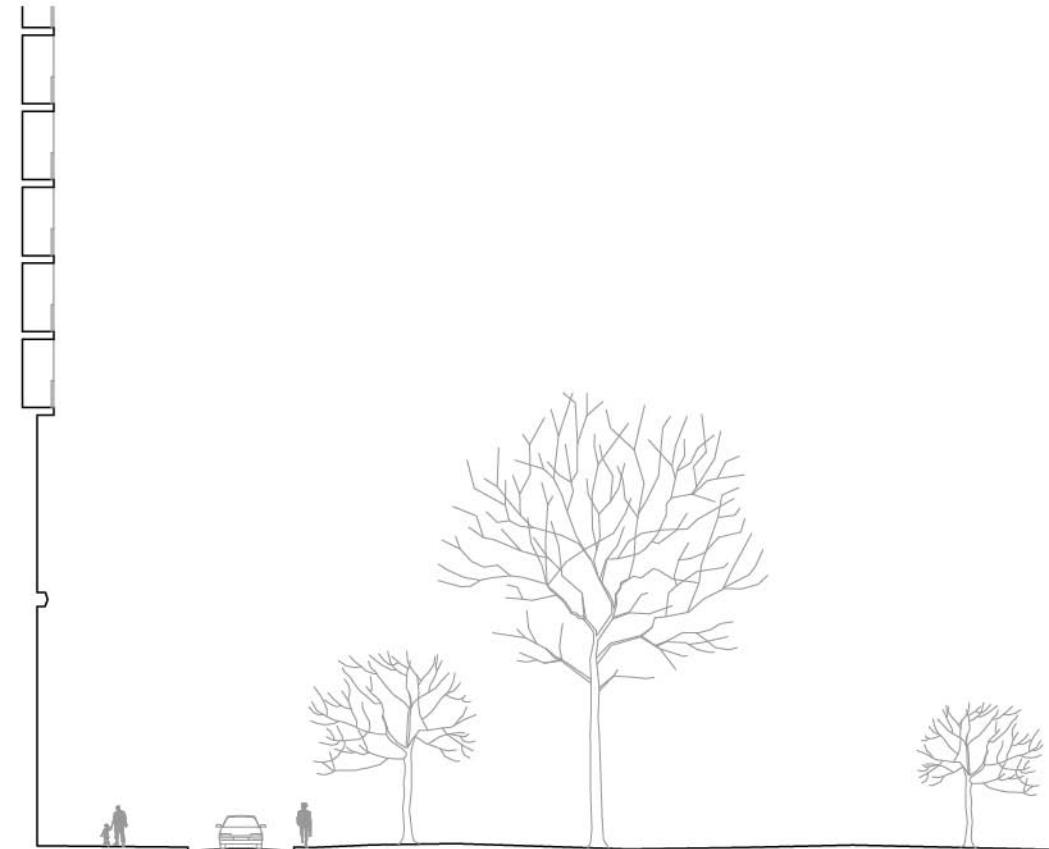


Perfil e detalhe Av. Dom Afonso Henriques - Antes da intervenção

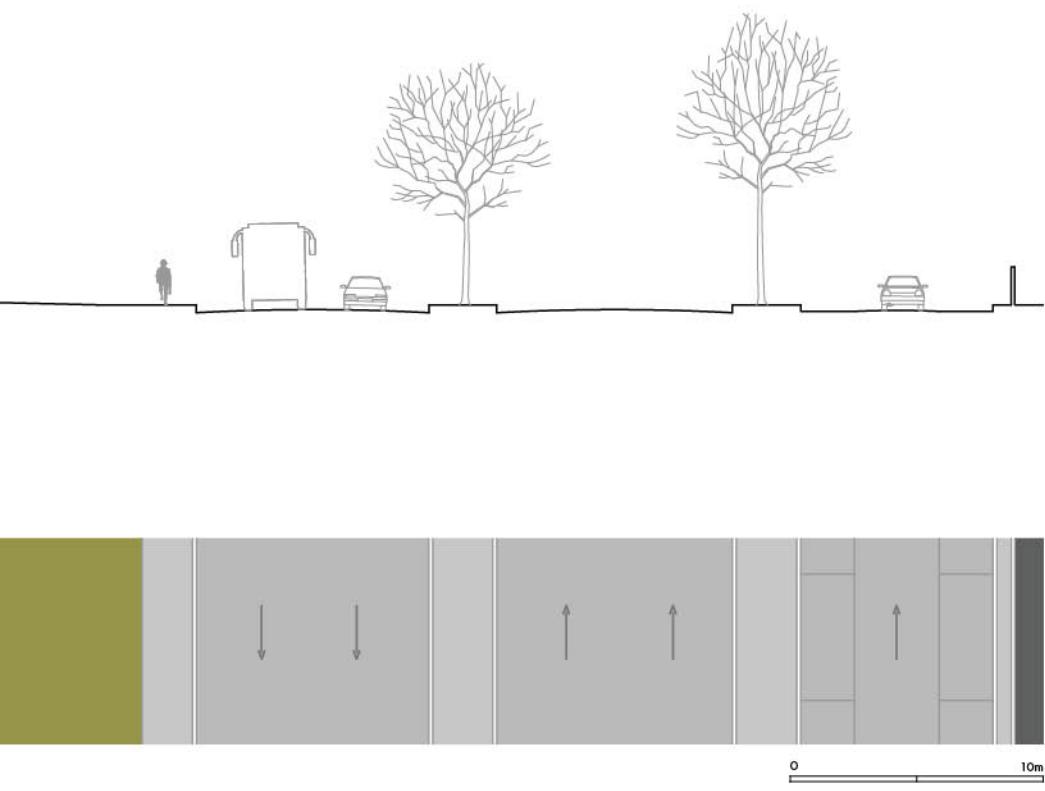


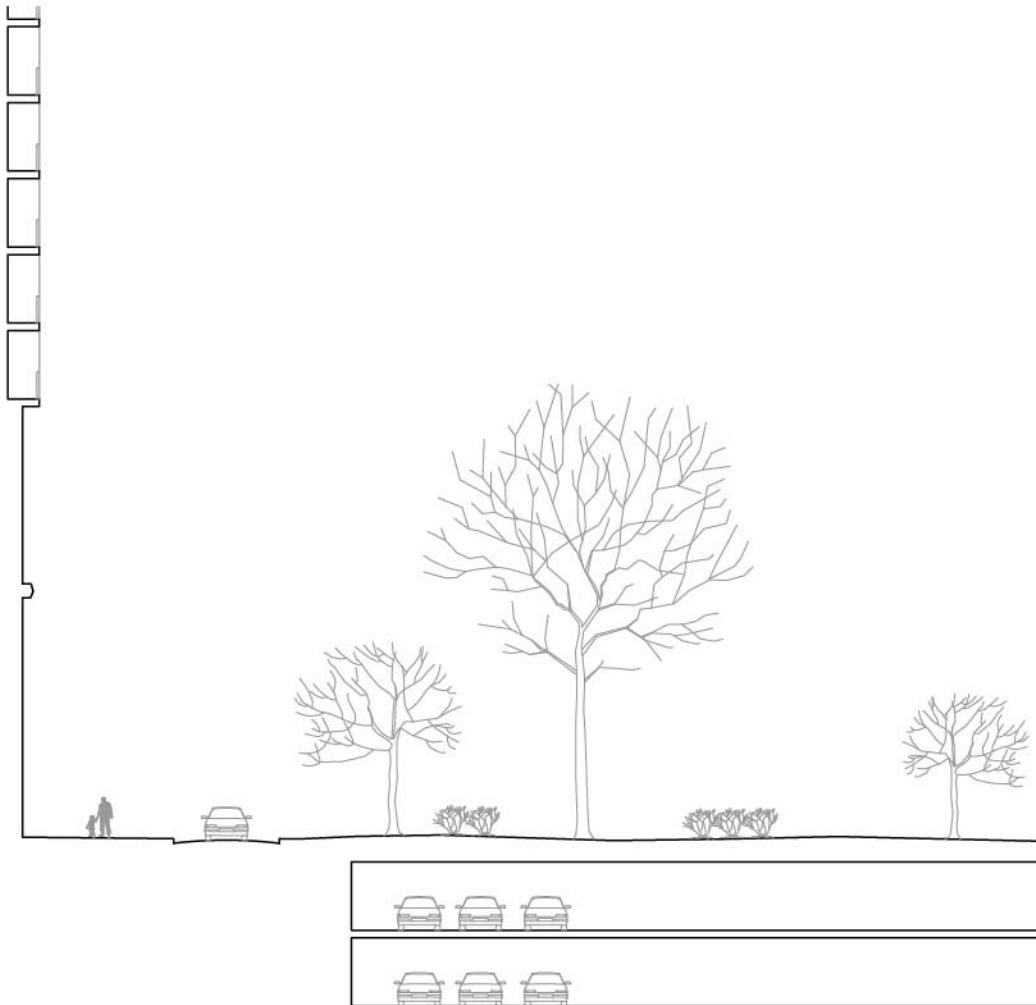
Perfil e detalhe Av. Dom Afonso Henriques - Depois da intervenção

0 10m



Perfil e detalhe Av. Bento Gonçalves - Antes da intervenção



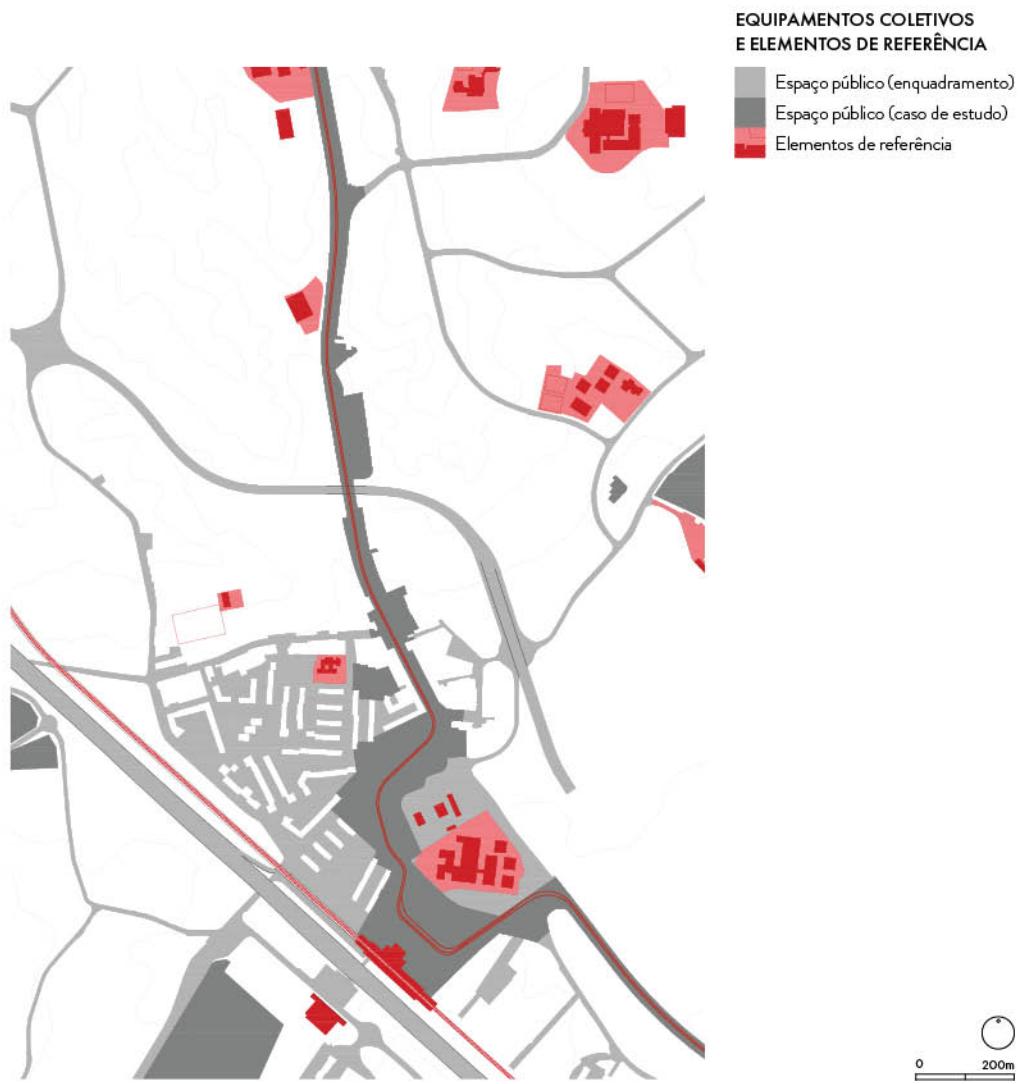


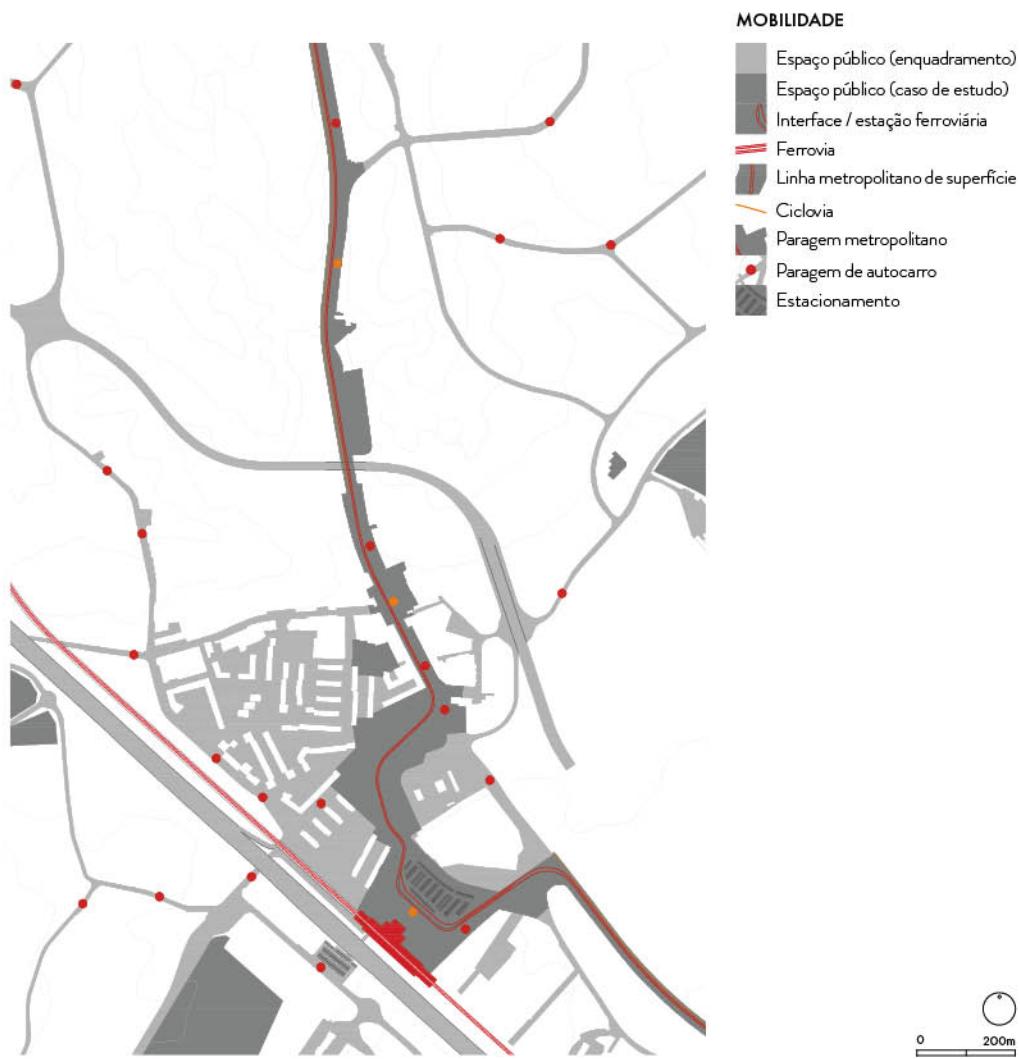
Perfil e detalhe Av. Bento Gonçalves - Depois da intervenção

