



**PROJECTO DE ESPAÇOS EXTERIORES DA PRAÇA MARECHAL HUMBERTO  
DELGADO – SETE RIOS – FASE 1**

**I. ARQUITECTURA E DESENHO URBANO**

**PROJECTO DE EXECUÇÃO – MAIO 2019**

**MEMÓRIA DESCRITIVA**

REV 05

**ÍNDICE**

<b>1.</b>	<b>ENQUADRAMENTO DA PRIMEIRA FASE DE PROJECTO</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>PRINCÍPIOS GERAIS DA INTERVENÇÃO</b>	<b>3</b>
2.2.	Integração viaduto rodoviário no tecido urbano	5
2.3.	Requalificação do Interface de Transportes	6
2.4.	Intervenção sustentável	6
<b>3.</b>	<b>REGRAS GEOMÉTRICAS DA INTERVENÇÃO</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>PAVILHÃO</b>	<b>7</b>

281

## PROJECTO DE ESPAÇOS EXTERIORES DA PRAÇA MARECHAL HUMBERTO DELGADO – SETE RIOS

### PRIMEIRA FASE – PROJECTO DE EXECUÇÃO

#### MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

##### 1. ENQUADRAMENTO DA PRIMEIRA FASE DE PROJECTO

O Projecto de Execução da do Projecto de Execução da Praça Marechal Humberto Delgado – Sete Rios, a que esta Memória Descritiva se refere, corresponde à Primeira Fase da Intervenção.

Esta Primeira Fase contempla apenas o Sector Norte de um Projecto de Execução mais abrangente.

Dentro deste Sector Norte é também excluído o sector que, por ter sido incluído na Obra de construção do Parque de Estacionamento subterrâneo, se encontra já executado.

A reabilitação do "Pavilhão - Correspondência", elemento central da Praça Marechal Humberto Delgado, é também incluído nesta Primeira Fase.

As Peças Escritas e Desenhadas que complementam esta Memória Descritiva definem com rigor o objecto e os limites desta Primeira Fase do Projecto de Execução.

**No entanto, e para um correcto enquadramento da Primeira Fase de Obra nos objectivos e metodologia do Projecto mais abrangente em que se enquadra, a Memória Descritiva refere elementos que não integram esta Primeira Fase.**

##### 2. PRINCÍPIOS GERAIS DA INTERVENÇÃO

A Praça Marechal Humberto Delgado em Sete Rios é um território urbano complexo e contraditório.

O Projecto estrutura e hierarquiza os diferentes usos deste espaço para promover a legibilidade do lugar e potenciar novas formas da sua apropriação.

###### 2.1. Reordenamento do sistema viário e criação de uma Praça Urbana

A disseminação da circulação rodoviária e do estacionamento por todo o espaço da Praça Marechal Humberto Delgado tornou o uso pedonal numa actividade residual, desinteressante e insegura.

Os usos e equipamentos que ocupam a frente do Jardim Zoológico de Lisboa não permitem a fruição de um espaço público coerente e atractivo.

O Projecto concentrará de ambos os lados do Viaduto todo o sistema rodoviário local e acomodará, sob o Viaduto, o novo Terminal de Transportes Suburbanos.

Deste modo, o Projecto devolve aos peões o espaço público em frente ao Jardim Zoológico e cria as condições para o reaparecimento de uma Praça Urbana, potenciada pela requalificação do Pavilhão de Correspondência e uma área significativa destinada à implantação de um sistema de jogos de água lúdicos.

Complementarmente, o Projecto promove medidas de acalmia – estreitamento de faixas de rodagem, incremento das faixas BUS e criação de travessias pedonais curtas – que favorecem peões, ciclistas e transportes públicos.

O Projecto promove o alargamento generalizado dos passeios e a requalificação dos atravessamentos pedonais, acolhe uma nova ciclovia e cria um ponto de bike-sharing. A interconexão entre os sistemas de transporte público é reforçada com a realocação de paragens e a requalificação dos acessos aos percursos pedonais subterrâneos existentes.

