



**PROJETOS DE LIGAÇÕES CICLÁVEIS E REQUALIFICAÇÃO DE
FRENTES DE ESCOLAS DO GRUPO 1 DO PROGRAMA BICI**

**LISBON SCHOOL MISSING LINK 6:
EB 2, 3 DE MARVILA**

Lisboa

PROJETO DE EXECUÇÃO | ARQUITECTURA PAISAGISTA

MEMÓRIA DESCRITIVA

Rev.02

| Fevereiro de 2025 |

ÍNDICE

1 Introdução	3
2 Objectivos e Premissas de Intervenção	3
3 Proposta	5
4 Aspectos técnicos	6
4.1 Medidas cautelares.....	6
4.2 Pavimentos	7
4.3 Equipamentos e mobiliário urbano	8
4.4 Zonas verdes	9
4.5 Infraestruturas	9

1 | INTRODUÇÃO

A presente memória descritiva respeita ao Projeto de Arquitetura Paisagista para as ligações cicláveis e requalificação de frentes de escolas do grupo 1 do Programa Bici (Bloomberg Initiative for Cycling Infrastructure), mais especificamente, para a Lisbon School Missing Link 6 – EB 2, 3 de Marvila, na freguesia de Marvila, em Lisboa.

A proposta de Lisboa ao programa Bici, designada por "Lisbon School Missing Links", visa implementar soluções para aumentar a diversidade de utilizadores que se deslocam de bicicleta na cidade, através da implementação de novas ligações cicláveis, consideradas essenciais para garantir melhores condições de mobilidade, em segurança e com conforto aos utilizadores, entre a rede existente e as escolas. Assim, esta proposta é parte integrante de um projeto maior para uma rede ciclável que irá conectar diferentes escolas e que terá ligações à rede pré-existente.

A área de intervenção parte da rua Paulo VI e estende-se ao longo da rua João César Monteiro e da rua Dinah Silveira de Queiroz, intercetando a rua António Gedeão e desenvolvendo-se até à Biblioteca de Marvila. O espaço público apresenta-se de um modo geral desaproveitado, muito pouco qualificado, com passeios que apresentam diversos obstáculos à circulação pedonal e, por vezes, sem passeio. O canal pedonal não apresenta legibilidade e continuidade, havendo zonas em que não é garantida a acessibilidade universal. A ligação ciclável mais próxima da área em estudo é a da Av. Paulo VI. Os arruamentos onde pretendemos intervir apresentam atualmente dois sentidos de circulação e numerosos locais de estacionamento, com tipologias diversas.

2 | OBJECTIVOS E PREMISSAS DE INTERVENÇÃO

A conceção da proposta de intervenção para o desenvolvimento da proposta teve por base as diretrizes definidas no programa fornecido pelo cliente.

Sendo assim, enumeramos os principais objetivos da proposta:

- Seguir o definido nos vários regulamentos municipais de gestão e intervenção no espaço público;

- Requalificação da frente escolar, com espaço de estadia e circulação, garantindo um espaço amplo, seguro e com boas condições de mobilidade, equilibrando o espaço dedicado aos diferentes modos (peões, bicicletas, transportes públicos e tráfego em geral);
- Assegurar a ligação da escola à rede ciclável, através da criação de um canal ciclável seguro, direto, coerente, legível, de utilização confortável e de acordo com o Plano Ciclável da Cidade, desde a Av. Paulo VI, ao longo da rua João Cesar Monteiro, da rua Dinah Silveira de Queiroz e da rua António Gedeão;
- Adaptação da proposta às suas envolventes e ligações, não só cicláveis, como também viárias e pedonais diretas;
- Tornar as ruas mais seguras e inclusivas na envolvente da escola através da adoção de medidas de acalmia do tráfego viário, nomeadamente, através da criação de uma zona de moderação de circulação automóvel – Zona 30 (Art.º 72.º do PDML) - nas ruas Dinah Silveira de Queiroz e António Gedeão, onde deverá ser condicionada a circulação rodoviária bem como a sua velocidade;
- Qualificação e melhoria dos espaços de trânsito pedonal e de mobilidade suave, com o alargamento possível de passeios, remoção de obstáculos à circulação, melhoria das condições das passeiras e introdução de pavimentos podotáteis, garantindo o acesso às paragens de transportes públicos;
- Supressão de sentidos de trânsito ou alteração de sentidos de forma a impedir tráfego de atravessamento;
- Ordenamento e otimização do estacionamento, dissuadindo o estacionamento informal;
- Incremento da arborização nos arruamentos, melhorando as condições bioclimáticas e potenciando o combate às alterações climáticas;
- Compatibilização de toda a proposta com os cadastros das várias infraestruturas existentes disponibilizados até ao momento;
- Redefinição e adequação da sinalização viária à proposta;
- Requalificação dos pavimentos existentes, com os possíveis aproveitamentos de pavimentos e respetivas bases, com introdução de novas linguagens formais, incrementando a qualidade estética e cénica do bairro, de forma a apresentar um conjunto aparente de coerência estética e morfológica.

