



PROCEDIMENTO REF.ª SRU_20208_CIC

**CONCURSO PÚBLICO, COM PUBLICIDADE INTERNACIONAL, DE
CONCEÇÃO DO PARQUE URBANO DA QUINTA DO MARQUÊS DE ABRANTES
(BAIRRO DOS ALFINETES)**

Anexo I - PROGRAMA PRELIMINAR

JANEIRO/2020

ÍNDICE

1.	PREÂMBULO	3
2.	OBJETO DO PROGRAMA.....	3
3.	ENQUADRAMENTO	5
3.1	Contexto histórico.....	5
3.2	Objetivos estratégicos	6
3.3	Condicionantes.....	7
3.4	Condicionantes do PDM	8
4.	PROGRAMA DE INTERVENÇÃO.....	8
4.1	Área de Projeto – Objetivos	9
4.2	Áreas de estudo do concurso – Objetivos.....	11
5.	CUSTO DA OBRA	13
6.	ANEXOS	13

1. PREÂMBULO

Na zona oriental de Lisboa, mais especificamente nas freguesias de Beato e Marvila, um conjunto de grandes intervenções urbanas estão em curso. Estas transformações são de dois tipos: equipamentos polarizadores, que fazem destas freguesias um destino, como o Hub Criativo do Beato e o Parque Hospitalar Oriental, e infraestruturas de mobilidade que reforçam as ligações entre estas freguesias e a cidade, como a quadruplicação da Linha de Cintura, a ligação viária Marvila-Rio e, futuramente, a Terceira Travessia do Tejo (TTT) na sua componente ferroviária.

Estas intervenções, pela sua escala e âmbito, têm a capacidade de ser o catalisador de uma regeneração urbana há muito desejada para estes bairros. Para que tal aconteça terão de ser complementadas, numa escala intermédia, por intervenções de espaço público, elemento agregador da vida urbana.

Os espaços públicos de Marvila estão claramente marcados pela predominância do transporte individual, os canais de circulação estão sobredimensionados e os espaços de utilização coletiva são espaços sobrantes, desqualificados e marcados pelo estacionamento.

Para que uma regeneração urbana se efetive o elemento central da estratégia terá de ser a alteração do paradigma do espaço público, centrando-o na coesão social, na sustentabilidade e associando-o aos equipamentos polarizadores previstos.

2. OBJETO DO PROGRAMA

O objeto do concurso será um projeto para um parque urbano – **Parque Urbano da Quinta do Marquês de Abrantes (PUQMA)** - inserido no bairro de Marvila e o seu enquadramento numa área de estudo envolvente que pretende potenciar a regeneração urbana e a criação de uma nova centralidade que ponha em evidência a ligação entre os vários bairros da freguesia e entre estes e a cidade.

Pretende-se que o parque urbano materialize os conceitos de sustentabilidade, ecologia e coesão social que constituem o novo paradigma urbano através da definição de uma nova centralidade verde que consolide e articule os conjuntos habitacionais em torno da futura estação de comboios de Marvila que irá substituir o atual apeadeiro, afirmado na escolha da população para a tipologia de jardim que possa “não criar barreiras visuais do comboio para o jardim (para quem vá de comboio possa ver o jardim)”¹.

¹ De acordo com o documento “Transformar Marvila com jardim e ciclovias” – inquérito realizado aos moradores dos bairros, proposta classificada em 1º lugar, com 33 voto. Ver Anexo VII.

A área do concurso tem **143 950,00 m²**, e define-se como uma faixa a norte da Linha de Cintura, entre a Av. Infante D. Henrique, a nascente, e a Rua João César Monteiro², a poente. A norte é limitada pelas Ruas Dinah Silveira de Queiroz, António Gedeão, Alberto José Pessoa, pelas edificações existentes nestes arruamentos e pelo Parque da Quinta das Flores.

