

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

**RUA ALMADA NEGREIROS - OLIVAIS**  
**REQUALIFICAÇÃO DO TROÇO POENTE E ÁREAS DE**  
**ESPAÇO PÚBLICO CONTÍGUAS**  
**ARQUITECTURA PAISAGISTA**

FASE 2

**PROJETO DE EXECUÇÃO**  
26.05.2025

**SRU\_231966\_CPS – SRU0170-2022.136**

SRU\_OLIVAIS\_AN\_PE\_PAI\_V00



## ÍNDICE

<b>1. Âmbito</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Introdução</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Objectivos</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Enquadramento Legal</b> .....	<b>5</b>
<b>5. Proposta</b> .....	<b>6</b>
5.1 Rua Almada Negreiros .....	6
5.2 Rua de Manhiça e Rua de Chibuto .....	7
5.3 Impasses contíguos à EB Sarah Afonso .....	8
<b>6. Aspetos técnicos</b> .....	<b>9</b>
6.1 Trabalhos Preparatórios .....	9
6.2 Medidas Cautelares .....	10
6.3 Pavimentos e remates .....	10
6.4 Mobiliário, equipamentos e sinalização .....	11
6.5 Zonas verdes .....	12
6.6 Infraestruturas .....	14

## 1. ÂMBITO

A presente memória descritiva respeita à Fase 2 do Projeto de Execução do Projeto de Arquitetura Paisagista da requalificação do espaço público do troço poente da Rua Almada Negreiros e áreas de espaço público contíguas, na freguesia dos Olivais, município de Lisboa.

A área de intervenção detém cerca de 20.340m<sup>2</sup> e é principalmente caracterizada pelo seu caráter de bairro urbano e as suas ligações à zona Parque das Nações/Olivais/Cabo Ruivo e aos principais eixos viários desta zona.

## 2. INTRODUÇÃO

A presente proposta vai ao encontro das pretensões do cliente, conforme pareceres e reuniões derivados da avaliação da anterior fase de Estudo Prévio, baseado no respetivo Programa Base, no sentido de desenvolver uma solução global para a área de intervenção de acordo com as premissas do projeto, que passe por uma intervenção superficial, com o máximo de aproveitamento do existente e minimizando as ações de demolição e construção de pavimentos.

Esta abordagem permitirá a reversibilidade da solução apresentada, conseguindo manter, contudo, alguns dos objetivos gerais do programa.

## 3. OBJECTIVOS

A conceção da proposta de intervenção para o desenvolvimento da proposta teve por base as diretrizes definidas no programa fornecido pelo cliente e segundo a sua vontade expressa na sequência de reuniões com esta, departamentos municipais e outras entidades de gestão do espaço público.

Sendo assim, enumeramos os principais objetivos da proposta:

- Seguir o definido nos vários regulamentos municipais de gestão e intervenção no espaço público;
- Seguir as premissas definidas nas especificações técnicas do caderno de encargos de concurso;
- Promoção das conexões da área de intervenção com a sua envolvente;
- Criação de ciclovia bidirecional na Rua Almada Negreiros, de ligação entre a Avenida Cidade de Luanda e a Avenida Marechal Gomes da Costa;
- Qualificação e melhoria dos espaços de trânsito pedonal e de mobilidade suave, com o alargamento possível de passeios, melhoria das condições de atravessamentos em passadeiras e introdução de pavimentos podotáteis;
- Eliminação de barreiras físicas e desníveis nos percursos pedonais e atravessamentos, garantindo condições técnicas para uma mobilidade universal;
- Incremento da arborização dos arruamentos com a manutenção da vegetação existente, melhorando as condições bioclimáticas e potenciando o combate às alterações climáticas;

- Redução da faixa viária para larguras regulamentares, dependendo do tipo de arruamento, com a manutenção de um dos seus limites, reduzindo as intervenções ao nível do pavimento e das infraestruturas, e, conseqüentemente, controlando os custos globais;
- Ordenamento do estacionamento com a sua otimização perante o espaço disponível com esta proposta;
- Redução para apenas um sentido de trânsito da Rua Almada Negreiros, possibilitando o aumento dos passeios e implantação da ciclovia;
- Compatibilização de toda a proposta com os cadastros das várias infraestruturas existentes;
- Introdução, requalificação ou atualização de todo o mobiliário e equipamentos urbanos;
- Redefinição e adequação da sinalização viária à proposta;
- Adaptação da proposta às suas envolventes e ligações viárias e pedonais diretas, assim como possibilitar e facilitar a expansão da qualificação do bairro aos outros arruamentos adjacentes;
- Adaptação da proposta aos planos e projetos em curso para o bairro;
- 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;
- Requalificação, atualização e revisão de toda a iluminação pública, assim como toda a respetiva rede de abastecimento.

