

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	5
2. SITUAÇÃO ATUAL	
2.1 Caracterização Espacial	9
2.2 Troço Marquês de Pombal - Saldanha	19
2.3 Troço Saldanha - Entrecampos	25
3. PROPOSTA	
3.1 Princípios de Intervenção	31
3.2 Troço Marquês de Pombal - Saldanha	37
3.3 Troço Saldanha - Entrecampos	43
4. EXECUÇÃO	
4.1 Faseamento	53
4.2 Estimativa de Custos e Prazos de Execução	59
5. FOTOMONTAGENS	61
6. BIBLIOGRAFIA E CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS	79
7. EQUIPA TÉCNICA	81

1

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O presente estudo retoma o desafio recentemente lançado, de modificar o perfil de uma importante avenida do eixo central da cidade, concretizado num primeiro momento, em dezembro de 2014, pela Divisão de Planeamento Territorial da Direção Municipal de Planeamento, Reabilitação e Gestão Urbanística (DMPRGU) da Câmara Municipal de Lisboa, no designado Estudo Urbano do Espaço Canal da Avenida da República.

O desenvolvimento deste estudo foi motivado, por um lado, pela ideia antiga de prolongamento do eixo central da cidade de Lisboa, em parte já concretizada na zona de expansão do Alto do Lumiar, faltando o elo de ligação com o Campo Grande, que implicou olhar também para os restantes troços deste eixo. Por outro lado, face às propostas apresentadas no âmbito do Orçamento Participativo - OP que resultaram no estudo de alteração do perfil da Avenida elaborado pela Direção Municipal de Mobilidade e Transportes, que não afastando, uma perspetiva de intervenção mais profunda no futuro, teve como objetivo mais específico a eliminação dos obstáculos à circulação pedonal e o melhoramento dos atravessamentos, cingida ao lado poente da avenida.

Paralelamente, a Divisão de Projetos e Estudos Urbanos (DPEU) da DMPRGU desenvolveu o projeto de outro importante troço do eixo central da cidade, o eixo da Avenida Fontes Pereira de Melo, Picoas e Praça Duque de Saldanha, integrado no Programa “Uma Praça em cada Bairro”, promovido pela CML em colaboração com as 24 juntas de freguesia, integrado no conceito Lisboa Cidade de Bairros, que constitui um dos Eixos do Programa para o Governo da Cidade 2013/2017. A fase 1 de participação da população decorreu até 31 de dezembro de 2014, tendo sido rececionado um conjunto de sugestões a integrar no projeto em desenvolvimento.

O Estudo Urbano do Espaço Canal da Av. da República concluído e entregue em dezembro de 2014 ao Vereador do Pelouro do Planeamento da CML, visou dotar os órgãos do município de um documento base de intenções para a totalidade do espaço canal da Avenida, que servisse de suporte à decisão sobre o programa de intervenção a desenvolver.

Dois cenários de intervenção (cenários 1 e 2) e duas variantes (A e B) foram apresentados, tendo em comum o perfil que se pretende adotar para a totalidade da avenida (salvo situações de exceção) e divergindo apenas nas soluções relativas à localização do espaço canal dedicado ao Transporte Coletivo (nas vias laterais ou ao centro do corredor central) e à promoção de novos acessos ao túnel único proposto entre o Campo Pequeno e o Campo Grande (entre a Av. António Serpa e o interface de Entrecampos).

Nessa proposta inicial, o perfil comum era desdobrado em corredor central e corredor lateral. No corredor central, introduziam-se duas modificações como importante fator de amortização da velocidade excessiva dos veículos: a redução para duas vias de circulação mais uma via dedicada ao TCSP e o aumento da largura do separador central. Nos corredores laterais propunham-se alterações mais significativas, tais como a redução para uma única via de circulação, a redução das zonas de estacionamento para um só espaço longitudinal, a implementação de uma pista ciclável bidirecional no lado poente e o substancial aumento da largura de passeio em ambos os lados da avenida. Era ainda retomado o conceito inicial de “boulevard” da avenida, com a introdução de novos alinhamentos arbóreos e o preenchimento dos vazios existentes nos separadores central e laterais.

Após ponderação dos cenários e variantes apresentados, com o Vereador do Pelouro do Planeamento, a TIS.PT, no âmbito da assessoria técnica prestada na área da Mobilidade e a Divisão de Projetos e Estudos Urbanos (DPEU), face à necessidade de articulação com o projeto da Avenida Fontes Pereira de Melo, Picoas e Praça Duque de Saldanha, entendeu-se enveredar pela solução consubstanciada no cenário 1, de implementação do TCSP nas vias laterais, por se afigurar mais vantajosa do ponto de vista técnico e de segurança na promoção dos acessos e localização das zonas de paragem, porém, introduzindo-se algumas alterações à proposta, nomeadamente a pista ciclável que passa a ser partilhada na via lateral de serviço.

O presente estudo desenvolve e aprofunda o cenário de intervenção eleito para a Avenida da República, e integra o outro importante troço do eixo central da cidade, então desenvolvido pela DPEU. No seu conjunto, os dois projetos formam o Eixo Marquês de Pombal - Entrecampos que consubstancia o presente documento.