A área de concurso divide-se em três zonas: uma zona central denominada **Área de Projeto**, a construir, e duas áreas estudo, uma na zona nascente e outra no limite poente, denominadas respetivamente: **Área de Estudo Nascente** e **Área de Estudo Poente** (ver fig.1). Estas últimas a estudar no âmbito do concurso.

A **Área de Projeto** do concurso tem cerca de 69 798,00 m², o seu limite nascente está situado na Rua Quinta do Marquês de Abrantes e o limite poente na envolvente do Bairro dos Alfinetes e Rua João César Monteiro. A **Área de Estudo Nascente**, tem cerca de 60 271,00 m² e o seu limite poente está situado na Rua Quinta do Marquês de Abrantes, a nascente coincide com o limite da área de Concurso. A **Área de Estudo Poente** tem cerca de 13 880,00 m², e engloba o conjunto habitacional do Bairro dos Alfinetes. Dentro desta área está previsto o destaque de um lote com 4 759,00 m², destinado à construção de um edifício de habitação com estacionamento, enquadrado no Programa de Renda Acessível – PRA³, designado como Lote PRA. Prevê-se que o desenvolvimento do projeto previsto para o lote PRA ocorra em simultâneo ao desenvolvimento do projeto para o Parque.

² Está planeado que a Rua João Cesar Monteiro venha a ser prolongada e tal como a Av. Infante D. Henrique possa ser uma via de ligação à zona ribeirinha.

³ Programa Renda Acessível, programa desenvolvido pela Câmara Municipal de Lisboa.



Figura 1 – Planta de localização: A - Área de Projeto, ao centro, e áreas de estudo, a nascente e a poente (B e C, respetivamente)

A área de concurso está condicionada pela intervenção prevista de quadruplicação da Linha de Cintura. Esta impõe que o território adjacente à linha, com uma largura variável, tenha uma intervenção de carácter temporário.

A proposta a apresentar pelos concorrentes deverá abranger as três zonas, contudo apenas será executada a Área de Projeto, o que implica que a concretização desta zona na área de concurso terá de ser autónoma em relação ao proposto para as áreas de estudo. O grau de desenvolvimento da proposta será ao nível de um Estudo Prévio simplificado para a Área de Projeto e de Programa Base para a áreas de estudo.

3. ENQUADRAMENTO

3.1 Contexto histórico

A área de concurso apresenta na sua toponímia vestígios de uma atividade que até meados do século XIX era essencialmente rural, a Quinta do Marquês de Abrantes e a Quinta dos Alfinetes são as que marcam mais diretamente a área de intervenção, mas muitas outras estão ainda presentes numa envolvente mais lata, como a Quinta da Salgada ou a Quinta do Ourives.

A construção da Linha do Norte (em 1856 é concluído o troço Lisboa – Carregado) e da Linha de Cintura (concluída em 1891) conjuntamente com o desenvolvimento das

instalações portuárias propiciaram a alteração progressiva do uso deste território do sector primário para o sector secundário, ao longo do século XIX.

Em 1964 é aprovado o Plano de Urbanização de Chelas, sendo na altura prevista a conclusão do plano até ao ano 2000. No entanto, devido às alterações sociais, políticas e económicas consequentes do 25 de Abril de 1974, o plano acabou por nunca vir a concretizar-se do modo que foi idealizado. As ocupações verificadas durante o Verão Quente de 1975, a necessidade de alojar pessoas vindas de bairros de barracas e das ex-colónias, e a incapacidade de as instituições darem resposta rápida num contexto pós-revolucionário, marcam hoje o território de Marvila.



3.2 Objetivos estratégicos

Marvila é hoje um território incompleto, desagregado da restante cidade. Os seus espaços públicos e edifícios são, pela sua génese ou pela deficiente manutenção, pouco qualificados.

No entanto, há um grande conjunto de intervenções/investimentos já previstos ou em estudo que constituem oportunidades únicas para a integração e qualificação de Marvila.