#### 4. ENQUADRAMENTO LEGAL

Considerando a natureza da presente intervenção e visto que esta não irá alterar profundamente a malha urbana nem os fluxos viários e pedonais, admite-se que a legislação aplicável a ter em conta é a seguinte:

- DL163/2006 de 8 de Agosto - Aprova o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, revogando o Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio.

São preconizadas ações com vista à melhoria da acessibilidade universal em toda a área de intervenção, melhorando a qualidade e conforto dos pavimentos, assim como assegurando os nivelamentos necessários para a redução dos obstáculos urbanos.

- Portaria nº 1532/2008 de 29 de Setembro - aprova o regime jurídico e Regulamento Técnico de Segurança contra Incêndio em Edifícios (SCIE) e a Portaria nº 135/2020 de 2 de Junho, que altera a anterior.

Atendendo à localização e características da área de intervenção, a presente intervenção não altera as condições de acesso aos edifícios adjacentes aos seus limites, pelo que se aplica o expresso no ponto 4 do artigo 5º do Regulamento atrás referenciado:

*“Nos edifícios situados em centros urbanos antigos e em zonas edificadas onde a rede*

*viária existente não possa ser corrigida de forma a satisfazer o disposto nos números anteriores, podem ser aceites outras características das acessibilidades às fachadas, desde que devidamente fundamentadas e se garanta a operacionalidade dos meios de socorro.”*

- Lei n.º 59/2021, de 18 de agosto - Regime jurídico de gestão do arvoredo urbano, que se aplica ao arvoredo urbano integrante do domínio público municipal e do domínio privado do município e ao património arbóreo pertencente ao Estado, bem como caracteriza e regula as operações de poda, os transplantes e os critérios aplicáveis ao abate e à seleção de espécies a plantar, estabelecendo a sua hierarquização;
- Regulamento Municipal do Arvoredo de Lisboa, que cria um quadro de atuação que promova e sistematize as intervenções das autarquias no planeamento, implantação, gestão e manutenção do arvoredo, para todos os intervenientes no arvoredo de Lisboa, tipificar infrações mais frequentes a que o arvoredo está sujeito, regular contraordenações e fixar as respetivas coimas.

## 5. PROPOSTA

A presente proposta tem como alicerce três premissas principais:

- Apresentar propostas incisivas na resolução dos principais problemas de conexão dos fluxos pedonais e cicláveis, adotando soluções simples e de fácil leitura do espaço e com custos contidos;
- Criação de toda uma proposta que possibilite ou que seja facilmente adaptável à inversão de sentidos viários dos arruamentos;
- Adaptação de um conceito de reversibilidade da intervenção, cujo objetivo é a avaliação da sua adequação a médio-prazo, tendo em conta a evolução e crescimento expetável da cidade e dos modos de deslocação da população, sendo que, em dado momento, a intervenção será formalizada definitivamente ou pelo contrário, será revista ou mesmo revertida.

Apresentam-se de seguida as propostas para os diferentes espaços da área de intervenção.

### 5.1 Rua Almada Negreiros

A implantação da ciclovía bidirecional neste arruamento, visando a ligação da rede ciclável circundante ao interior do bairro, irá reduzir o espaço de circulação viária. Porém, visto que os arruamentos estão sobredimensionados na sua largura, a presença da ciclovía apenas irá retirar o espaço atualmente utilizado para estacionamento não sinalizados sobre a faixa de rodagem.

De forma a ligar esta nova ciclovía à rede existente, será necessário o redesenho do cruzamento com a Avenida Cidade de Luanda, albergando as duas vias para entrada e saída, bem como as passadeiras necessárias e os atravessamentos da ciclovía, laterais às passadeiras. Para se conseguir implantar todos estes elementos viários, foi necessário tornar a via direita do sentido Poente-Nascente da Av. Cidade de Luanda numa via apenas de viragem para a Rua Almada Negreiros, avançando com o cruzamento para o espaço desta via, situação semelhante ao que

acontece atualmente no sentido inverso da Av. Cidade de Luanda, onde tem uma via dedicada para viragem para entrada nesta rua.



Fig. 1 – Zona de implantação de ciclovia com estacionamento indevido e cruzamento a redesenhar

A implantação da ciclovia teve em conta a manutenção dos limites do passeio poente, adaptando-se e adaptando formalmente o passeio nascente, com o alargamento e expansão pontual deste, com a redução dos raios nos entroncamentos, zona para abrigo de passageiros e alargamento junto à entrada principal da escola EB Sarah Afonso.

Como medida de contenção de custos e tendo em conta que é uma ciclovia segregada fisicamente com separadores físicos, apenas são pintados com slurry cor verde as zonas de atravessamento viário.