As opções de mobilidade e as soluções técnicas aqui apresentadas, nomeadamente, ao nível da mobilidade suave (rede pedonal e ciclável; percursos confortáveis e seguros) resultam ainda da prévia concertação promovida com a Direção Municipal de Mobilidade e Transportes, no âmbito do Plano de Acessibilidade em desenvolvimento para a cidade de Lisboa e a consideração dos princípios e normas estabelecidos no Manual de apoio a projeto e obra de espaço público, de dezembro de 2014. Ressalva-se que as soluções apresentadas resultam da ponderação e tentativa de melhor adequação desses pressupostos ao espaço canal do eixo formado pela Avenida Fontes Pereira de Melo, Picoas, Saldanha e Avenida da República.

A estrutura do documento, para além deste capítulo prévio, organiza-se em mais cinco capítulos, por vezes subdivididos em “Troço Marquês de Pombal - Saldanha” e “Troço Saldanha - Entrecampos”, para uma melhor compreensão do projeto:

Capítulo 2 - Neste capítulo faz-se uma breve caracterização espacial da situação de referência da totalidade do eixo Marquês de Pombal - Entrecampos.

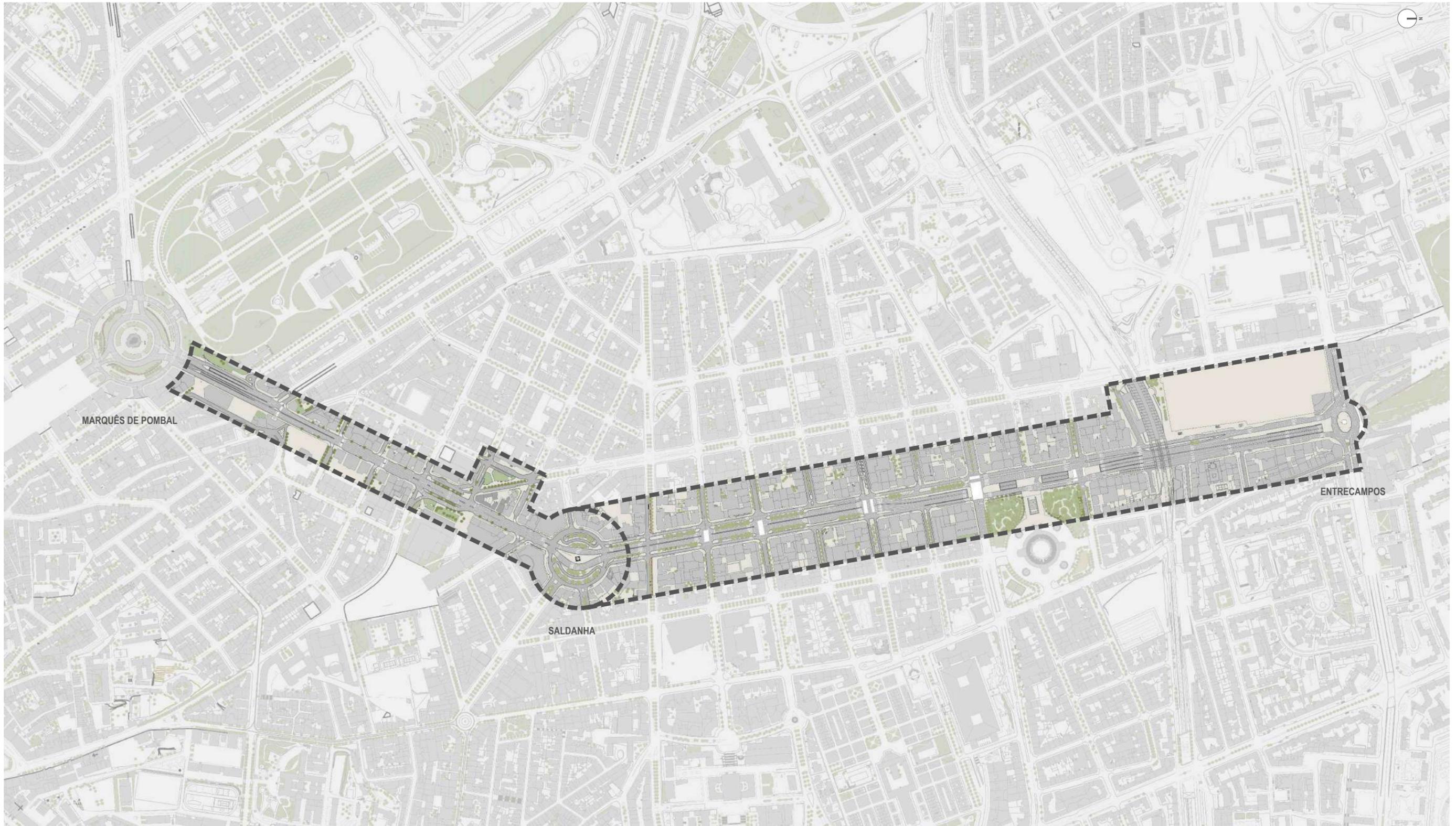
Capítulo 3 - No qual se apresentam os princípios de intervenção e as propostas propriamente ditas para cada troço do eixo, apresentando-se para o efeito, a planta geral, o esquema de circulação, os perfis transversais e alguns pormenores das situações de entroncamento/ cruzamento.

Capítulo 4 - Onde consta o faseamento proposto para a execução das intervenções nos dois troços do eixo.

Capítulo 5 - Neste capítulo é apresentada a estimativa de custos para as várias fases de execução dos dois troços do eixo.

Capítulo 6 - Finalmente, este capítulo é dedicado às Fotomontagens da Proposta sobre a situação de referência.