De entre estas intervenções podemos enumerar, no âmbito da mobilidade, a quadruplicação da linha de cintura, a estação de comboios de Marvila, a linha de metro de superfície ao longo da frente ribeirinha, a ligação rodoviária entre Marvila e o rio, a expansão da rede clicável e, num horizonte mais distante, a terceira travessia do Tejo exclusivamente na sua componente ferroviária.

Podem também ser elencados os equipamentos estratégicos previstos: o Parque Hospitalar Oriental, o Hub Criativo do Beato e o Parque Ribeirinho Oriental, este último já em conclusão. Com carácter local realça-se o Centro de Saúde de Marvila, um novo pavilhão desportivo e um campo de jogos localizados na envolvente direta da área de intervenção.

O projeto para o Parque Urbano da Quinta do Marquês de Abrantes constitui-se como uma intervenção de espaço público que procura antecipar a futura importância da Linha de Cintura no contexto da mobilidade da cidade. Pretende-se que esta linha passe a funcionar como a “5ª linha de metro”, estando para tal previsto o aumento da sua capacidade e a conversão dos seus apeadeiros em estações em Marvila e Chelas.

A crescente importância da Linha de Cintura faz também com que a estação passe a ser central na vida diária das populações locais, e que se assuma como a principal porta de entrada no bairro. Esta centralidade reforça o carácter estratégico desta intervenção enquanto génese da regeneração urbana do bairro.

Pretende-se que o espaço verde a desenvolver possa resolver um conjunto de objetivos de escala estratégica:

- Procurar a unificação dos conjuntos habitacionais envolventes agregando-os em torno da centralidade da estação de Marvila;
- Garantir a continuidade do corredor verde oriental, do qual fazem parte Parque Urbano do Vale Fundão e a Quinta das Flores, permitindo, futuramente, a sua extensão até ao rio;
- Garantir atravessamentos da Linha de Cintura, mitigando o seu impacto como barreira urbana e possibilitando a ligação de Marvila à nova polaridade urbana prevista pelo PDM a sul da linha, ao Hub Criativo do Beato e à Frente Ribeirinha.

3.3 Condicionantes

- a) A concretização da proposta para o parque implicará que a execução da Área de Projeto é autónoma em relação às áreas de estudo do concurso.
- b) Se as alterações na linha de cintura são centrais na definição da estratégia de intervenção a calendarização das intervenções necessárias para a sua concretização é ainda incerta. Esta indefinição implica constrangimentos no desenvolvimento do estudo:
 - Necessidade de prever soluções temporárias, ou de grande flexibilidade em áreas afetadas ao alargamento da linha;
 - Necessidade de faseamento do projeto e obras do espaço verde, tendo em conta as áreas definidas: Área de Projeto e áreas de estudo do concurso.

Na Área de Estudo Poente a integração do lote PRA, implicará que:

- A Rua João José Cochofel será demolida;

- A Rua Carlos Gil deverá ser redesenhada;
- Numa fase posterior ao concurso, prevê-se a coordenação entre o projeto do parque, o desenvolvimento da área do lote PRA (ver **ANEXO VI –PRA**), de maneira a garantir que as áreas não edificadas desse lote estabelecem uma continuidade com o parque.

3.4 Condicionantes do PDM

- Área de Reabilitação Urbana de Lisboa;
- Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária;
- Qualificação do Espaço Urbano – Traçado Urbano C Consolidado – Espaço Verde de Recreio e Produção a Consolidar – Espaços de Uso Especial de Infraestruturas;
- Vulnerabilidade a inundações – Moderada;
- Sistema de Infraestruturas de Abastecimento de Água – Canal Alviela;
- Servidão Ferrovias.
- Nota: ver **ANEXO IV –PDM**

4. PROGRAMA DE INTERVENÇÃO

A necessidade de compreender a área de concurso como uma entidade única enquadra-se no âmbito dos objetivos estratégicos anteriormente definidos. A sua delimitação a nascente e poente, pela Avenida Infante Dom Henrique e pela Rua João César Monteiro respetivamente, coincide com as duas principais ligações previstas entre Marvila e a Frente Ribeirinha. A sul da Linha de Cintura, entre estas duas ligações e apoiada pela estação de Marvila, está também prevista uma polaridade urbana que potência também a unicidade deste território.

