

Projetos de qualificação do território [1998 - 2023]

ESPAÇO PÚBLICO

ÁREA
METROPOLITANA
LISBOA

/ as infraestruturas verdes e azuis

Projetos de qualificação do território [1998 - 2023]

ESPAÇO PÚBLICO

ÁREA METROPOLITANA LISBOA

/ as infraestruturas verdes e azuis



O PROJETO METROPUBLICNET

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

RESILIÊNCIA E ROBUSTEZ AMBIENTAL

As infraestruturas Verdes e Azuis	14
-----------------------------------	----

CASOS DE ESTUDO

01. Frente Ribeirinha de Alcochete Alcochete	20
02. Parque da Sobreda e Bosque Lusitano Almada e Seixal	32
03. Eixo Verde e Azul Amadora, Oeiras e Sintra	48
04. Frente Ribeirinha de Lisboa Lisboa	64
05. Praias da Foz do Lizandro e de Rib ^a d'Ilhas Mafra	94
06. Parques da Ribeira de Coima Sesimbra	114
07. Parque Linear Algueirão - Mem Martins Sintra	128
08. Vale de Santa Sofia Vila Franca de Xira	140



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 orientado 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.

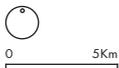
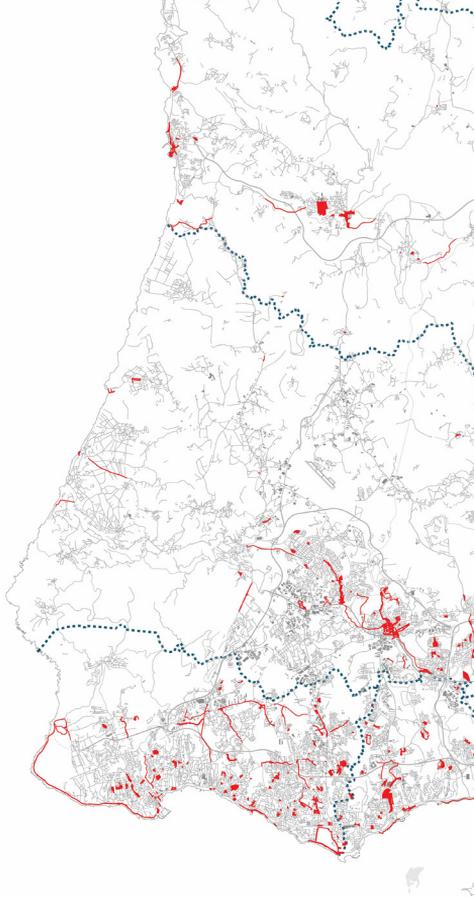
Uma cartografia dinâmica para a AML

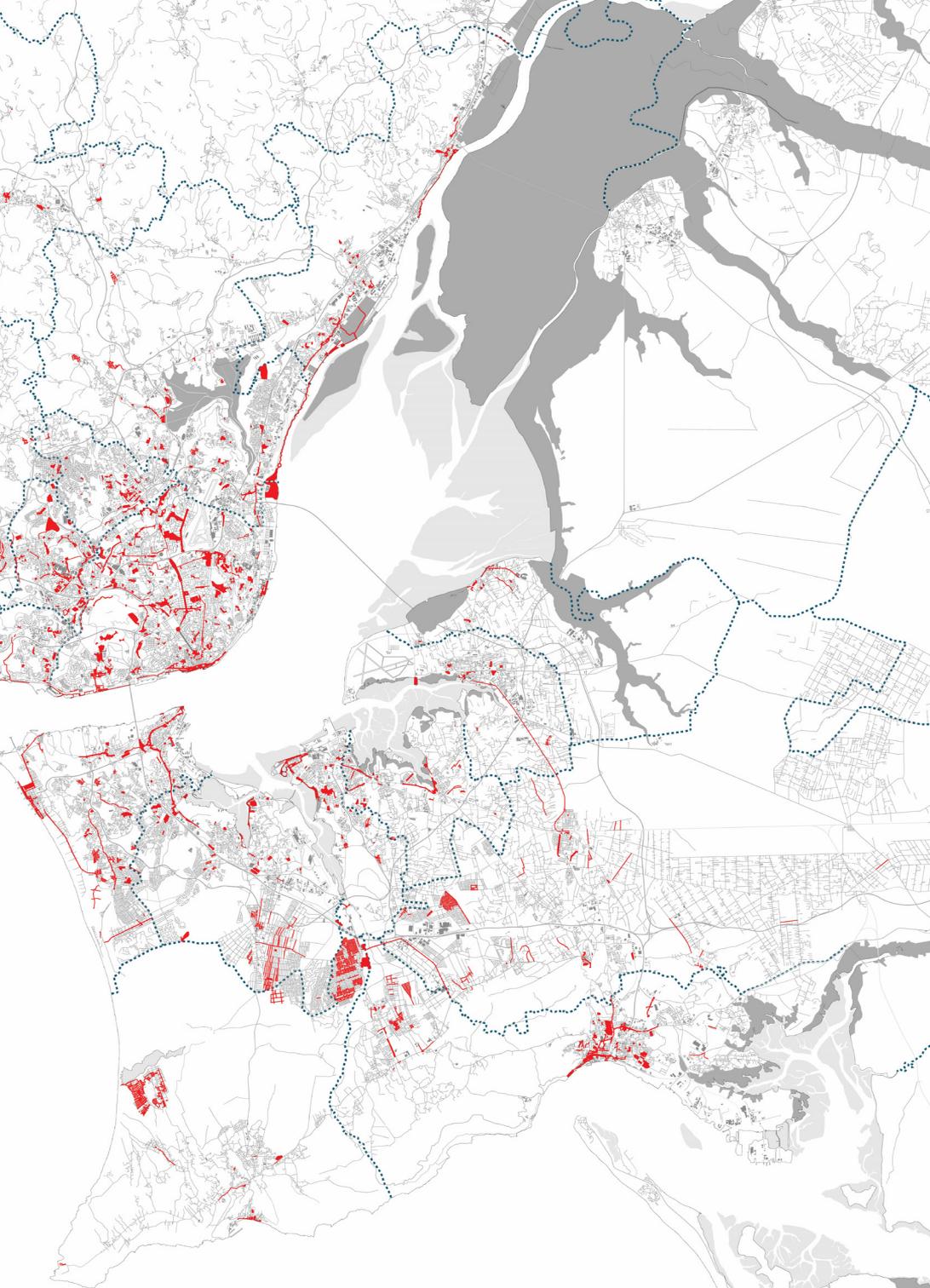
O projeto MetroPublicNet desenvolve uma base de dados sistematizada de projetos de espaço público implementados na AML

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.







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 sistêmica 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 milhão 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;

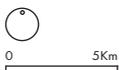
- diversidade temporal, com exemplos que retratem o período em estudo;

- 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;

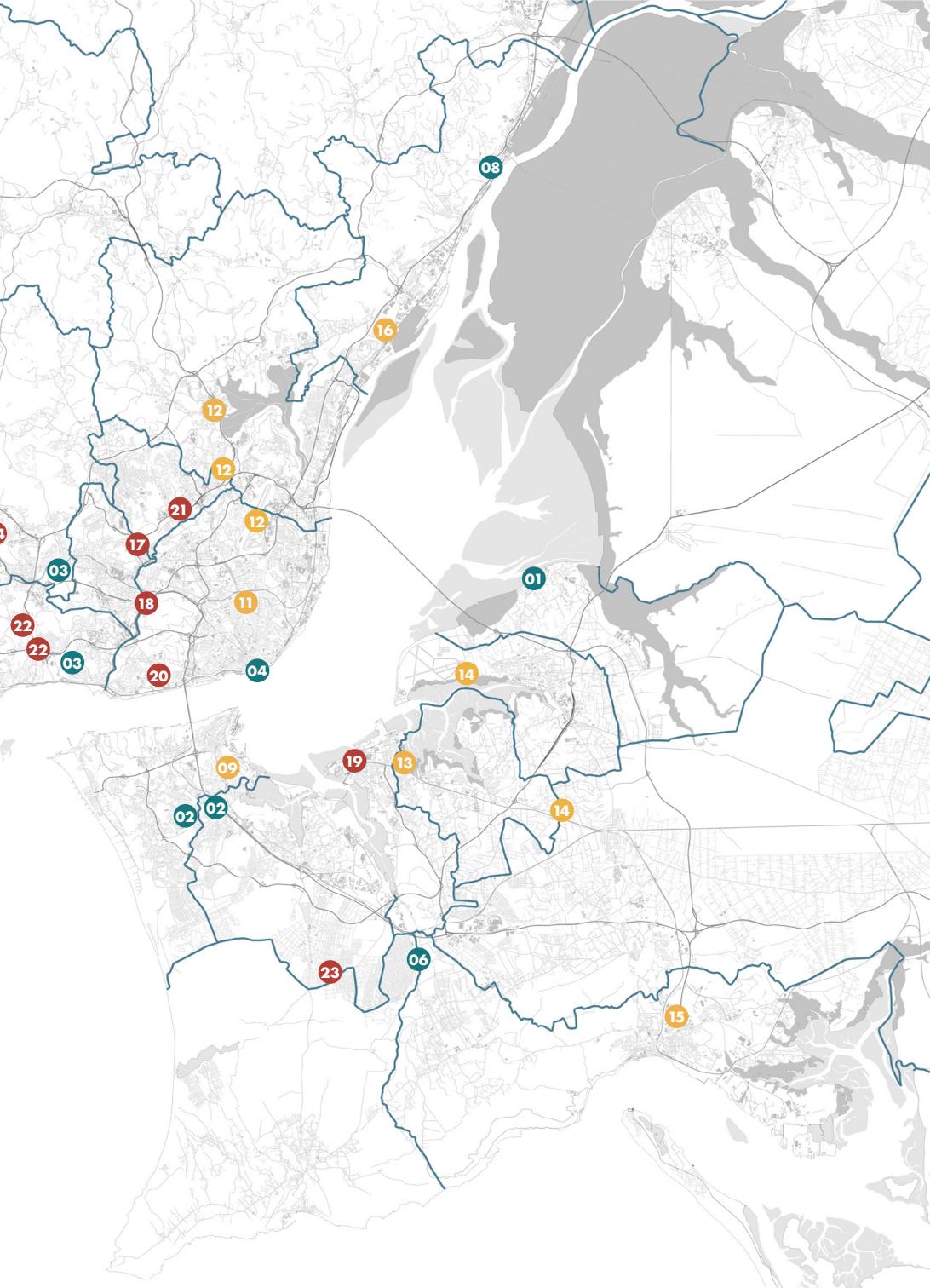
- relevância do ponto de vista do potencial de transformação incremental, ou seja, da sua capacidade de alargamento, continuidade e articulação territorial faseada;

- relevância como demonstração de abordagens recorrentes em cada uma das três racionalidades da investigação.



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.

- **movilidade**, 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.

00 Caso de estudo



Área de intervenção

Equipamentos coletivos e elementos de referência

Estrutura Verde e Azul

Mobilidade

Porosidade









as infraestruturas verdes e azuis

Resiliência e robustez ambie

As infraestruturas verdes e azuis assumem um papel relevante em contexto metropolitano, perante os desafios relacionados com a densificação e extensão de territórios de ocupação urbana. Estas consistem em redes funcionais de paisagem que são fundamentais para a manutenção de fluxos de biodiversidade, água e energia, essenciais à resposta aos desafios relacionados com a manutenção e reforço da sustentabilidade, resiliência, e capacidade de respostas adaptativas a eventos de risco, climáticos ou outros, nomeadamente os riscos relacionados com as alterações climáticas em meio urbano. As infraestruturas verdes e azuis são redes de paisagem que se pretendem funcionalmente integradas e apoiadas por infraestruturas híbridas ou construídas, com a capacidade de proporcionar funções múltiplas e complementares às populações.

Muitas das intervenções de requalificação de espaço público da AML têm vindo a ser definidas dentro de estratégias de planeamento e conceção proativa que

reconhecem a complexidade das interações sócio-ecológicas inerentes às infraestruturas verdes e azuis, que contribuem para a resiliência urbana. O espaço público, enquanto parte integrante (e integradora) destas infraestruturas, enquadra-se na sua base multifuncional, demonstrando o potencial para redefinir a estética, a identidade cultural e o significado da paisagem urbana. Nesse âmbito, observando as intervenções de requalificação do espaço público implementadas na Área Metropolitana de Lisboa desde 1998, identificam-se cinco formas principais de integração das infraestruturas verdes e azuis:

- **A estruturação de parques lineares** ao longo das margens de ribeiras, com a regularização de linhas de água, modelação das margens e (re)introdução de vegetação ripícola adaptada e agora tornadas acessíveis. Estas operações têm consertado a integração de linhas de água como dispositivos para gestão de cheias, como corredores de biodiversidade e como espaços de fruição pública

[02] [03] [05] [06]

ntal

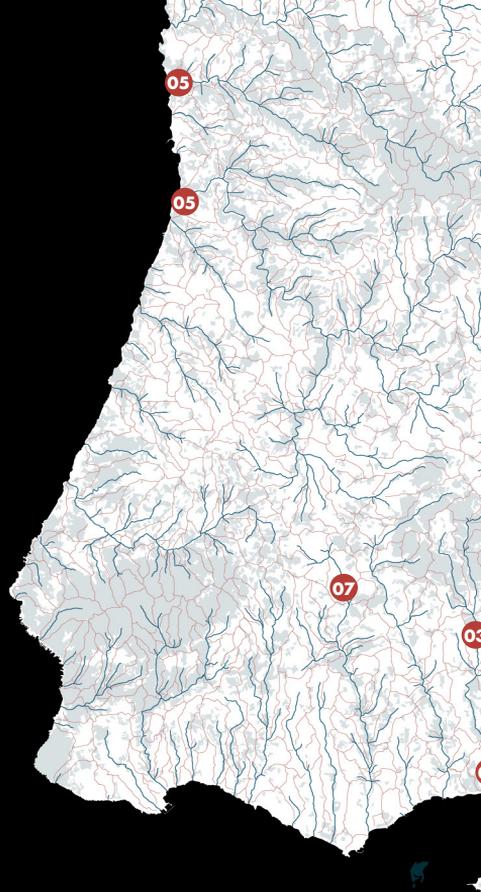
• **A requalificação incremental das frentes ribeirinhas** urbanas, onde se associam obras infraestruturais, que reforçam tanto a capacidade destas áreas para comportar eventos climáticos extremos, como a capacidade de comportar e a subida do nível das águas do mar. As obras de renovação destes espaços públicos, permitem a acessibilidade e o contacto permanente com a frente de rio, reforçando estas zonas como destino turístico e como tema na memória coletiva das populações circundantes do Tejo [01] [04]

• **A implementação de Parques Urbanos**, cujos desenhos reforçam as aptidões ecológicas de zonas de vales, encostas declivosas, bem como zonas de cabeceira, adicionando novas áreas florestadas, a manutenção de leitos de cheia de linhas de água com novos percursos de acesso público, associados a espaços de lazer, desporto e estadia em proximidade com os tecidos urbanos circundantes [05] [06]

• **A qualificação das frentes marítimas** associadas a praias como pólos preferenciais de lazer e turismo, com dotação de áreas de estacionamento ordenado, apoios de praia e infraestruturas, e acessibilidades de mobilidade suave, projectados de forma coordenada tendo em vista a proteção dos ecossistemas costeiros e ribeirinhos sensíveis [07]

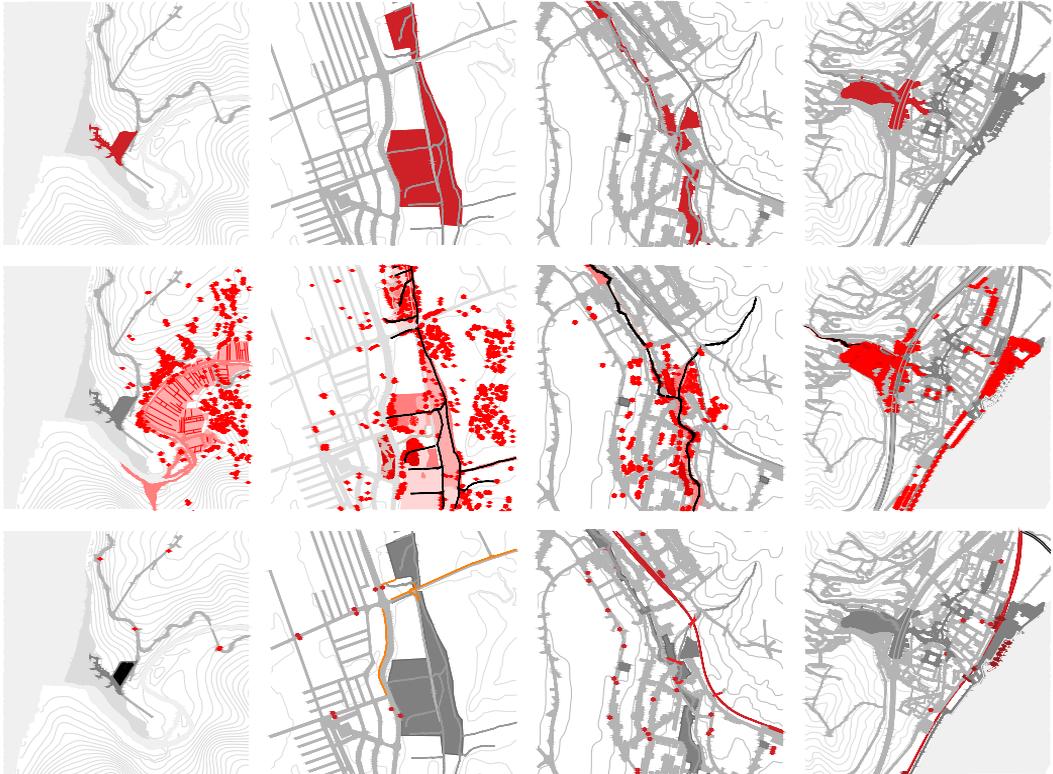
• **A produção agrícola** tem sido a motivação de obras de qualificação de algumas várzeas e leitos de cheia, bem como de terrenos vagos previamente apropriados pelas populações para o efeito [08]

○ O reforço e ampliação das infraestruturas verdes e azuis estende-se também a outras obras de requalificação de espaço público, onde a introdução de arborização em praças e vias, de escolha de materiais que favoreçam as dinâmicas naturais da água, de aumento de áreas permeáveis e com vegetação permitem que o espaço público não seja só um espaço de fluxos sociais e culturais, mas também de fluxos ecológicos e de biodiversidade.