No primeiro troço desta rua temos dois sentidos de trânsito até ao cruzamento com a Rua de Chibuto, acolhendo o trânsito proveniente desta última.

Na restante extensão da Rua Almada Negreiros, a filosofia de intervenção é uniforme, sendo que temos apenas uma via de sentido único adjacente ao lancil poente. Este reperfilamento permite que se consiga implementar e marcar lugares de estacionamento, bem como espaço para a permanência dos equipamentos de RSU atualmente em zonas coincidentes à ciclovia proposta.

## 5.2 Rua de Manhiça e Rua de Chibuto

À semelhança da Rua Almada Negreiros, preconiza-se que estas ruas sejam transformadas em vias de sentido único, permitindo, com o estreitamento da via de circulação, a criação de estacionamento perpendicular identificado e marcado adjacente à via, bem como espaços dedicados para a permanência dos equipamentos de RSU. Esta proposta não inviabiliza os espaços de estacionamento já existentes, restringindo nuns casos e expandindo a sua oferta noutros.

Preconiza-se que no fim da extensão em impasse da Rua de Chibuto seja formalizado o acesso criado pelo pisoteio em zona verde, com a introdução de lajetas de betão pré-fabricadas, até à zona pedonal adjacente à Rua Almada Negreiros.

Na zona norte do cruzamento com a Rua Almada Negreiros, propõe-se a expansão da zona verde em talude adjacente à Rua de Chibuto, reduzindo a exagerada área de passeio existente, aumentado desta forma a área permeável e possibilitando a sua arborização em canteiros verdes e não em caldeira.



Fig. 2 – Zona de espaço pedonal para expansão de zona verde

### 5.3 Impasses contíguos à EB Sarah Afonso

Atualmente, estes espaços funcionam meramente como bolsas de estacionamento e como ponto de *drop-off* de alunos da escola, visto que a entrada é efetuada por uma das portas laterais do estabelecimento de ensino, pelo que apresentam uma imagem demasiado viária para o seu uso prático.

Neste sentido, é proposta a requalificação destes dois impasses, com a reorganização de lugares de estacionamento, aumento das áreas pedonais e incremento da arborização.

Adicionalmente, é preconizada a ligação longitudinal dos passeios na extensão da Rua Almada Negreiros, não só como melhoria da acessibilidade pedonal mas também como delimitação e separação do espaço de fluxo viário de um espaço de cariz e escala mais humana.



Fig. 3 – Impasse lateral à escola

## 6. ASPETOS TÉCNICOS

De seguida apresentam-se algumas considerações relativas aos principais 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.

### 6.1 Trabalhos Preparatórios

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 as principais ações, de um modo sucinto:

- Demolição de pavimento betuminoso para posterior assentamento de outros pavimentos ou criação/expansão de novas áreas verdes;
- Fresagem de toda a área de betuminoso a manter, para homogeneizar toda a superfície;

- Demolição de pavimento em cubo de calcário, sujeito a seleção e limpeza para posterior reaproveitamento;
- Demolição de pavimento em cubo de granito, sujeito a seleção e limpeza para posterior reaproveitamento;
- Demolição de lancis;
- Demolição de balizadores de pedra/betão e respetivos massames;
- Remoção de pilaretes metálicos para posterior reutilização;
- Recuperação pontual de pavimentos em calçada ou cubo de pedra, incluindo levantamento e reposição dos pavimentos;
- Relocalização de abrigos de passageiros, de contentores RSU e de outros elementos de mobiliário urbano.

## 2 – Vegetação e zonas verdes

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

- Remoção de zonas verdes, incluindo levantamento da respetiva rede de rega;
- Recuperação pontual dos prados/relvados existentes, incluindo escarificação e ressementeira.

### 6.2 Medidas Cautelares

As medidas cautelares previstas em projeto são as seguintes:

- Proteção de árvores existentes na área de intervenção e na sua envolvente próxima, salvaguardando-as de eventuais manobras de maquinaria na respetiva projeção de copa;
- Operações e tratamentos fitossanitários nas árvores dentro da área de intervenção, previstos e definidos em sede de RTAVA, anexo a este processo, respeitando o expresso no Regulamento Municipal do Arvoredo de Lisboa.
- 

### 6.3 Pavimentos e remates

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:

- Para percursos pedonais confortáveis e de ligação entre passadeiras, assim como para zonas de praça: Bloco de Betão, pavê tipo Holanda, da "ACL" ou equivalente, cor cinza/antracitebranco sujo/vermelho, com dimensão de 200x100x80mm, com estereotomias específicas para zonas específicas;
- Para a generalidade dos pavimentos de zonas pedonais: Calçada miúda de vidro (0.05m a 0.07m) reaproveitada do local;
- Para o pavimento de estacionamento: Calçada grossa de granito (0.10m a 0.12m) com marcação de lugares em lancil de calcário;
- Para zonas viárias dos impasses: Betuminoso com espalhamento manual de gravilha de calcário 6/12;
- Para pavimentos podotáteis temos lajetas de betão pré-fabricadas 0.40x0.40m pitonadas ou estriadas;
- Para a faixa partilhada ciclopedonal preconiza-se um pavimento em lajetas 0.40x0.40m lisas;
- Na ligação do impasse da Rua de Chibuto à Rua Almada Negreiros formaliza-se o caminho de pé-posto em lajes prefabricadas de betão com 1.50x0.60m.