2.1

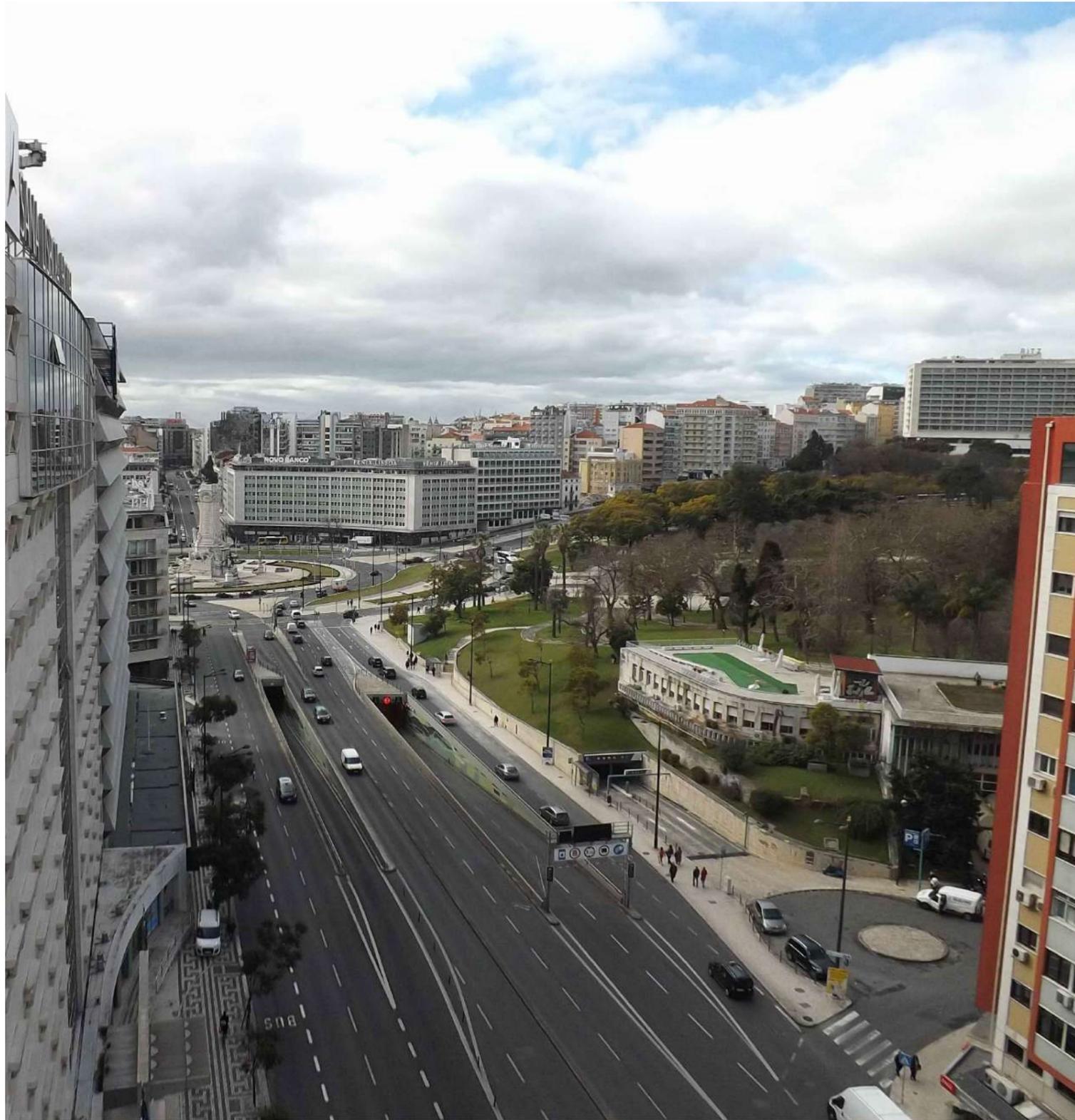
SITUAÇÃO ATUAL
CARACTERIZAÇÃO ESPACIAL

CARACTERIZAÇÃO ESPACIAL



AV. FONTES PEREIRA DE MELO - PRAÇA MARQUÊS DE POMBAL





AV. FONTES PEREIRA DE MELO



AV. DA REPÚBLICA - PRAÇA DUQUE DE SALDANHA





AV. DA REPÚBLICA - TÚNEL DO CAMPO PEQUENO



AV. DA REPÚBLICA - TÚNEL DO CAMPO PEQUENO





AV. DA REPÚBLICA - ENTRECAMPOS

O eixo Marquês de Pombal - Entrecampos, com uma extensão total de aproximadamente **2,5Km**, integra o troço do eixo central da cidade pertencente à **Rede Rodoviária** de 2º Nível do PDML, formado pela Av. Fontes Pereira de Melo / Av. da República/ Campo Grande, com término na 2ª Circular, e conseqüente ligação com as zonas do Lumiar e Telheiras pela Calçada de Carriche, e Alta de Lisboa, pela zona das Murtas/ Calvanas (ligação prevista) e a Nova Av. Eng. Santos e Castro, até se conectar a norte com o IP7 - Eixo N/S.

De acordo com os contributos recebidos no âmbito da participação pública decorrido até final de 2014 sobre o projeto da **Avenida Fontes Pereira de Melo, Picoas e Praça Duque de Saldanha**, as principais problemáticas sentidas pelos moradores desta zona das Avenidas Novas, centram-se essencialmente em duas questões: o tráfego na Fontes Pereira de Melo e a necessidade de ampliar e qualificar o espaço público (criação de mais áreas pedonais e de lazer, alargamento e conservação dos passeios existentes e implementação de mais arborização).

