



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

**LISBON SCHOOL MISSING LINK 7:
EB ADRIANO CORREIA DE OLIVEIRA, JARDIM
ESCOLA JOÃO DE DEUS E EB ARCO IRIS**

Lisboa

PROJETO DE EXECUÇÃO | ARQUITECTURA PAISAGISTA

MEMÓRIA DESCRITIVA

| Julho de 2025 |

LISBON SCHOOL MISSING LINK 7 - EB ADRIANO CORREIA DE OLIVEIRA,

JARDIM ESCOLA JOÃO DE DEUS E EB ARCO IRIS

Lisboa

Projeto de Execução | Arquitetura Paisagista

Julho 2025



ÍNDICE

1 Introdução	3
2 Objectivos e Premissas de Intervenção	4
3 Proposta	6
4 Aspectos técnicos	7
4.1 Medidas cautelares.....	7
4.2 Pavimentos	8
4.3 Equipamentos e mobiliário urbano	9
4.4 Zonas verdes	10
4.5 Infraestruturas	10

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 7 – EB Adriano Correia de Oliveira, Jardim Escola João de Deus e EB Arco Iris, no Bairro dos Olivais Sul, na freguesia dos Olivais, 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 é limitada pelas avenidas da Cidade do Porto, de Berlim, Cidade Lourenço Marques e Marechal Gomes da Costa. O espaço público apresenta-se de um modo geral em razoável estado de conservação, embora com uma escala mais adequada à circulação rodoviária, em detrimento da mobilidade pedonal e ou ciclável. O canal pedonal apresenta por vezes pouca legibilidade, com obstáculos à sua fruição. Atualmente não existe qualquer ligação ciclável no interior da área em estudo, existindo, no entanto, ligações cicláveis na periferia. Os arruamentos em que se pretende intervir apresentam 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 das escolas 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:
 - A partir da ciclovia existente no Parque Vale do Silêncio, aceder ao cruzamento da av. Cidade de Lourenço Marques com a rua Cidade de Quelimane, e desenvolver ao longo desta via até ao Jardim Escola João de Deus; canal ciclável;
 - A partir do cruzamento da rua Cidade de Quelimane, com a rua Cidade de Vila Cabral, implementar uma ciclovia ao longo desta última via até cruzar novamente com a rua Cidade de Quelimane, e a partir daí aceder à rua de Manica, pelo lado sul da rua Cidade da Beira, conectando a norte com a ciclovia existente na rua Cidade do Porto;
 - A partir da ciclovia existente na av. Cidade de Lourenço Marques, junto ao cruzamento com a av. Cidade da Beira, implementar a ciclovia ao longo desta última via, infletindo no entroncamento para poente até ao cruzamento com a rua Cidade de João Belo.
- 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) – na área a intervir, nomeadamente nas ruas Cidade da Beira, Cidade de Quelimane e Cidade de Vila Cabral, 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 passeadeiras e introdução de pavimentos podotáteis;
- 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;
- Adaptar o desenho do espaço público aos traçados das infraestruturas existentes, aéreas ou no subsolo, minimizando a intervenção em zonas sobre estas.

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 de Manica

Ciclovia de ligação entre a Rua Cidade de Quelimane e a ciclovia existente ao longo da Avenida Cidade do Porto, atravessando a Rua Cidade da Beira. São propostas árvores ao longo do trajeto, criando áreas de sombra.

Rua Cidade de Quelimane

A intervenção está mais focada junto à entrada e saída da Rua Cidade Vila Cabral, por serem os pontos onde passa a ciclovia. Propõe-se uma nova delimitação do passeio, com alargamento do mesmo, o que permite o estreitamento das intersecções viárias como forma de acalmia do trânsito e devolução de espaço ao peão. O novo traçado inclui a definição de canteiros. Contam-se 23 lugares de estacionamento propostos, face aos 42 existentes, dentro da área de intervenção.

Rua Cidade Vila Cabral

Via passa a ter apenas um sentido de circulação viária. A ciclovia acontece ao longo do limite do passeio existente. O estacionamento é reorganizado e otimizado, prevendo-se 85 lugares, invés dos 66 atuais.