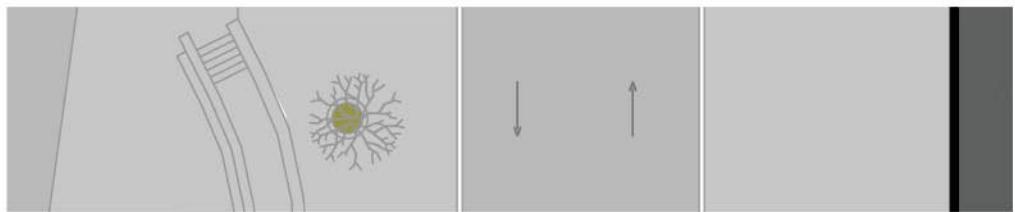
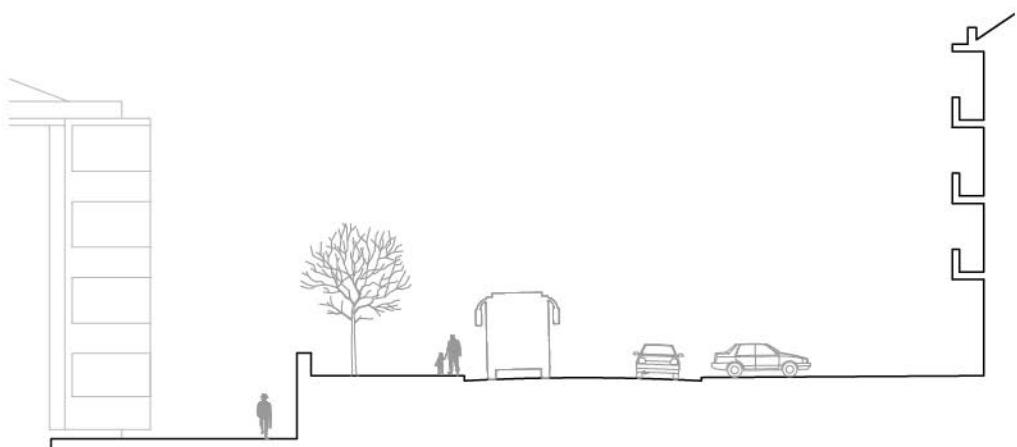




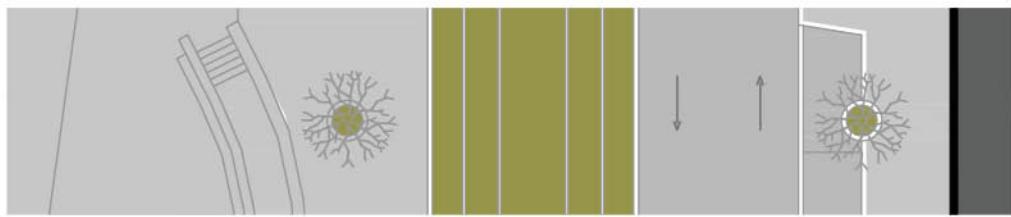
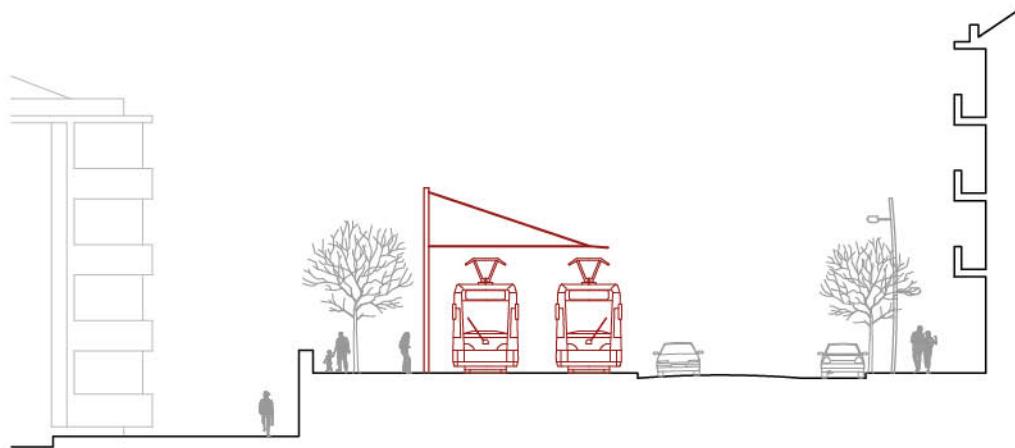








Perfil e detalhe EN10 Laranjeiro - Antes da intervenção



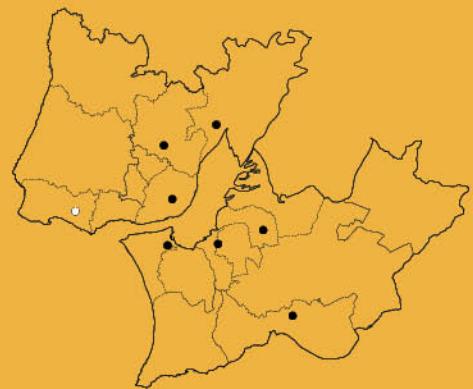
Perfil e detalhe EN10 Laranjeiro - Depois da intervenção

0 10m









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 Fisgas – 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)

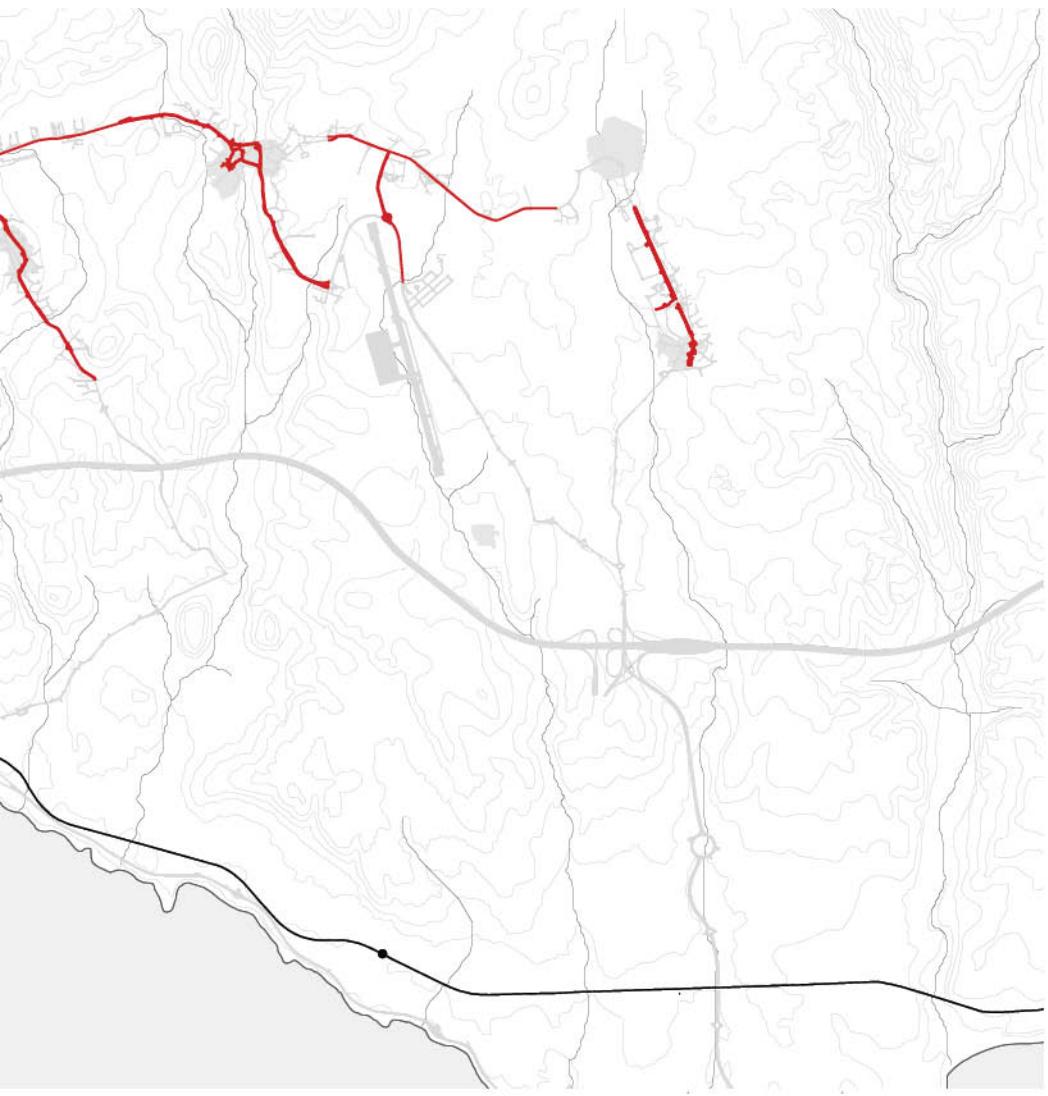
**Datas-chave:** 2013 (Requalificação da Ligação da Rotunda das Fisgas, Bicesse; Circular Interna de Manique), 2014 (Requalificação e reperfilamento da Estrada de Manique); 2017 (Requalificação de espaço público e introdução de ciclovia na Estrada da Quinta, Tires; Requalificação e reperfilamento da 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 Fisgas, Alcoitão)

## O eixo linear de Alcoitão-Manique-Abóbada

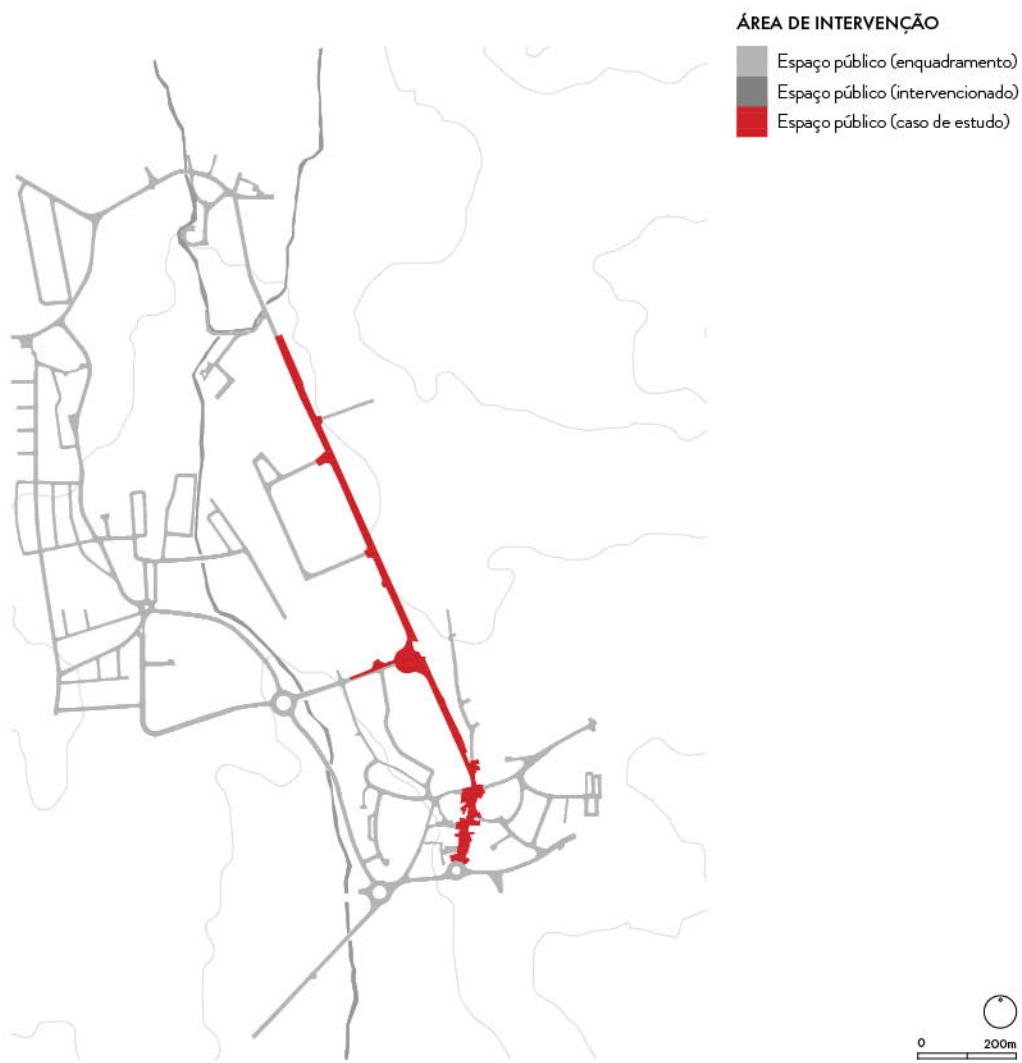
O eixo linear Alcoitão-Manique-Abóbada, representa no concelho de Cascais uma estrutura rodoviária de relativa relevância pela sua capacidade de ligação de pequenos aglomerados urbanos primordiais do concelho, como Alcoitão, Bicesse, Manique, Trajouce ou Abóbada. O conjunto de intervenções de qualificação 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.







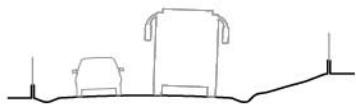


EQUIPAMENTOS COLETIVOS  
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

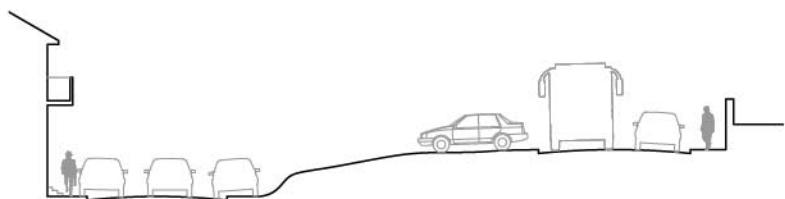
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência



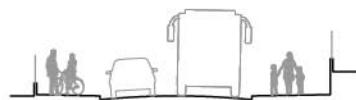




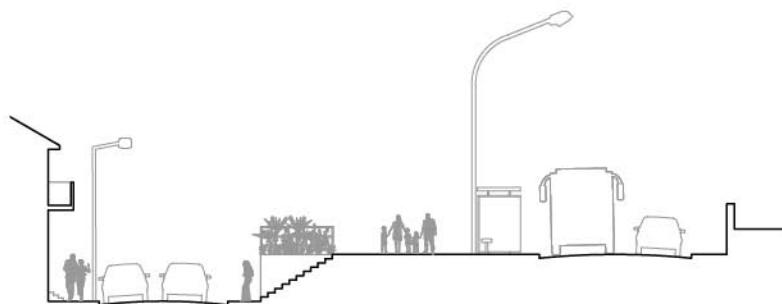
Perfil e Detalhe da N249-2- Antes da intervenção



Perfil e detalhe do aglomerado de Bicesse - Antes da intervenção



Perfil e Detalhe da N249-2- Depois da intervenção



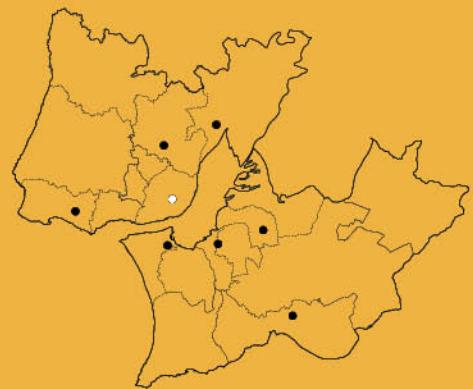
Perfil e detalhe do aglomerado de Bicesse- Depois da intervenção

0 10m









11

## EIXO CENTRAL DE LISBOA LISBOA

**Município(s):** Lisboa

**Equipa(s) projetista(s):** Departamento de Espaço Público / Câmara Municipal de Lisboa (coord. geral), Barbas Lopes Arquitectos Lda. + HAHA Arquitectura Paisagista, Lda. (Av. Fontes Pereira de Melo), SOPSEC + Arq.<sup>a</sup> Joana Pinheiro / Arq.<sup>a</sup> Madalena Duarte Silva + Arq. País, 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