De facto, o **espaço canal** da avenida, com cerca de **30m de largura**, é essencialmente viário. O perfil comum é composto por duas vias de circulação mais uma dedicada ao Transporte Coletivo, nos dois sentidos de trânsito. Muito pontualmente surgem pequenas ilhas ao eixo da via, que variam entre 1,00 e 1,50m de largura e visam promover os atravessamentos pedonais da avenida. Os passeios resultam do espaço sobrance da avenida, com larguras que oscilam entre os 2,50m e 5,40m, consoante sejam recortados ou não pelas zonas de estacionamento e de paragem de transportes públicos, muitas vezes ocupados indevidamente por automóveis e motociclos. A arborização é praticamente inexistente e sem alinhamento.

O **espaço canal** rodoviário da **Avenida da República**, com cerca de **60m de largura**, apresenta um perfil irregular ao longo do seu eixo, conseqüência das sucessivas intervenções que foi sofrendo desde a sua conceção inicial até ao presente (viaduto, túneis, metropolitano). A função da avenida mantém-se, no entanto a imagem alterou-se ajustando-se às novas dinâmicas e vivências do território.

A alteração mais marcante na conformação da avenida aconteceu com a construção do túnel do Campo Pequeno em 1993, para evitar os cruzamentos da Av. de Berna e da Av. António Serpa. Esta nova fisionomia do traçado, articulada com o desnivelamento introduzido em 1972, na rotunda de Entrecampos, sempre numa lógica de cada vez maior fluidez do tráfego automóvel, descaracterizou de forma acentuada, todo o troço entre os dois antigos espaços de feira, com visíveis dificuldades para os trajetos pedonais e despovoamento notório dos alinhamentos arbóreos. Neste troço, contam-se 14 vias de circulação automóvel. O território é não só agreste, desprovido de interesse para os percursos a pé, sem lojas ou pontos de atração, como menos seguro e até perigoso em alguns locais. **O cúmulo da situação descrita é patente na boca do túnel de Entrecampos, remediada com a mais anti urbana solução, mas que perdura: uma rede separadora empoleirada em cima de um alinhamento de "New jerseys", metáfora da substituição dos derrubados renques de árvores.**



Face à inexistência de um perfil comum da Avenida da República, identificámos na situação existente, o perfil tipo que na nossa ótica se aproxima mais do projeto de espaço público inicialmente concebido por Ressano Garcia (apesar de já muito desvirtuado), servindo de base à elaboração da proposta de requalificação do espaço canal da avenida, elegendo-se o troço inicial compreendido entre a Praça Duque de Saldanha e a Av. Duque D'Ávila, que é (sensivelmente) similar de ambos os lados do eixo.

Este troço é composto por um **corredor central**, com três vias de circulação e um **corredor lateral** com duas vias de serviço, estacionamento longitudinal (do lado das fachadas) e oblíquo (do lado da avenida) acessível pelas vias laterais, passeios com 3m de largura e alinhamentos arbóreos (por vezes interrompidos) nos separadores que dividem o corredor central do corredor lateral.

No seu conjunto, o espaço canal do eixo Marquês de Pombal - Entrecampos apresenta ainda problemas e insuficiências ao nível das infraestruturas de **mobilidade suave**. A par com os problemas verificados ao nível dos espaços pedonais (passeios com larguras variáveis, por vezes demasiados estreitos, com obstáculos físicos, recortes para paragens de transporte coletivo e estacionamento), não existe uma rede de percursos clicáveis nesta zona, que garanta, nomeadamente, a consolidação/ fecho da rede em funcionamento e projetada nas áreas envolventes. Esta carência tem sido reclamada no âmbito do Orçamento Participativo de Lisboa. A temática dos modos suaves introduzida no PDML em vigor visa promover a opção pelos modos suaves, com destaque para o modo pedonal e ciclável, devendo garantir o acesso aos principais geradores de viagens, tais como interfaces de transportes, equipamentos, zonas de comércio e de serviços e zonas residenciais densas.