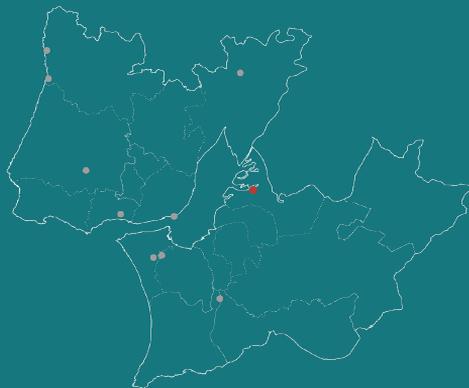


-  Localização dos casos de estudo
-  Linhas de água
-  Linhas de fecho
-  Zonas intermarés e inundáveis
-  Solos permeáveis associados a matos e florestas









01

FRENTE RIBEIRINHA DE ALCOCHETE ALCOCHETE

Município(s): Alcochete

Equipa(s) projetista(s): Arq.º Paisagista Sidónio Pardal
(Requalificação da Av. Dom Manuel, Rua do Norte e Miradouro Amália Rodrigues)

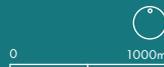
Promotor(es): Câmara Municipal de Alcochete (Requalificação da Frente Ribeirinha da Praia dos Moinhos; Requalificação da Rua do Norte e Largo da Misericórdia; Requalificação do Miradouro Amália Rodrigues); APL (Requalificação da Av. Dom Manuel I, componente marítima); Promotor privado (Construção de Passadiços e Qualificação da Praia dos Moinhos)

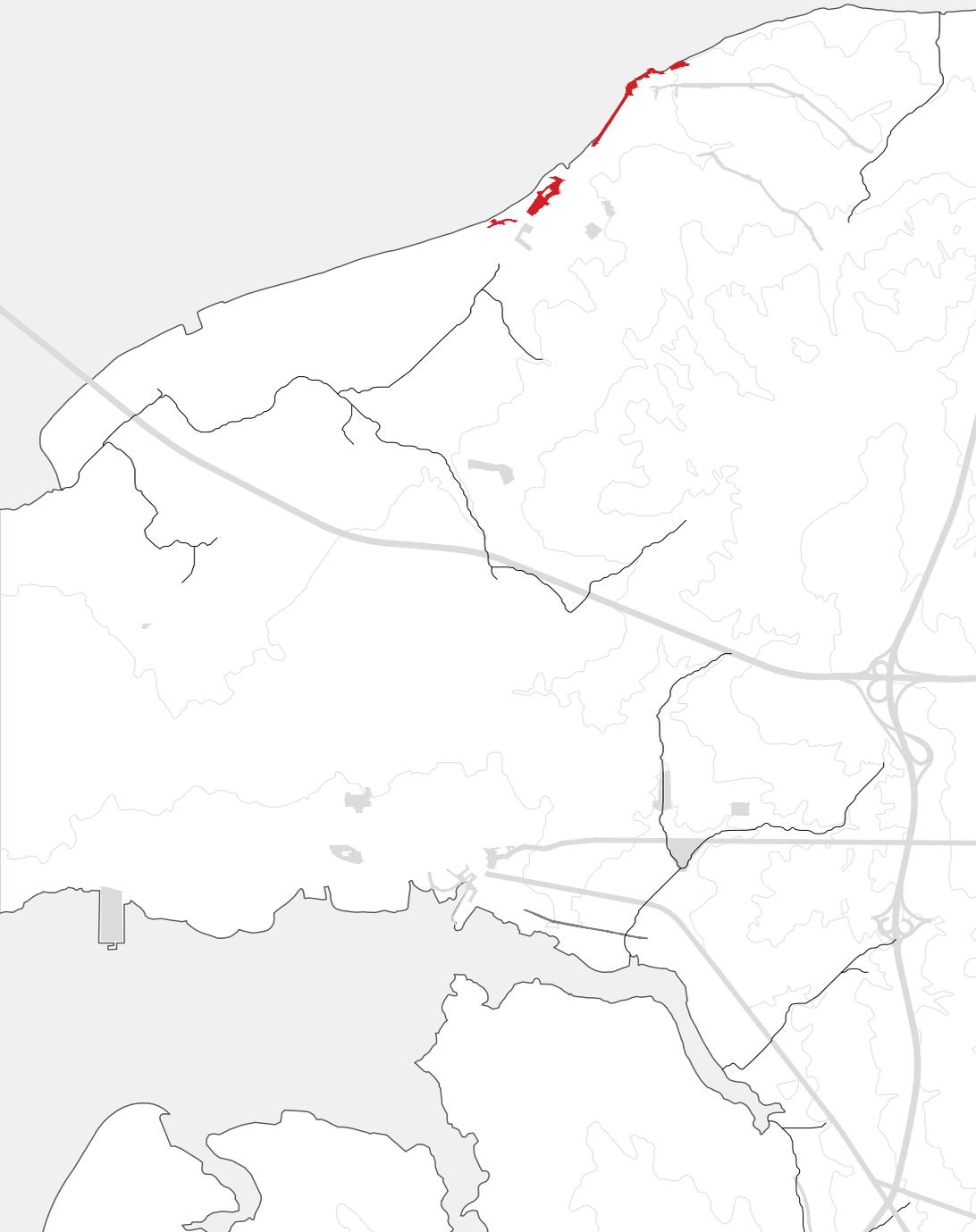
Investimento: 836 238€ (Requalificação da Av. Dom Manuel I, componente marítima); 535 810€ (Requalificação da Rua do Norte e Largo da Misericórdia); 685 815€ (Requalificação do Miradouro Amália Rodrigues)

Datas-chave: 2010 (Requalificação da Frente Ribeirinha da Praia dos Moinhos); 2014 (Requalificação da Av. Dom Manuel I, componente marítima; Requalificação da Rua do Norte e Largo da Misericórdia); 2017 (Construção de Passadiços e Qualificação da Praia dos Moinhos); 2021 (Requalificação do Miradouro Amália Rodrigues)

A valorização da diversidade da paisagem estuarina na frente ribeirinha de Alcochete

Com a diminuição do tráfego fluvial e da atividade salineira e piscatória, a par de uma clara integração nas dinâmicas de urbanização da área metropolitana, em especial desde a construção da Ponte Vasco da Gama em 1998, o perfil funcional da vila de Alcochete altera-se significativamente, assistindo-se à expansão residencial e à valorização das atividades de lazer, hotelaria e restauração. Nesse contexto, a frente ribeirinha foi objeto de um conjunto de intervenções que, de forma incremental e articulada de forma contínua, visaram não só responder à nova conjuntura, mas também responder a desafios mais alargados, como a valorização do património urbano e paisagístico comum às frentes ribeirinhas ao largo do estuário do Tejo, num processo que se vem verificando também em localidades vizinhas; a adaptação às alterações climáticas, e a eventos frequentes de tempestade e subsequente erosão, bem como à subida do nível médio das águas do mar; a articulação entre espaços mais formalizados e de intervenção mais pesada, como a frente da Av. Dom Manuel I, e espaços mais naturalizados, como a Praia dos Moinhos, promovendo a acessibilidade, o usufruto e o contacto contínuos de diferentes situações de paisagem.





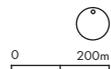






ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Área verde de uso recreativo
- Linhas de água
- Arborização



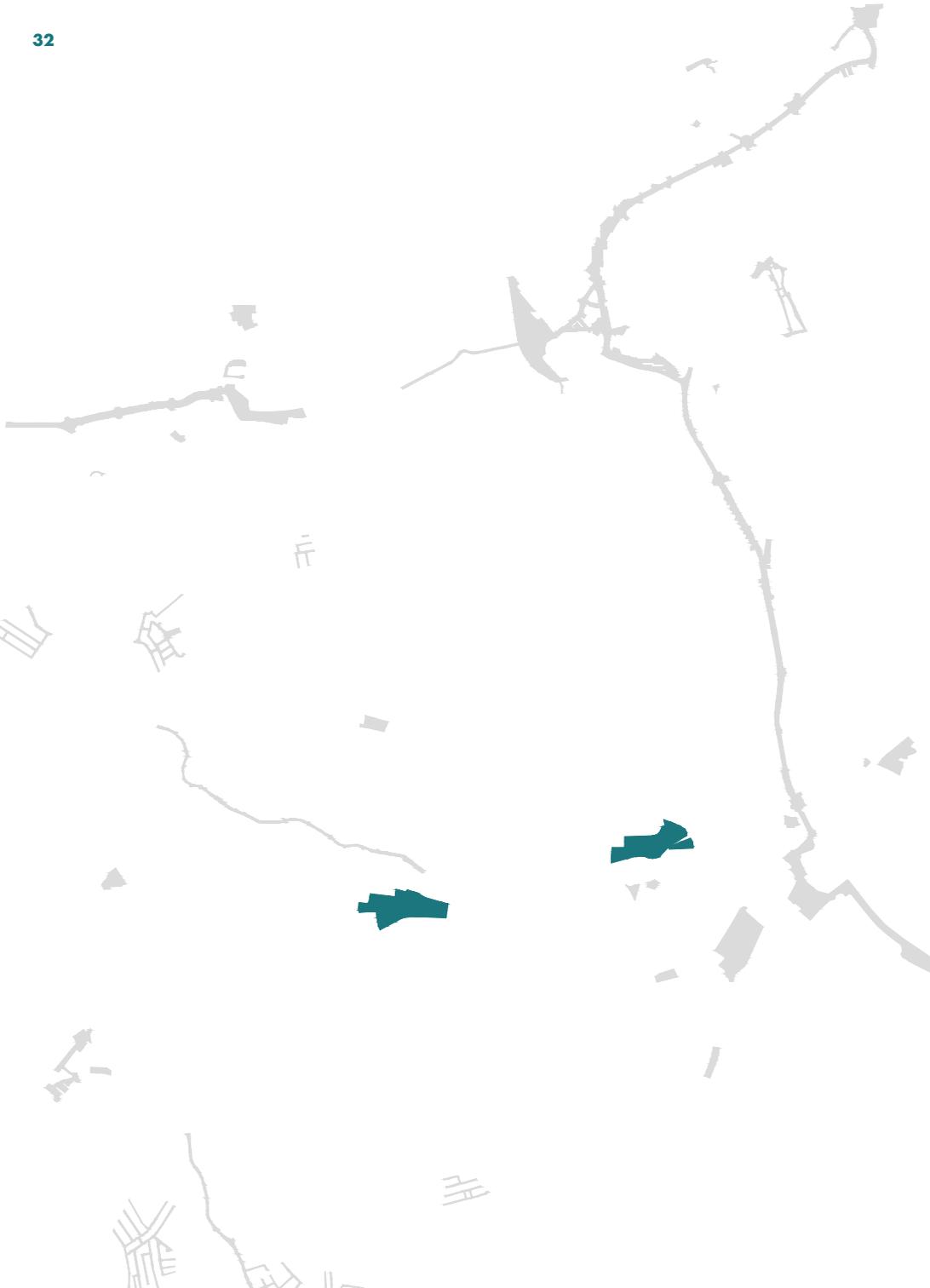
MOBILIDADE

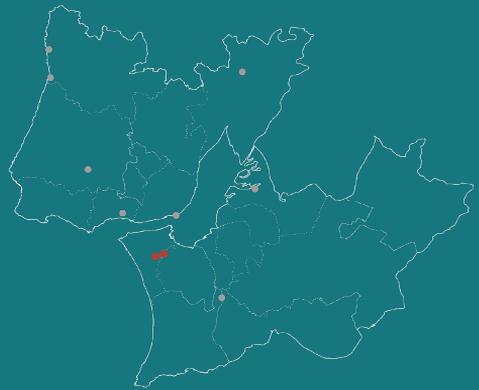
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Paragem de autocarro











02

PARQUE DA SOBREDA E BOSQUE LUSITANO ALMADA E SEIXAL

Município(s): Almada (Parque Multiusos da Sobreda);
Seixal (Bosque Lusitano)

Equipa(s) projetista(s): Biodesign (Parque Multiusos da
Sobreda)

Promotor(es): Câmara Municipal de Almada (Parque
Multiusos da Sobreda); Promotor privado (Bosque Lusitano)

Investimento: 1 215 000€ (Parque Multiusos da Sobreda)

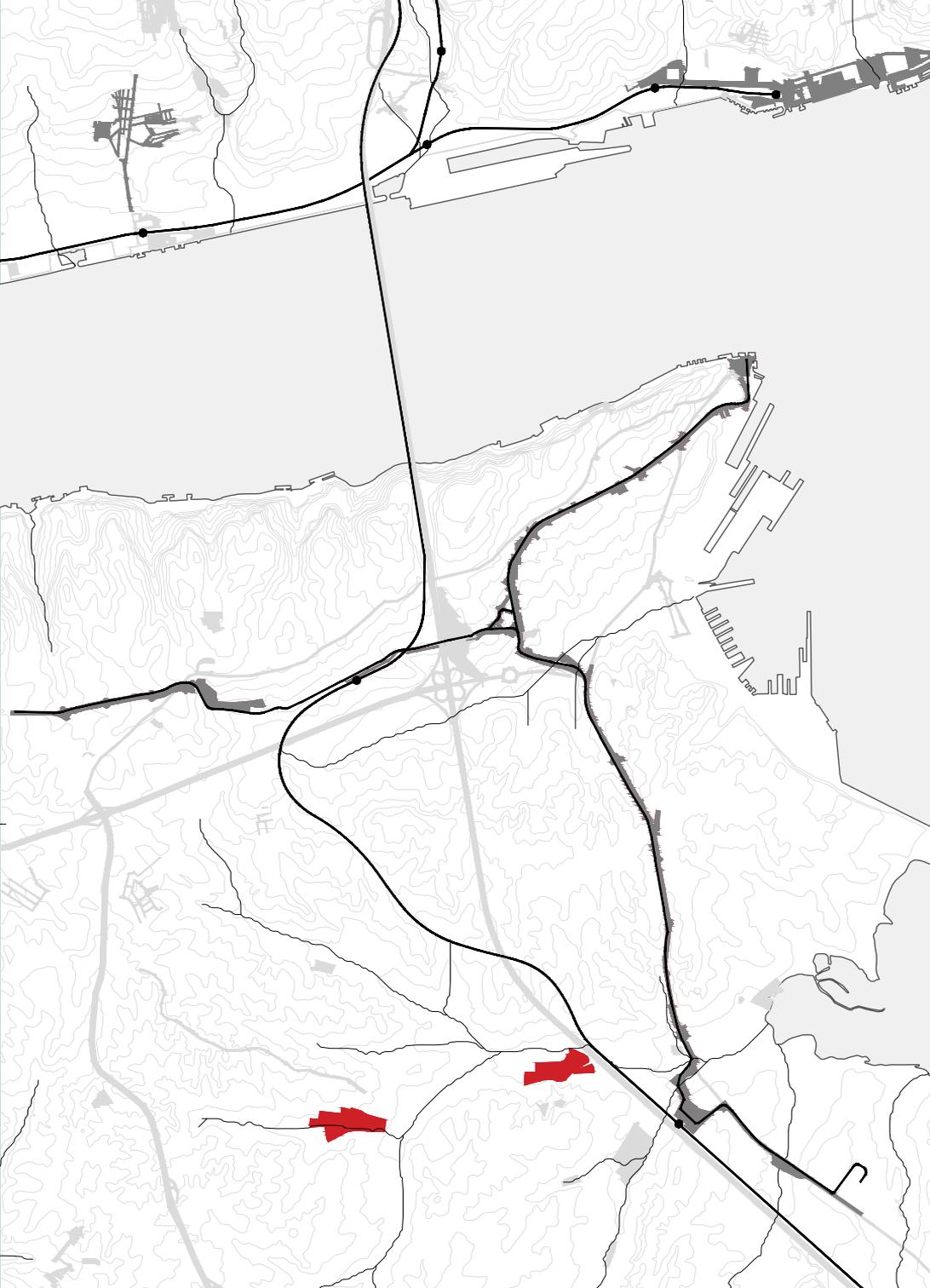
Datas-chave: 2009 (Parque Multiusos da Sobreda); 2004
(Bosque Lusitano)