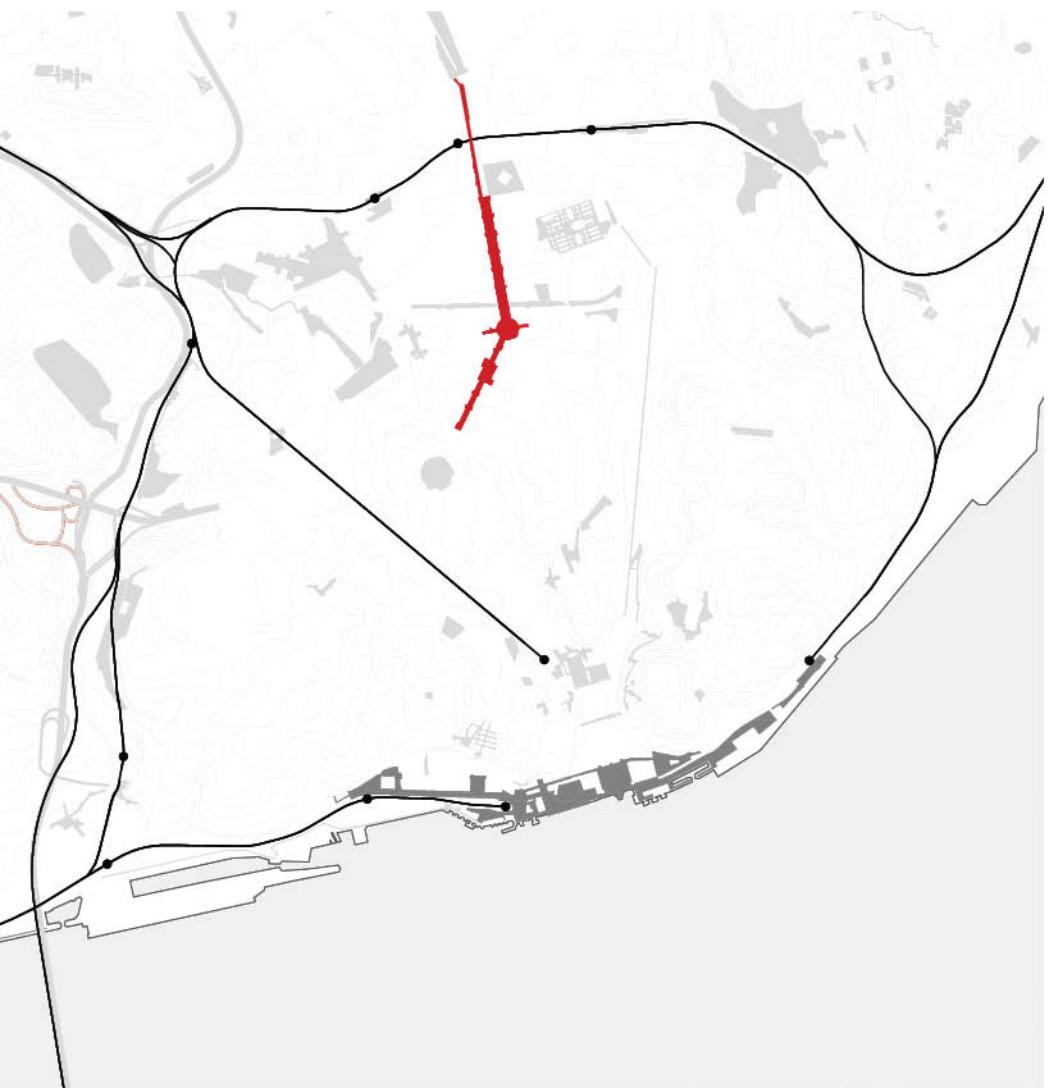
## A transformação do Eixo Central de Lisboa como *boulevard integrador*

### 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 pedestre, 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 à 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.





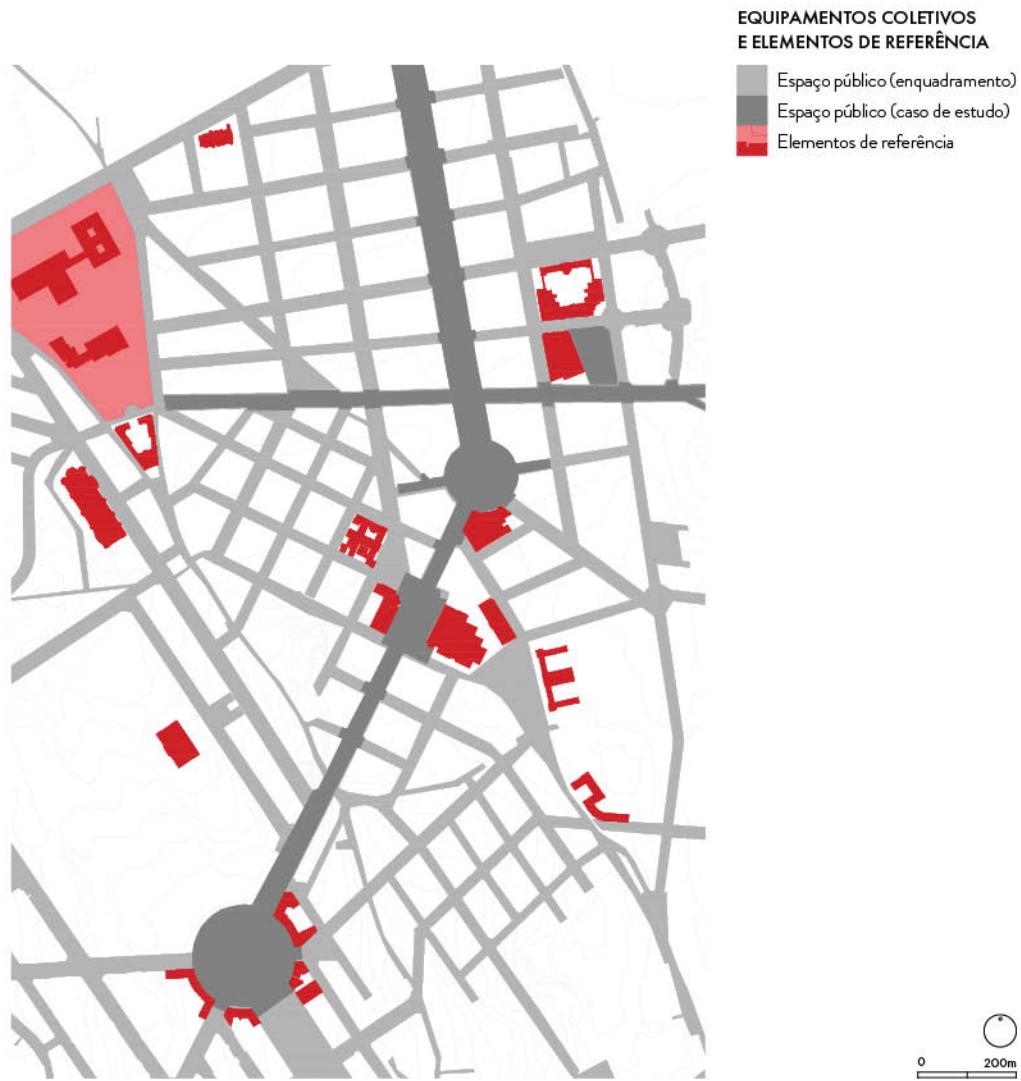




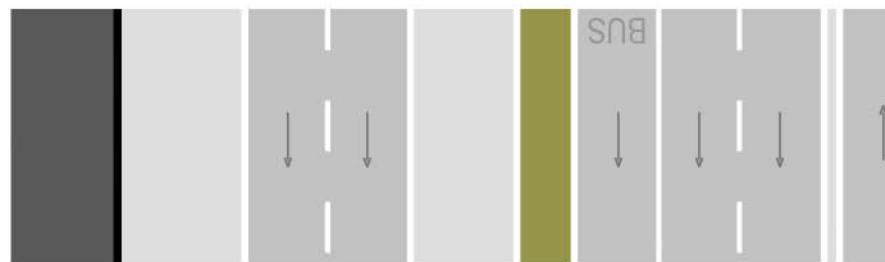
P 833  
359  
209



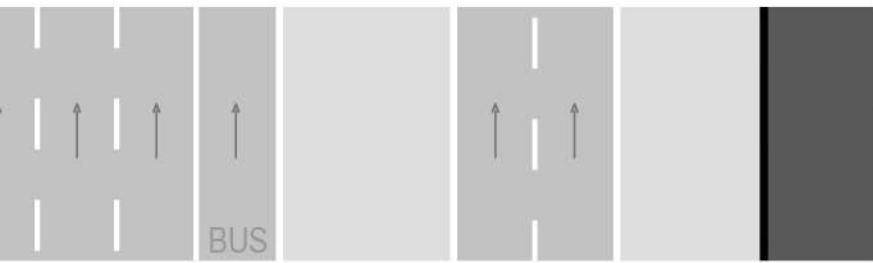
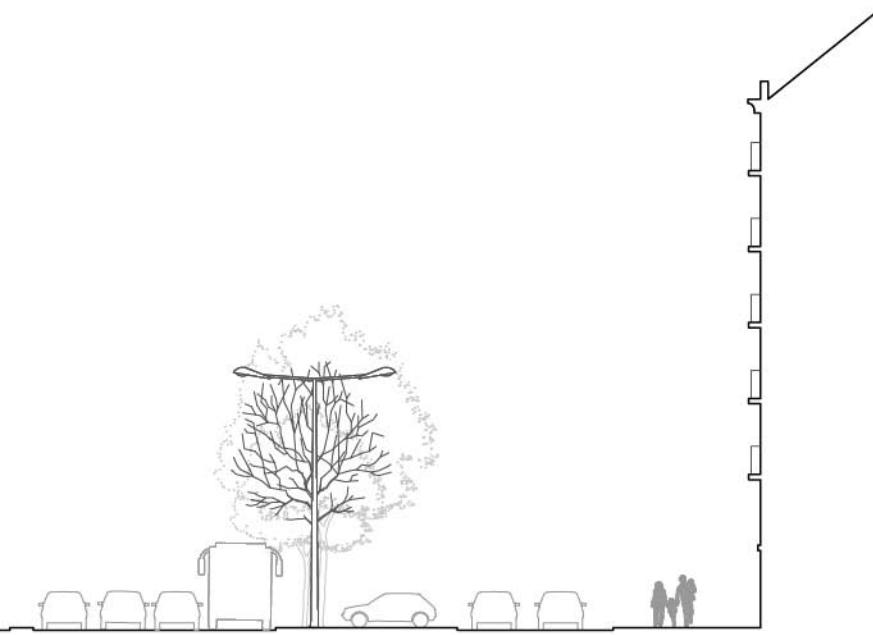






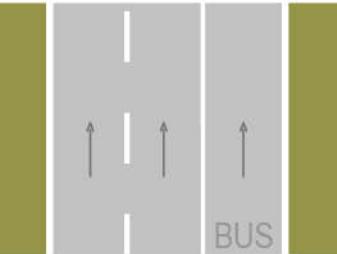


Perfil e detalhe da Av. da República - Antes da intervenção





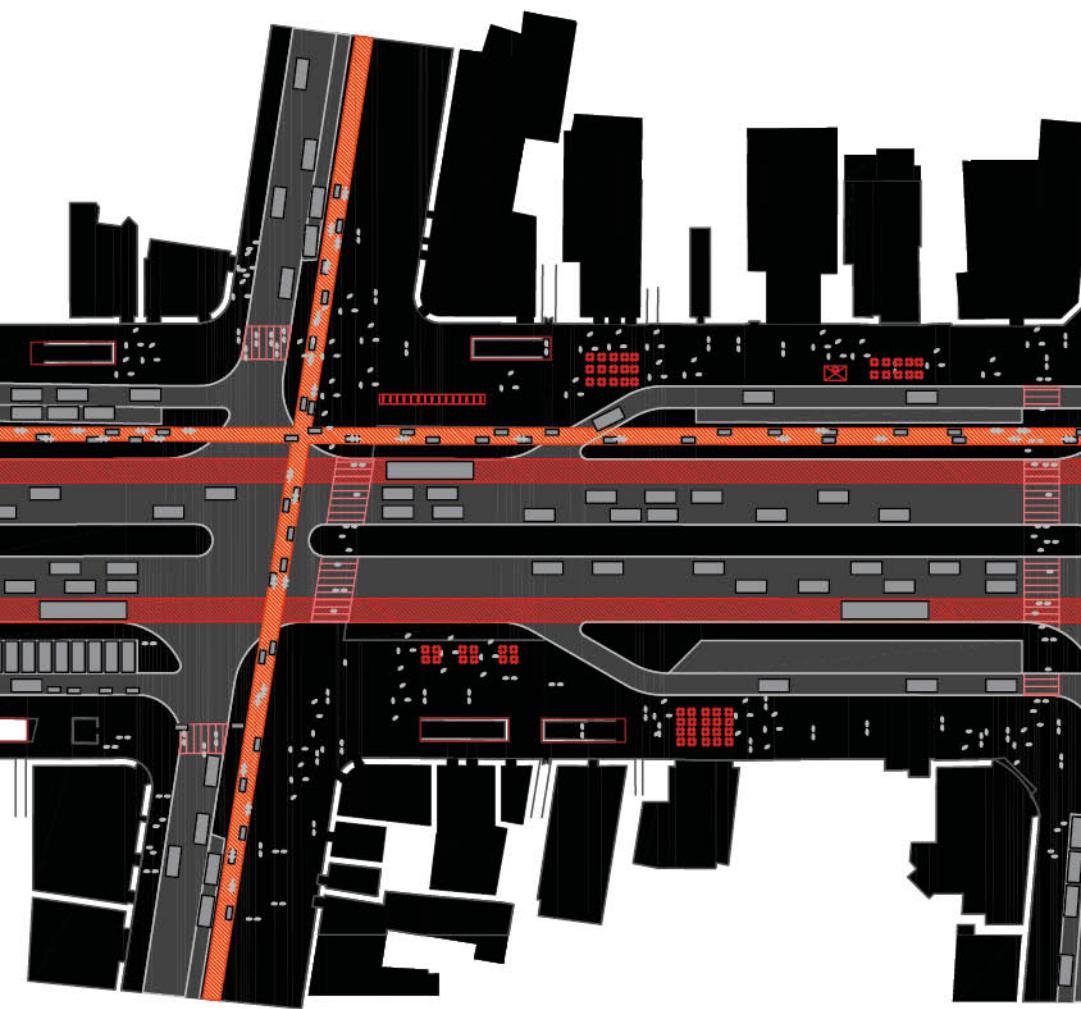
Perfil e detalhe da Av. da República- Depois da intervenção



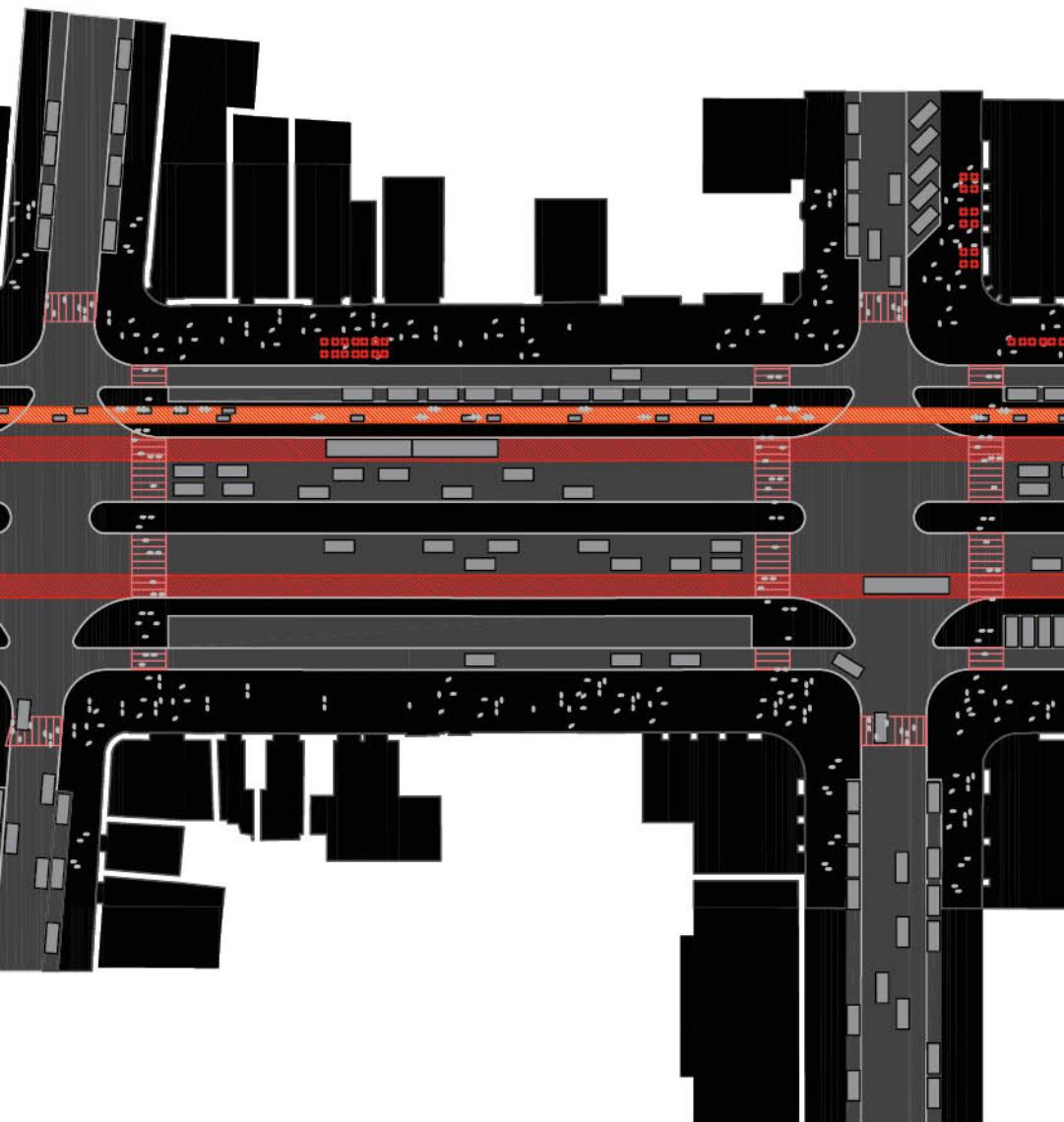
0 10m







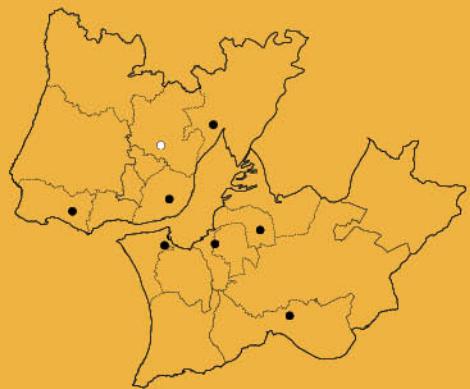
Detalhe da Av. da República - Relação entre Espaço Público e Porosidade do piso térreo