Tendo em conta as opções de projecto para a Estrada de Benfica, é necessária a construção de um muro, de índole urbano, para suporte de um talude já existente e que apresenta problemas de estabilidade.

O Parque de Estacionamento subterrâneo, que constitui um projecto complementar já executado, comunica com esta rede de percursos pedonais.

## 2.2. Dados gerais da solução

A solução preconizada para a infraestrutura de transportes baseia-se em três princípios estruturantes:

- a) RACIONALIZAR O ESPAÇO de circulação e estadia ‘automóvel’ tendo em vista reduzir a área afectada ao transporte motorizado, mantendo-se contudo as funções existentes e reforçando outras, designadamente as que respeitam à operação de autocarros com origem na margem sul do Tejo;
- b) Aumentar a MULTIMODALIDADE (diversidade modal) por afectação de espaço-canal a novos modos (ciclável), por melhoria das plataformas dedicadas ao peão e pela deslocalização para este nó de terminais de linhas interurbanas/ suburbanas de escala metropolitana;
- c) Melhorar a INTERMODALIDADE por racionalização dos percursos ‘a pé’ na ligação entre si dos diferentes modos – comboio, metro, autocarros, parques de automóveis, etc.

Os critérios de projecto adoptados visam a concretização destes princípios considerando-os como objectivos centrais de uma mobilidade mais sustentável. Os actuais usos no ‘território’ desta interface de transportes caracterizam-se por uma enorme afectação de espaço ao modo ‘automóvel’, privado ou colectivo. Sob o viaduto do Eixo N/S o estacionamento de ligeiros de apoio ao ZOO remete para ‘fora’ os canais de circulação que dessa forma comprimem o espaço pedonal (remanescente) a mínimos incompatíveis com uma repartição modal equilibrada. Sabe-se como o estrangulamento do espaço pedonal (por contraposição ao espaço ‘automóvel’) se reflecte em menores índices de utilização do transporte colectivo de maior capacidade (comboio, metro e autocarros) e, consequentemente, persistem elevadas taxas de utilização do ‘carro próprio’.

É essa reforma estrutural que se está a processar à escala da cidade (exemplo do sistema Terreiro do Paço/ Cais do Sodré) que o presente projecto consubstancia. Contudo, a solução preconizada não visa uma redução drástica da oferta, apenas considera como princípio viável, a manutenção de uma procura próxima da existente mas beneficiando de maior eficácia por redução de folgas e usos indevidos. Até porque se está em presença de um importante nó do sistema metropolitano e o seu comprometimento funcional acarretaria elevados custos para a malha urbana local podendo inclusive comprometer o sistema metropolitano onde as interdependências funcionais implicam

processos muito mais lentos de mudança. Tal não implica que a dificuldade de determinados movimentos não possa induzir diferentes escolhas de percursos, com aumentos de procura noutros movimentos exteriores à zona.

A alteração de fundo que permite a transformação deste espaço consiste na passagem para o subsolo da capacidade de estacionamento de ligeiros de apoio ao ZOO. O espaço sobranceiro converte-se assim numa enorme plataforma pedonal de valorização da fachada anterior do Jardim Zoológico. O espaço sob o viaduto do Eixo N/S é transformado em corredores dedicados para diferentes tipos de serviços de autocarro, concentrando no centro o serviço suburbano que têm origem/ destino na margem sul do Tejo, articulando directamente com as rampas de acesso. 'Por fora' circulam, também em corredores dedicados, os autocarros urbanos (CARRIS) e do lado do ZOO é ainda criado um corredor/ estacionamento de autocarros de excursões (visitas organizadas) e táxis.