No entanto, e apesar desta visão de conjunto, o impacto da intervenção na Linha de Cintura, um cadastro que não é inteiramente municipal na zona nascente da área de concurso e a intervenção no lote PRA a poente, levam à definição das duas áreas de estudo e de uma Área de Projeto, esta última, parcela que se pretende executar no imediato.

Nota: ver **ANEXO I –Topografia; ANEXO V - Área de concurso e Planta de Intenções**

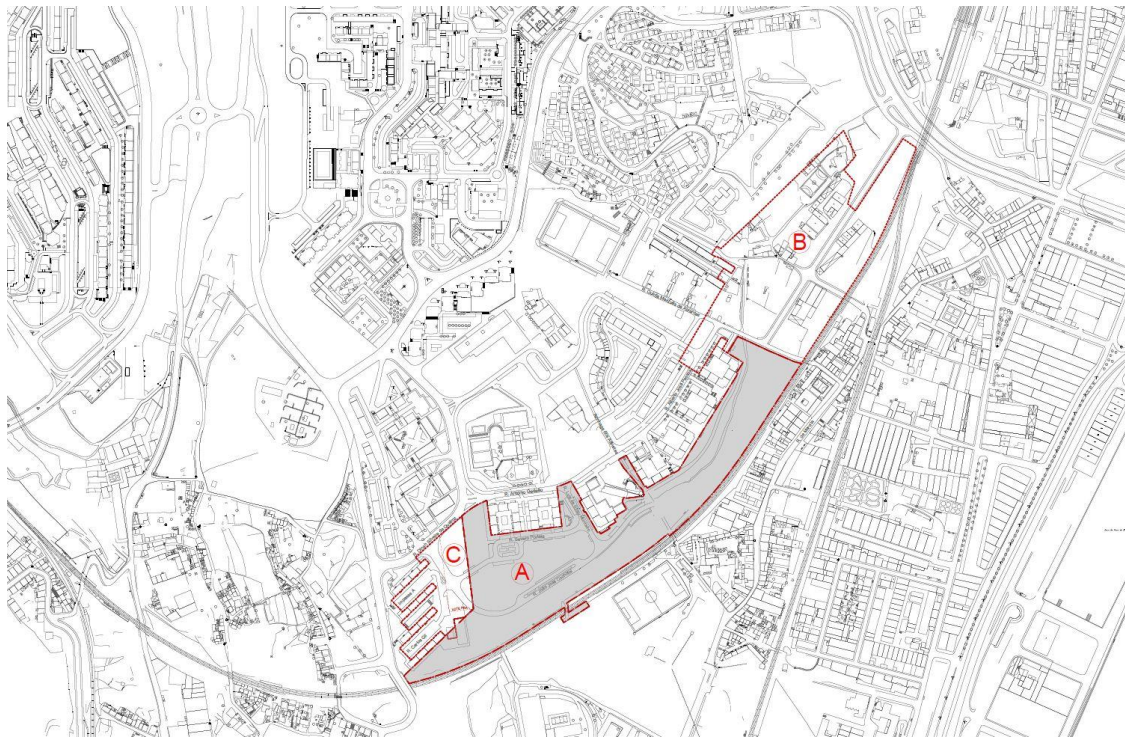


Figura 2 - Área de Projeto (A)

4.1 Área de Projeto – Objetivos

Para esta área deverá ser tido em conta que o espaço verde estará dividido em duas zonas, uma com carácter definitivo, e outra temporária em função da faixa prevista para a quadruplicação da Linha de Cintura e do traçado previsto para a linha de Alta Velocidade provinda da futura Terceira Travessia do Tejo (TTT).