2.2

SITUAÇÃO ATUAL

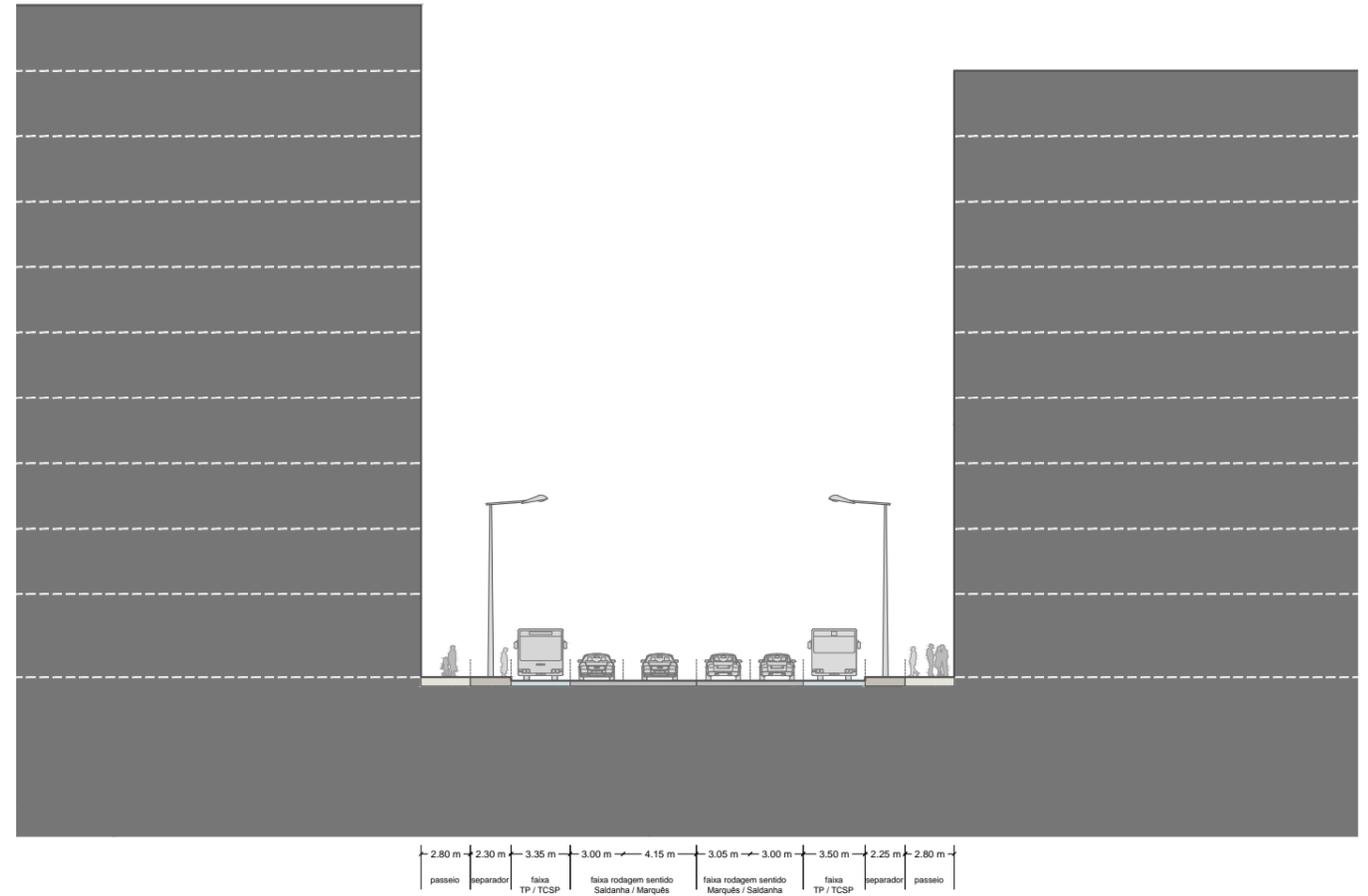
TROÇO MARQUÊS DE POMBAL - SALDANHA

TROÇO MARQUÊS DE POMBAL - SALDANHA

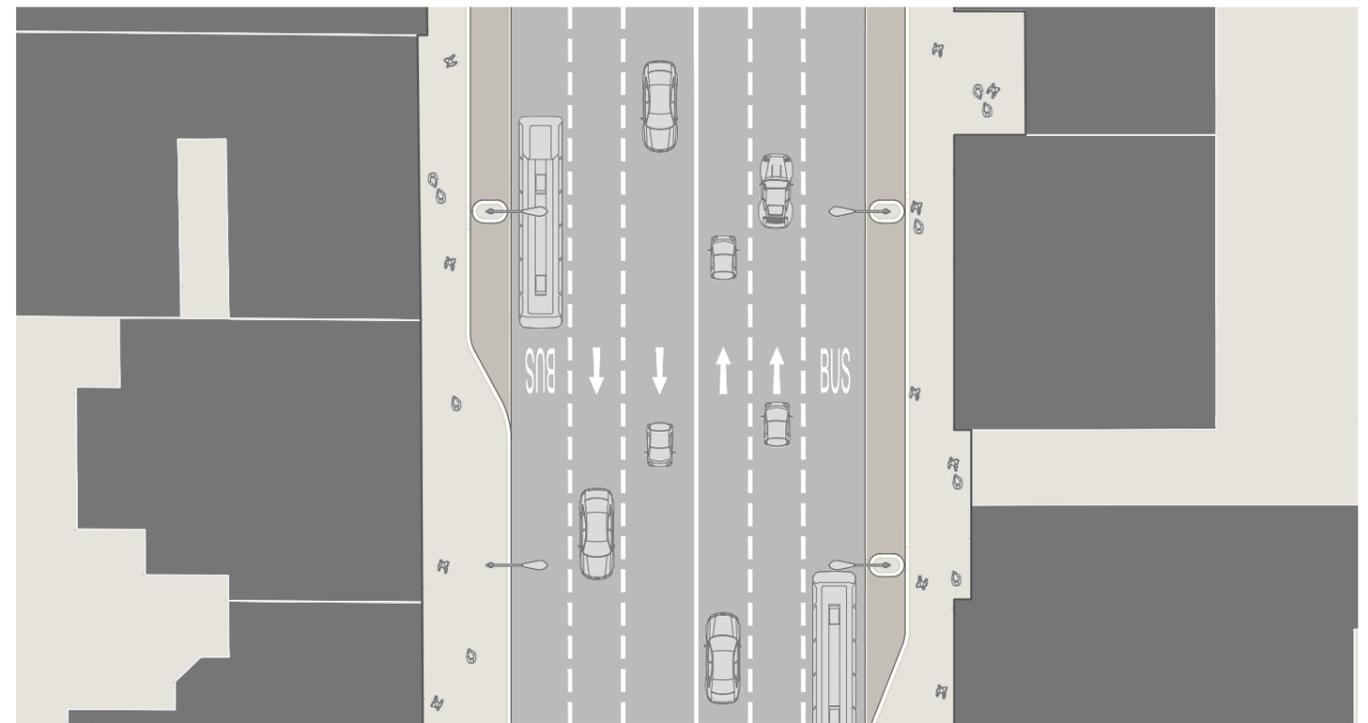
Principais problemas detetados no espaço canal da Av. Fontes Pereira de Melo:

- Utilização da Avenida como uma via expresso, geradora de velocidade e insegurança nos atravessamentos;
- A necessidade do espaço viário sobrepõe-se à necessidade do espaço pedonal e das mobilidades suaves;
- Espaço pedonal reduzido e descontínuo (recortes para estacionamento e paragens de TC; estacionamento abusivo de veículos e motociclos nos passeios);
- Pouca arborização/ inexistência de alinhamentos arbóreos;
- Inexistência de percursos cicláveis/ desconexão com a rede em funcionamento e projetada da cidade;
- Inexistência da Rede de TC de 2º Nível;
- Poucas zonas de atravessamento pedonal/ Os atravessamentos existentes são pouco seguros, diretos e eficazes para o peão;
- Inexistência de mobiliário urbano e equipamentos de apoio ao lazer no espaço público.





SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO A



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO A

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

SITUAÇÃO ATUAL DO TROÇO MARQUÊS DE POMBAL - SALDANHA

Perfil A



ESCALA 1:200

FEVEREIRO 2015



2.3

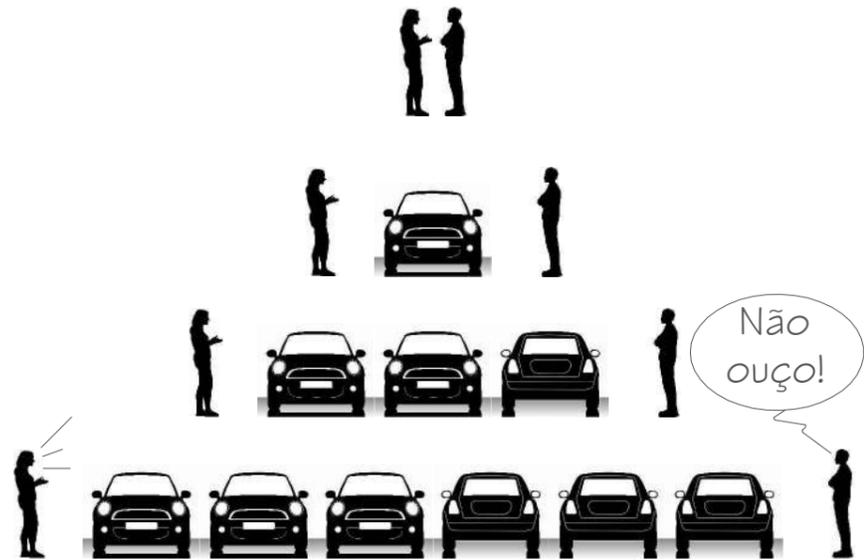
SITUAÇÃO ATUAL

TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

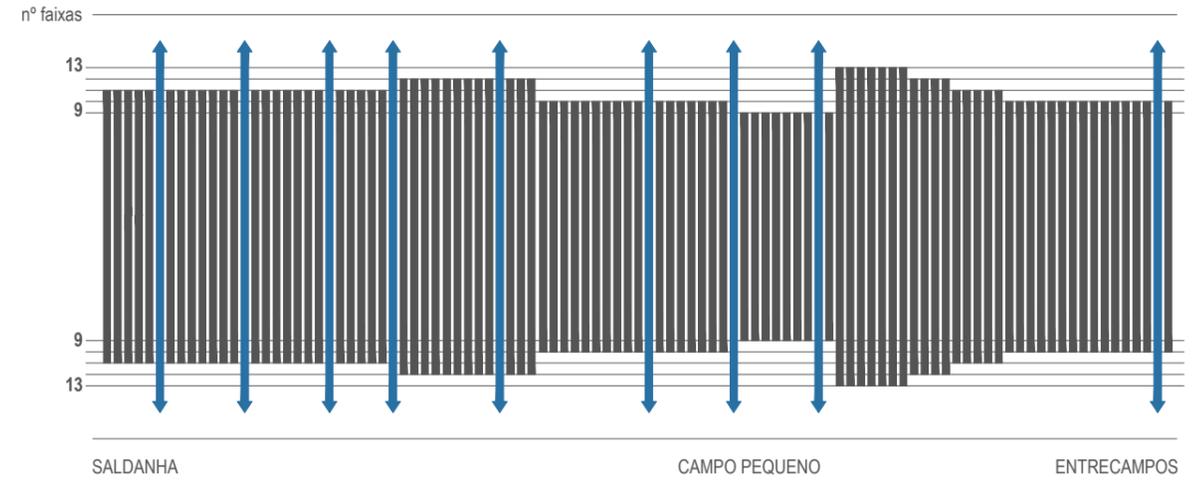
Principais problemas detetados no espaço canal da Av. da República:

- Utilização da Avenida como uma via expresso, geradora de velocidade e insegurança nos atravessamentos, em última análise com consequências fatais (é o eixo da cidade onde se identificaram mais atropelamentos);
- A necessidade do espaço viário sobrepõe-se à necessidade do espaço pedonal e das mobilidades suaves;
- Espaço pedonal reduzido e descontínuo (túneis, recortes para estacionamento e paragens de TC, mobiliário urbano, bancas);
- Descontinuidade / inexistência de alinhamentos arbóreos;
- Inexistência de percursos cicláveis/ desconexão com a rede em funcionamento e projetada da cidade;
- Inexistência da Rede de TC de 2º Nível.