Quanto aos remates, preconizam-se:

- Lancil de calcário creme, com espessuras de 15cm para a generalidade das transições e de 10cm para a continuação de alinhamentos de transições existentes entre calçada e zona verde;
- Lancil de calcário creme com 40cm de largura, rampeado, para transições desniveladas entre zona pedonal de atravessamento automóvel e canais viários
- Remate de caldeiras existentes a recuperar e caldeiras novas em zona de calçada com cubos de calcário com 10cm de aresta argamassados.

#### 6.4 Mobiliário, equipamentos e sinalização

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

Propõem-se bancos com e sem costas, permitindo o seu uso de forma variada, bem como conjuntos de mesa com bancos, para lazer e convívio da população.

Com a criação de novos acessos e nivelamento de parte das vias, preconiza-se a introdução de pilaretes metálicos e sinalização viária, vertical e horizontal, com o objetivo de condicionar e organizar o trânsito viário, ciclável e pedonal, incrementando o grau de segurança de todos os utilizadores do espaço.

São ainda propostas papeleiras, implantadas em locais específicos de maior fluxo pedonal.

Relativamente aos RSU, considera-se a sua realocização para zonas dedicadas e não muito afastadas da sua localização atual, interferindo o mínimo possível não só nas rotinas de deposição da população mas também nas rotas dos veículos de recolha.

Em suma, são propostos os seguintes equipamentos:

- Bancos e cadeiras com costas em betão do tipo Amop Ar Puro+ ou equivalente, com 1.80m de comprimento;
- Banco sem costas em betão do tipo Amop Tejo 300 ou equivalente, com 3.00m de comprimento;
- Bancos com costas em betão do tipo Amop Tejo 240 ou equivalente, com 2.40m de comprimento;
- Banco modular sem costas em betão do tipo Amop DNA Y ou equivalente;
- Papeleiras de 50 litros em PEAD do tipo 'Almoverde Prima Linea' ou equivalente, fixa a dissuasores ou poste de iluminação;
- Papeleira de 130 litros em PEAD do tipo 'Contenur Minerva' ou equivalente;
- Estacionamentos de bicicletas em aço inox do tipo Larus Sheffield ou equivalente;
- Dissuasores metálico do tipo 'Larus P1' ou equivalente, com Ø76mm e h=900mm;

## 6.5 Zonas verdes

Analisando a situação existente e tendo em conta a imagética de todo o desenho urbano desta zona da cidade de Lisboa, a atual intervenção passa pela recuperação pontual dos prados/relvados existentes, assim como na proteção e manutenção do estrato arbóreo existente, tal como disposto anteriormente, respeitando o estipulado no Regulamento Municipal do Arvoredo e seguindo o proposto no RTAVA.

É ainda proposta a plantação de árvores em locais específicos, tendo em conta a sua envolvente, a posição solar, a projeção da sua copa e também a presença de infraestruturas. Serão propostas espécies bem-adaptadas às condições edafo-climáticas da região, criando assim áreas de sombra e melhorando as condições de conforto bioclimático dos vários espaços.

A seleção das várias espécies arbóreas terá ainda em conta a sua forma, folha e textura, floração e imagem gráfica, pois é intenção que toda a área de intervenção seja sentida como um grande jardim, pelo que não se pretende uma grande diferenciação das árvores de arruamento e das praças.

Deverá ser consultada a respetiva planta de plantações.

Árvores propostas:



Fig.9 - *Bauhinia variegata* – Árvore das orquídeas



Fig.12 - *Ligustrum lucidum* – Alfeneiro



Fig.12 – *Tilia tomentosa* – Tília-prateada



Fig.13 – *Fraxinus angustifolia* - Freixo

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. Bariane 15% *Lolium multiflorum* var. Jivet 2.5% *Trifolium repens* var. Rivendel 2.5% *Trifolium incarnatum* (Dose de sementeira recomendada: 50Kg/ha).

## 6.6 Infraestruturas

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

Lisboa, Julho de 2025

O Técnico Responsável,



---

Arq. Pais. Paulo Simões  
(APAP 285)