Esta separação condiciona conceptualmente a proposta de espaço verde, impondo a localização dos elementos com carácter definitivo (equipamentos e massas arbóreas) a norte do parque e longe da linha ferroviária, enquanto na zona de alargamento da linha, junto à futura estação, se impõe uma solução temporária ou flexível visto a intervenção na Linha de Cintura não ter ainda calendarização definida. Assim o espaço verde deverá prever as seguintes condições:

- a) A proposta deverá garantir que o espaço verde tenha acesso livre, sem qualquer vedação nem restrições de acesso, e deverá garantir a acessibilidade universal a todos os espaços e equipamentos.
- b) Deverão ser utilizadas soluções, equipamentos e mobiliário urbano com comprovada durabilidade e qualidade.
- c) Acessos rodoviários:
 - Os arruamentos existentes na área de intervenção poderão, na generalidade, ser eliminados para a construção da zona verde;

- Deverá ser previsto o prolongamento da Rua Luís de Sttau Monteiro garantindo um acesso franco ao apeadeiro de Marvila, prevendo a sua crescente importância no contexto da quadruplicação da Linha de Cintura e da TTT, e a sua transformação em estação;
- Entre o apeadeiro e o Canal do Alviela, deverá ser prevista uma zona de estacionamento para bicicletas e, para carros, uma bolsa para tomada e largada de passageiros, respeitando os afastamentos legais e para o qual se propõe um pavimento permeável integrado no carácter da zona verde a projetar;
- Deverão ser assegurados os acessos a garagens nos conjuntos habitacionais existentes, alterando também o carácter desses arruamentos e integrando-os no espaço verde;
- Os novos arruamentos deverão assegurar as condições de circulação de veículos de emergência e higiene urbana.

d) Acessos pedonais:

- Deverá ser assegurada a acessibilidade universal bem como as normas de segurança adequadas à transposição da linha férrea no percurso pedonal da Azinhaga dos Alfinetes, reforçando o seu carácter de ligação entre os dois lados do apeadeiro;
- Deverá ser estudado o percurso pela Azinhaga dos Alfinetes, que para além de assegurar a memória de um passado rural enquadra a Biblioteca de Marvila;
- Deverá ser mantida e reformulada a passagem inferior à linha férrea existente no topo poente do apeadeiro, de forma a garantir a acessibilidade universal e a segurança dos utentes;
- Deverá ser assegurada pelo menos a cota 44m ao longo do extremo poente do talude Norte da Linha de Cintura numa extensão de cerca de 120 metros, mantendo a cota atual do respiradouro do Canal do Alviela. Esta modelação revela-se de especial importância para viabilizar, em futura operação urbanística, o atravessamento sobre a linha férrea;
- Deverão ser asseguradas ligações francas aos passeios da Rua Dinah Silveira de Queiroz/Rua António Gedeão nos espaços entre as edificações existentes e propostas, garantindo que o parque seja perceptível desde esses arruamentos.

e) Acessos cicláveis:

- Deverá ser prevista rede clicável no local que, de acordo com o enquadramento estratégico definido pela CML, prevê a chegada da ciclovia (vinda de norte) pela Rua Dinah Silveira de Queiroz;
 - Desse ponto deverão ser asseguradas duas ligações, uma ao apeadeiro de Marvila e outra à futura passagem sobre a linha férrea;
 - As ligações poderão ser feitas pelos arruamentos existentes ou pelo jardim, devendo, em qualquer das soluções, consistir num sistema de pistas cicláveis segregadas.
- f) Equipamentos:
- O Posto de Transformação localizado na Rua Severo Portela deverá ser mantido e integrado no conjunto;
 - Deverão ser previstos equipamentos no jardim de acordo com a consulta feita por associações locais à população. O documento síntese desta consulta deverá ser seguido com sentido crítico e como carácter indicativo da vontade da população local (Nota: ver **ANEXO VII – Transformar Marvila com jardim e ciclovias**).
- g) A proposta deverá considerar uma forte componente relacionada com a sustentabilidade ambiental, prevendo:
- Criação de sistemas de recolha de água para manutenção do jardim;
 - Utilização de espécies vegetais que não necessitem de níveis elevados de rega e manutenção;
 - Colocação de painéis solares para recolha de energia elétrica;
 - Utilização de materiais reciclados;
 - Colocação de compostores comunitários;
 - Colocação de equipamentos de recolha e separação de lixo.
- h) Iluminação Pública:
- A zona verde a projetar deverá prever a iluminação pública adequada à utilização da área, atendendo também à necessária preocupação com a segurança.
- Nota: ver **ANEXO VII – Transformar Marvila com jardim e ciclovias**