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)

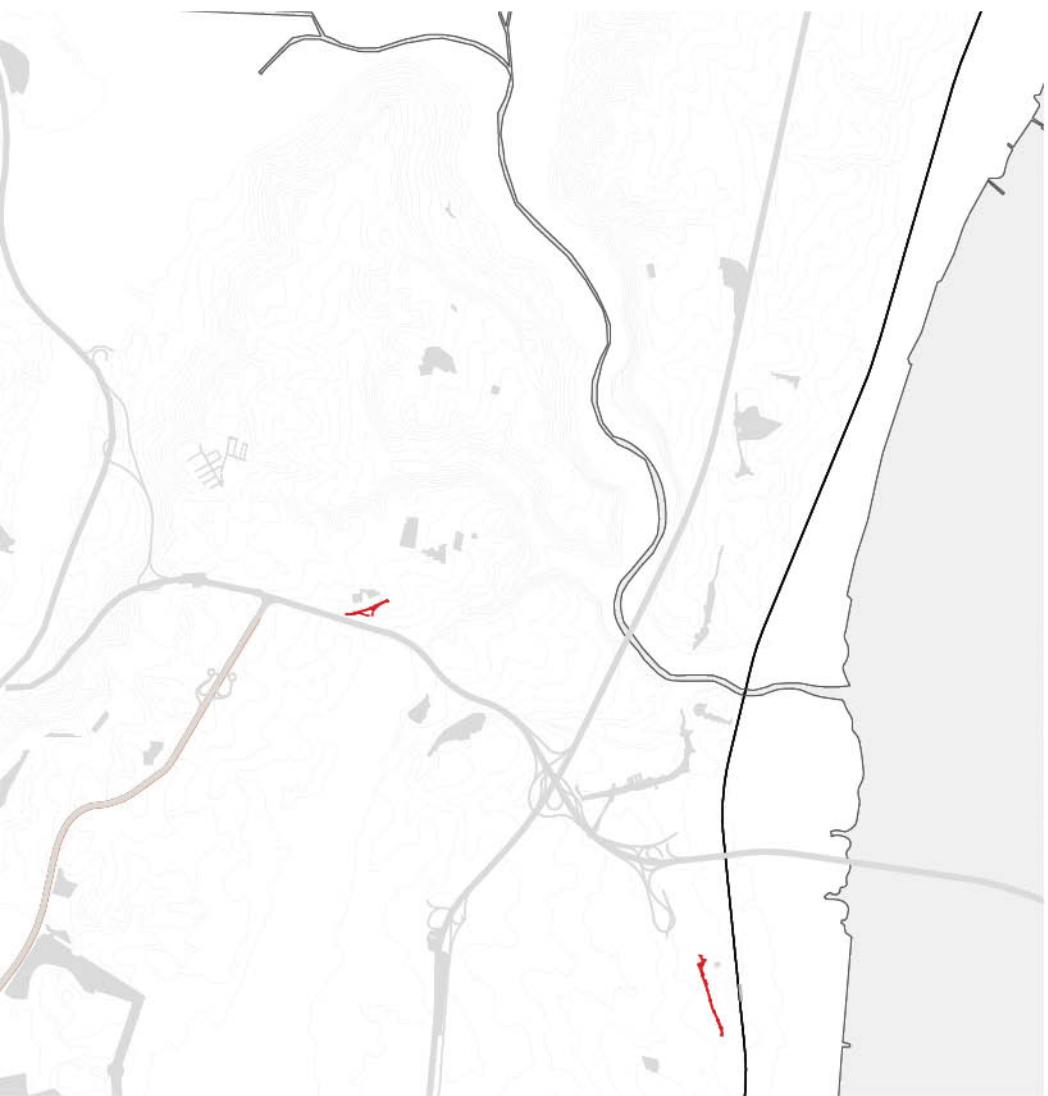
**Datas-chave:** 2017

## A rua como referência da génesis 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 heterogéneo. 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 homónimo caracterizado por uma densa malha regular; e em Camarate, núcleo de ocupação heterogénea e com um tecido socioeconómico 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.

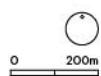






## ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



EQUIPAMENTOS COLETIVOS  
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

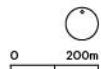
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência

0 200m

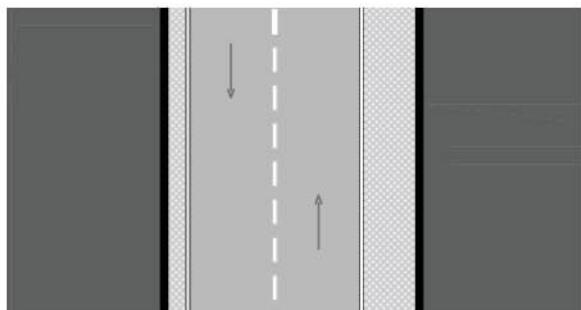
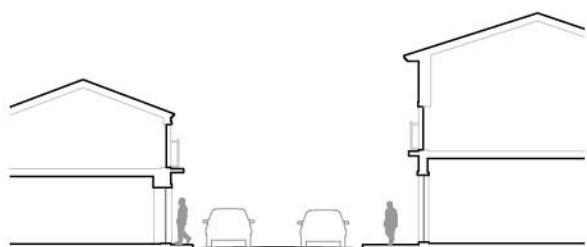


## MOBILIDADE

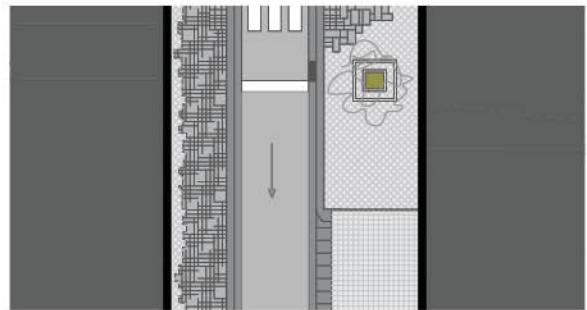
- [Grey square] Espaço público (enquadramento)
- [Red dot] Espaço público (caso de estudo)
- [Icon of a bus stop] Paragem de autocarro
- [Icon of a bicycle] Ciclovia
- [Icon of a car] Estacionamento linear
- [Grey square with diagonal lines] Estacionamento



## 12 RUAS CENTRAIS DE LOURES, CAMARATE E MOSCAVIDE | LOURES



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



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

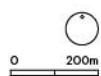
0 10m

12 RUAS CENTRAIS DE LOURES | CAMARATE E MOSCAVIDE | LOURES



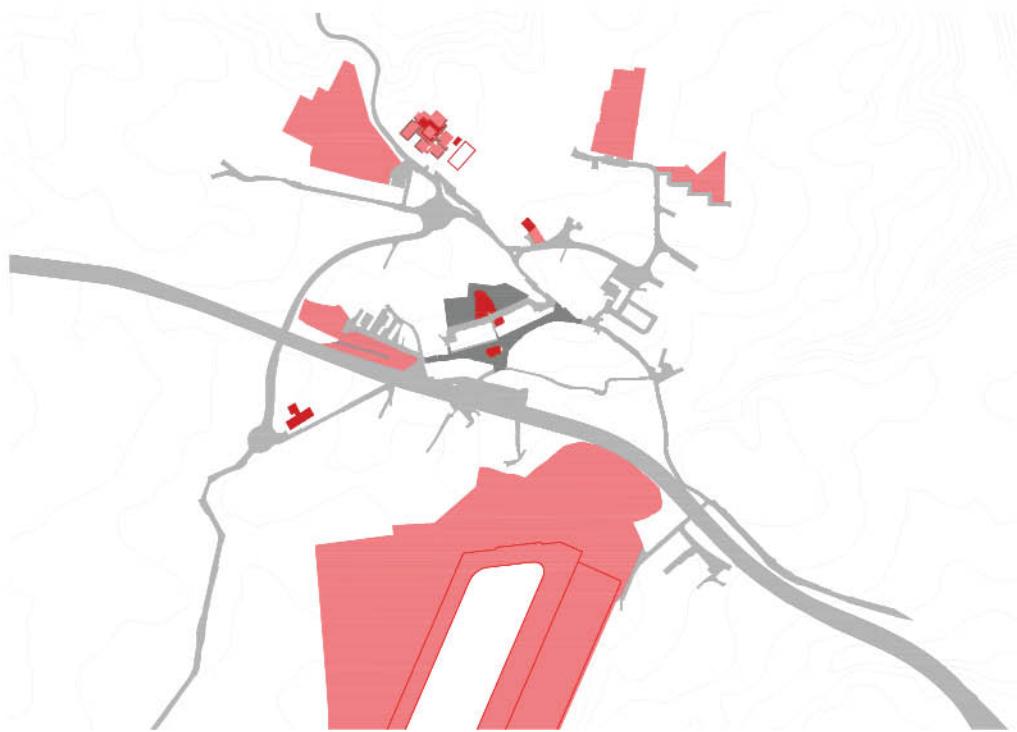
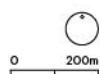
## ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



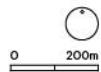
EQUIPAMENTOS COLETIVOS  
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

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

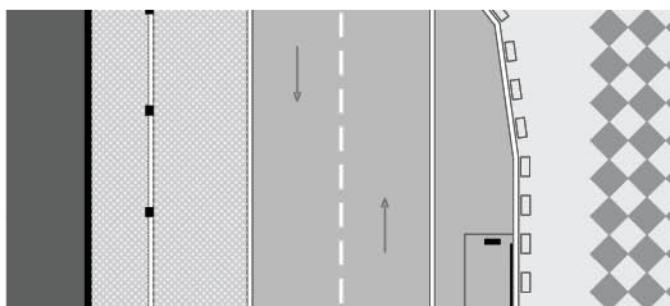
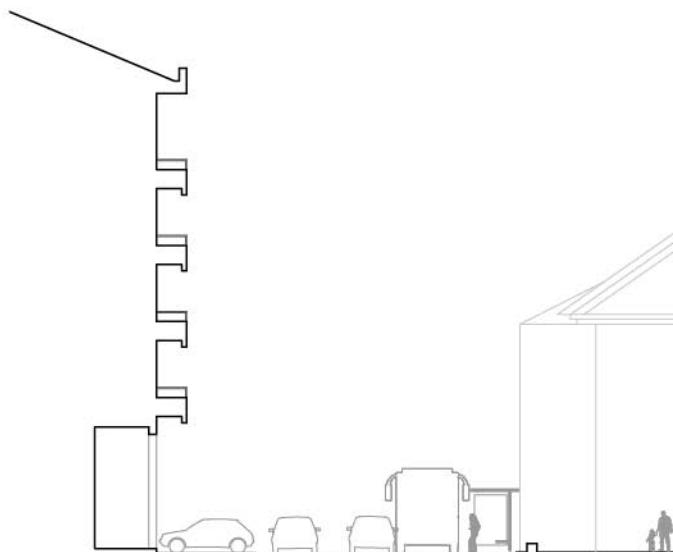


**MOBILIDADE**

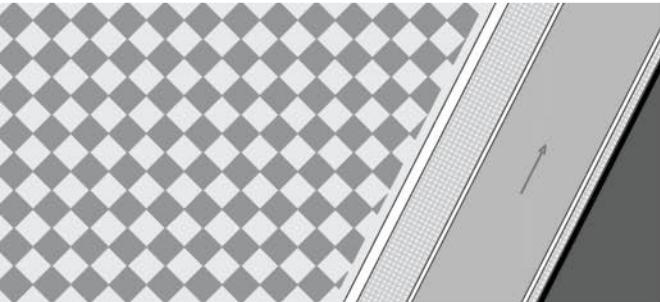
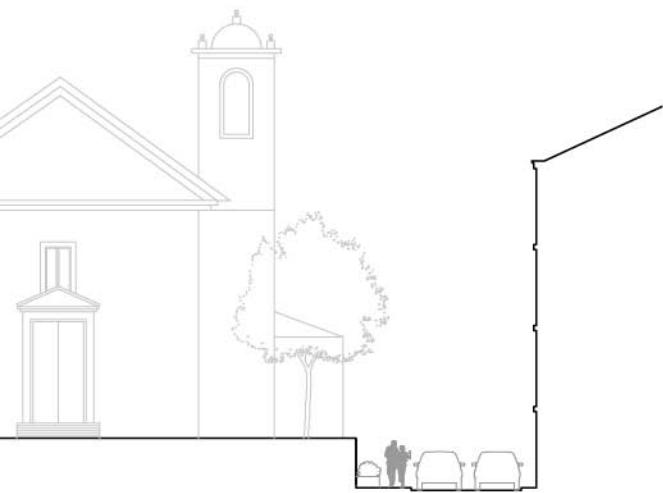
- [Grey Box] Espaço público (enquadramento)
- [Red Dot] Espaço público (caso de estudo)
- [Red Dot with Bus Stop Line] Paragem de autocarro
- [Red Double Lines] Passagem inferior
- [Red Double Lines with Bus Stop Line] Passagem superior

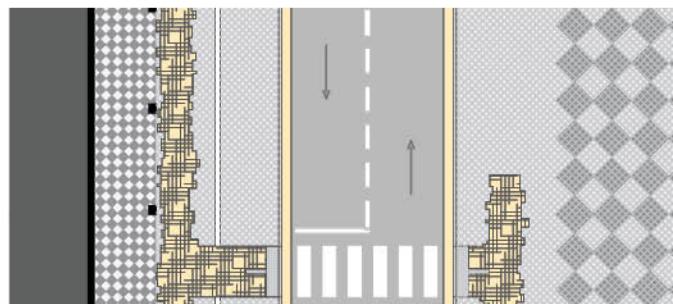
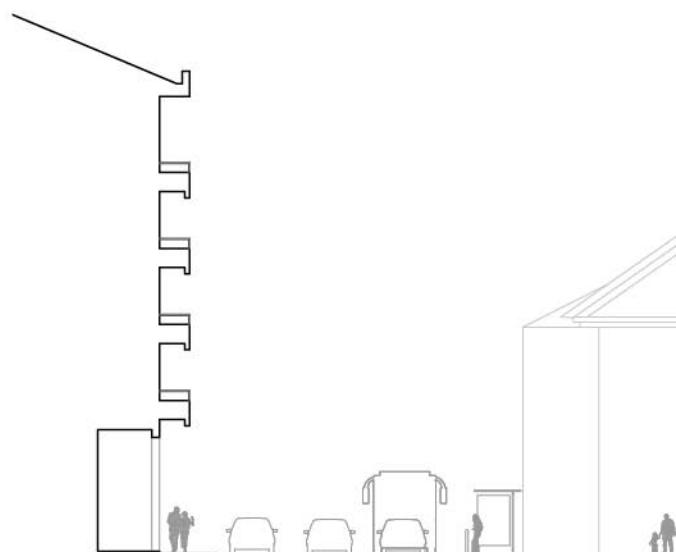