O terminal dos autocarros urbanos é contudo dividido em duas plataformas distintas: em paralelo com o viaduto do Eixo N/S localizam-se as paragens das linhas (CARRIS) que conectam as Laranjeiras com Campolide; de ambos os lados da Rua Prof. Lima Basto, junto ao cruzamento com a Av. das Forças Armadas, localizam-se as paragens das que ligam Campolide à Estrada de Benfica. Apesar de o sistema rodoviário (geral) funcionar como uma grande giração estendida entre as Estradas das Laranjeiras e a de Benfica, a circulação de autocarros urbanos e outros veículos não está sujeita a esse espartilho, para que não aumentem os quilómetros percorridos. Razão pela qual se prevê a viragem à esquerda na chegada da Rua Prof. Lima Basto à Av. das Forças Armadas.

Frisa-se contudo, que essa grande giração é parcialmente falsa na medida em que a intersecção entre a Estrada das Laranjeiras e a Av. das Forças Armadas se resolve através de uma giração parcial, permitindo viragens da EL (S) para a AFA (W). Mas, na verdade, é também falsa esta 'rotunda' (só há círculo interno), devendo por isso funcionar regulada por distribuição de tempos (semáforos) - não sendo compatível com autorregulação (prioridade a quem gira). Acresce que esta solução induz uma geometria mais estável do ponto de vista do desenho urbano, não penaliza os peões com aumento da extensão de percursos e permite a criação de uma plataforma de valorização do edifício adjacente a nordeste. Por outro lado, a face poente da giração só funciona para autocarros do terminal da margem sul (corredor central), que dessa forma não se somam com o restante tráfego.

O reforço do sistema pedonal baseia-se na melhoria das conexões entre a estação do metro e todos os cais de autocarros e na possibilidade de futura ligação em subsolo da estação de metro à estação de comboios, potenciando as funções da interface. À superfície há uma racionalização dos percursos pedonais por criação de trajectos lineares e directos, opção que deverá ser mantida mesmo que represente perda na optimização temporal do sistema semaforizado para o automóvel. Pela mesma razão se procurou paralelismo entre passadeiras e corredores dedicados para bicicletas.

### **2.3. Integração viaduto rodoviário no tecido urbano**

O viaduto do Eixo Norte-Sul e os seus acessos sobrepõem-se à estrutura urbana local e alteram definitivamente a sua escala.

O Projecto trata o viaduto como um edifício, valorizando as suas potencialidades e densificando os usos dos espaços cobertos que o tabuleiro promove.

O programa sob o tabuleiro incluirá o novo terminal rodoviário suburbano, para além de estacionamento de bicicletas e de autocarros suburbanos e de turismo.

#### **2.4. Requalificação do Interface de Transportes**

Sete Rios é um Interface de Transportes que integra comboio, metro, autocarros da rede de longo curso, autocarros urbanos e táxis. É uma importante infraestrutura geradora de actividade urbana.

O reordenamento do sistema viário proposto permitirá requalificar o Interface de Transportes, acomodar o novo terminal de autocarros suburbanos e aumentar a atractividade e a eficiência dos sistemas de transporte publico e o conforto dos seus utentes:

Com a melhoria dos percursos pedonais, de superfície e subterrâneos, serão facilitados os acessos a pé e de bicicleta aos diferentes modos de transporte e facilitadas as deslocações a pé entre cada um deles.

Em toda a área de intervenção serão melhoradas as condições de segurança e garantida a plena acessibilidade a todos os cidadãos.

#### **2.5. Intervenção sustentável**

O Projecto baseia-se em princípios de intervenção sustentável, numa operação que visa a melhoria da qualidade de vida e a autoestima dos cidadãos.

A área não impermeabilizada é largamente ampliada face à situação existente.

As maiores superfícies não pavimentadas e arborizadas concentram-se nas áreas sem construção subterrânea existente ou projectada;

As águas pluviais recolhidas nas áreas pedonais são encaminhadas à superfície para infiltração nas áreas permeáveis.