O Parque Multiusos da Sobreda e o Bosque Lusitano de Corroios: de fragmentos do mosaico rústico a parques de fruição pública

Os parques desenvolvem-se num eixo sequencial em zonas adjacentes à Ribeira de Corroios e respetivas valas que, desde a zona da Sobreda da Caparica, convergem no esteiro de Corroios. Ambos os parques situam-se no perímetro de antigas quintas de considerável dimensão, que embora urbanizadas ao longo do tempo nas suas margens, preservaram da edificação áreas significativas adjacentes às linhas de água. O território em causa, próximo do limite administrativo dos concelhos de Almada e do Seixal, caracteriza-se pela coalescência de tecidos extensivos de habitação unifamiliar, alguns de génese ilegal, resultado das dinâmicas de urbanização estimuladas pela construção da Ponte sobre o Tejo em 1966.

O Parque Multiusos da Sobreda, constitui um dos maiores espaços verdes da área envolvente, agregando diversas funcionalidades urbanas e incorporando a linha e água que o atravessa como elemento estruturante do seu desenho.

O Bosque Lusitano, localizado mais a jusante e já no concelho do Seixal, apresenta um carácter menos desenhado, assente em percursos de terra batida entre os maciços arbóreos pré-existentes, mantendo a estrutura global em grelha ortogonal alinhada com a linha de água que persistiu da exploração agrícola da Quinta da Niza. Lidos de forma conjunta, os dois parques, implantados entre áreas de urbanização heterogénea e articulados com diversos equipamentos de desporto e lazer na sua envolvente, promovem a multifuncionalidade da estrutura ecológica metropolitana e constituem-se como primeiras etapas de uma rede de escala mais alargada de espaços abertos, ganhando robustez e promovendo referências urbanas locais.





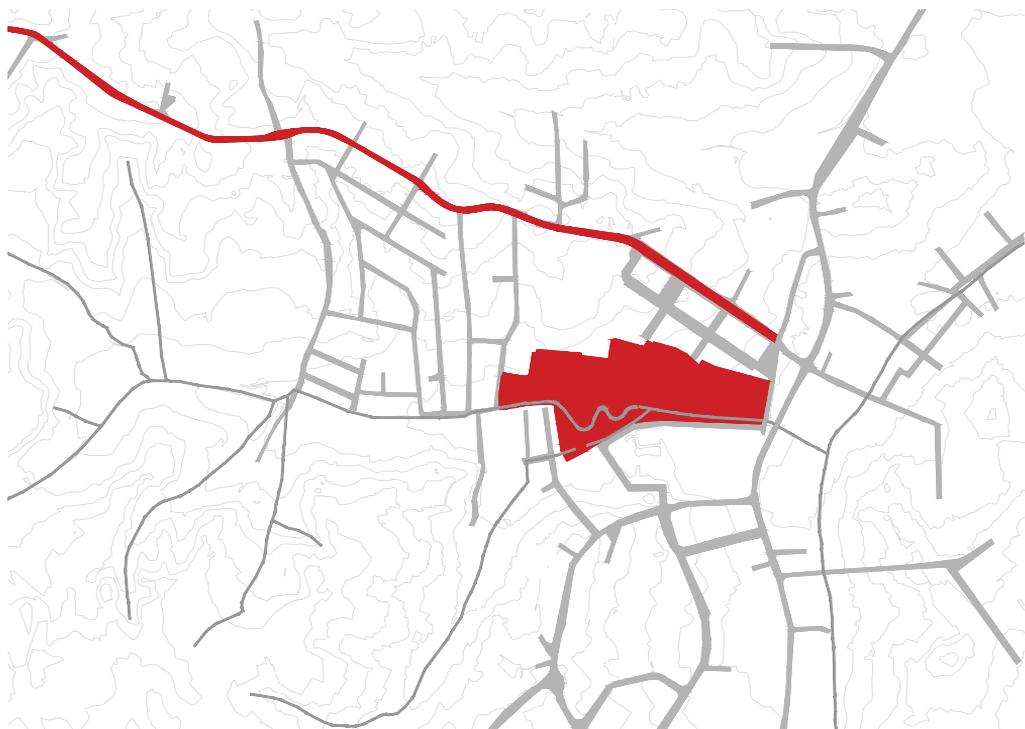
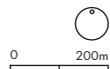


02 PARQUE DA SOBREDA E BOSQUE LUSITANO, | ALMADA E SEIXAL



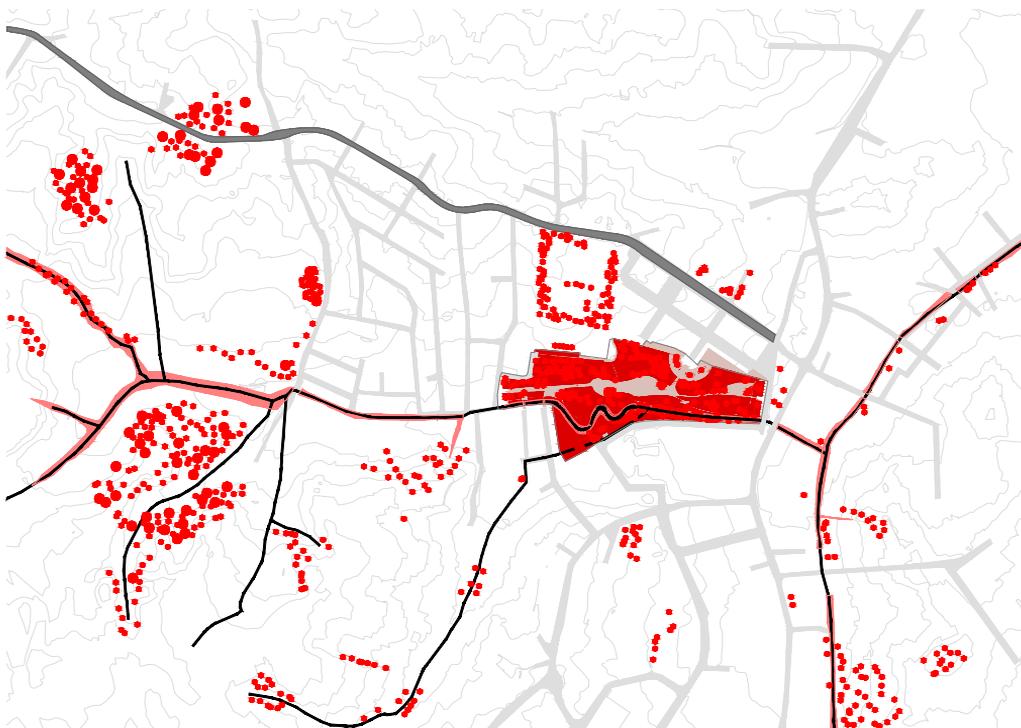
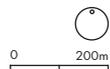
ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



ESTRUTURA VERDE E AZUL

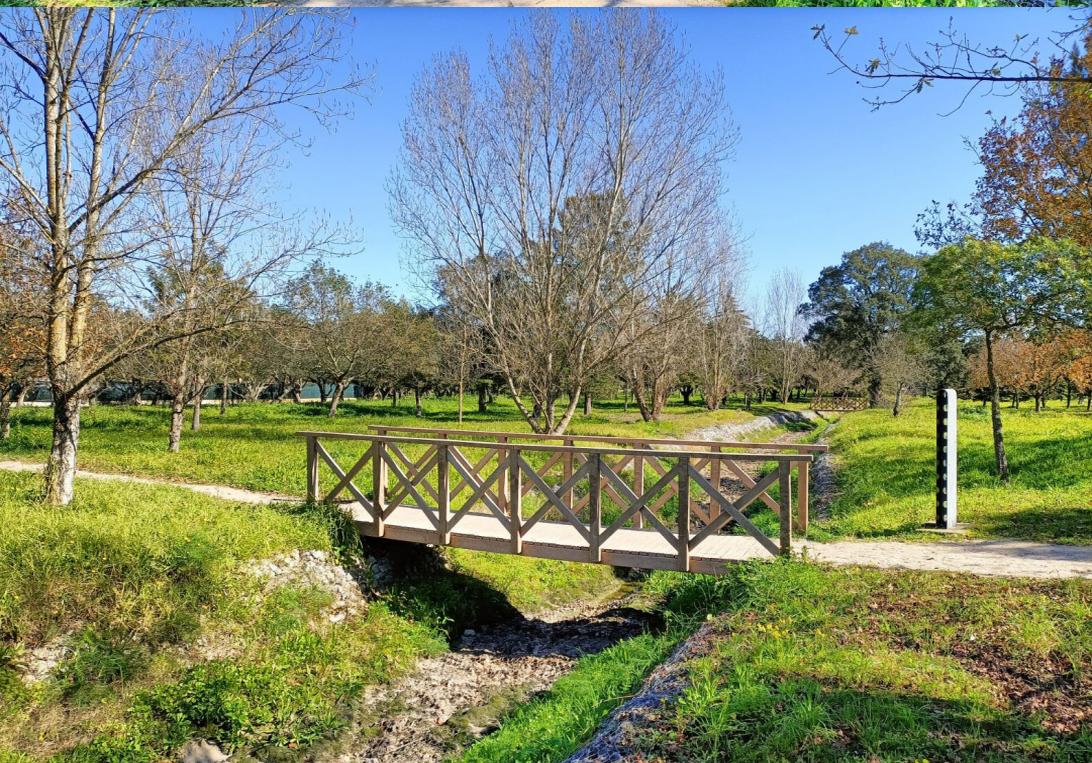
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Percurso
- Área verde de uso recreativo
- Zonas húmidas
- Linhas de água
- Arborização



MOBILIDADE

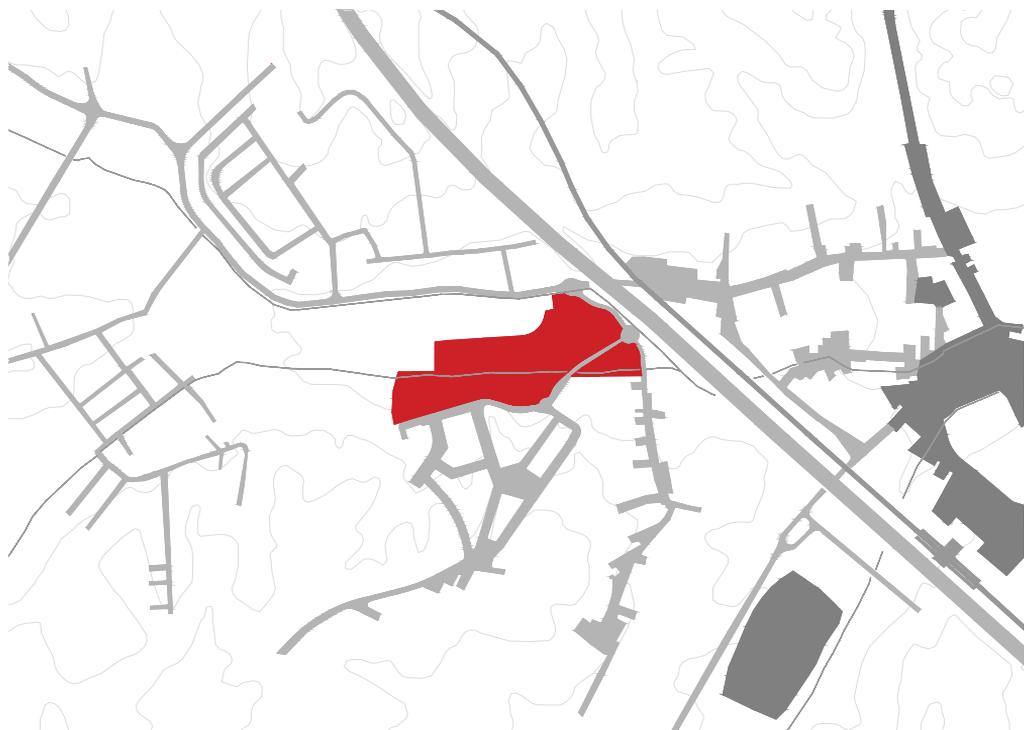
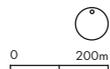
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Paragem de autocarro
- Ciclovía





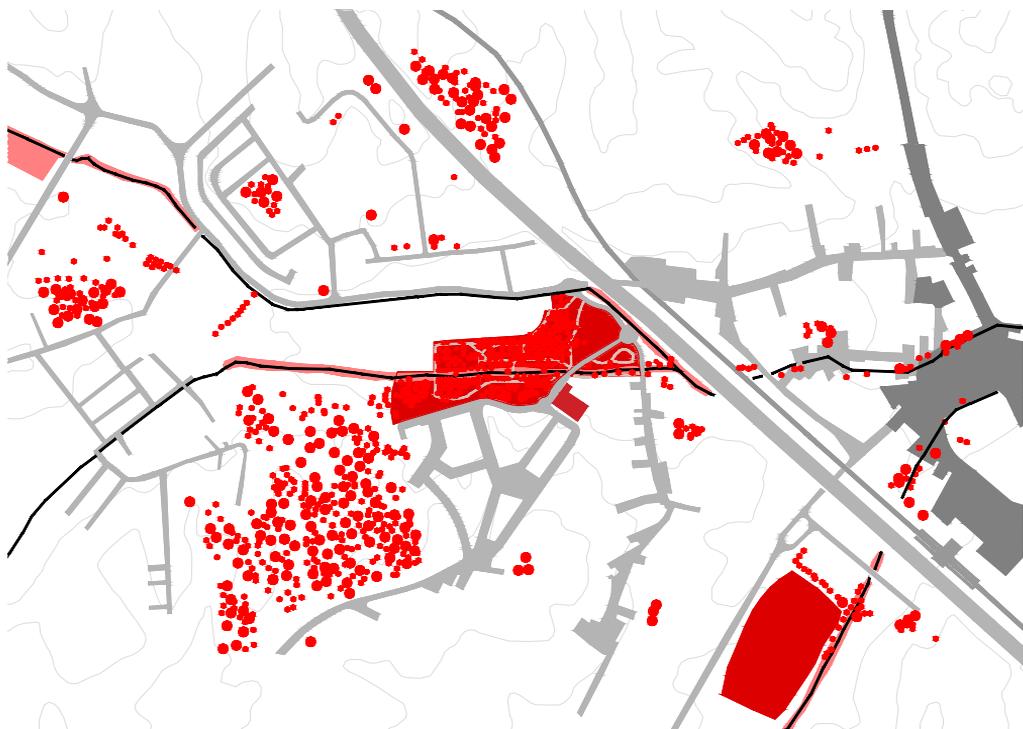
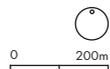
ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