## 12 RUAS CENTRAIS DE LOURES, CAMARATE E MOSCAVIDE | LOURES

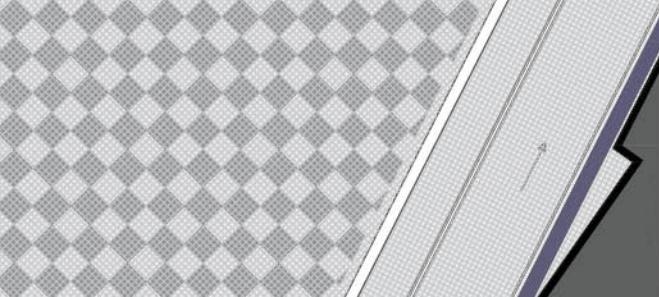


Perfil e detalhe da Praça 1º de Maio, Camarate - Antes da intervenção





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



0 10m

12 RUAS CENTRAIS DE LOURES, CAMARATE E MOSCAVIDE | LOURES



## ÁREA DE INTERVENÇÃO

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

0 200m



EQUIPAMENTOS COLETIVOS  
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

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

0 200m



## MOBILIDADE

Espaço público (enquadramento)

Espaço público (caso de estudo)

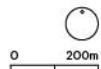
Interface / estação ferroviária

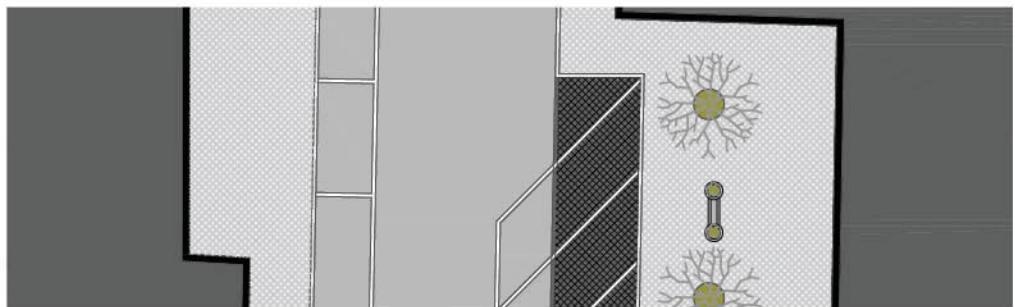
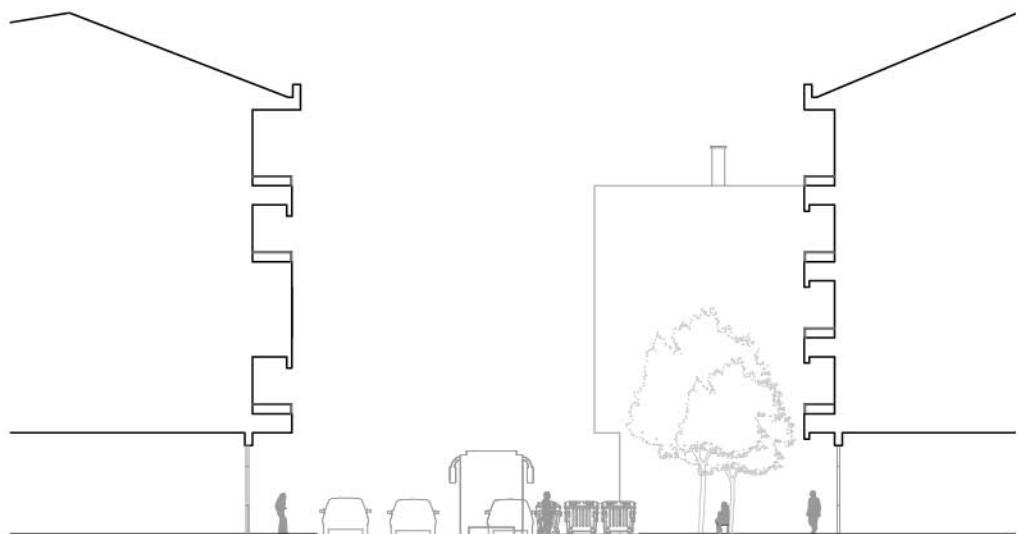
Ferrovia

Paragem de autocarro

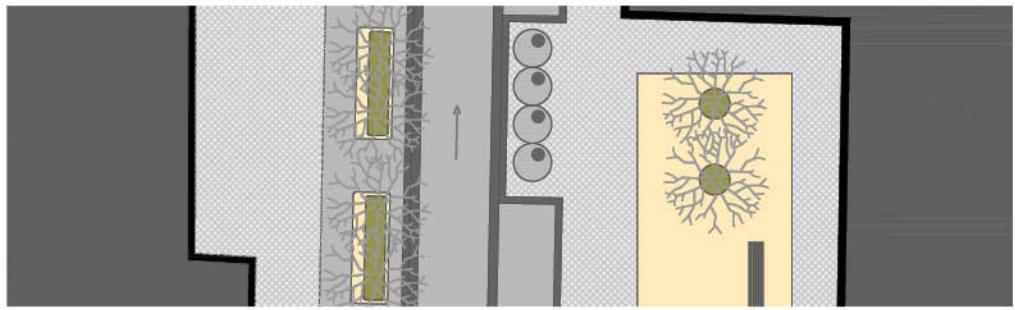
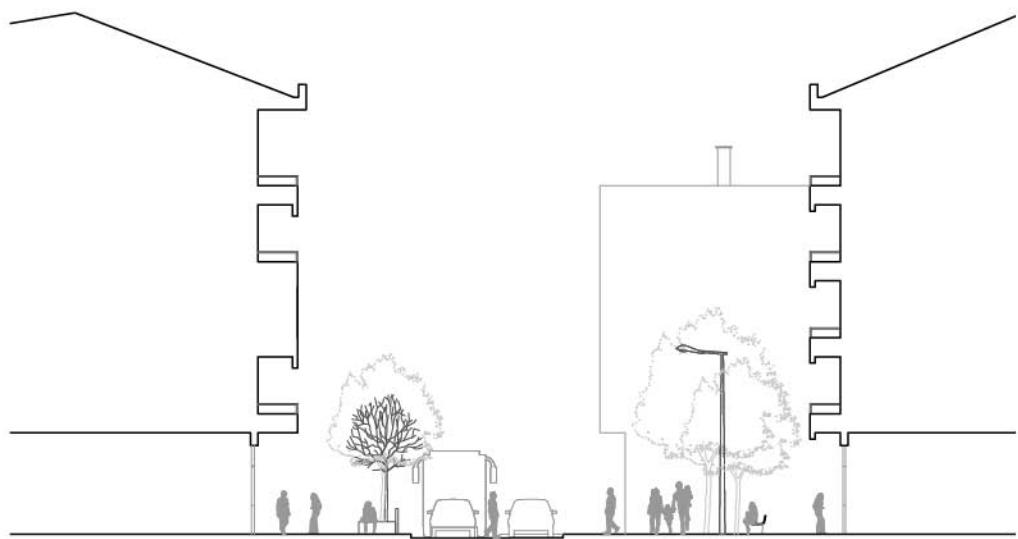
Ciclovia

Estacionamento linear





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



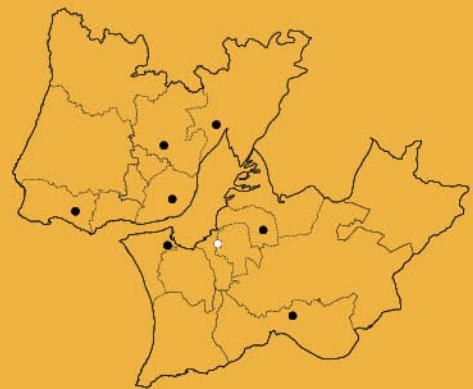
Perfil e detalhe da Av. de Moscavide - Depois da intervenção

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

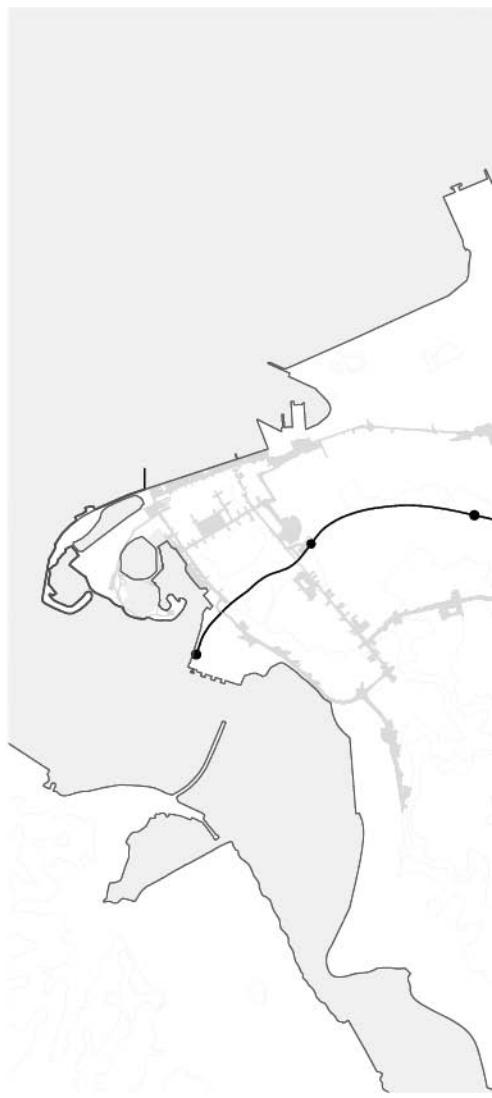
**Investimento:** 1122 862€ - Portugal 2020 - Desenvolvimento urbano sustentável (Criação de Zona 30 na Rua 1º de Maio); 1020 158€ - Portugal 2020 - Desenvolvimento urbano sustentável (Criação de Zona 30 na ex-EN 11-1, Baixa da Banheira)

**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 a 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)

0 200m



EQUIPAMENTOS COLETIVOS  
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

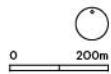
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Elementos de referência

0 200m

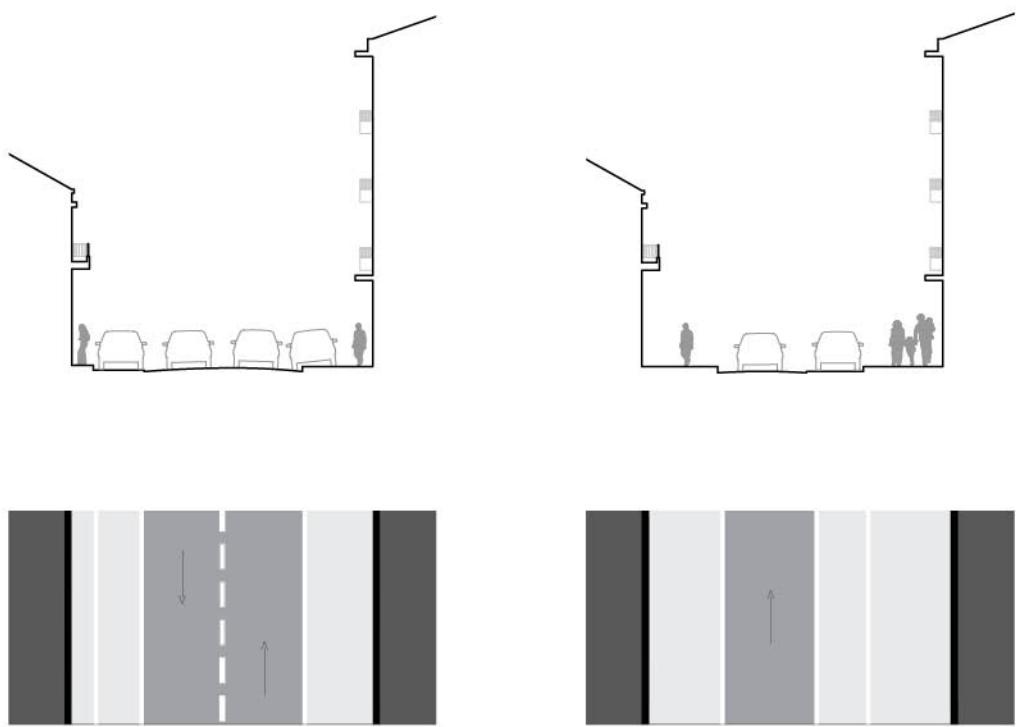


**MOBILIDADE**

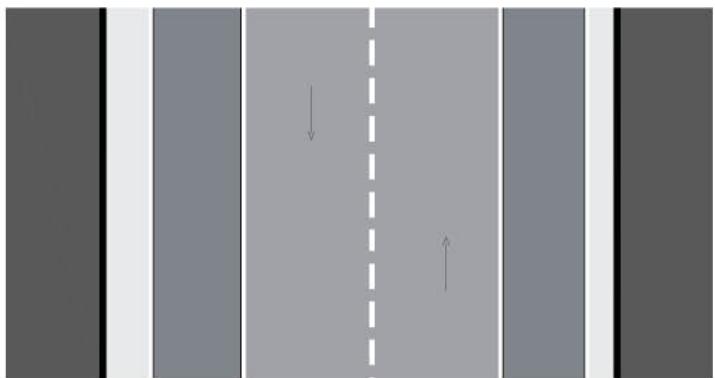
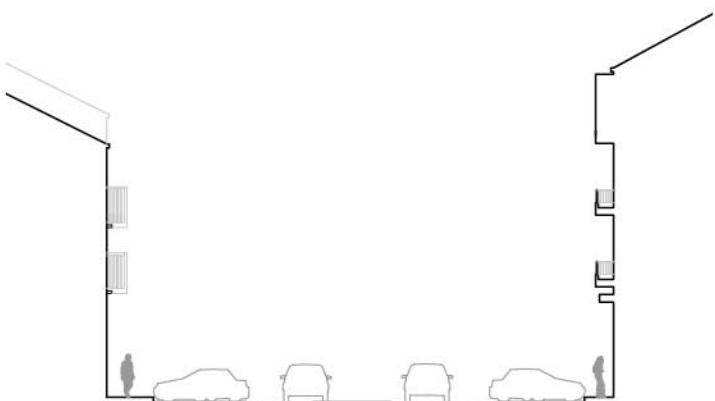
- [Grey square] Espaço público (enquadramento)
- [Dark grey square] Espaço público (caso de estudo)
- [Red line with red dot] Interface / estação ferroviária
- [Red line] Ferrovia
- [Red dot] Paragem de autocarro
- [Red line with arrow] Estacionamento linear



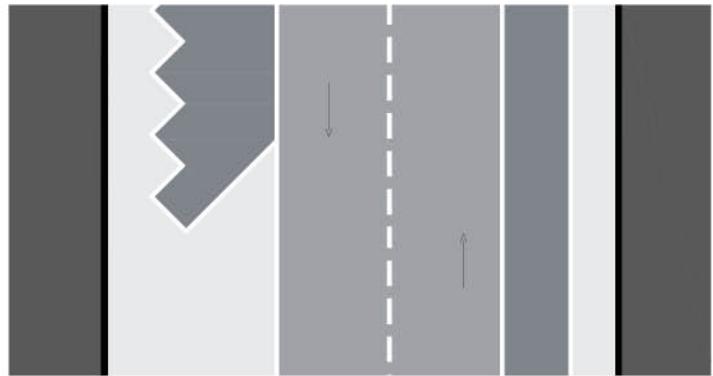
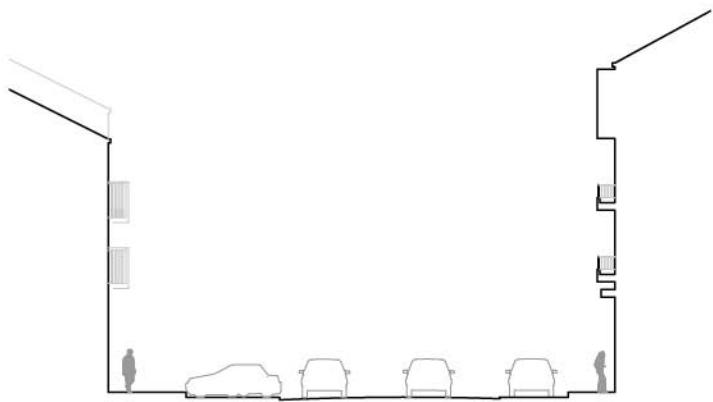




Perfil e detalhe da Rua 1.<sup>º</sup> de Maio - Antes e Depois da intervenção



Perfil e detalhe da EN11 - Antes da intervenção



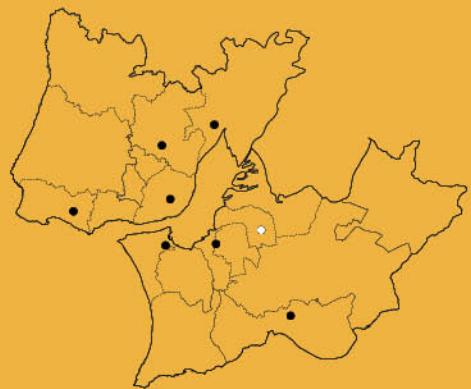
Perfil e detalhe da EN11 - Depois da intervenção