Os pavimentos e equipamentos são seleccionados por forma a assegurarem o conforto e segurança dos utentes:

Os pavimentos pedonais e rodoviários, guias e contra-guias, mobiliário urbano e elementos aparentes das infraestruturas enterradas oferecem garantias de qualidade formal, de durabilidade e de fácil manutenção.

Os espaços, equipamentos e elementos naturais existentes serão, sempre que possível mantidos, reabilitados, reutilizados ou renovados.

O jardim com árvores de grande porte que confronta com a Estrada de Benfica é conservado.

Todas as árvores, desde que compatíveis com as construções enterradas previstas, são mantidas.

Os movimentos de terras são limitados àqueles que são necessários para a eficiência do sistema de recolha de águas pluviais e para a coerência formal dos espaços de estadia e circulação.

Os sistemas de pavimentação tomam em linha de conta a reciclagem local de bases e pavimentos existentes, assim limitando o impacto da obra na envolvente e na Cidade.

### **3. REGRAS GEOMÉTRICAS DA INTERVENÇÃO**

O Projecto baseia-se numa geometria modular que constitui a regra de dimensionamento de toda a composição – implantação dos canais rodoviários, dos pavimentos rígidos pedonais e dos limites dos espaços permeáveis e ainda da implantação de todos os objectos e elementos a colocar ou a construir na área de intervenção.

O módulo-base desta geometria é um quadrado de 0,45m de lado, subdivisível em quadrados de 0,15m de lado.

Todo o Projecto é implantado com base numa quadrícula de eixos ortogonais.

O afastamento entre os eixos desta quadrícula principal é de 13,50m o que corresponde a 15 módulos-base.

Os eixos com a orientação Sudoeste / Nordeste estão identificados de 0 a 13.

Os eixos com a orientação Noroeste / Sudeste estão identificados de A a Z e de AA a AH.

O eixo base da composição – eixo 8 – é o eixo do tramo recto do Viaduto do Eixo Norte-Sul ou, com maior rigor, o eixo equidistante dos pilares do Viaduto no tramo recto que se desenvolve em Sete Rios.

Este eixo é sensivelmente paralelo aos os muros do Jardim Zoológico, limits Noroeste da área de intervenção.

As coordenadas de dois pontos do eixo 8 estão referenciadas aos apoios topográficos da Câmara Municipal de Lisboa, uns e outros referenciados na Planta de Trabalho – Desenho 102.

#### **4. PAVILHÃO**

A reabilitação do "Pavilhão - Correspondência" é o tema central deste Projecto pela qualidade formal da pequena construção em pré-ruína e pela importância da sua reintegração no património da arquitectura moderna lisboeta.

O edifício, atribuído ao Arquitecto Alberto Pessoa é, sem qualquer dúvida, uma pequena peça excepcional, representativa da qualidade da arquitectura dos equipamentos de serviço público.

O pequeno Pavilhão teve como função conectar a Estação de Metro - então terminal - de Sete Rios com a linha do Eléctrico depois desactivada.

O desaparecimento do Eléctrico levou ao encerramento da escada de ligação entre o cais subterrâneo e o Pavilhão, cujo núcleo central foi também encerrado.

Com a construção de anexos totalmente desqualificados e com ausência de manutenção, o pavilhão degradou-se física e formalmente.

A sua reabilitação implica, neste momento, e para além da demolição de todas as adições espúrias, a reconstrução com prévia demolição de parte da construção original.

Estarão nesta condição a laje térrea, que apresenta grandes deformações e paredes com avarias significativas.