4.2 Áreas de estudo do concurso – Objetivos

Para estas áreas pretende-se o desenvolvimento de uma proposta ao nível do Programa Base que garanta uma visão única e coerente para este território, dando resposta aos três eixos estratégicos anteriormente definidos.

Na Área de Estudo Nascente e de acordo com a planta de intenções (ver **ANEXO V**) importa garantir os seguintes objetivos:

- Deverá ser alterada a ligação viária da Rua Alberto José Pessoa à Av. Infante Dom Henrique com uma nova via em cada sentido de circulação. Esta ligação poderá ser redesenhada de modo a garantir um menor impacto na continuidade do espaço verde. O redesenho deste arruamento deverá contribuir para uma melhor integração do Bairro da Quinta do Chalé. Deverá ser assegurada a ligação deste arruamento à Estrada de Marvila, aproveitando a passagem desnivelada existente sob a Linha de Cintura;
- Deverá ser previsto um percurso clicável de ligação da estação à Av. Infante D. Henrique. Este poderá ser paralelo ao arruamento previsto, ou integrado no Parque Urbano;
- A faixa de alargamento da linha férrea deverá ter uma solução de carácter temporário, ou pelo menos de grande flexibilidade.

Para a Área de Estudo Poente e de acordo com a planta de intenções (ver **ANEXO V**) interessa garantir os seguintes objetivos:

- Na envolvente do lote PRA, pretende-se que as zonas não edificadas do lote venham a estabelecer uma continuidade com o parque;
- A Rua Carlos Gil deverá ser prolongada até à Rua Dinah da Silveira Queiroz, o seu perfil deverá ser redesenhado de acordo com a geometria do Lote PRA, da implantação e da acessibilidade ao edifício a construir, nomeadamente o acesso ao estacionamento;
- Deverão ser assegurados acessos aos estacionamentos existentes nos impasses da Rua Carlos Gil (Bairro dos Alfinetes) embora se considere que os perfis e desenho desses acessos deverão ser repensados de modo a melhorar a sua integração no espaço verde;
- Deverá ser estudada a arborização dos impasses na Rua Carlos Gil, procurando uma redução mínima da oferta de estacionamento existente;
- Deverá ser prevista rede clicável no local de acordo com o proposto para a Área de Projeto e Planta de Intenções, tendo em conta a chegada da ciclovía (vinda de norte) pela Rua Dinah Silveira de Queiroz.

5. CUSTO DA OBRA

Admite-se como preço base da empreitada, ou seja, como valor máximo de custo da obra a quantia de 6.000.000,00€ (cinco milhões de euros), para a totalidade da Área de Projeto do PUQMA, valor que exclui IVA à taxa legal em vigor.

As propostas deverão ainda incluir um custo estimado da manutenção e da exploração ao longo de um ano, incluindo não só todos os consumos de água e eletricidade, mas também todos os trabalhos de manutenção periódica e preventiva necessários.