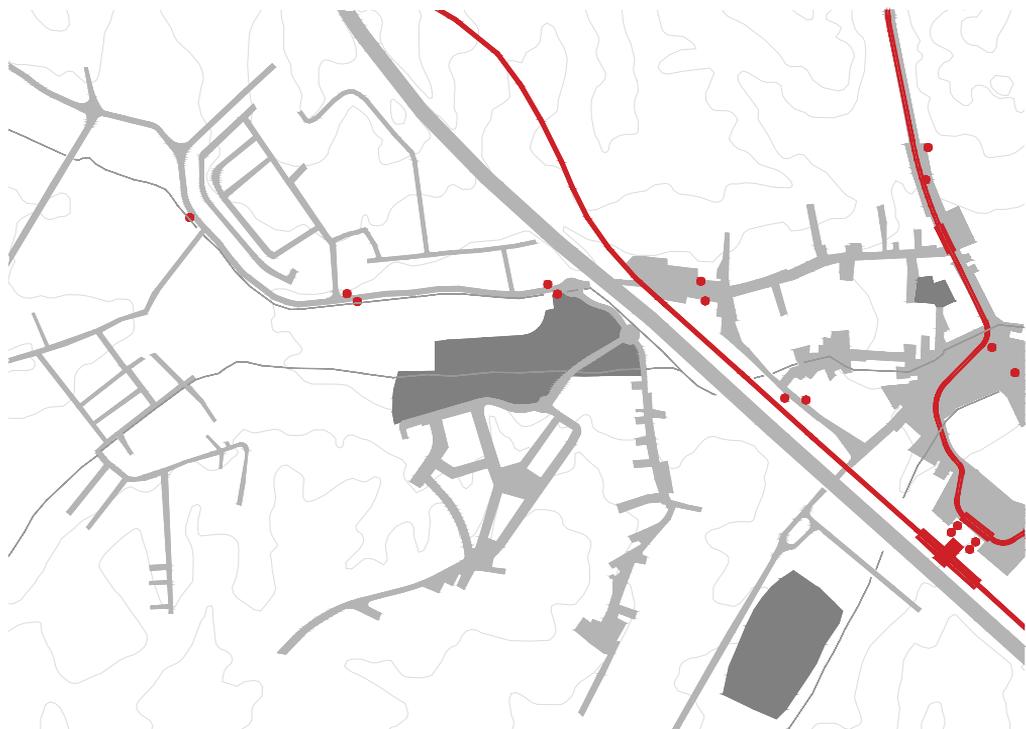
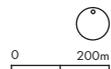
ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Percurso
- Área verde de uso recreativo
- Zonas húmidas
- Linhas de água
- Arborização



MOBILIDADE

-  Espaço público (enquadramento)
-  Espaço público (caso de estudo)
-  Interface / estação ferroviária
-  Ferrovia
-  Metro ligeiro de superfície
-  Paragem de autocarro











03

EIXO VERDE E AZUL AMADORA, OEIRAS & SINTRA

Município(s): Oeiras, Sintra e Amadora

Equipa(s) projetista(s): Biodesign; Ambiente e Paisagem, Lda.

Promotor(es): Câmaras Municipais de Oeiras, Sintra, Amadora, Parques de Sintra-Monte da Lua, S.A.

Investimento: 1 600 000€ (troço Senhora da Rocha-Dafundo); 210000€ (Ligação pedonal do Santuário de N. Sr.ª da Rocha a Carnaxide), 2 565 574,23 € (troço Queluz)

Datas-chave: 2018 (troço Queluz); 2021 (troço Senhora da Rocha-Dafundo)

O Eixo Verde e Azul como *continuum* natural e cultural, ao longo da ribeira do Jamor

A bacia hidrográfica da ribeira do Jamor constitui uma importante estrutura hidrográfica que atravessa os concelhos de Sintra, Amadora e Oeiras, tendo a sua origem na Serra da Carregueira e foz no Rio Tejo, na zona da Cruz Quebrada. A ribeira e seus afluentes diretos atravessam áreas de grande diversidade de ocupação, onde se intercalam estruturas notáveis como o Palácio de Queluz com espaços ainda marcados pela matriz rústica e agrícola que caracterizou aquele território durante séculos e ainda com a potente expressão da urbanização metropolitana que, desde finais do século XIX, se foi estruturando a partir das linhas de Cascais e de Sintra e das vias rápidas que mais recentemente o reticulam.

O projeto do Eixo Verde e Azul assenta numa visão integrada da ribeira e vales do Jamor, como corredor multifuncional na qual interagem o sistema hidrológico, o sistema de vegetação e da biodiversidade, o sistema cultural e o sistema de circulação e fruição em modos ativos. A intervenção, pensada a nível intermunicipal e implementada em fases, promove, de forma integrada, a valorização ambiental e de habitats da ribeira, a criação de um circuito contínuo de acessibilidade pedonal e ciclável articulado com os tecidos urbanos adjacentes, a valorização das ligações a elementos de atração e interface com o sistema urbano e de transportes coletivos, e a minimização dos efeitos de barreira de infraestruturas pesadas que atravessam o vale.

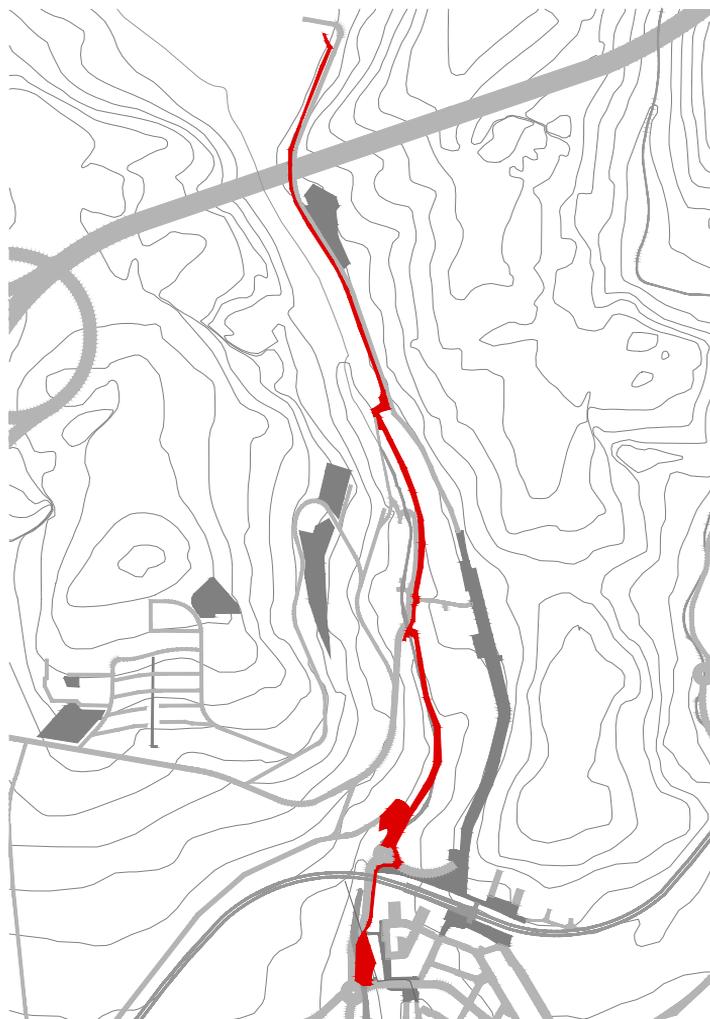






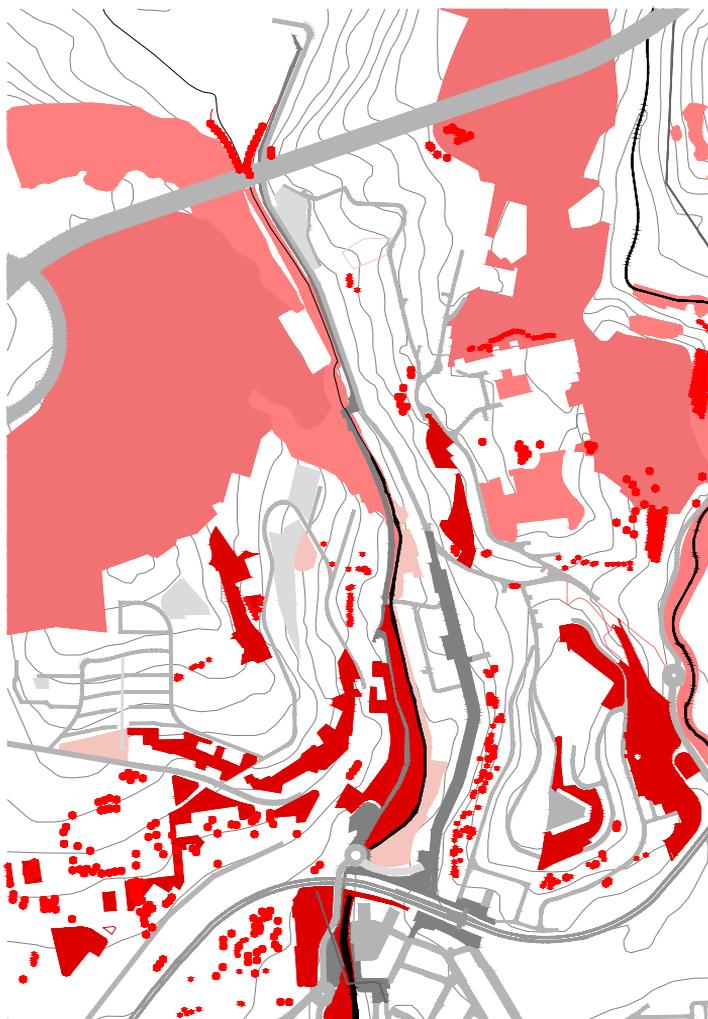






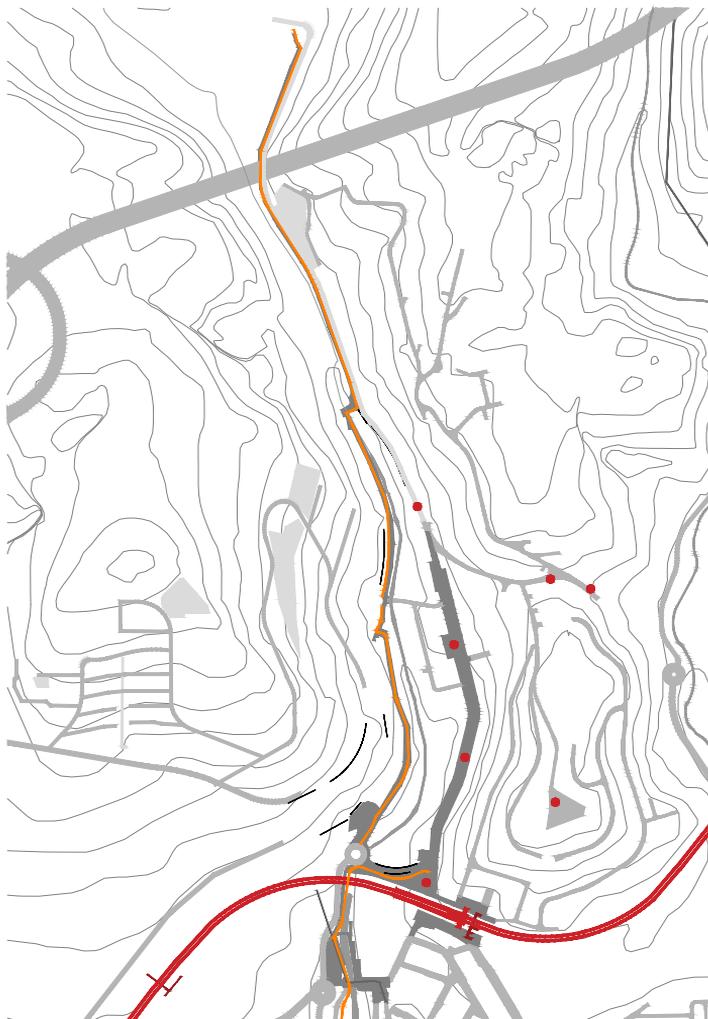
ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Área verde de uso recreativo
- Matos
- Arvoredo denso
- Área de produção agrícola
- Zonas húmidas
- Linhas de água
- Arborização

**MOBILIDADE**

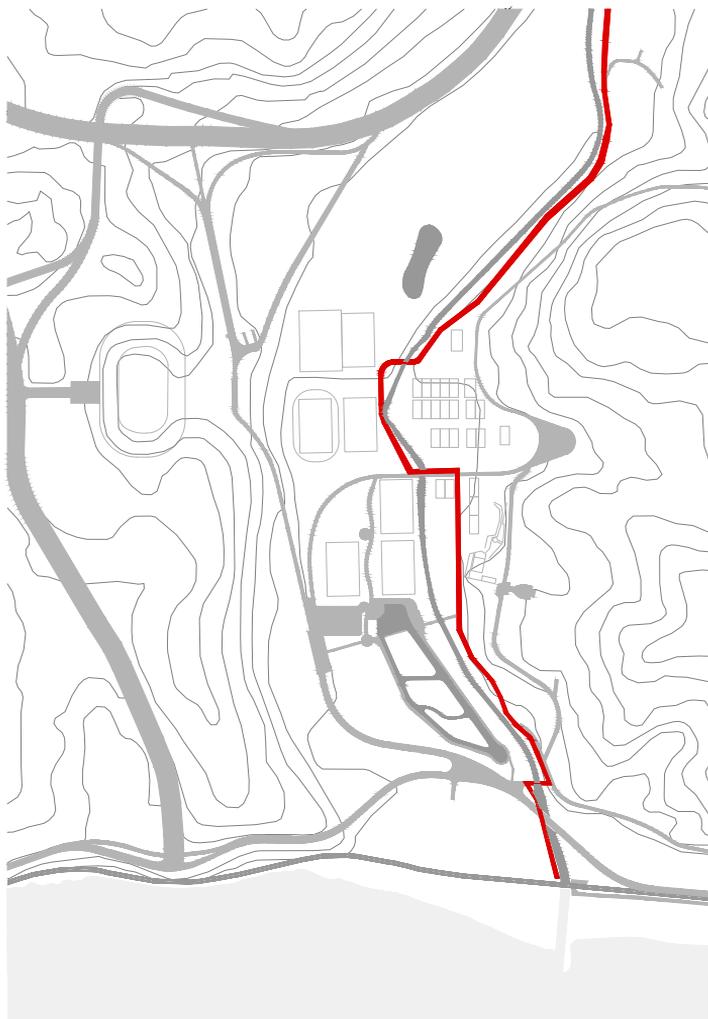
-  Espaço público (enquadramento)
-  Espaço público (caso de estudo)
-  Interface / estação ferroviária
-  Ferrovia
-  Paragem de autocarro
-  Ciclovia
-  Estacionamento linear
-  Passagem superior











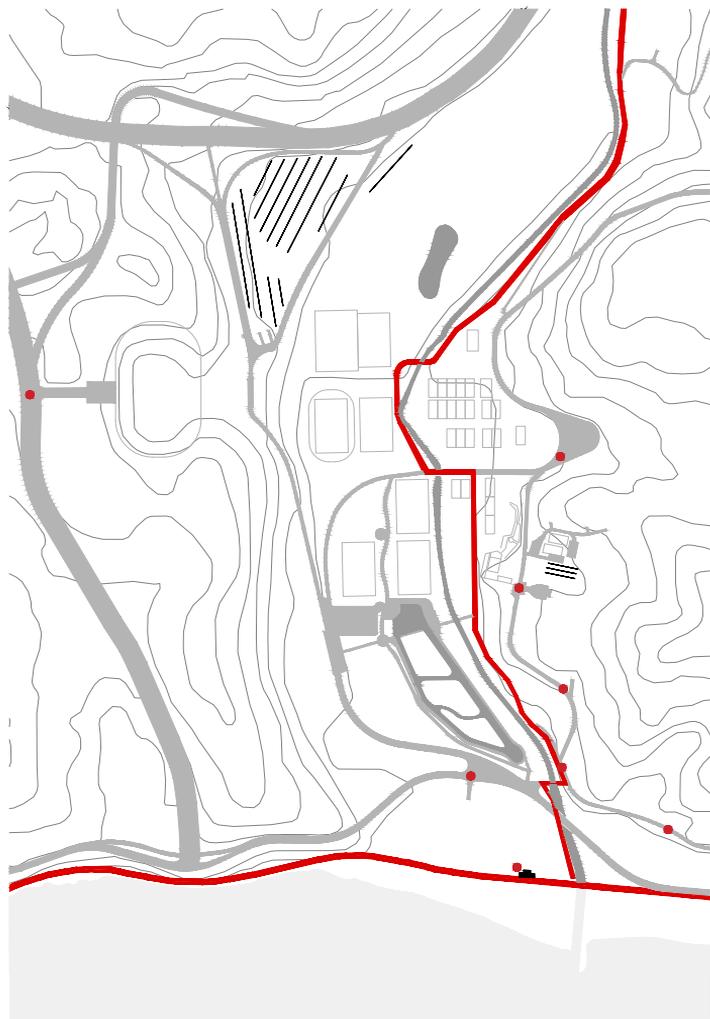
ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Área verde de uso recreativo
- Arvoredo denso
- Linhas de água
- Arborização