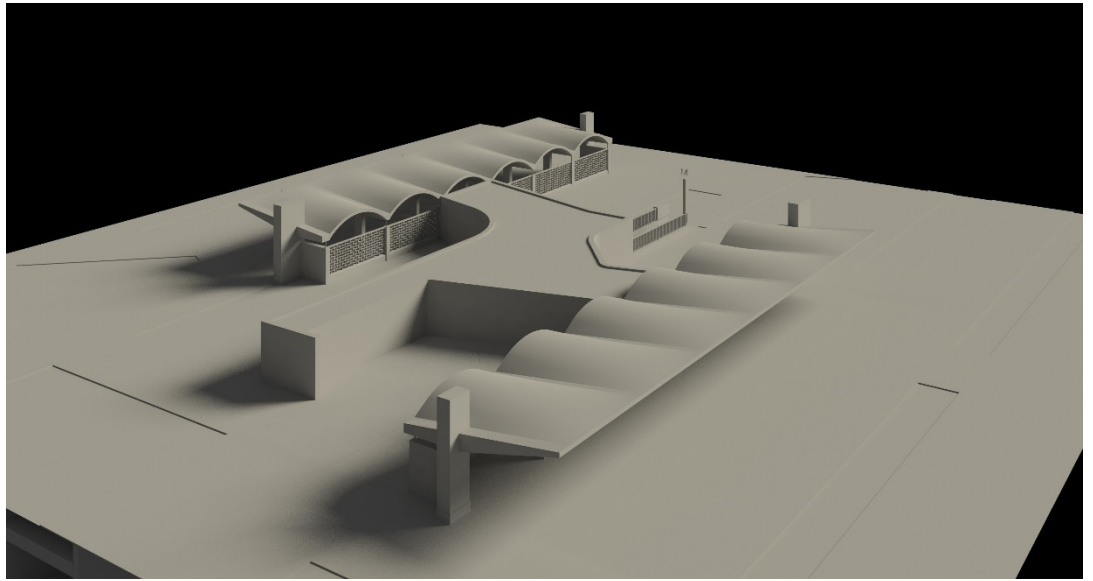
Também as grelhas que constituem boa parte das fachadas deverão ser substituídas por novos elementos pré-fabricados. Estes pré-fabricados serão idênticos elementos aos originais, que terão sido substituídos por uma grelha em betão de reparação muito pouco fiável.

Do mesmo modo, a substituição dos pilaretes não estruturais que confinam estes panos em grelha, permite reabilitar todo o sistema de drenagem das coberturas.

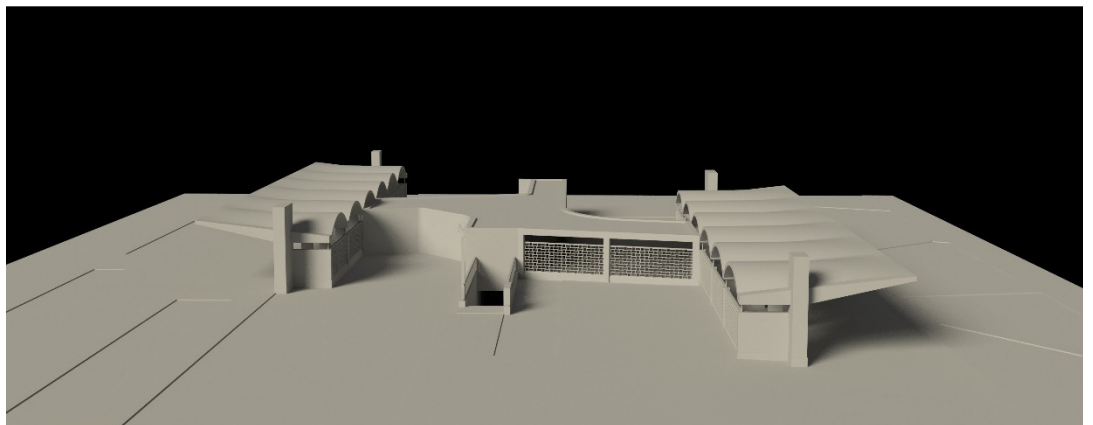
O estado de corrosão dos portões metálicos aconselha também a sua substituição integral.

Finalmente, um novo modo de iluminar o espaço valorizará a leitura nocturna da sua forma.