Com o aumento da intensidade de tráfego, diminuem as relações sociais.

DIAGRAMA DE OCUPAÇÃO RODOVIÁRIA DO ESPAÇO CANAL DA AVENIDA



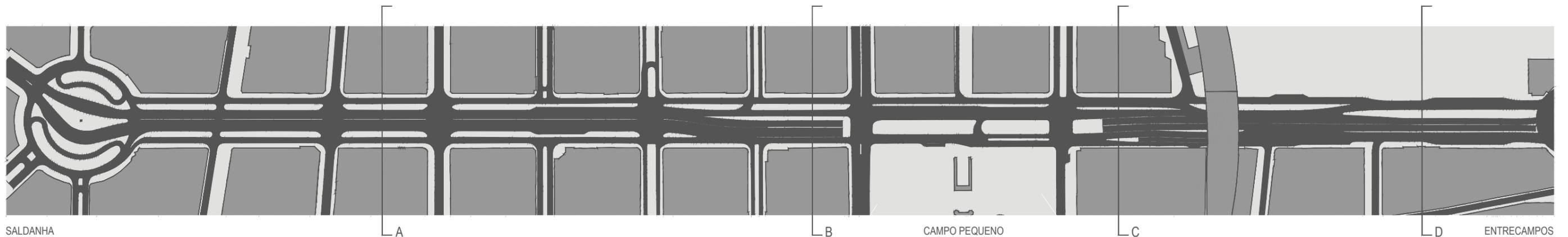
Ocupação do espaço canal da avenida com faixas de circulação rodoviária

Pontos de atravessamento pedonal da avenida



SÍNTESE COMPARATIVA DE OCUPAÇÃO

Nº FAIXAS DE RODAGEM	9 - 13
Nº FAIXAS DE ESTACIONAMENTO	4 (2 em espinha + 2 paralelo)
Nº TOTAL LUGARES DE ESTACIONAMENTO	410
LARGURA DO PASSEIO JUNTO ÀS FACHADAS	2,5m - 5,5m



SALDANHA

A

B

CAMPO PEQUENO

C

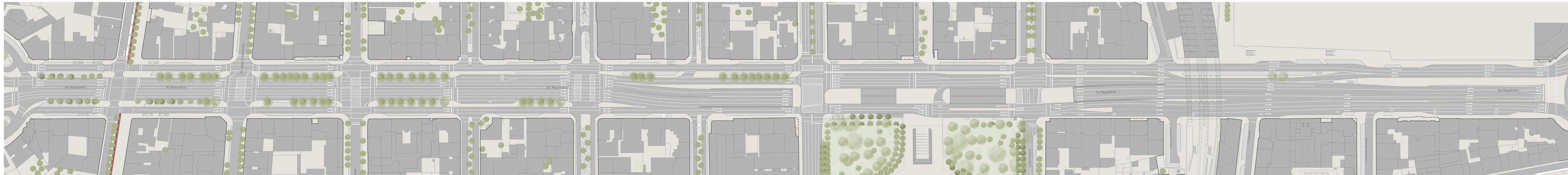
D

ENTRECAMPOS



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

DMPRGU | DPRU | Divisão de Planeamento Territorial e Divisão de Projetos e Estudos Urbanos



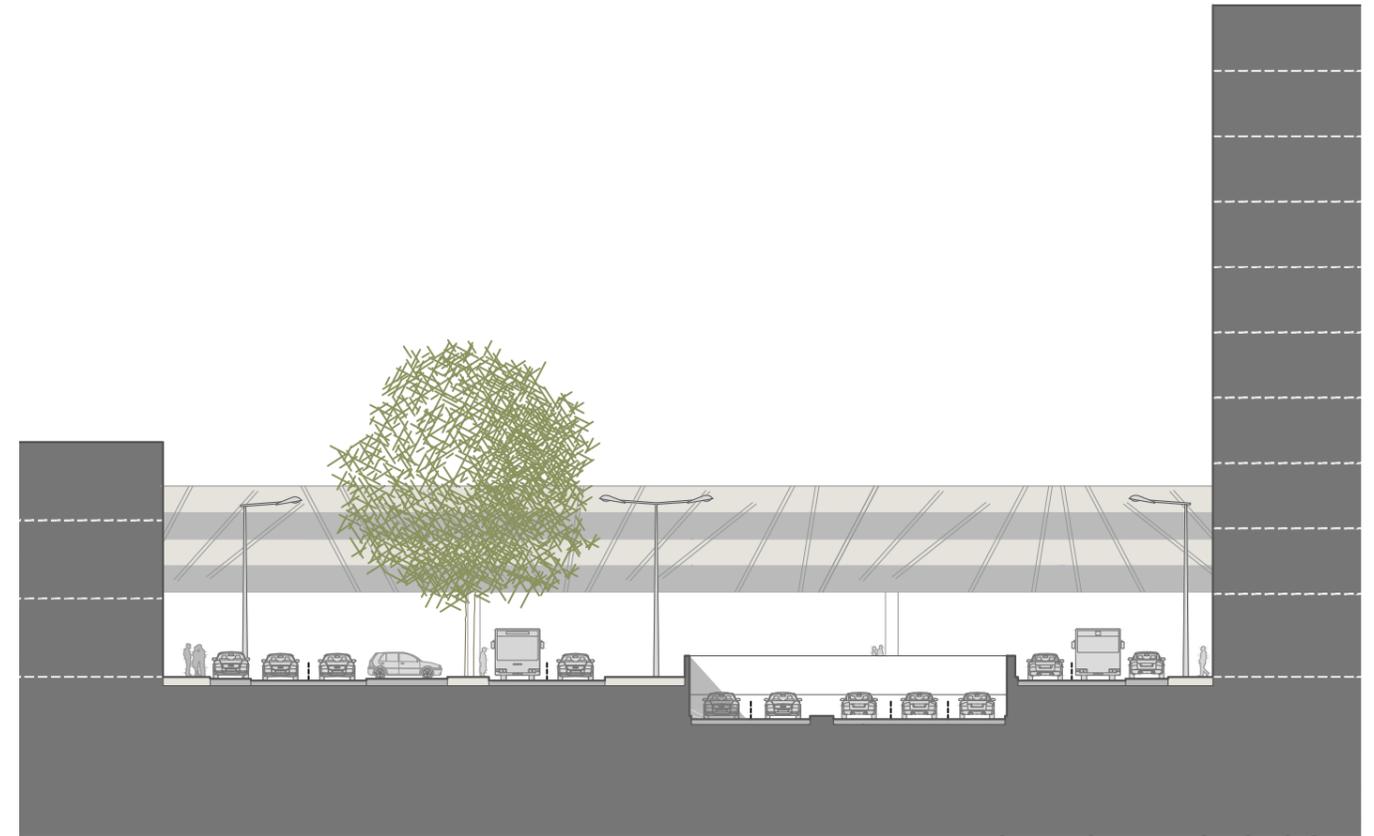
- LEGENDA**
- Edifício Existente
 - Espaço Público
 - Espaços Verdes Existentes
 - Espaço Viário
 - Árvores Existentes