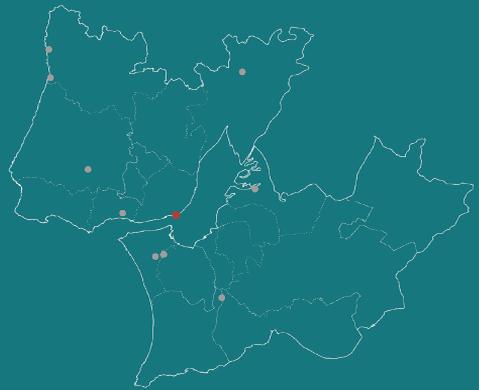


MOBILIDADE

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







04

FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA

LISBOA

Município(s): Lisboa

Equipa(s) projetista(s): Bruno Soares Arquitectos (Praça do Comércio, Jardim de Roque Gameiro e Largo do Corpo Santo, Área adjacente à Estação Sul Sueste); Arq.º Carrilho da Graça e Global Arquitectura Paisagista (Área adjacente ao Terminal de Cruzeiros e Doca da Marinha); PROAP e Global Arquitectura Paisagista (Ribeira das Naus); Arq.º João Luís Carrilho da Graça e Arq.º Paisagista Victor Beiramar Diniz (Campo das Cebolas e Rua da Alfândega Nascente); 92 Arquitectos, Arq.º João Almeida e Arq.º Luís Torgal (Reperfilamento da Av. 24 de Julho)

Promotor(es): Câmara Municipal de Lisboa; Sociedade Frente Tejo; EMEL (Jardim de Roque Gameiro e Largo do Corpo Santo); Transtejo (Requalificação da área envolvente ao Interface Ferroviário e Fluvial do Cais do

Sodré); EDP (Reperfilamento da Av. 24 de Julho); APL - Administração do Porto de Lisboa (Área adjacente ao Terminal de Cruzeiros); Associação de Turismo de Lisboa (Doca da Marinha e Estação Sul e Sueste)

Investimento: 7 657 494€ (Terreiro do Paço e Ribeira das Naus); 3 338 820€ (Jardim de Roque Gameiro e Largo do Corpo Santo); 14 000 000€ (Reperfilamento da Av. 24 de Julho)

Datas-chave: Praça do Comércio (2012); Ribeira das Naus (2014); Jardim de Roque Gameiro e Largo do Corpo Santo (2017); Campo das Cebolas (2017); Reperfilamento Av. 24 de Julho (2017); Área adjacente ao Terminal de Cruzeiros (2018); Reperfilamento Av. Infante D. Henrique (2021); Estação Sul-Sueste (2021); Doca da Marinha (2021); Muro das Namoradeiras (2021)

A reconquista do rio na requalificação da frente ribeirinha de Lisboa: do Cais do Sodré ao Terminal de Cruzeiros

A ancestral relação de Lisboa com o Tejo, marcada pela presença das atividades portuárias, profundamente reorganizadas na segunda metade do século XX, assume novos contornos com a reconversão de vários espaços ribeirinhos para a fruição pública.

Partindo de uma ideia de continuidade funcional, apoiada pelos sistemas longitudinais da Av. Infante Dom Henrique, Ribeira das Naus e Av. 24 de Julho, junto ao rio, e pelo eixo mais interior da Rua do Arsenal e da Rua da Alfândega, desenvolve-se um conjunto de intervenções entre o Cais do Sodré e a Doca do Jardim do Tabaco, que incluem a requalificação da Praça do Comércio, a reestruturação profunda da Ribeira das Naus e sua articulação com o Largo do Corpo Santo, o reordenamento da Praça Duque de Terceira e Jardim Roque Gameiro, o reperflamento da Av. 24 de Julho, e, mais a montante, a requalificação do Campo das Cebolas, da Doca da Marinha e da envolvente à Estação de Sul e Sueste, culminando na reorganização do espaço envolvente ao novo terminal de cruzeiros em Santa Apolónia. As intervenções de requalificação da frente ribeirinha de Lisboa constituem uma das operações mais complexas e representativas da transformação e qualificação urbana e de espaço público da Área Metropolitana de Lisboa. Da sua leitura conjunta e incremental destacam-se contributos significativos para a construção de um sentido de rede contínua, múltipla e integradora de espaço público, operando na sedimentação e revelação dos múltiplos tempos de transformação da cidade, e promovendo uma forte articulação com infraestruturas de mobilidade metropolitana.

















ÁREA DE INTERVENÇÃO

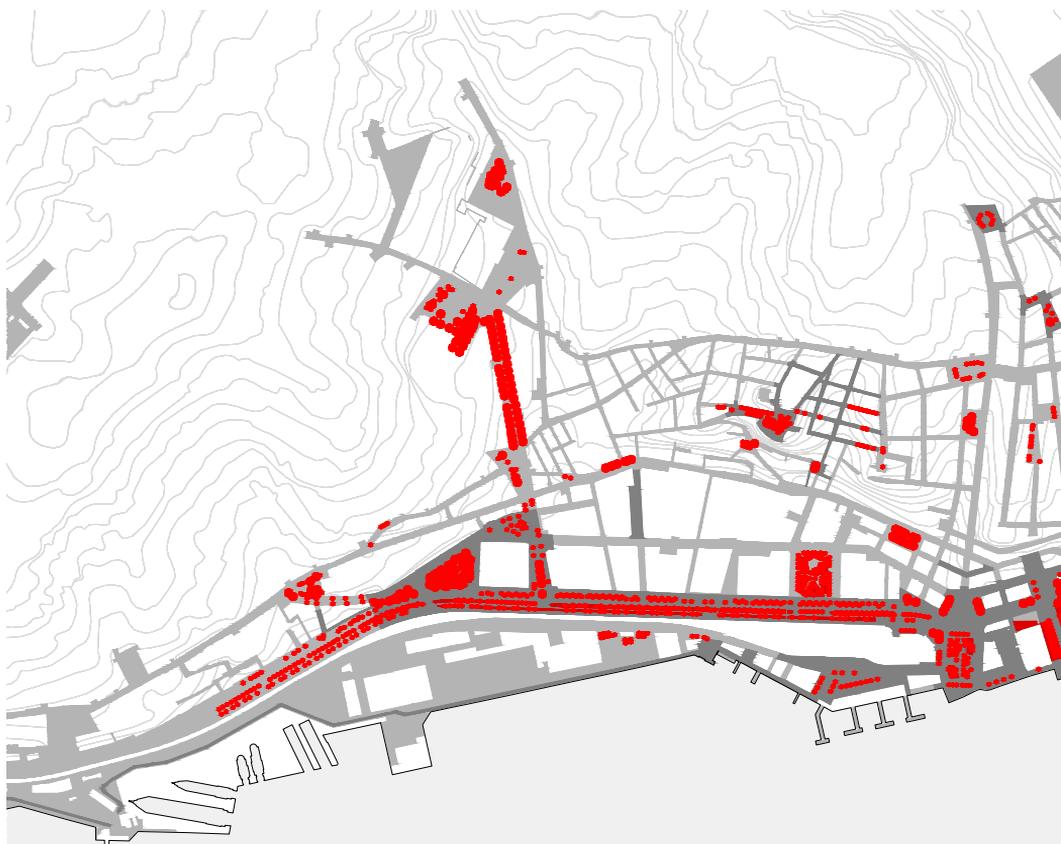
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Espaço público (caso de estudo)





ESTRUTURA VERDE E AZUL

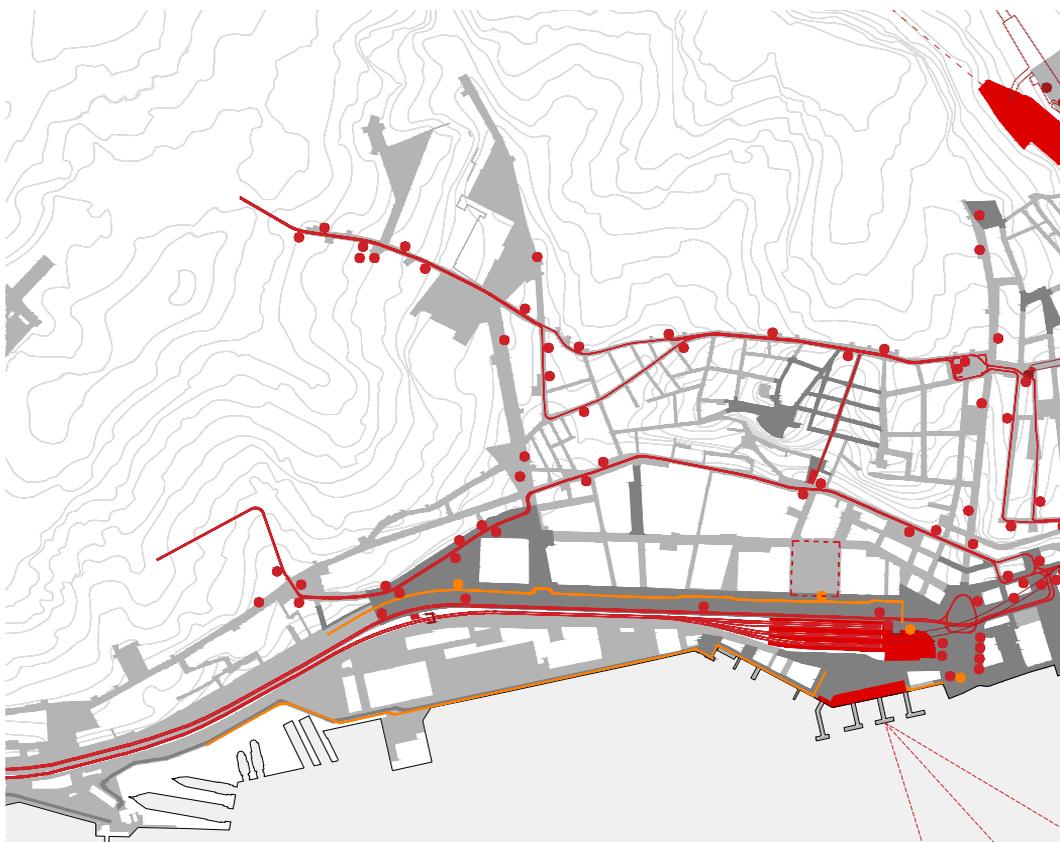
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Área verde de uso recreativo
- Arborização





MOBILIDADE

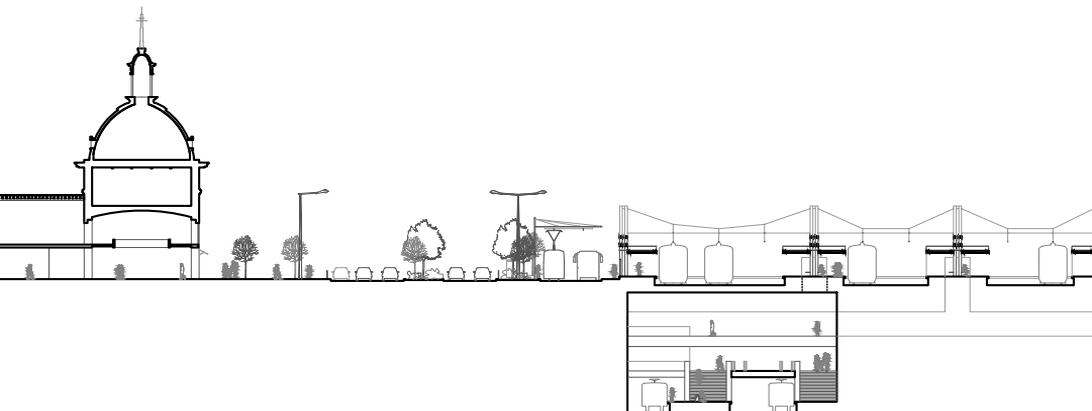
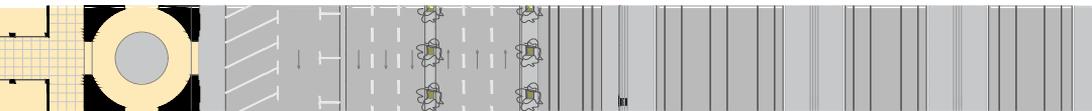
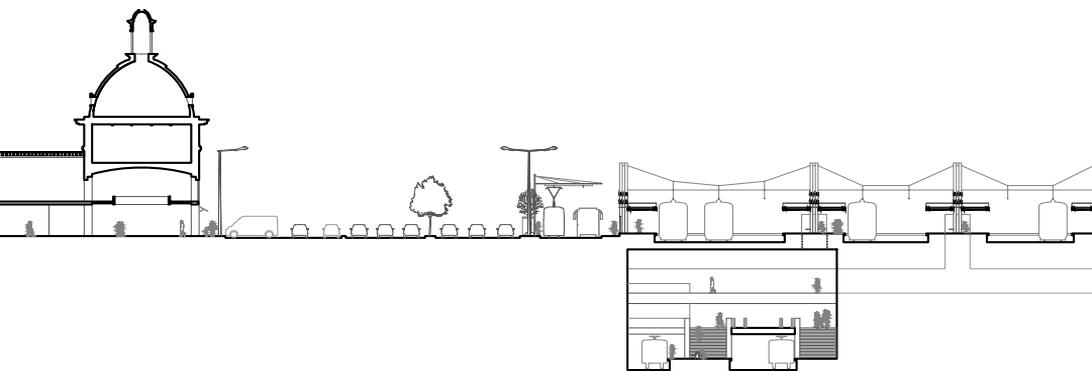
- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (intervencionado)
- Interface / estação ferroviária
- Ferrovias
- Linha de eléctrico
- Metropolitano
- Estação metropolitano
- Paragem de autocarro
- Ciclovia
- Dock bicicletas partilhadas
- Ligações fluviais
- Percurso assistido à Colina do Castelo
- Elevadores
- Parque de estacionamento (subterrâneo)
- Passagem superior

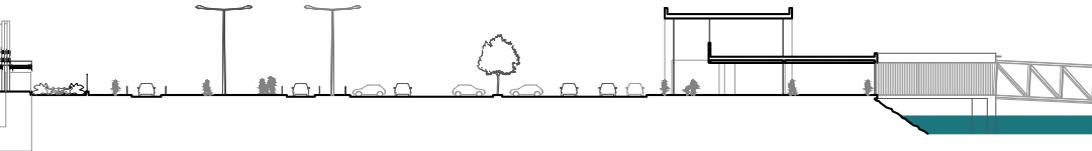
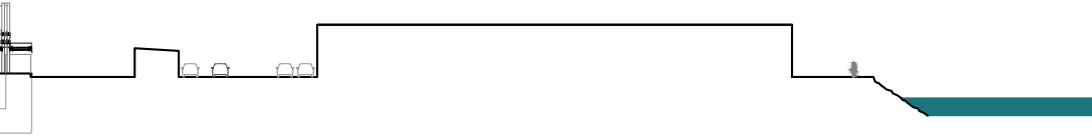


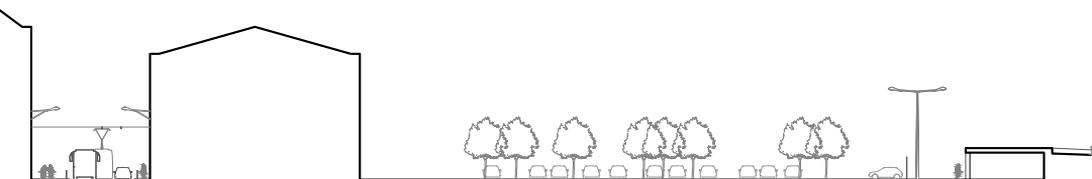
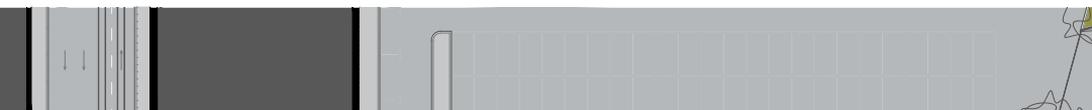