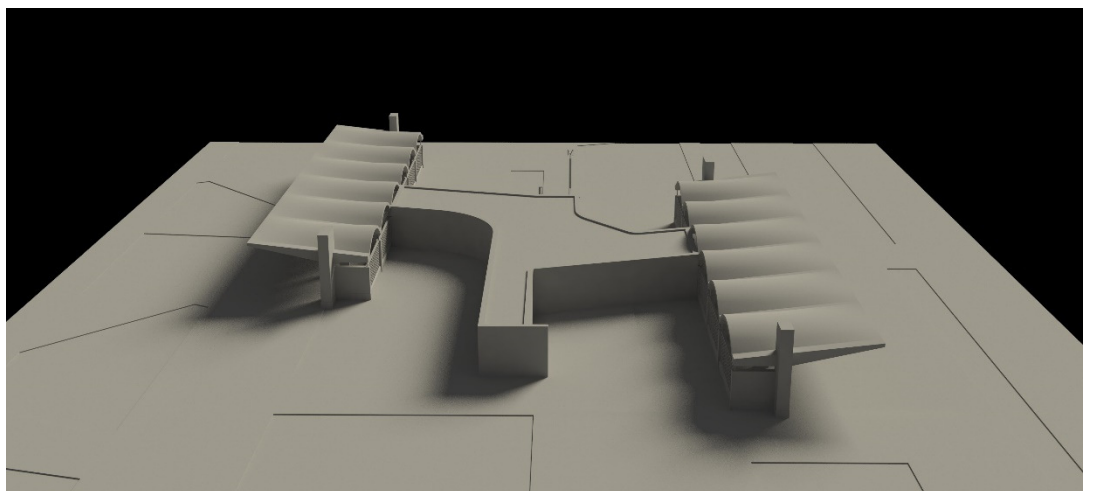
Com a reabertura dos portões, o Pavilhão pode adquirir uma nova função de acesso privilegiado ao Jardim Zoológico de Lisboa.