6. ANEXOS

- ANEXO I – Topografia
- ANEXO II – Levantamento Fotográfico
- ANEXO III – Relatório Geotécnico
- ANEXO IV – PDM
- ANEXO V – Área de Intervenção do Concurso e Planta de Intenções
- ANEXO VI – Conjunto habitacional do Programa Renda Acessível (PRA)
- ANEXO VII – Transformar Marvila com jardim e ciclovias



LISBOA OCIDENTAL, SRU, EM, SA

PROCEDIMENTO REF.º SRU_20208_CIC

**CONCURSO PÚBLICO, COM PUBLICIDADE INTERNACIONAL, DE CONCEÇÃO DO PARQUE
URBANO DA QUINTA DO MARQUÊS DE ABRANTES
(BAIRRO DOS ALFINETES)**

Anexo II – LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

JANEIRO/2020

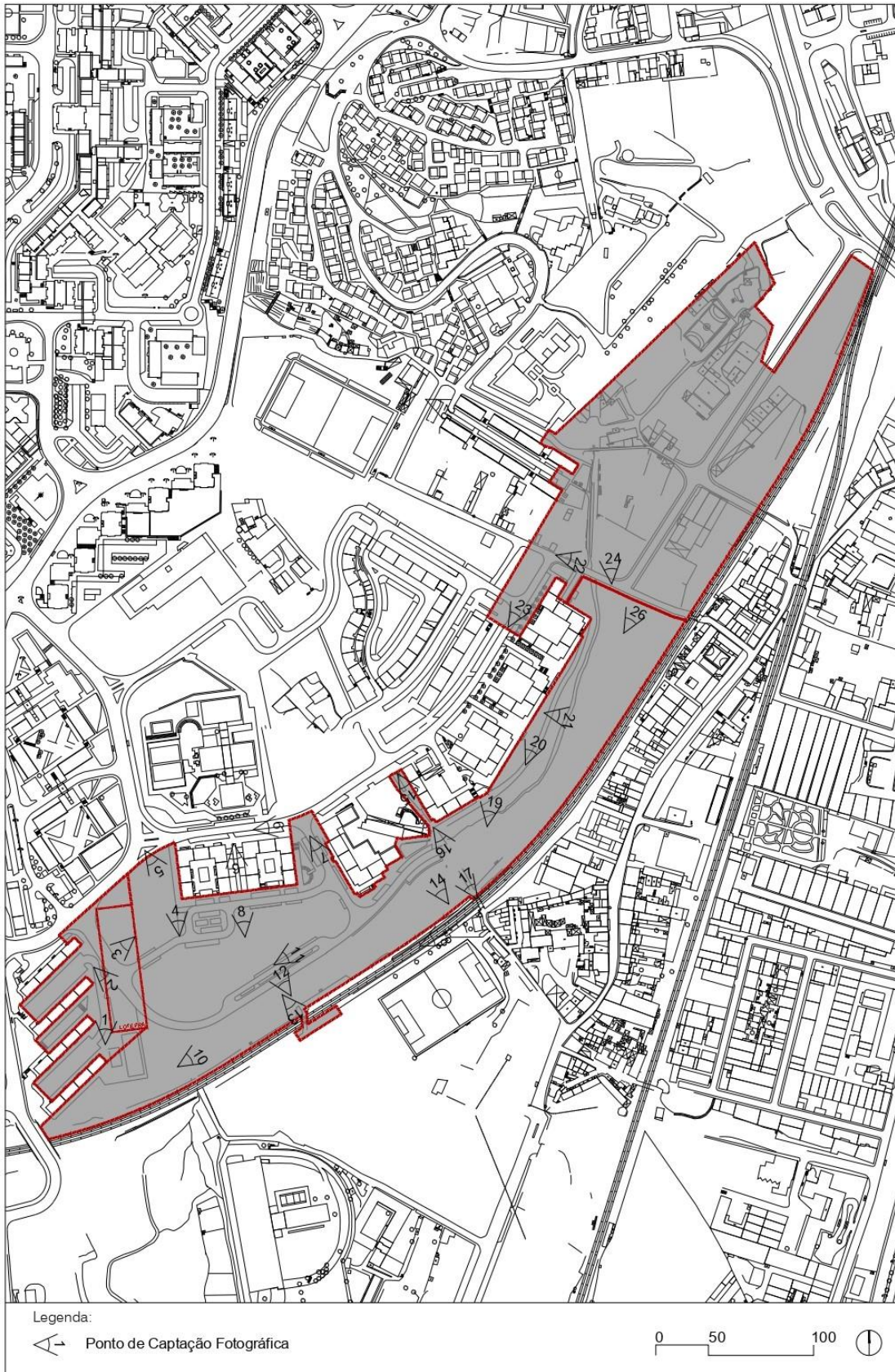


Figura 1 -Área de intervenção do Concurso, localização dos pontos de Captação Fotográfica



Figura 2 -Fotomontagem Panorâmica, zona do Lote PRA, Rua Carlos Gil/ impasse (à esquerda), Rua João José Cochofel (à direita).



Figura 3 - Fotomontagem Panorâmica, zona do Lote PRA (vista para sul), Rua João José Cochofel (rua a ser demolida).



Figura 4 -Fotomontagem Panorâmica, Rua Carlos Gil.



Figura 5 - Ligação à Rua Dinah Silveira de Queiroz.



Figura 6 - Vista desde Rua Dinah Silveira de Queiroz.



Figura 7 - Rua António Gedeão e entrada para Rua Luís Sttau Monteiro.



Figura 8 - Rua Luís Sttau Monteiro (vista para sudeste).



Figura 9 – Fotomontagem Panorâmica, Rua Severo Portela.



Figura 10 - Acesso Pedonal à Rua Portela.