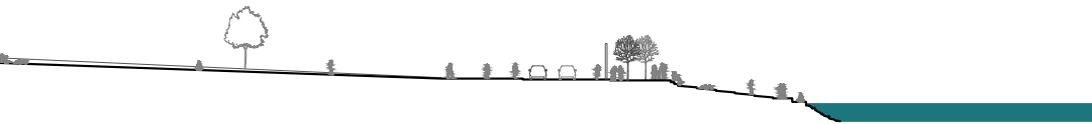
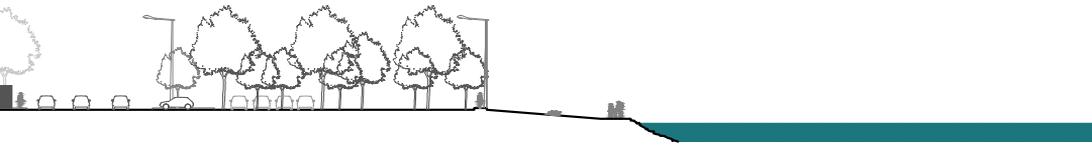


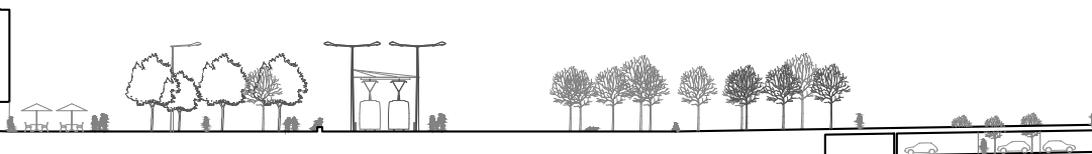
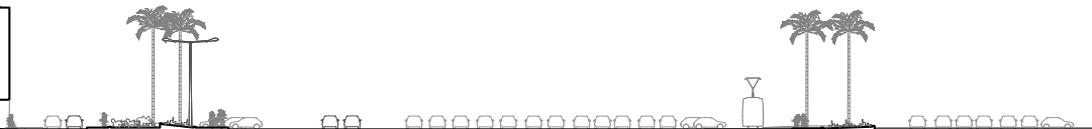


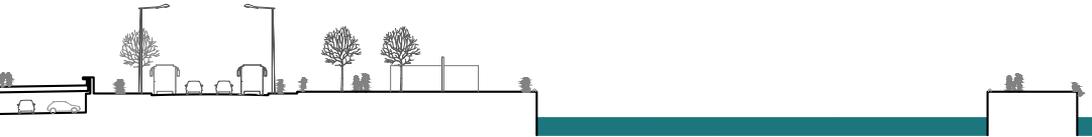


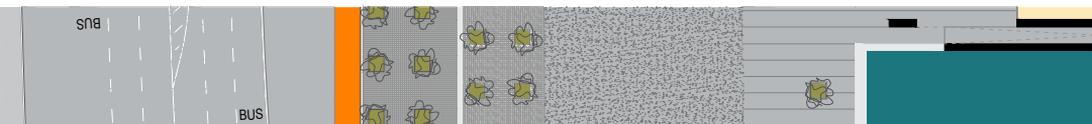
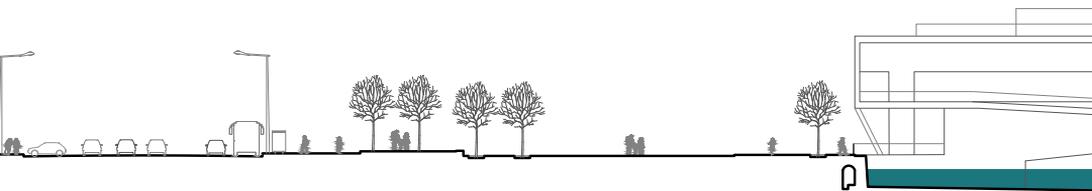
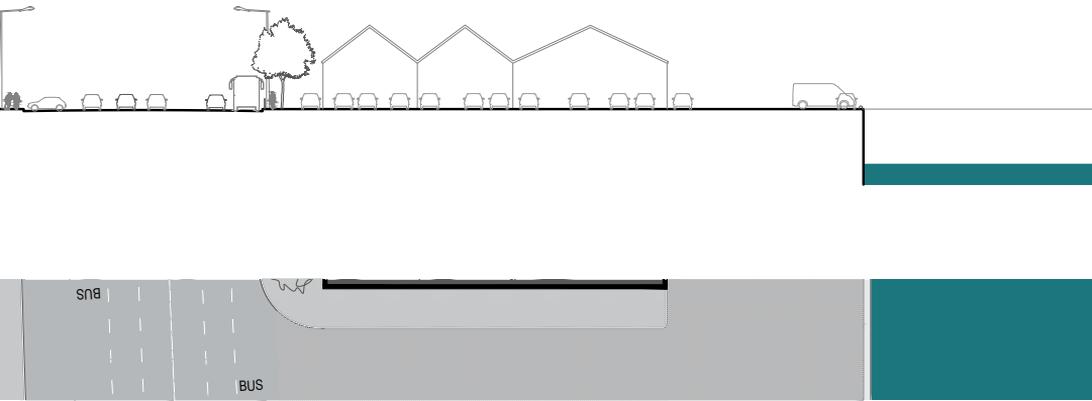




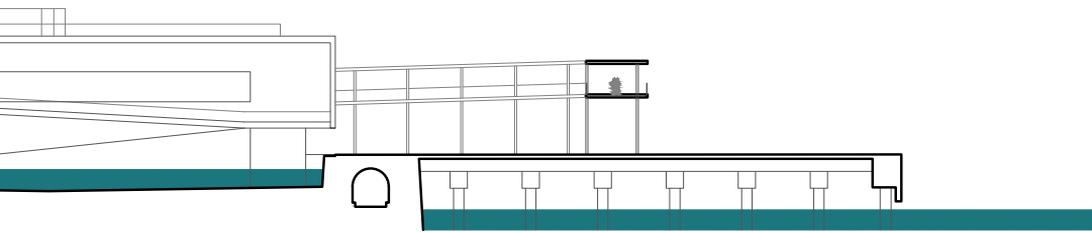








Perfil e detalhe da Av. Infante D. Henrique e Terminal de Cruzeiros - Antes e depois da intervenção



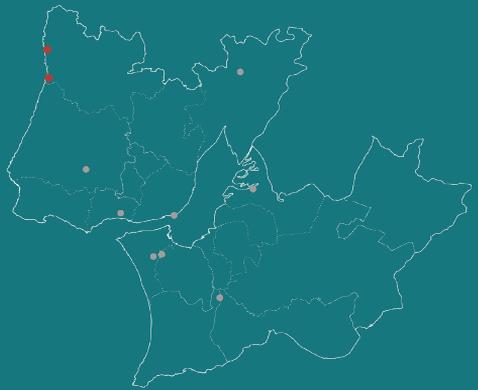












05

PRAIAS DA FOZ DO LIZANDRO E RIB^a D'ILHAS MAFRA

Município(s): Mafra

Equipa(s) projetista(s): Concepsys + Ceregeiro, Arquitectura Paisagista (Espaços de apoio e estacionamento da Praia da Foz do Lizandro); Inplenitus Planeamento, Lda. (Qualificação dos espaços de apoio e estacionamento da Praia Ribeira d'Ilhas)

Promotor(es): Câmara Municipal de Mafra

Investimento: 1 932 000€ (Espaços de apoio e estacionamento da Praia da Foz do Lizandro); 2 997 713€ - QREN/PORLisboa + FPRH - Fundo de Proteção dos Recursos Hídricos (Qualificação dos espaços de apoio e estacionamento da Praia Ribeira d'Ilhas)

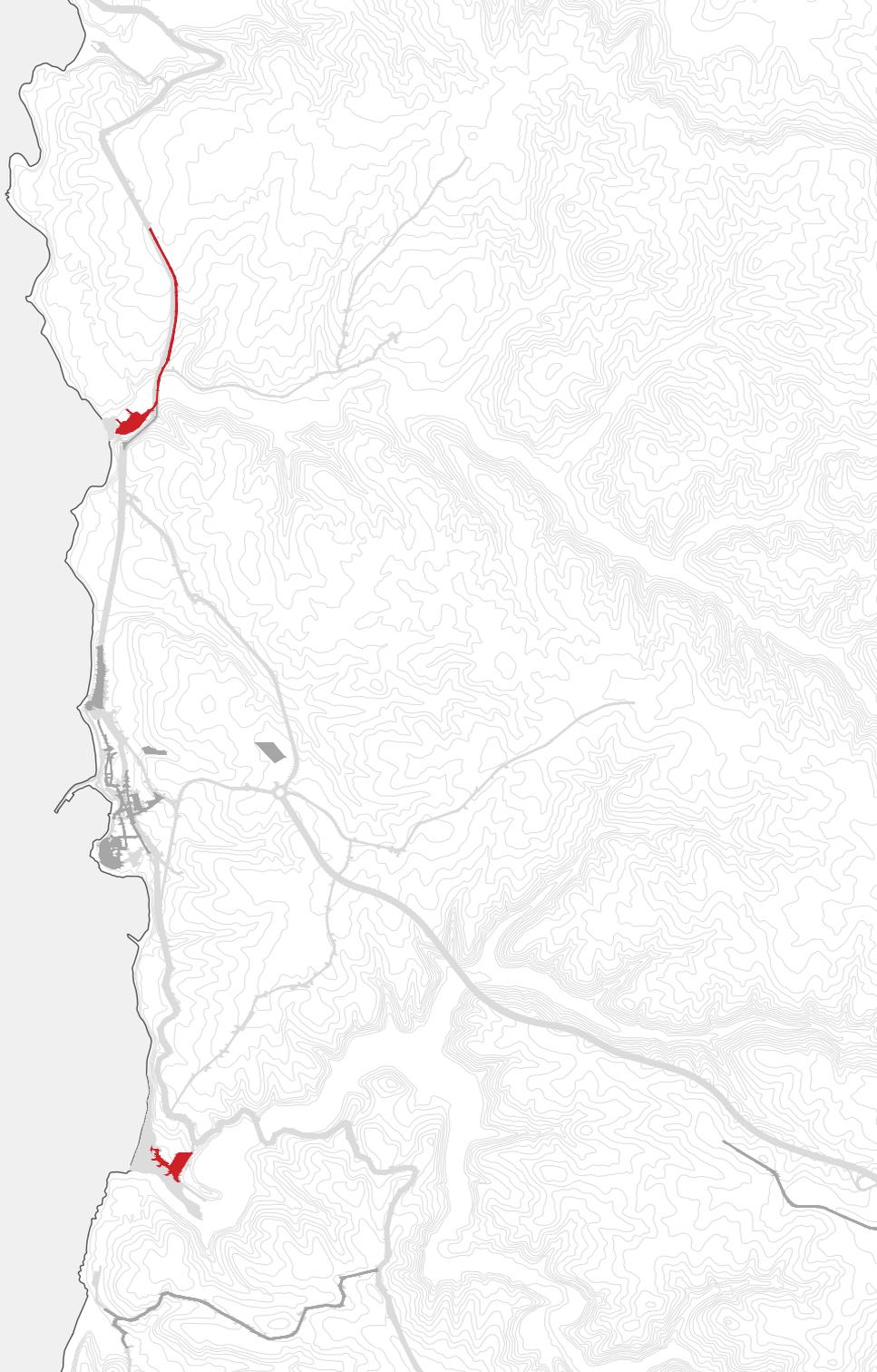
Datas-chave: 2008 (Foz do Lizandro); 2014 (Ribeira d'Ilhas)

A valorização da frente atlântica com a qualificação de acessos e apoios de praia na Ribeira de Ilhas e na Foz do Lizandro

As intervenções ao longo da costa do concelho de Mafra consistem na qualificação e equipamento das praias e respetivos acessos pedonais e estacionamento, pontos de maior pressão de utilização do ponto de vista turístico e de atividade desportiva. As intervenções têm vindo a suceder-se no tempo de modo incremental, com o objetivo de facilitar e ordenar o acesso e estacionamento às praias de Ribeira d'Ilhas e da Foz do Lizandro, ambas encaixadas na foz das respetivas linhas de água. As intervenções dão uma resposta articulada a vários domínios, desde a acessibilidade pedonal e ciclável, à proteção dos ecossistemas costeiros e ribeirinhos de grande sensibilidade, valorizando do ponto de vista socioeconómico a singular paisagem atlântica como um recurso territorial significativo.

Por outro lado, a criação de percursos definidos, confortáveis e reconhecíveis permite o bom funcionamento hidráulico e ecossistémico da foz das Ribeiras. Por outro lado, a construção de vias pedonais de ligação das praias aos aglomerados próximos permite que circulação pedonal entre localidades seja feita em segurança, diminuindo a dependência de veículos automóveis.









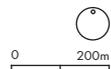






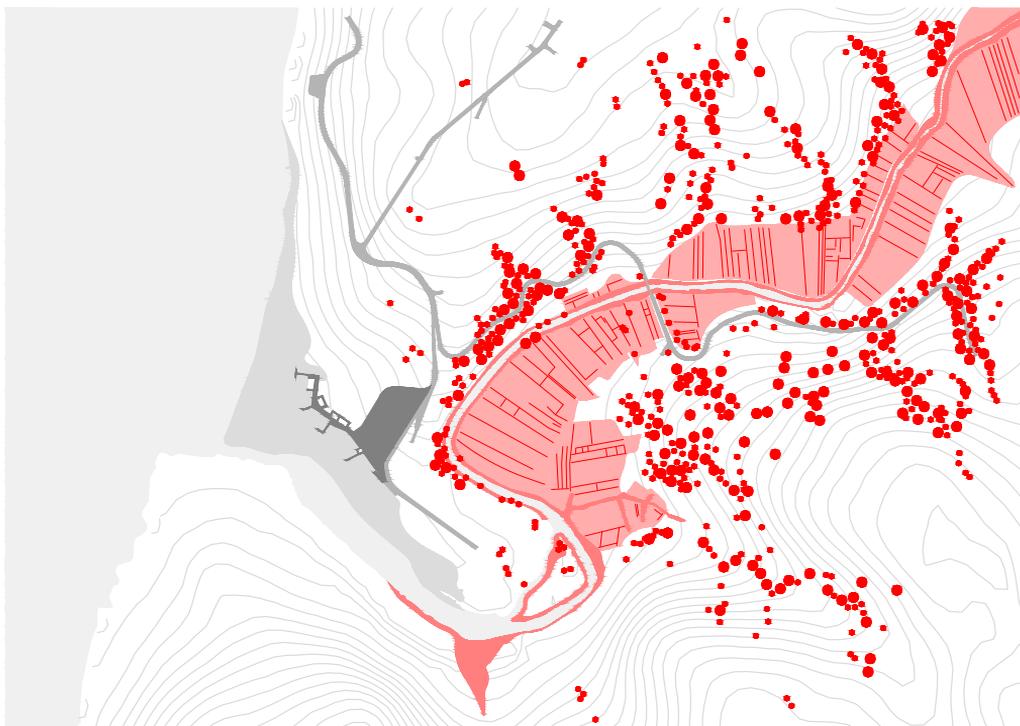
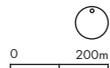
ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