3 | PROPOSTA

A proposta intenta implementar um sistema de circulação seguro, confortável e promotor dos modos suaves de deslocação. O traçado da ciclovia e a consequente redefinição do perfil da via permite uma nova abordagem sobre a circulação viária que deverá ser menos impactante e sobre a circulação pedonal que deverá ser mais inclusiva e confortável. Neste contexto, atente-se a cada uma das vias:

Rua João César Monteiro

Via de dois sentidos. Alargamento do passeio com estreitamento das interseções viárias. Proposta contempla 89 lugares de estacionamento paralelos à via, organizando o estacionamento que já é feito atualmente de forma livre. As árvores existentes serão preservadas.

Rua Dinah Silveira de Queiroz

Via de dois sentidos. Alargamento do passeio com estreitamento das interseções viárias. Ciclovia liga a Rua António Gedeão e, consequente acesso à escola, à rua João César Monteiro e à Avenida Paulo VI. São propostos 44 estacionamentos paralelos à via. Prevê-se que as árvores existentes sejam preservadas.

Rua António Gedeão

Via de dois sentidos. Alargamento do passeio que abraça a ciclovia e os estacionamentos, removendo-se o estacionamento de frente para a entrada da escola. A reorganização do estacionamento permite a presença de 28 lugares. Preconiza-se uma zona de coexistência junto à interseção com a Rua Luís de Stau Monteiro.

Avenida Paulo VI

Via de dois sentidos. Alargamento do passeio com estreitamento das interseções viárias. Ciclovia tira partido da ciclovia existente consolidando as ligações às ruas João César Monteiro e Dinah Silveira de Queiroz. Não são contemplados estacionamentos no troço da via a intervir.

4 | ASPECTOS TÉCNICOS

De seguida apresentam-se algumas considerações relativas aos princípios componentes dos vários espaços exteriores. A consulta das peças desenhadas é de extrema importância na compreensão de toda a proposta formal e conceptual, bem como das diversas situações onde estes materiais são utilizados.

4.1 | Medidas cautelares

As medidas cautelares da empreitada, que antecedem e preparam toda a área de intervenção para as novas soluções, são divididas em duas tipologias, a saber:

1 - Elementos construídos

Apresentam-se de seguida todas as medidas cautelares, de um modo sucinto:

- Demolição de pavimento betuminoso numa camada de 0.10m e remoção de bases numa camada de 0.05m;
- Remoção para reaproveitamento de pavimento em calçada e respetivas bases numa camada de 0.10m;
- Remoção para reaproveitamento de pavimento em blocos de betão e respetivas bases numa camada de 0.10m;
- Levantamento e reposição de pavimentos em calçada com reforço da cama de areia ao traço;

- Levantamento e reposição de pavimentos em blocos de betão com reforço da cama de areia ao traço;
- Remoção de lancil de betão para reaproveitamento e demolição de respetivo massame, de qualquer dimensão;
- Recuperação pontual de pavimento betuminoso a manter;
- Recuperação pontual de lancil de betão a manter, incluindo remoção de guarda metálica;
- Demolição de balizadores em betão com demolição de massame;
- Relocalização de abrigo de passageiros.