Rua Cidade da Beira

Redefinição do passeio, com estreitamento das intersecções viárias. Ciclovia desenvolve-se junto ao limite exterior do passeio existente, com adaptação do traçado da ciclovia existente junto ao

cruzamento com a Av. Cidade Lourenço Marques. Aos 18 estacionamentos existentes dentro da área de intervenção, são criados mais 13 lugares, somando-se 31 lugares. Preveem-se canteiros e novas árvores.

Rua Cidade de João Belo

A entrada da EB Arco Iris é calçetada e libertada para uso exclusivo do peão, compondo uma zona de receção segura e confortável. A ciclovia contorna o muro da escola em direção a Rua Cidade Nampula, ligando-se posteriormente à ciclovia na Rua Cidade da Beira. O trajeto tem também uma ligação direta com esta rua passando por uma zona de coexistência junto ao cruzamento. Esta zona permite uma acalmia do trânsito logo no início da via de acesso à escola. O estacionamento atual é feito sobre o passeio e, neste sentido, preconizam-se estacionamentos ao longo da via. São propostas árvores

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 cubo de granito 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 cubo de granito com reforço da cama de areia ao traço;
- Remoção de lancil de cantaria para reaproveitamento e demolição de respetivo massame, de qualquer dimensão;
- Recuperação pontual de pavimento betuminoso a manter.

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.

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, sem pintura, para ciclovia;

- Cubo de calcário creme, 10/11 cm de aresta, em estacionamentos e acessos viários;
- Cubos de granito cinza, 10/11 cm de aresta, em estacionamentos;
- Calçada de calcário, vidro, creme, 5/7 de aresta, nos passeios;
- Pavimento em lajetas de betão pré-fabricada de cor cinza, do tipo ACL ou equivalente, com 0.40x0.40x0.06m;
- Pavimento táctil direcional do tipo 'Verdasca' ou equivalente;
- Pavimento táctil pitonado do tipo 'Verdasca' ou equivalente
- Lajes de betão prefabricadas em betão com 1.50x0.60m, tipo 'Sirolis' ou equivalente.

Quanto aos remates, propõem-se:

- Lancis de cantaria para as caldeiras adjacentes às vias, bem como para os lancis das mesmas (1,00x0,25x0,12m);
- Lancil rampeado de cantaria, 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);
- Remate argamassado em tijolo 'burro' semelhante ao existente;
- Remate argamassado em cubos de granito semelhante ao existente.

4.3 | Equipamentos e mobiliário urbano

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

Propõem-se assim os seguintes equipamentos:

- 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 ciclovia;

- Bancos com costas prefabricados em betão do tipo 'Amop Ar Puro' com 1.80m de comprimento;
- Pilaretes metálicos do tipo 'Larus P1' ou equivalente.

4.4 | Zonas verdes

Prevê-se a remoção de vegetação em zonas a intervir, bem como ações de manutenção (podas e tratamentos fitossanitários) em todas as árvores existentes a manter dentro da área de intervenção.

Preconiza-se a criação ou extensão de canteiros, bem como a plantação de novas árvores, de espécies bem-adaptadas às condições edafoclimáticas da região, contribuindo para aumentar o coberto arbóreo e criar amenidades climáticas. As espécies propostas são:

- *Celtis australis* (lodão);
- *Cercis siliquastrum* (olaia);

Em algumas zonas é preconizado prado verde permanente do tipo A. Pereira Jordão ou equivalente, com mistura de 25% *Lolium perenne* diplode var. Belida 25% *Dactylis glomerata* var. Amba 15% *Phleum pratensis* var. Barfleo 15% *Festuca arundinacea* var. Bariance 15% *Lolium multiflorum* var. Jivet 2.5% *Trifolium repens* var. Rivendel 2.5% *Trifolium incarnatum* (Dose de sementeira recomendada: 50Kg/ha).

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.

LISBON SCHOOL MISSING LINK 7 - EB ADRIANO CORREIA DE OLIVEIRA,

JARDIM ESCOLA JOÃO DE DEUS E EB ARCO IRIS

Lisboa

Projeto de Execução | Arquitetura Paisagista

Julho 2025



Lisboa, Julho de 2025

O Técnico Responsável,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Paulo Simões', with a long horizontal flourish extending to the right.

Arq. Pais. Paulo Simões

(APAP 285)