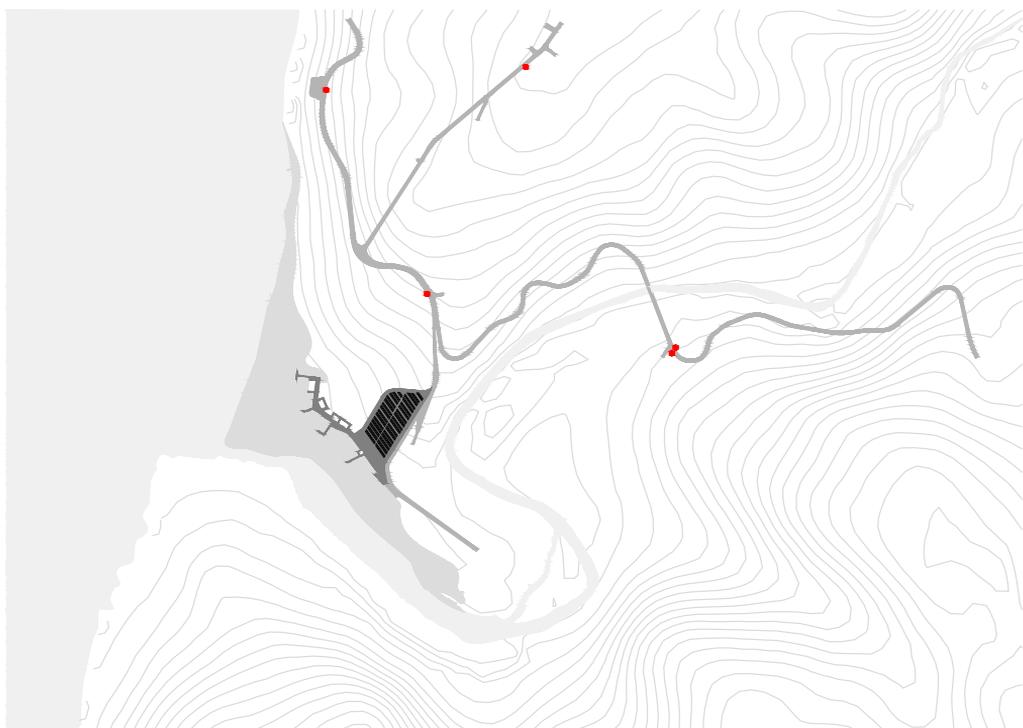
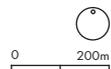
ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Área de produção agrícola
- Zonas húmidas
- Arborização



MOBILIDADE

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







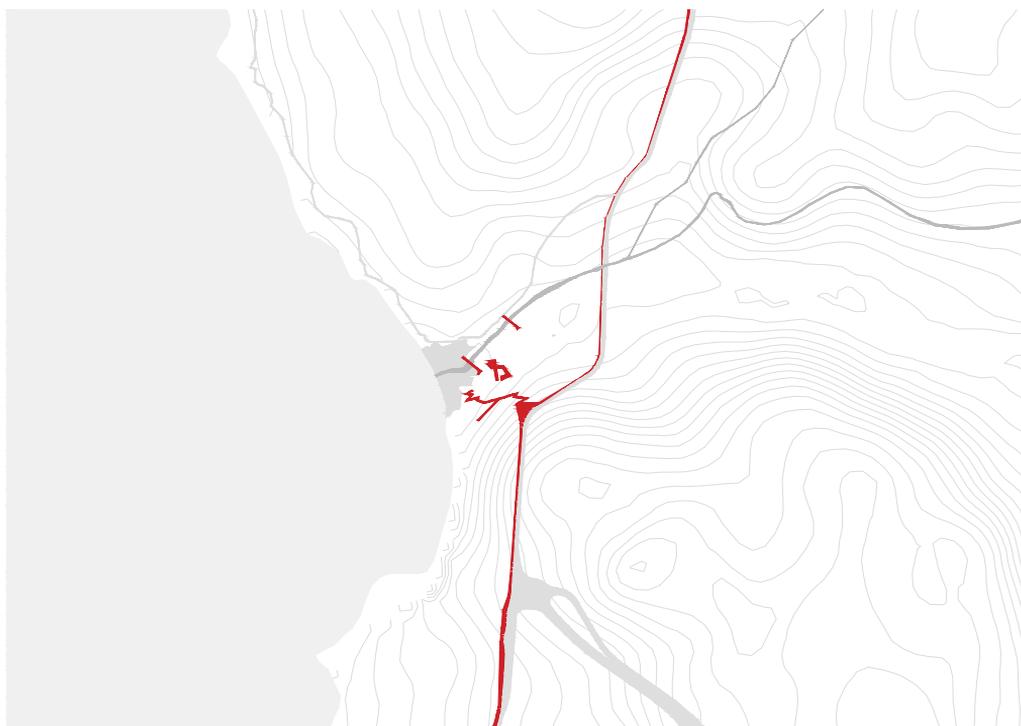
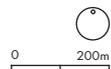






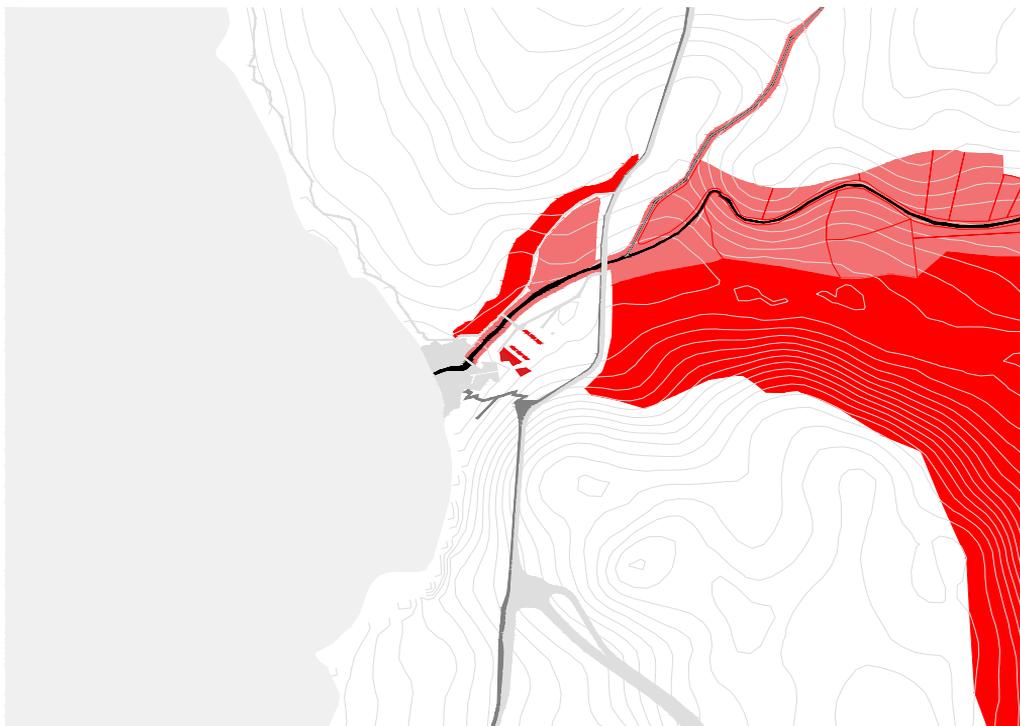
ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



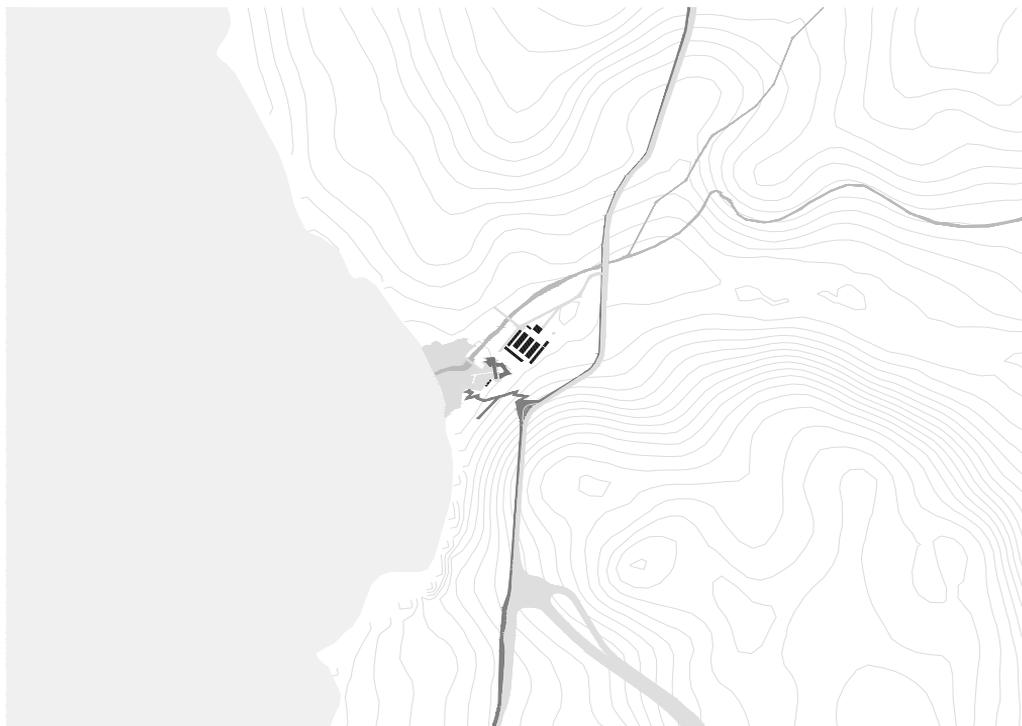
ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Arvoredo denso
- Área de produção agrícola
- Zonas húmidas
- Linhas de água
- Arborização

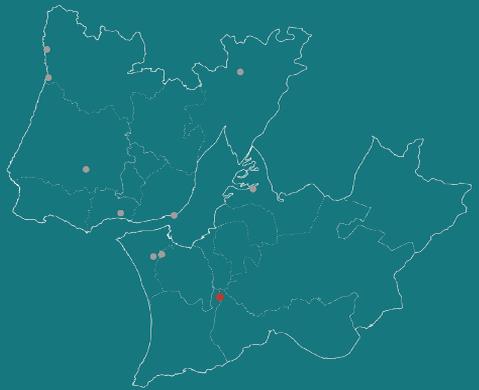


MOBILIDADE

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







06

PARQUES DA RIBEIRA DE COINA SESIMBRA

Município(s): Sesimbra

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

Promotor(es): Câmara Municipal de Sesimbra

Investimento: 307 966,49 € (Parque da Ribeira da Quinta do Conde)

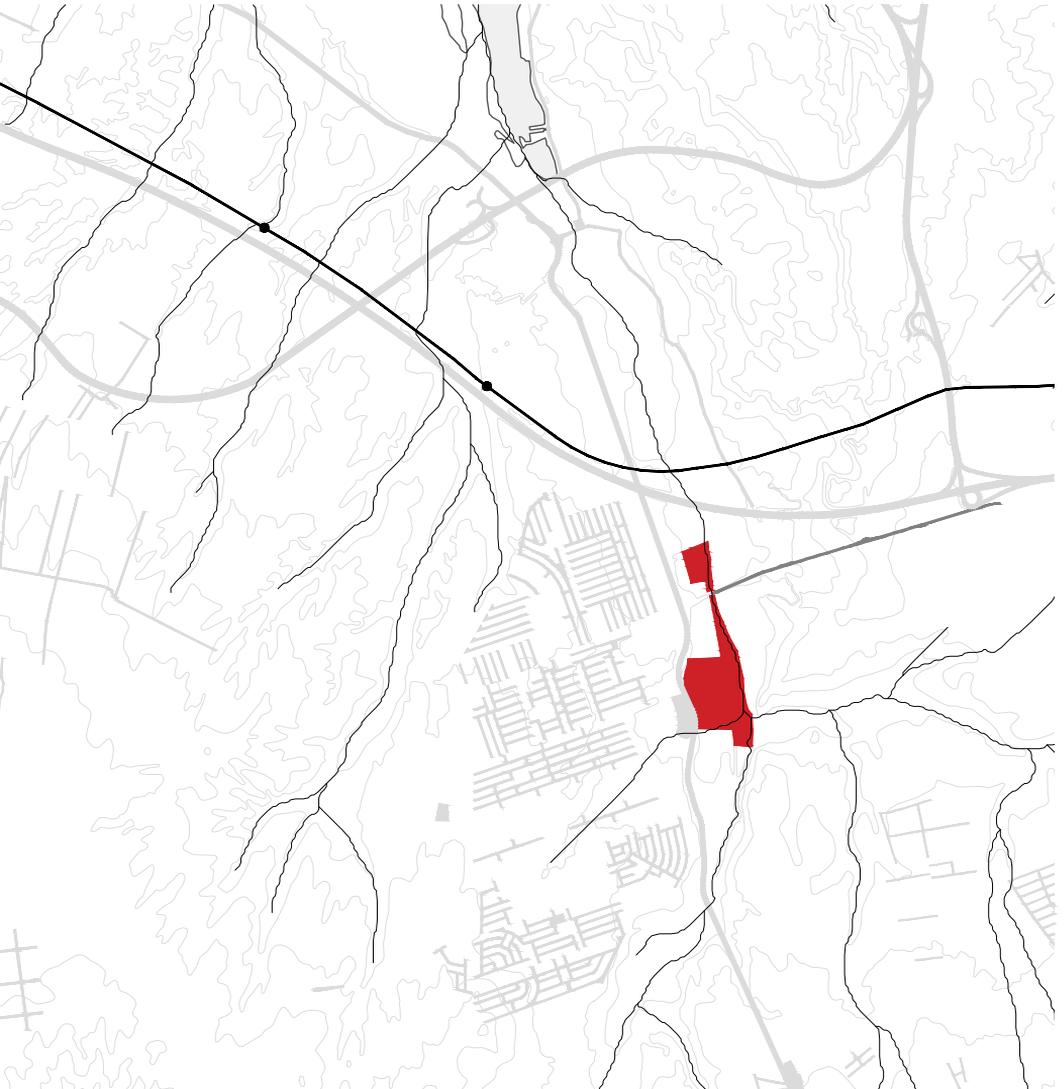
Datas-chave: 2010 (Parque Ecológico da Várzea); 2013 (Parque da Ribeira da Quinta do Conde);

Recuperação e valorização de linhas de água como reforço da infraestrutura verde e azul: o caso do Parque Ecológico da Várzea, na Quinta do Conde

A Ribeira de Coina constitui uma das mais importantes componentes da estrutura ecológica da Península de Setúbal, articulando o Estuário do Tejo com a Serra da Arrábida. A área intermédia da ribeira, marcada por extensas propriedades dominadas por charneca e pinhal, foi objeto de múltiplos processos de fracionamento urbano de gênese ilegal a partir da década de 1960, de que se destaca a Quinta do Conde como exemplo. Com o declínio das atividades agrícolas e florestais envolventes, a ribeira e a várzea foram sendo sujeitas a pressões e ocupações que fragilizaram a sua integridade e valor ambiental. Foi como resposta ao desafio da sua reabilitação e valorização, que se implementaram os projetos do Parque Ecológico da Várzea e do Parque da Ribeira da Quinta do Conde, aproveitando terrenos marginantes e introduzindo valências de interesse ecológico, social, pedagógico e de produção de proximidade.

Os parques constituem-se como espaços multifuncionais, que incluem zonas de produção hortícola, associadas ao leito de cheia, equipamentos de apoio com atividades pedagógicas, lúdicas e desportivas, viveiros de plantas autóctones, parque de merendas e percursos interpretativos. A integração dos parques em percursos pedonais e cicláveis interligados com um território mais alargado, constitui um contributo relevante para a rede de mobilidade ativa de escala intermunicipal.