2 - Vegetação e zonas verdes

Apresentam-se de seguida todas as medidas cautelares, de um modo sucinto:

- Limpeza de zonas verdes com remoção seletiva de vegetação invasora, infestante ou em mau estado fitossanitário;
- Árvores a manter sujeitas a operações de manutenção fitossanitária;
- Árvores a transplantar.

4.2 | Pavimentos

Pretende-se que os pavimentos sejam de grande durabilidade. Teve-se em consideração a tipologia do espaço onde se irão inserir e os diferentes usos, de modo a que sejam sustentáveis com o índice de carga e área de implantação.

Como pavimentos, temos os seguintes:

- Pavimento betuminoso nas vias de circulação viária e estacionamento;
- Pavimento betuminoso com camada de desgaste com 6cm de espessura e pintado com slurry verde na ciclovia;
- Pavimento betuminoso, com camada de desgaste com 6cm de espessura, para ciclovia;

- Pavimento em laje de betão desativado do tipo 'Secil UniLisboa' ou equivalente;
- Calçada de calcário, vidraço, 5/7 de aresta, nos passeios;
- Bloco de betão em cor amarela nos passeios e estacionamentos;
- Bloco de betão em cor ocre nos passeios;
- Pavimento táctil direccionado do tipo 'Verdasca' ou equivalente;
- Pavimento táctil pitonado do tipo 'Verdasca' ou equivalente.

Quanto aos lancis, propõem-se:

- Lancis de betão para as caldeiras adjacentes às vias, bem como para os lancis das mesmas (1,00x0,25x0,12m);
- Lancil rampeado de betão, com secção de 30x25cm e comprimentos livres até ao máximo de 1.00m, para acessos a garagens e a zona de coexistência;
- Lancis em aço metalizado para as caldeiras e remates dentro das zonas pedonais (0,20x0,08m com comprimento variável).

4.3 | Equipamentos e mobiliário urbano

De modo a criar um espaço confortável, acolhedor e seguro, preconiza-se a introdução de mobiliário simples e duradouro, com baixos requisitos a nível de manutenção.

Propõem-se assim os seguintes equipamentos:

- Pilaretes metálicos do tipo 'PILARETE P2' da Larus ou equivalente;
- Espaçador de carril de folha do tipo "NEKO" da Citilab ou equivalente;
- Segregador rodoviário em betão branco da Citilab ou equivalente;
- Sinalização vertical e horizontal nas rodovias e na ciclovía.

4.4 | Zonas verdes

Prevêem-se ações de manutenção (podas e tratamentos fitossanitários) em todas as árvores existentes a manter, dentro do limite de intervenção, onde podemos encontrar espécimes de *Melia azedarach*, *Grevillea robusta*, *Cercis siliquastrum*, *acer pseudoplatanus* e *Tilia platyphyllos*.

Preconiza-se a plantação de novas árvores de arruamento em caldeira sem revestimento, de espécies bem-adaptadas às condições edafoclimáticas da região, contribuindo para criar enquadramentos, aumentar o coberto arbóreo e criar amenidades climáticas. As espécies proposta para as duas unidades é de *Cercis siliquastrum* (Olaia). Estes novos exemplares serão regados manualmente, de acordo com o plano vigente para a arborização deste bairro.

Com a implantação da ciclovia junto do passeio, entre este e o espaço fitness, é necessário o transplante de 11 árvores que se encontram em canteiro verde, pelo que se propõe que seja para caldeiras ao longo do lancil da via onde se encontram atualmente, Rua António Gedeão.

4.5 | Infraestruturas

Todas as infraestruturas de Iluminação pública, Rede de Drenagem Pluvial dos pavimentos e ruas, Rede de Telecomunicações, serão apresentados em processos autónomos e interligados com toda esta intervenção paisagística, devendo o projeto global ser lido na sua globalidade.

Lisboa, Fevereiro de 2025

O Técnico Responsável,



Arq. Pais. Paulo Simões

(APAP 285)