12 ENII ERUA 1º DE MAIO, BAIXA DA BANHEIRA | MOITA









14

## ECOVIA PINHAL NOVO - MONTIJO MONTIJO E PALMELA

**Município(s):** Montijo, Palmela

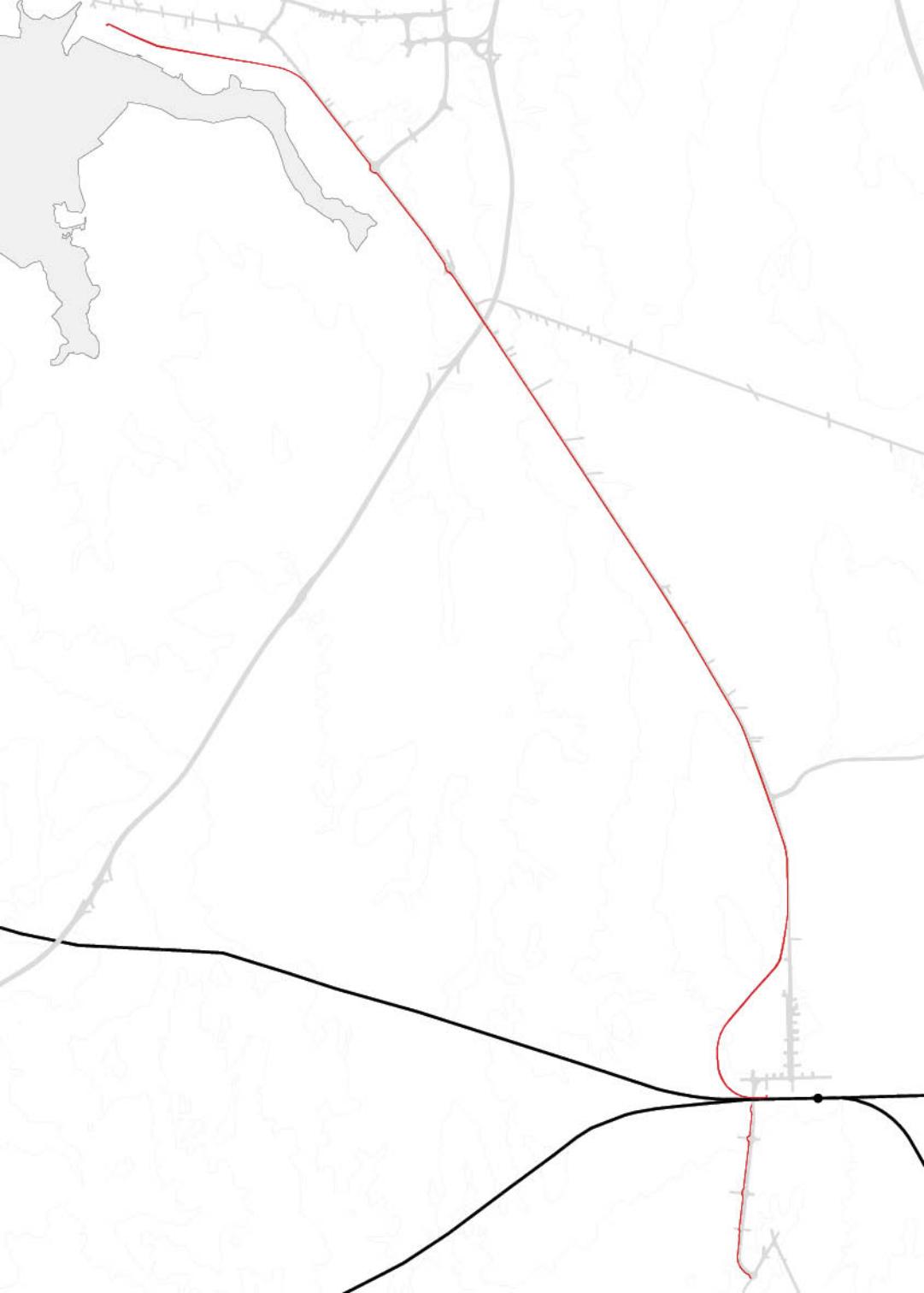
**Equipa(s) projetista(s):** Sacramento Campos, Projectos e Serviços, SA (Troço Montijo - Reconversão da Linha de Caminho-de-Ferro)

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

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

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





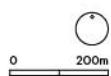






### ÁREA DE INTERVENÇÃO

- 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

0 200m

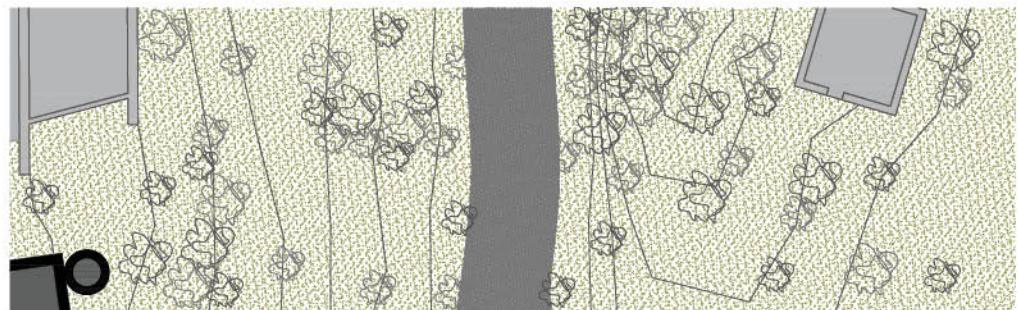
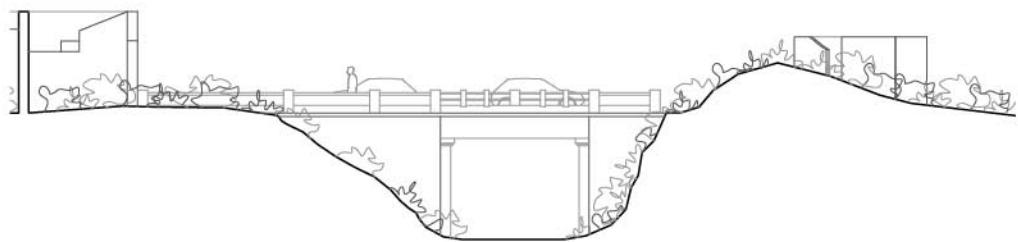


**MOBILIDADE**

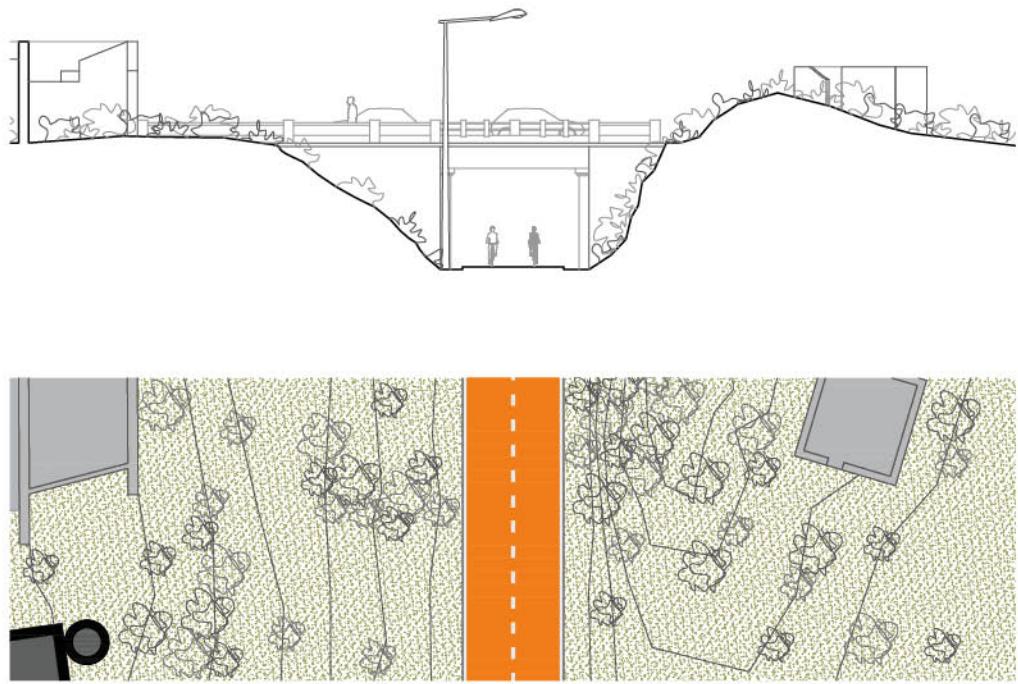
-  Espaço público (enquadramento)
-  Espaço público (caso de estudo)
-  Paragem de autocarro
-  Ciclovia
-  Estacionamento

0 200m





Perfil e detalhe do ramal do Montijo - Antes da intervenção



Perfil e detalhe do ramal do Montijo - Depois da intervenção

0 10m



Industria de Panificação  
**ZE da QUINTA, Lda**  
CONFETARIA, PASTELARIA, ARIGADEIRA





STOP

ARMAZÉNS

CUTTONS  
215 849 360

b.PRIME  
211 570 000

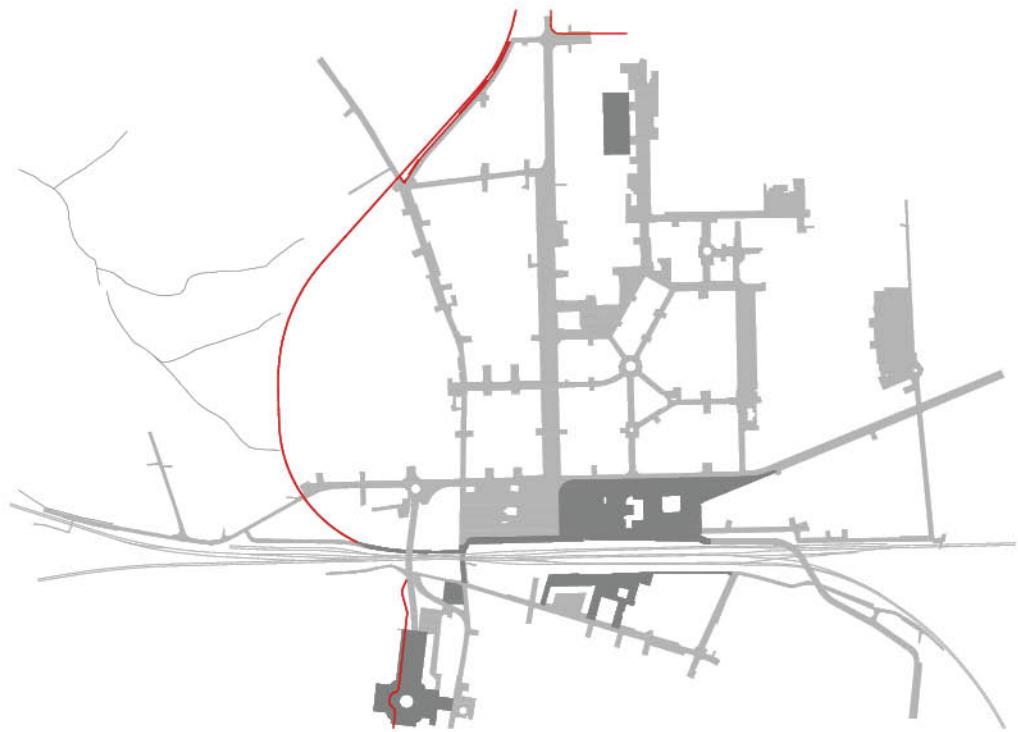
20



### ÁREA DE INTERVENÇÃO

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

0 200m



**EQUIPAMENTOS COLETIVOS  
E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA**

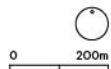
- █ Espaço público (enquadramento)
- █ Espaço público (caso de estudo)
- █ Elementos de referência

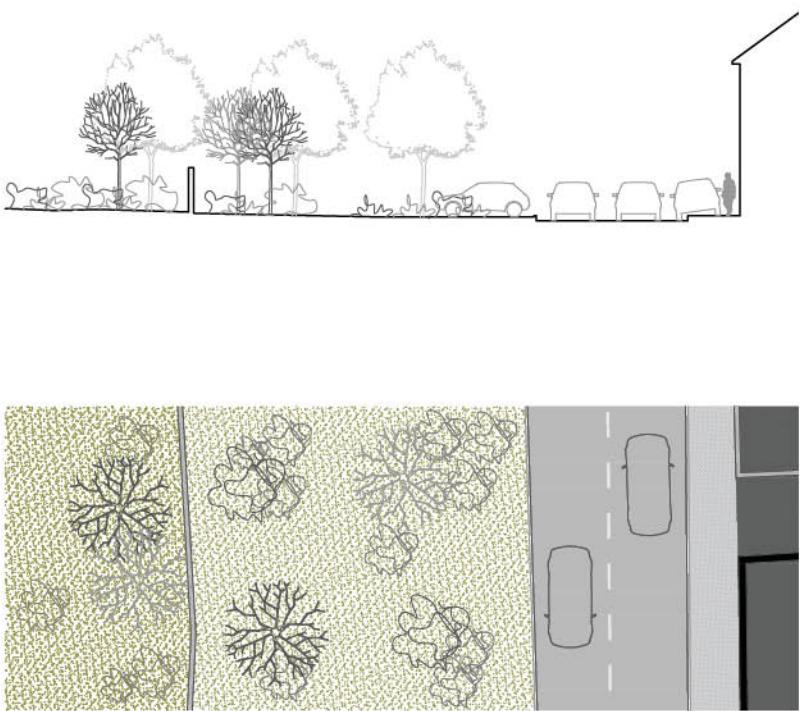
0 200m



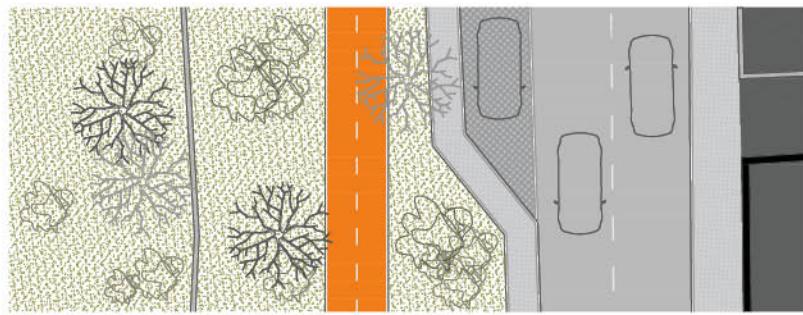
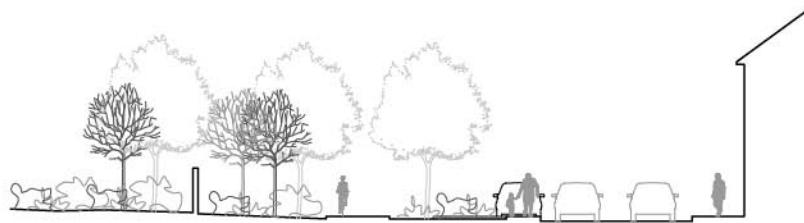
## MOBILIDADE

- [Grey Box] Espaço público (enquadramento)
- [Grey Box] Espaço público (caso de estudo)
- [Red Train icon] Interface / estação ferroviária
- [Red Line] Ferrovia
- [Red Dot] Paragem de autocarro
- [Orange Line] Ciclovia
- [Black Stripes] Estacionamento





Perfil e detalhe no Pinhal Novo - Antes da intervenção



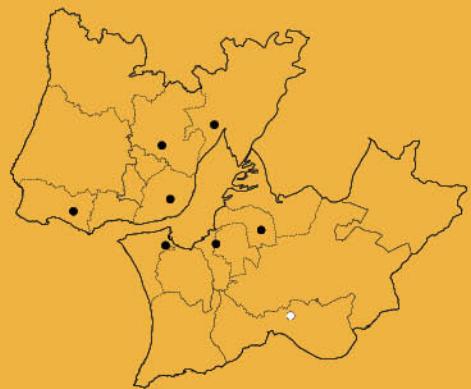
Perfil e detalhe no Pinhal Novo - Depois da intervenção

0 10m









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)