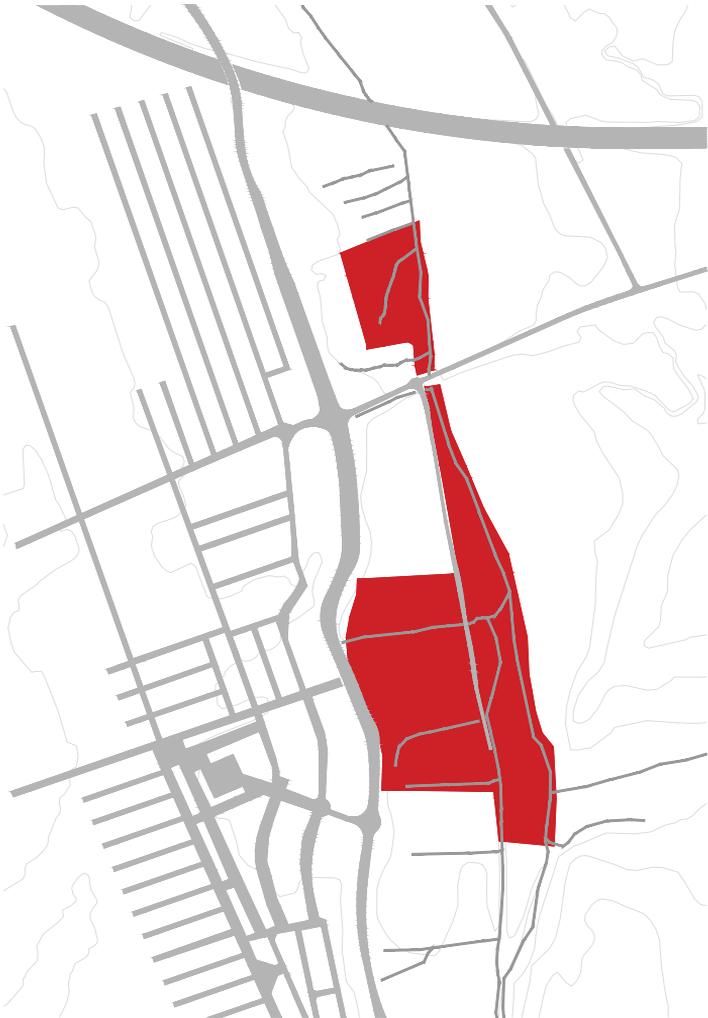






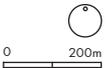






ÁREA DE INTERVENÇÃO

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





ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Percurso
- Área verde de uso recreativo
- Área de produção agrícola
- Zonas húmidas (várzea)
- Zonas húmidas
- Linhas de água
- Arborização



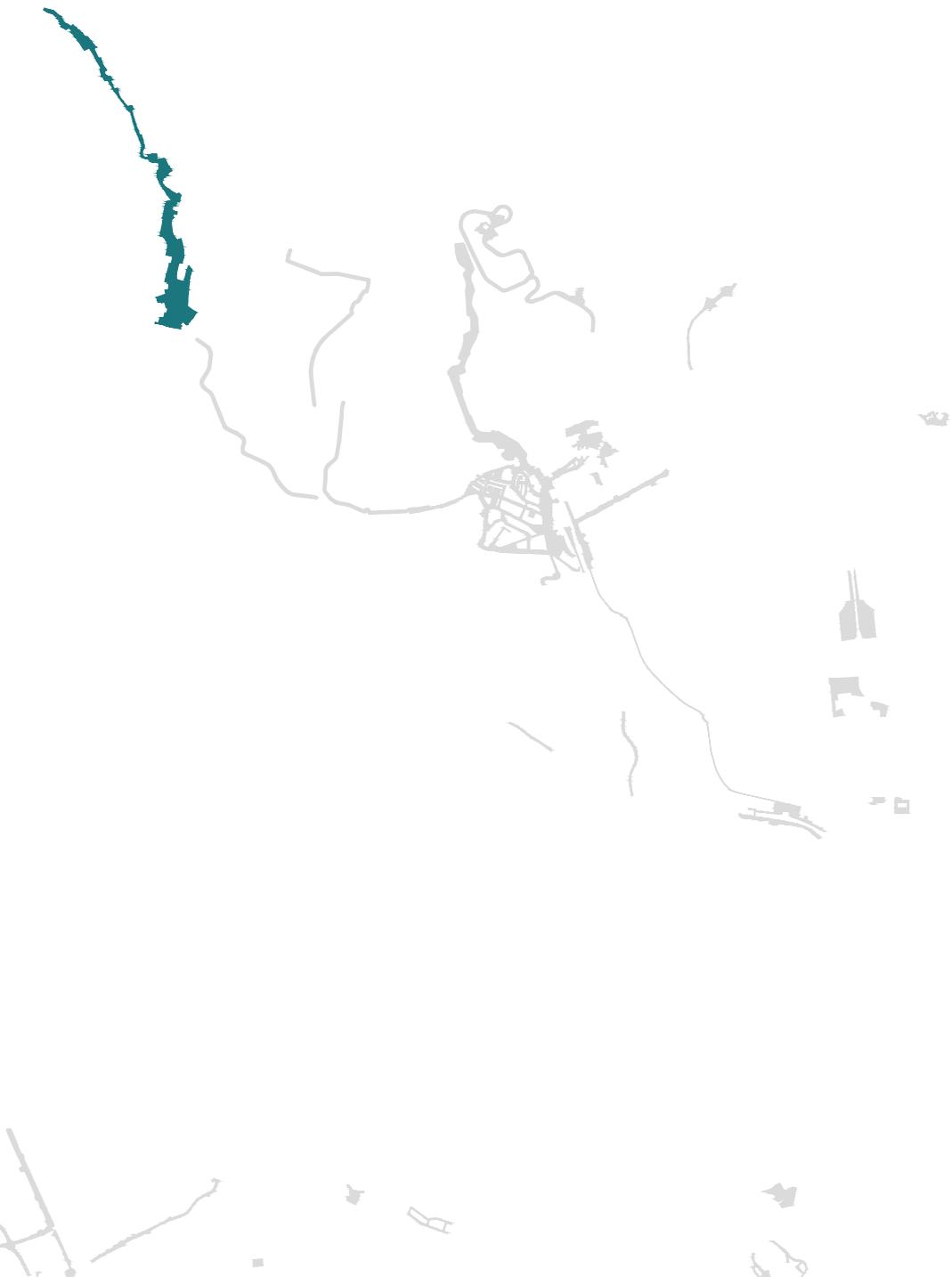


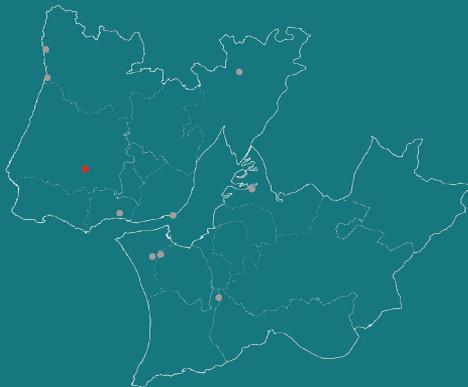












07

PARQUE LINEAR ALGUEIRÃO-MEM MARTINS

SINTRA

Município(s): Sintra

Equipa(s) projetista(s): Biodesign, Ambiente e Paisagem, Lda.

Promotor(es): Câmara Municipal de Sintra

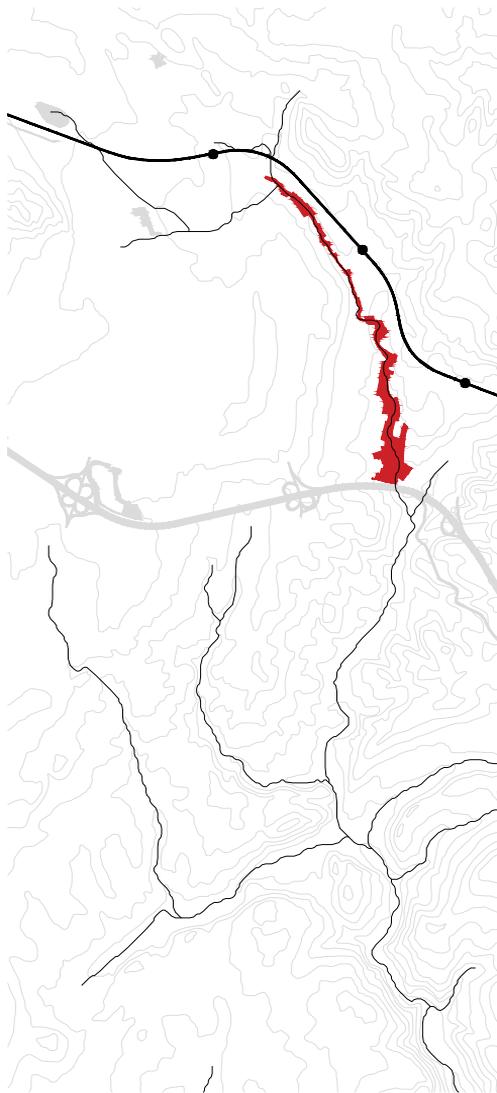
Investimento: 2 134 685€ (Portugal 2020 -
Desenvolvimento urbano sustentável)

Datas-chave: 2019

Uma linha de água entre logradouros e espaços expectantes percorrida pelo Parque Linear de Algueirão – Mem Martins

A implementação do Parque Linear Algueirão – Mem Martins foi realizada com o objetivo de recuperar e valorizar a Ribeira da Laje como suporte de um parque linear ao longo da ribeira entre a Av. Vitorino Nemésio, artéria central de Mem Martins, e o Parque Urbano da Serra de Minas no seu limite sul, num eixo sensivelmente paralelo à linha ferroviária de Sintra. O território em que se insere é marcado por um processo de urbanização intenso, fragmentário e com carências de espaço verde e de espaços coletivos de fruição.

O parque desenvolve-se como uma sequência de espaços ao longo da ribeira, que se encontrava fortemente constringida pela urbanização envolvente, permitindo a criação de espaços de fruição para a população vizinha, acrescentando valor ambiental, promovendo a regularização hídrica da ribeira e criando condições de atratividade para atividades comerciais e de emprego local. Ao intervir sobre logradouros e traseiras de edifícios, frequentemente vistos como áreas sobranes e sem lógica integrada com o sistema de espaços públicos, o parque linear revela espaços de oportunidade e introduz uma referência alternativa de imagem urbana.

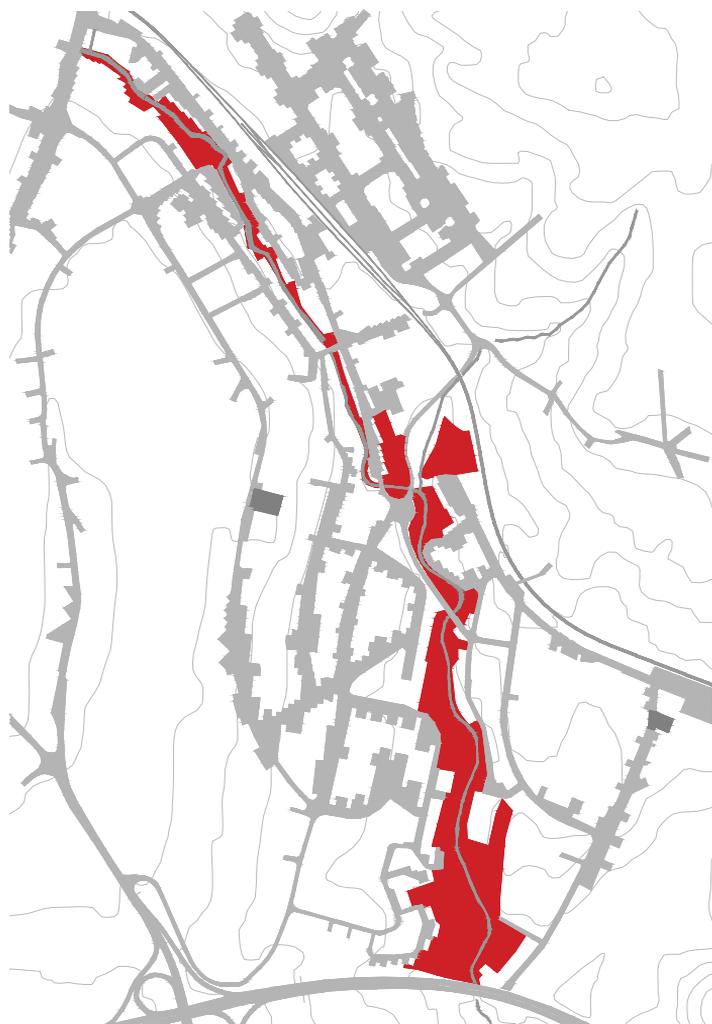












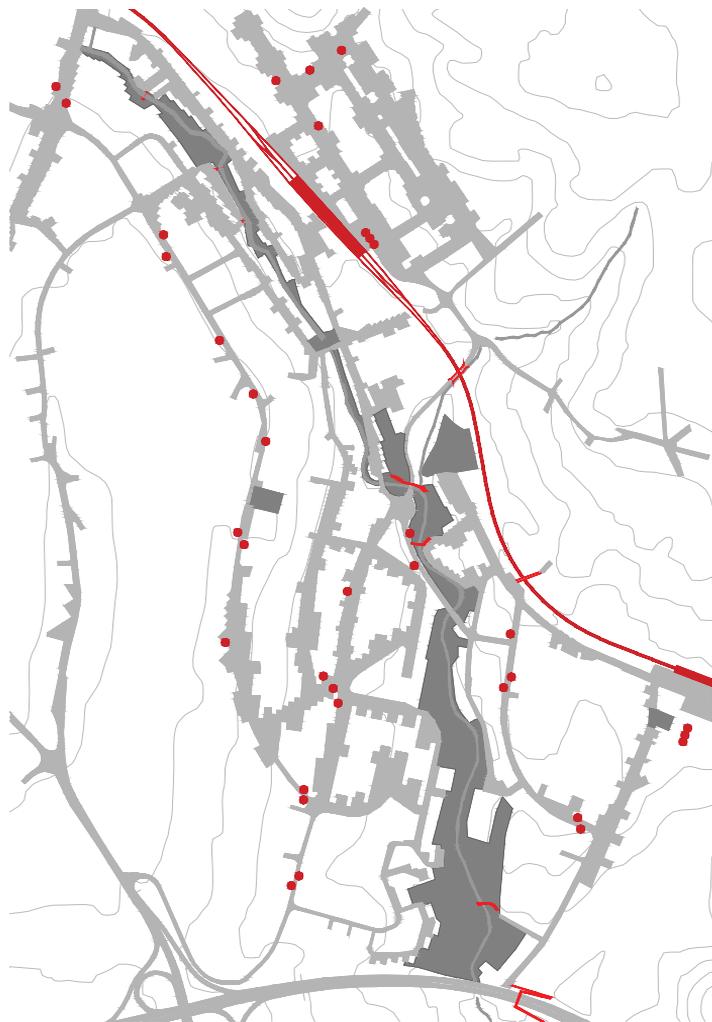
ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Área verde de uso recreativo
- Área de produção Agrícola
- Zonas húmidas (várzea)
- Zonas húmidas
- Linhas de água
- Arborização



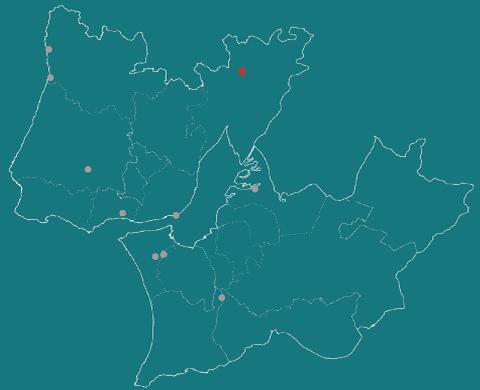
MOBILIDADE

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Interface / estação ferroviária
- Ferrovia
- Paragem de autocarro
- Ponte pedonal
- Passagem superior
- Passagem inferior









08

VALE DE SANTA SOFIA VILA FRANCA DE XIRA

Município(s): Vila Franca de Xira

Equipa(s) projetista(s): Biodesign (1ª fase);
Arqª Paisagista Luis Cabral, ARPAS (2ª fase)

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

Investimento: 2 005 000€ (FEDER)

Datas-chave: 2009 (1ª fase); 2018-19 (2ª fase)

Um eixo ecológico urbano no Vale de Santa Sofia em Vila Franca de Xira

O Parque Urbano Dr. Luis César Pereira implanta-se nas encostas e vale da Ribeira de Santa Sofia, a montante do núcleo urbano antigo de Vila Franca de Xira, enquadrado por uma malha urbana heterogénea maioritariamente urbanizada na década de 1980. O caráter declivoso do vale, a par das condicionantes ecológicas inerentes, a par de uma significativa fragmentação urbana e infraestrutural decorrente da presença da autoestrada A1 e da passagem de três adutoras de abastecimento de água da EPAL, resultaram num espaço pouco integrado no processo de crescimento urbano envolvente.

A construção do parque articula os objetivos de reabilitação ecológica de um troço de linha de água urbana, a dotação de condições de usufruto público de recreio e lazer e a integração de espaços infraestruturais, aproximando bairros residenciais mais periféricos ao centro histórico de Vila Franca de Xira.













ÁREA DE INTERVENÇÃO

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



ESTRUTURA VERDE E AZUL

- Espaço público (enquadramento)
- Espaço público (caso de estudo)
- Área verde de uso recreativo
- Linha de água
- Arborização





MOBILIDADE

-  Espaço público (enquadramento)
-  Espaço público (caso de estudo)
-  Interface / estação ferroviária
-  Ferrovia
-  Paragem de autocarro
-  Ciclovia
-  Passagem superior
-  Marina de recreio



















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] - 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



Centro
Ecologia
Aplicada
"Prof. Berta Neves"



CENTRO
DE ESTUDOS
DE ARQUITECTURA
E URBANISMO
CEAU



GRUPO
MORFOLOGIAS
E DINÂMICAS
DO TERRITÓRIO
MDT



FACULDADE DE ARQUITETURA
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.fadulisboa.pt

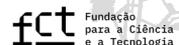
EDIÇÃO



CIAUD

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

FINANCIAMENTO



ISBN 978-972-9346-48-4