**Fig. 1 – Vista Geral 1**

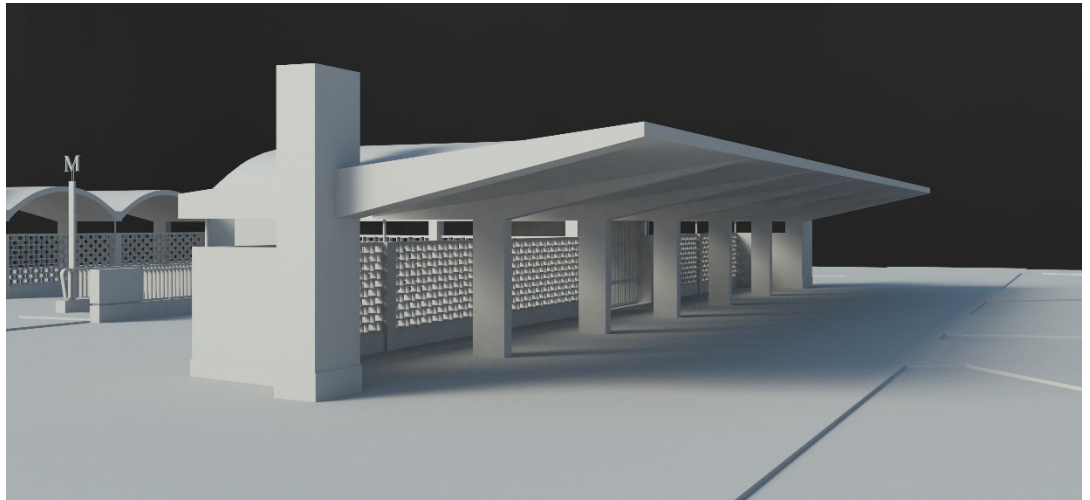


**Fig. 2 – Vista Geral 2**

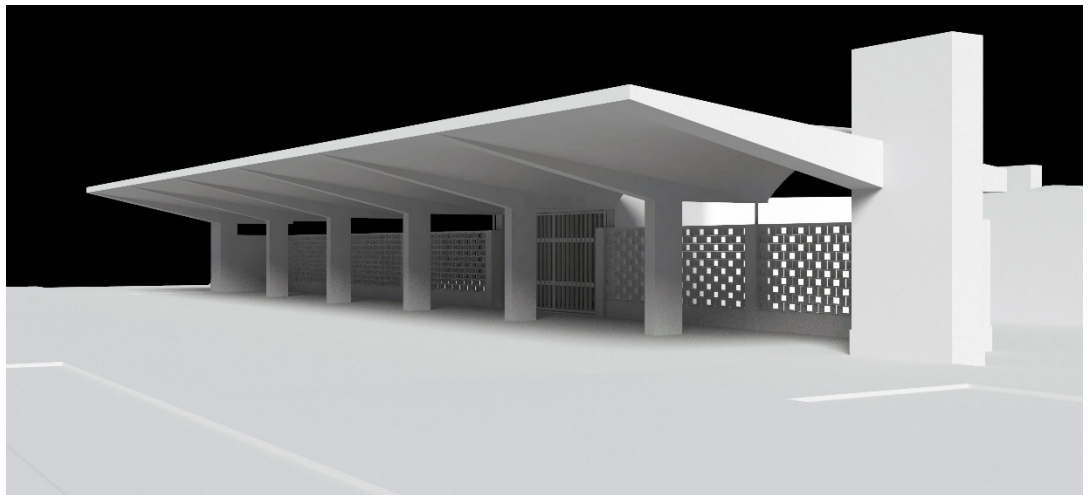


**Fig. 3 – Vista Geral 3**

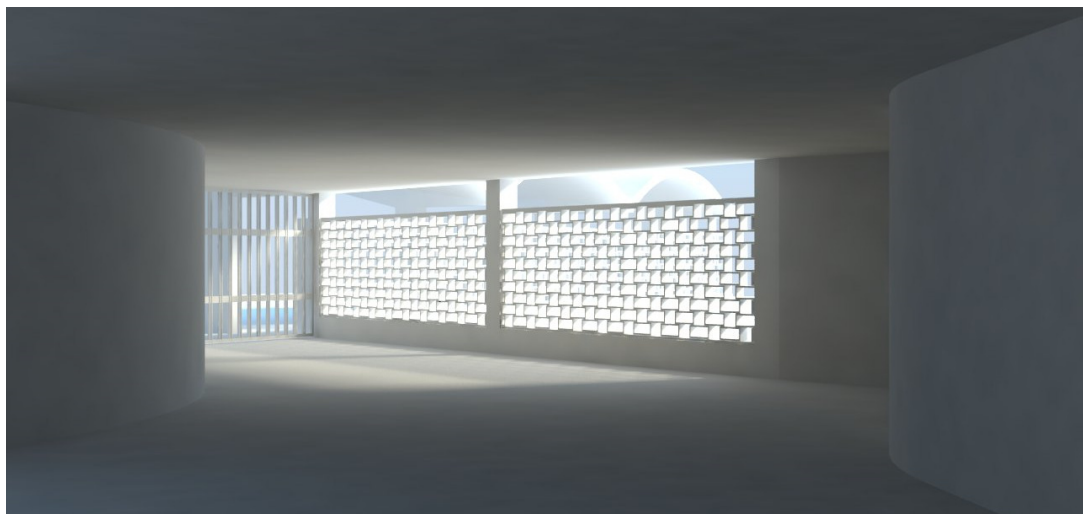




**Fig. 4 – Vista Alçado Nordeste**



**Fig. 5 – Vista Alçado Sudoeste**



**Fig. 6 - Vista Interior**

Porto, 2 de Maio de 2019