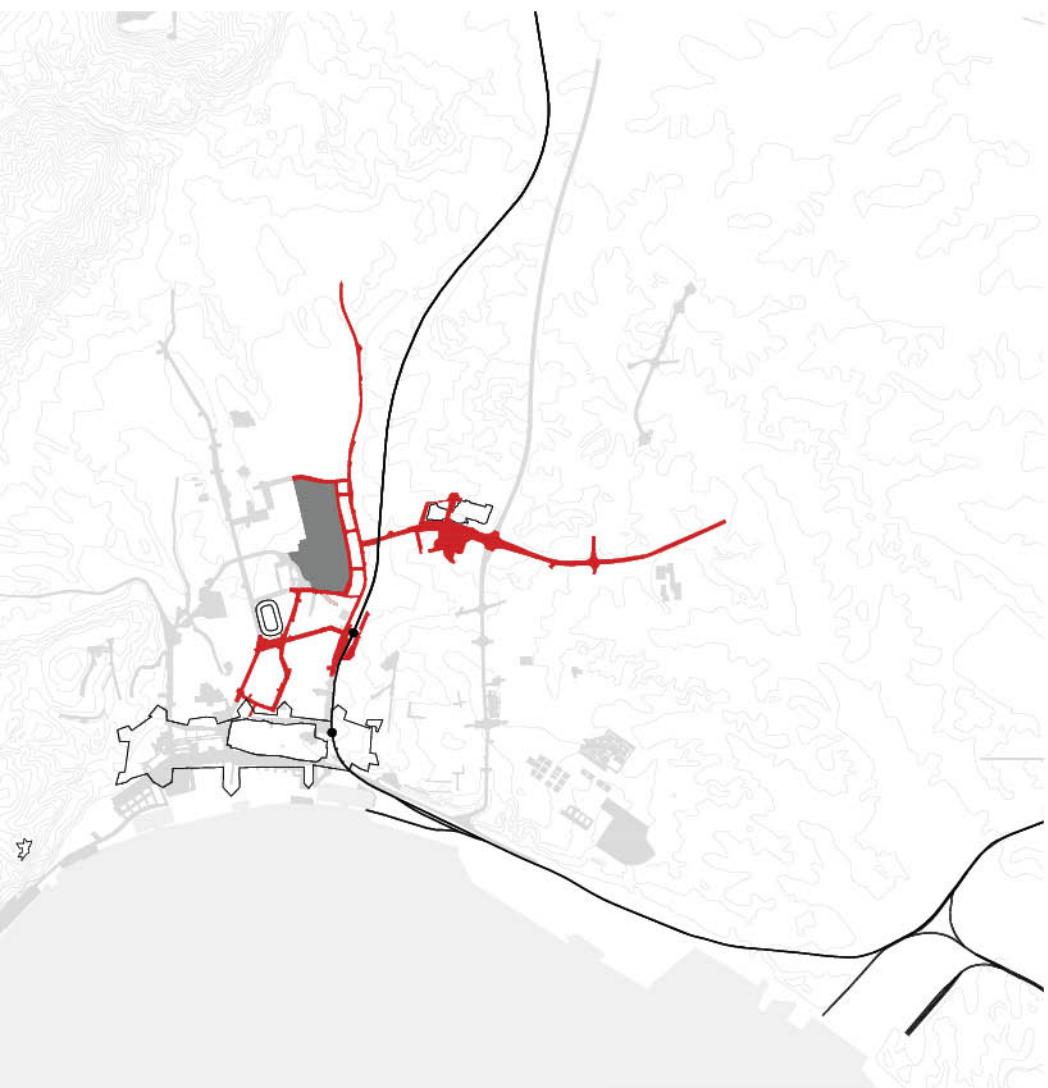
**Datas-chave:** 2014 (Requalificação e reperfilamento da Av. Antero de Quental e nó da A12); 2015 (Reestruturação viária da Av. dos Ciprestes e envolvente ao Parque urbano da Várzea); 2018 (Requalificação e reperfilamento da Av. Álvaro Cunhal - A12/Monte Belo); 2019 (Prolongamento da Av. de Moçambique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

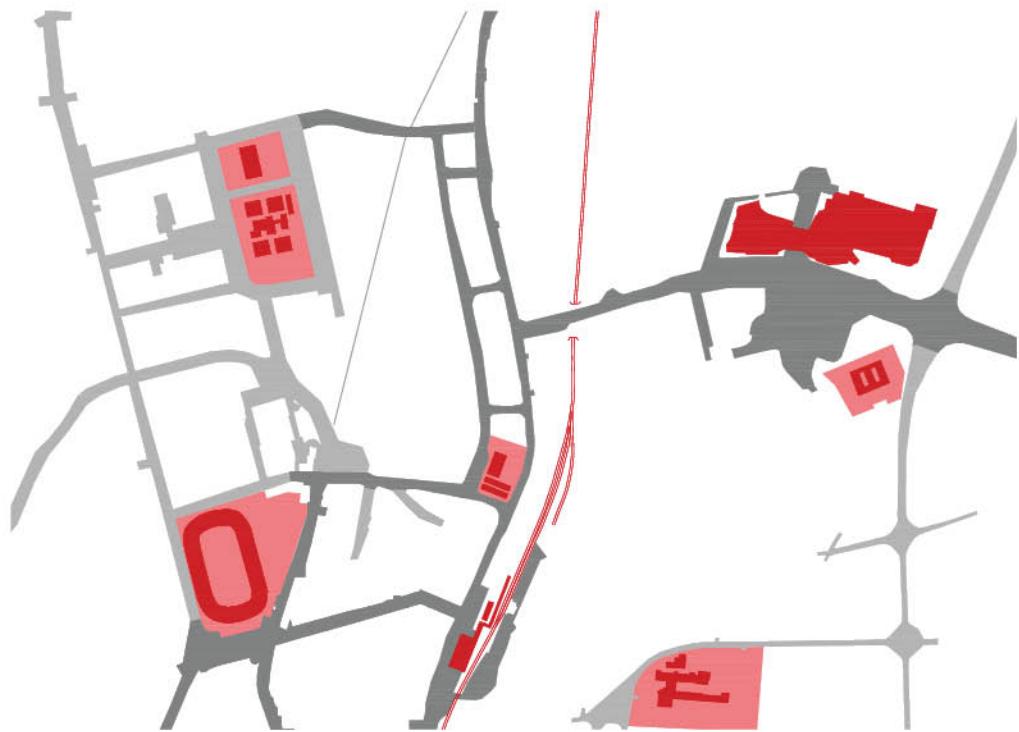
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)

0 200m



## EQUIPAMENTOS COLETIVOS E ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

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



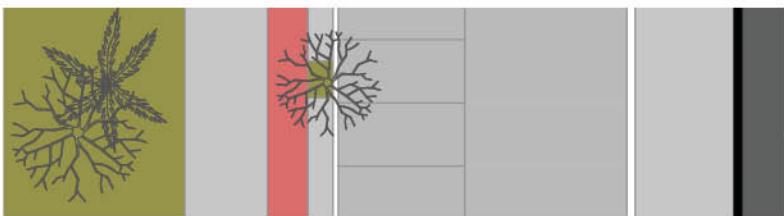
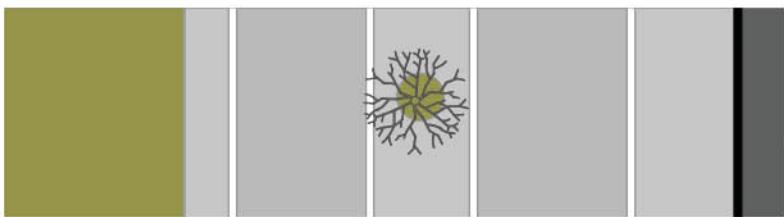
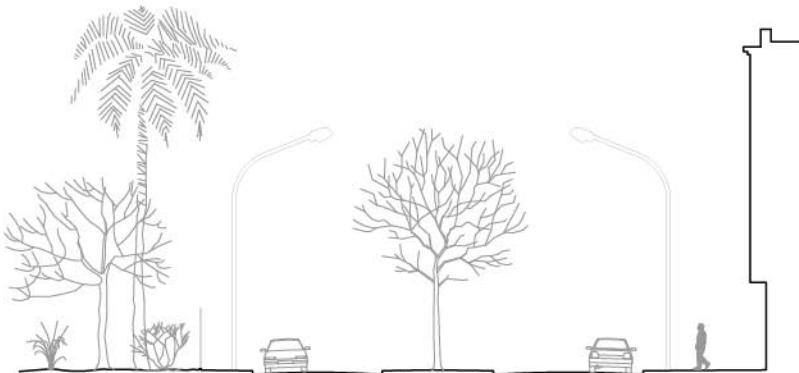
**MOBILIDADE**

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



**15 RESTRUTURAÇÃO DA ENTRADA NORTE DA CIDADE | SETÚBAL**

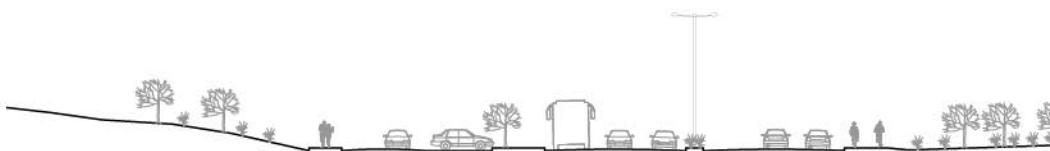
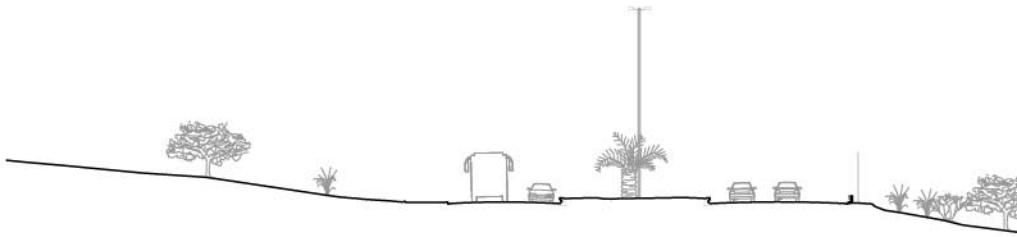




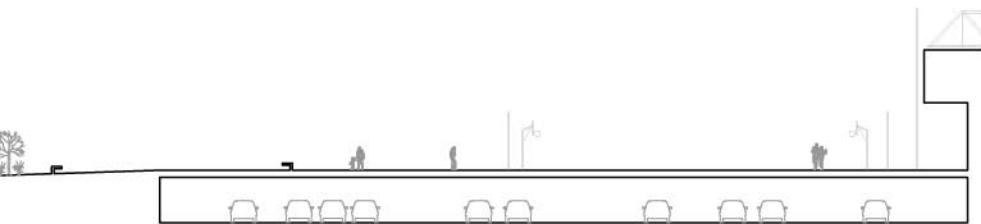
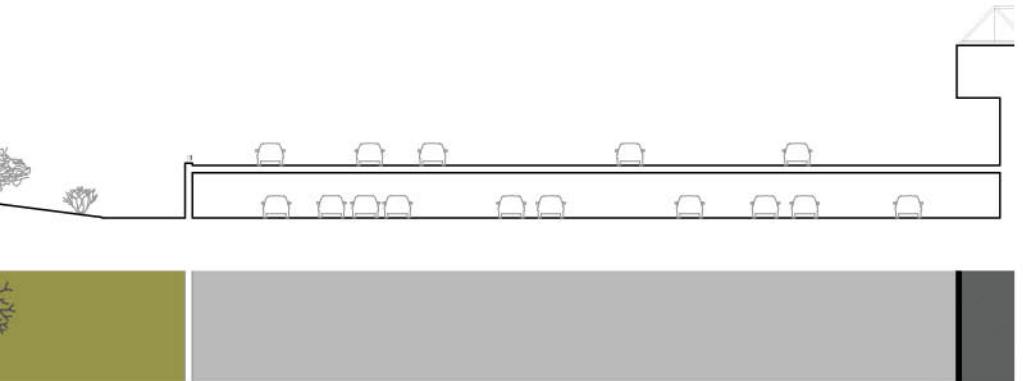
Perfil e detalhe Av. Alexandre Herculano - Antes e Depois da intervenção

0 10m

**15 RESTRUTURAÇÃO DA ENTRADA NORTE DA CIDADE | SETÚBAL**



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





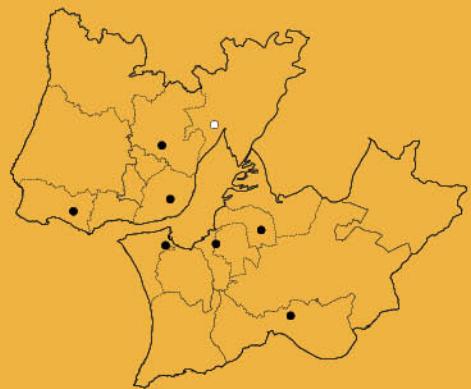
10 RESTRUTURAÇÃO DA ENTRADA NORTE DA CIDADE DE SETÚBAL











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 / Arqº 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)

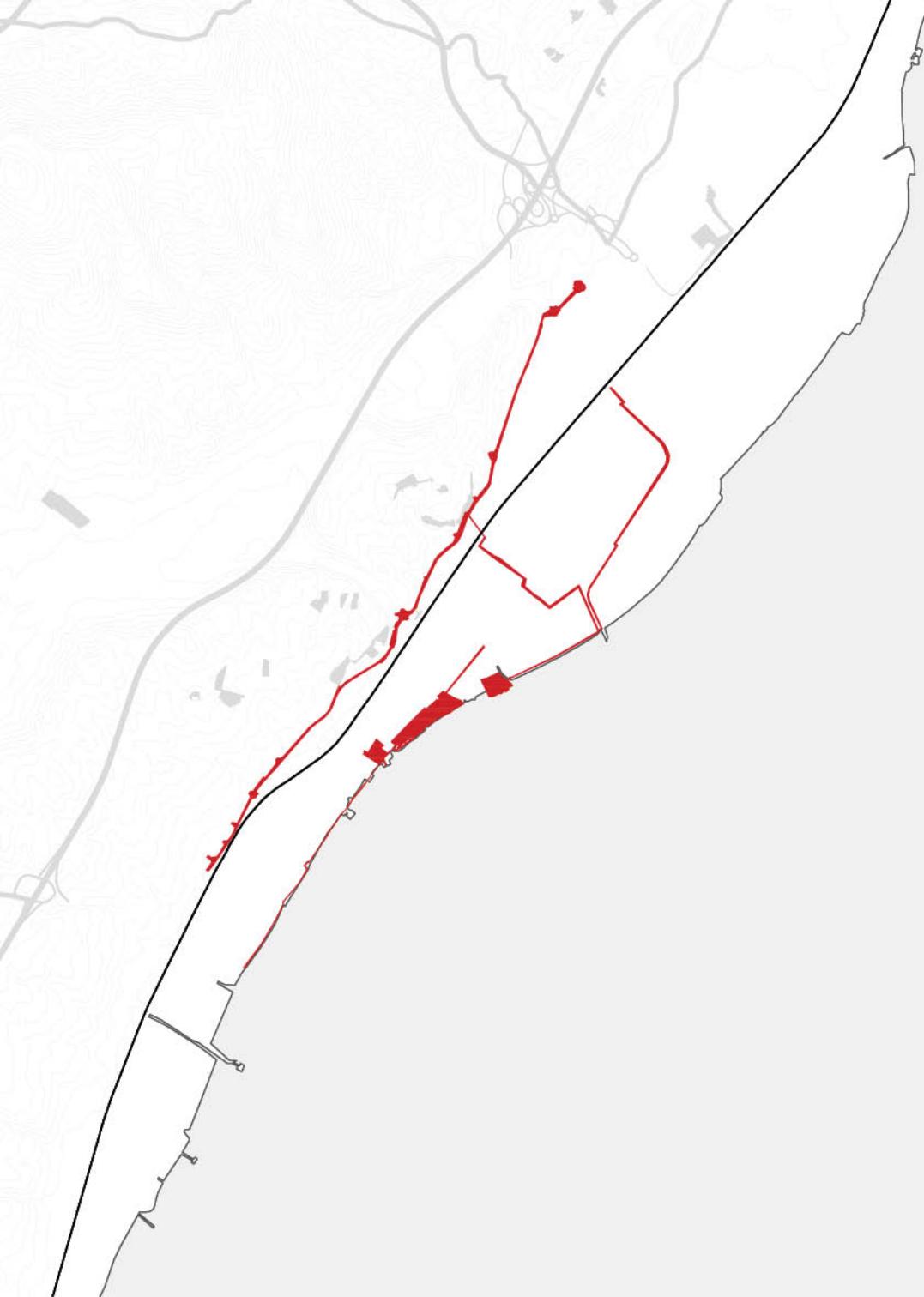
**Promotor(es):** Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