Figura 11 - Fotomontagem Panorâmica, Área de Projeto.



Figura 12 - Fotomontagem Panorâmica, Área de Projeto.



Figura 13 - Fotomontagem Panorâmica, Área de Projeto.



Figura 14-Passagem inferior à linha férrea existente, a poente do apeadeiro



Figura 15 -Fotomontagem Panorâmica, Área de Projeto, vista tardoz da Biblioteca de Marvila.



Figura 16 - Azinhaga dos Alfinetes, junto à biblioteca (sudeste).



Figura 17 - Azinhaga dos Alfinetes, linha de caminho de ferro ao fundo (sudeste).



Figura 18 -Azhaga dos Alfinetes (noroeste).

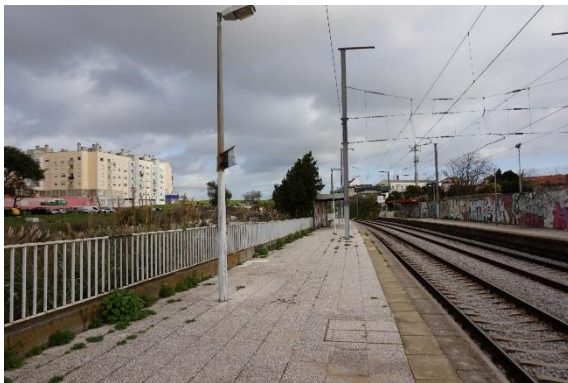


Figura 19 - Apeadeiro de Marvila (vista nordeste).



Figura 20- Fotomontagem Panorâmica, Área de Projeto (Posto de Transformação em primeiro plano)



Figura 21 - Fotomontagem Panorâmica, Área de Projeto.



Figura 22 -Fotomontagem Panorâmica, Área de Projeto.



Figura 23 - Rua Quinta Marquês de Abrantes, transição entre a Área de Estudo de Nascente e Área de Projeto (sudeste), Canal do Alviela (à esquerda).



Figura 24 - Rua Alberto José Pessoa (vista para nordeste).



Figura 25 - Fotomontagem Panorâmica da Área de Estudo Nascente, Bairro da Quinta do Chale e Canal do Alviela (à esquerda).



Figura 26 - Bairro da Quinta Chale, vista desde o núcleo central (sudeste).



Figura 27- Fotomontagem Panorâmica da Área de Estudo Nascente (vista nordeste).