**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)





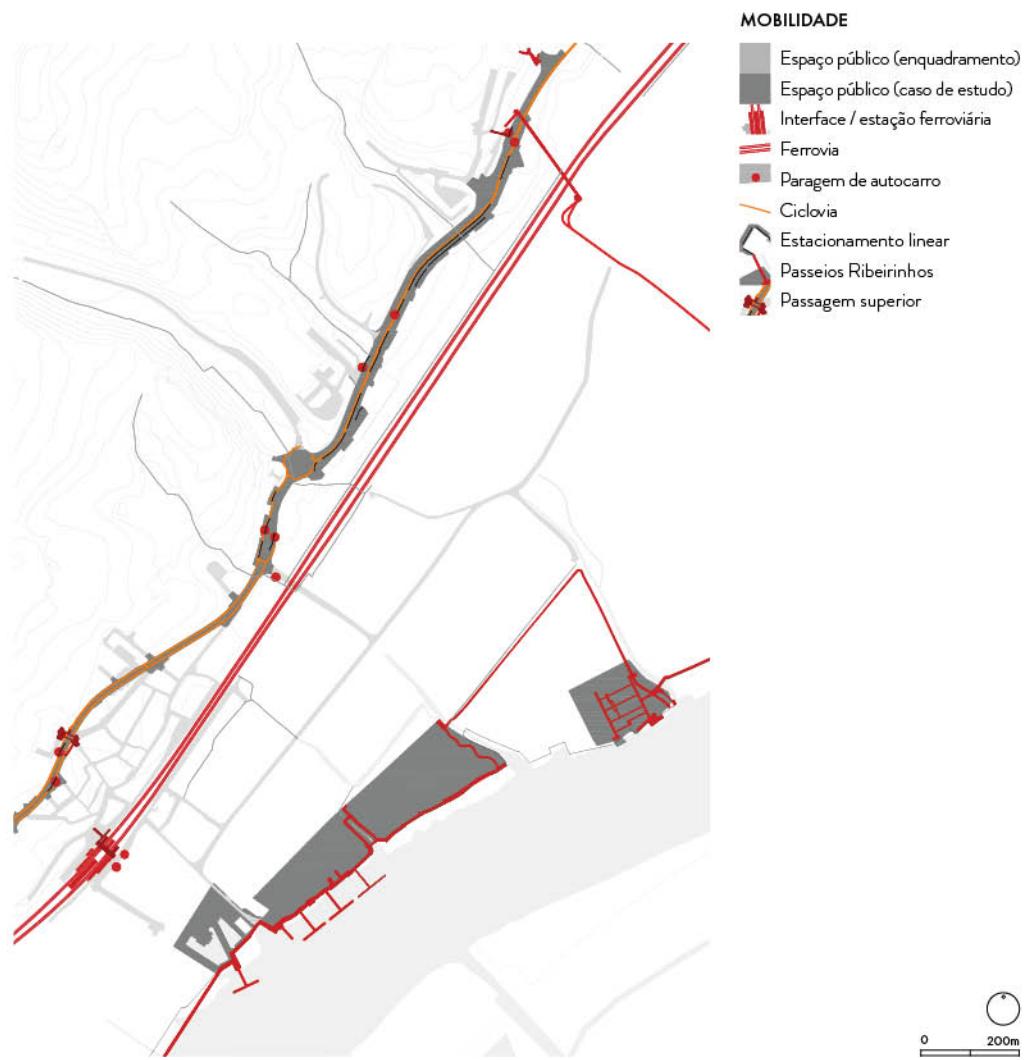


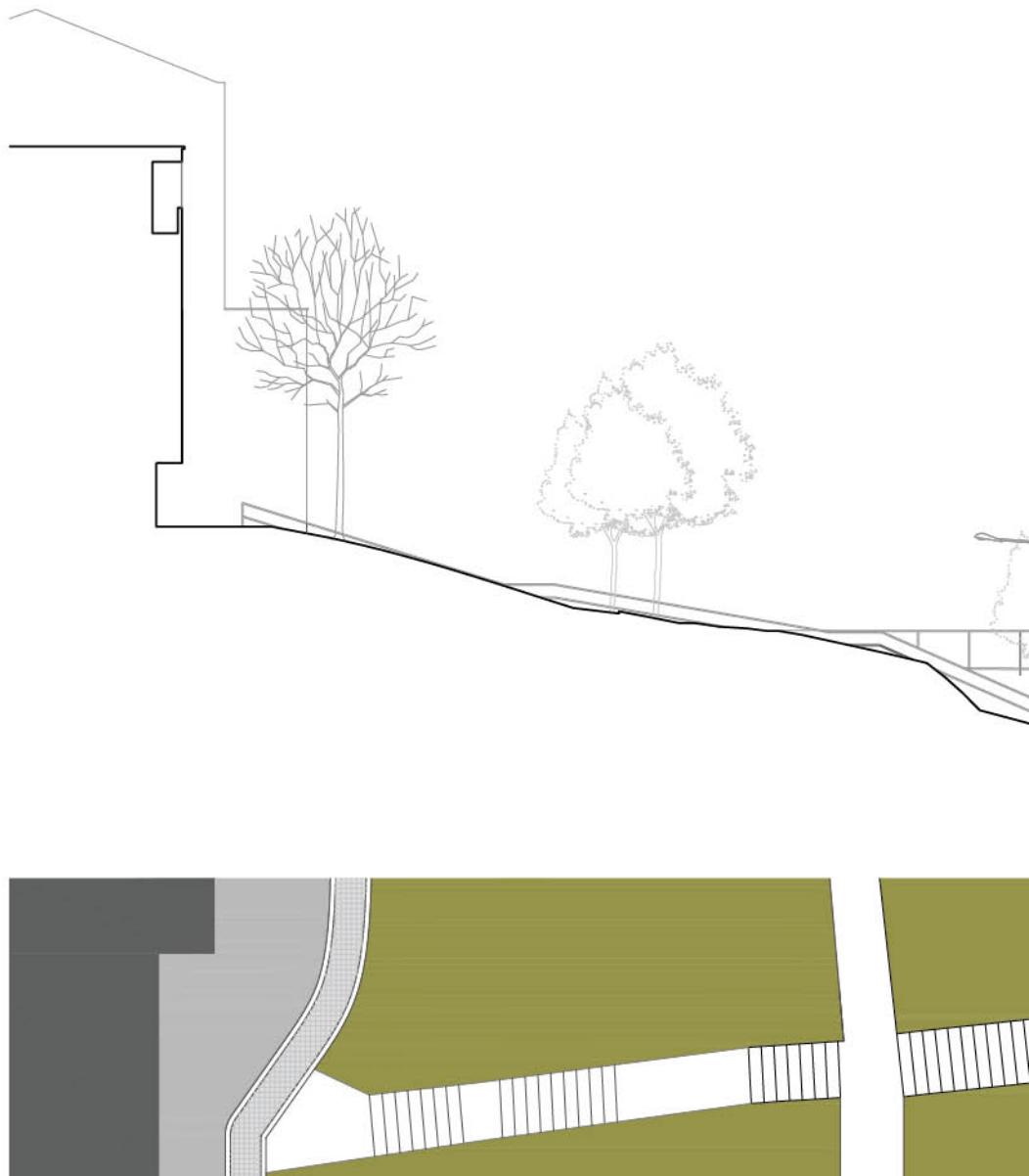




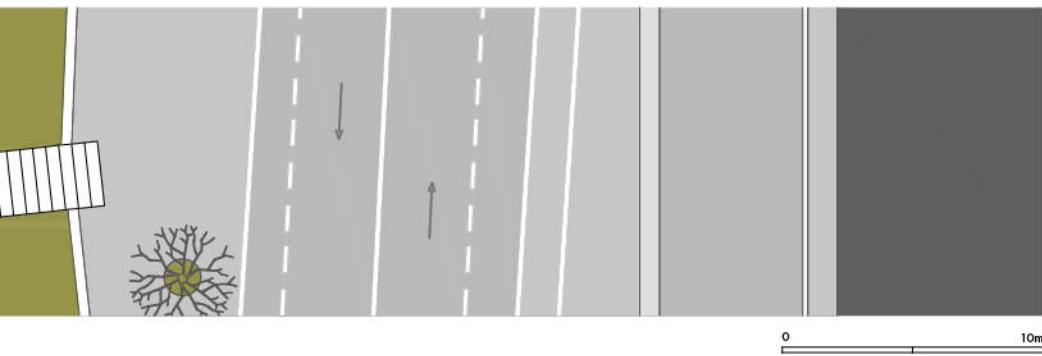
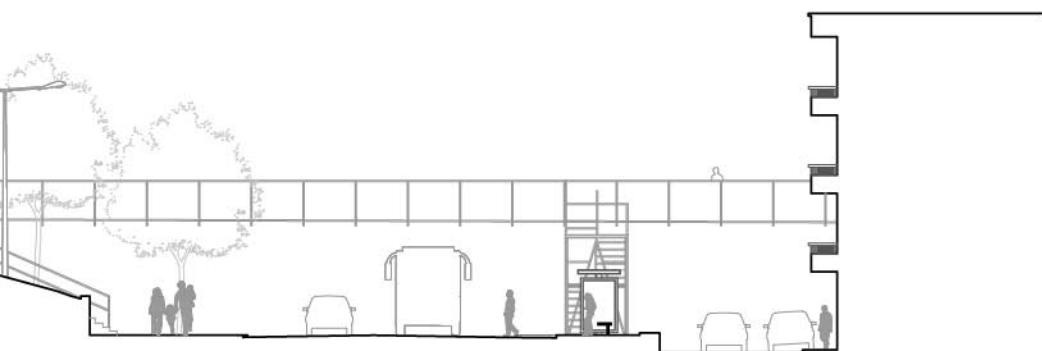


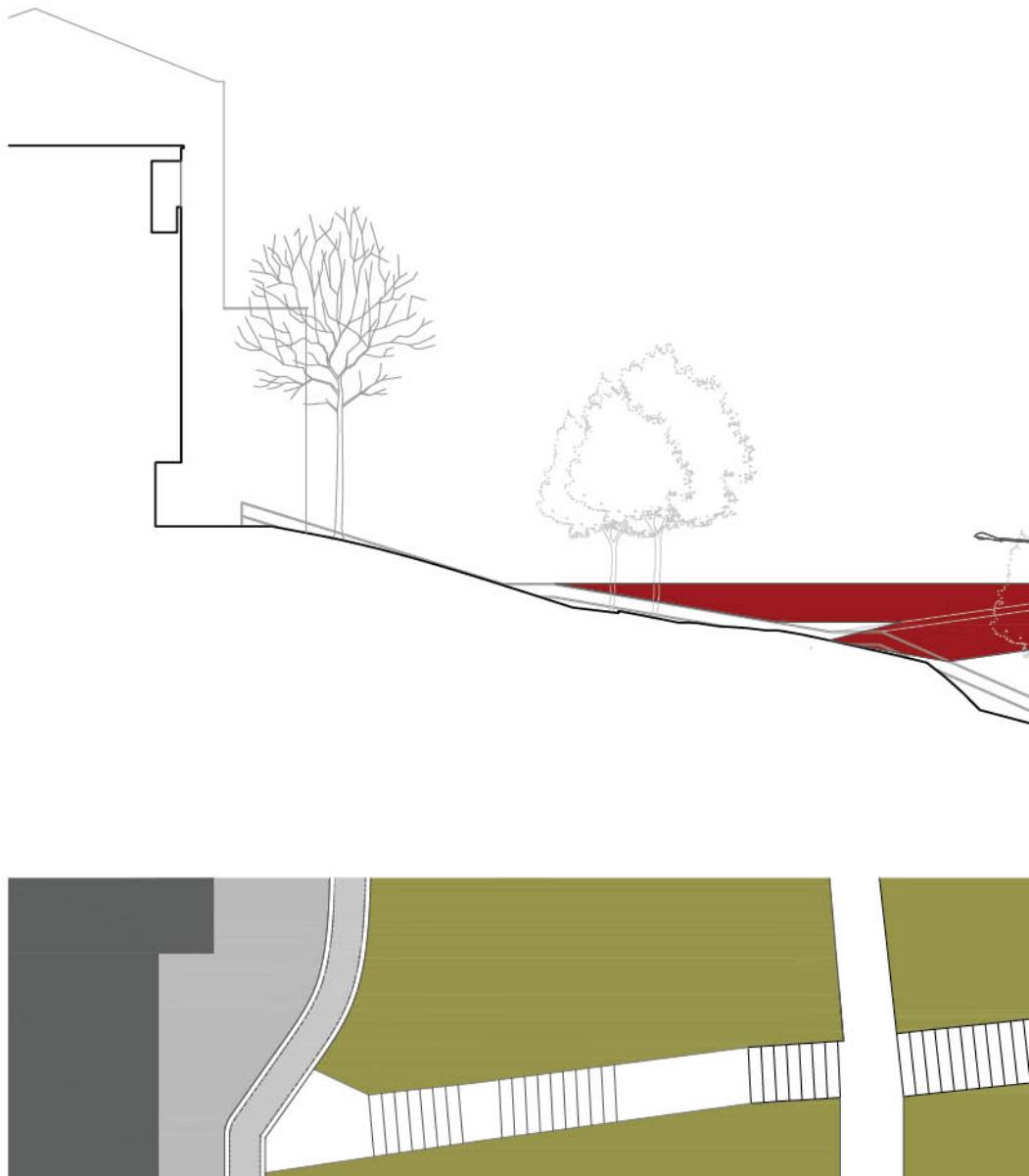




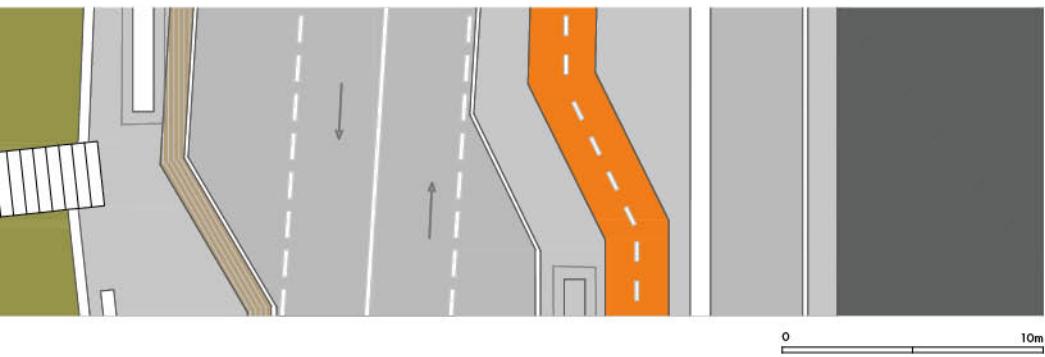


Perfil e Detalhe da EN10, Forte da Casa - Antes da intervenção





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





















## FICHA TÉCNICA:

**título:** *Espaço Público. Área Metropolitana de Lisboa. Projetos de qualificação do território [1998 - 2023] - As Infraestruturas Verdes e Azuis*

**coordenação:** João Rafael Santos, Ana Beja da Costa

**edição:** Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design & Área Metropolitana de Lisboa

**data de edição:** 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

**créditos das imagens de drone:** Miguel Rafael

**ISBN:** 978-972-9346-48-4

## Financiamento

 Fundação para a Ciência e a Tecnologia

## Apoio Institucional

a. . .  
· . m. área  
. l. . metropolitana  
de lisboa

## Instituições participantes

 UNIVERSIDADE DE LISBOA



 URBinLAB  
UNIVERSITY & INSTITUTE OF URBAN STUDIES

 CiAUD  
UNIVERSIDADE DE LISBOA

 Centro Ecologia Aplicada  
Prof. Sónia Neiva

 CENTRO DE ESTUDOS DE ARQUITETURA E URBANISMO  
CEAU

 GRUPO MORFOLOGIAS E DINÂMICAS DO TERRITÓRIO  
MDT

 FACULDADE DE ARQUITETURA  
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE  
UNIVERSIDADE DE LISBOA

 INSTITUTO SUPERIOR DE AGRONOMIA  
Universidade de Lisboa

 FACULDADE DE ARQUITECTURA  
UNIVERSIDADE DO PORTO

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).





# MetroPublicNet

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



[metropublicnet.fa.ulisboa.pt](http://metropublicnet.fa.ulisboa.pt)



## EDIÇÃO

 FACULDADE DE ARQUITETURA  
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE  
UNIVERSITY OF LISBOA

 CIAUD

a. . .  
. . m.  
. l. . Área  
metropolitana  
de Lisboa

## FINANCIAMENTO

 FCT Fundação  
para a Ciência  
e a Tecnologia

ISBN 978-972-9346-50-7