3.00 m | 2.50 m | 3.15 m | 3.15 m | 4.55 m | 2.20 m | 3.50 m | 3.05 m | 3.05 m | 2.95 m | 2.95 m | 2.95 m | 3.50 m | 2.45 m | 4.60 m | 3.05 m | 3.10 m | 2.55 m | 3.05 m

pass. | estac. | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | estac. | sep. | faixa TP | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | faixas rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | faixa TP | pass. | estac. | faixas rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | estac. | pass. | 3.05 m

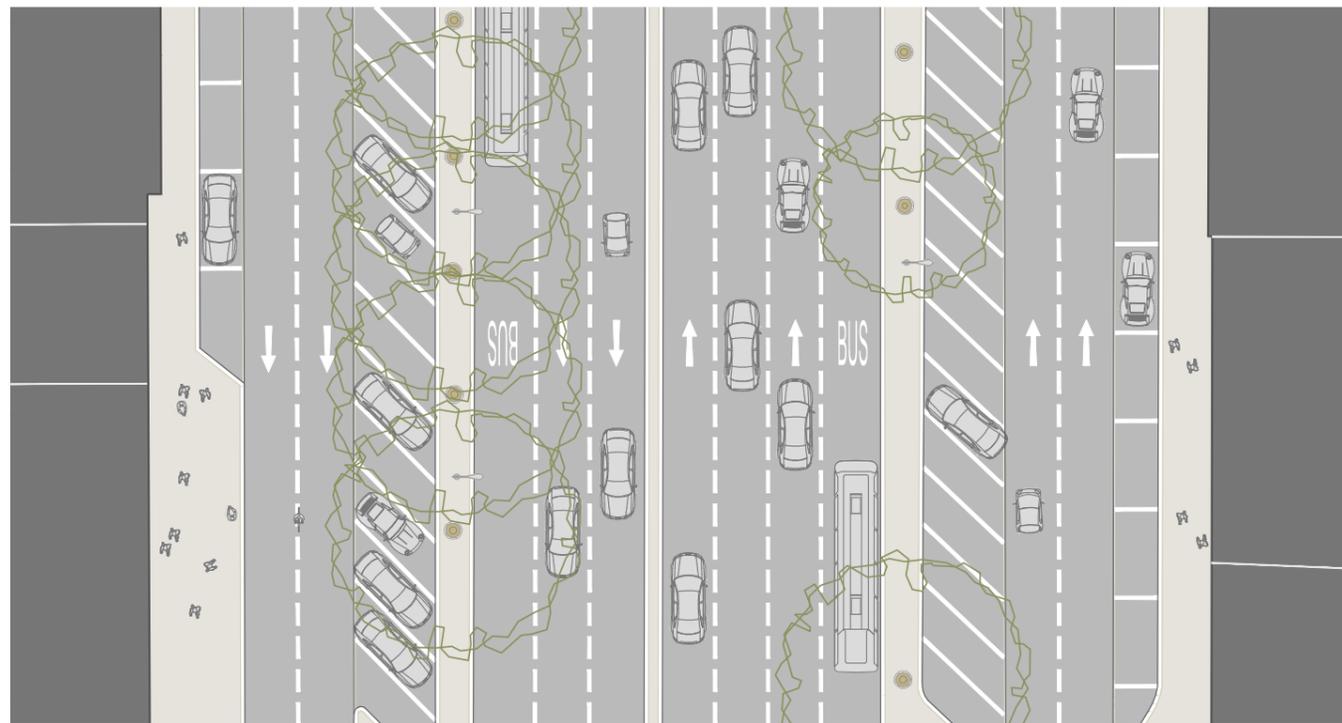
SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO A



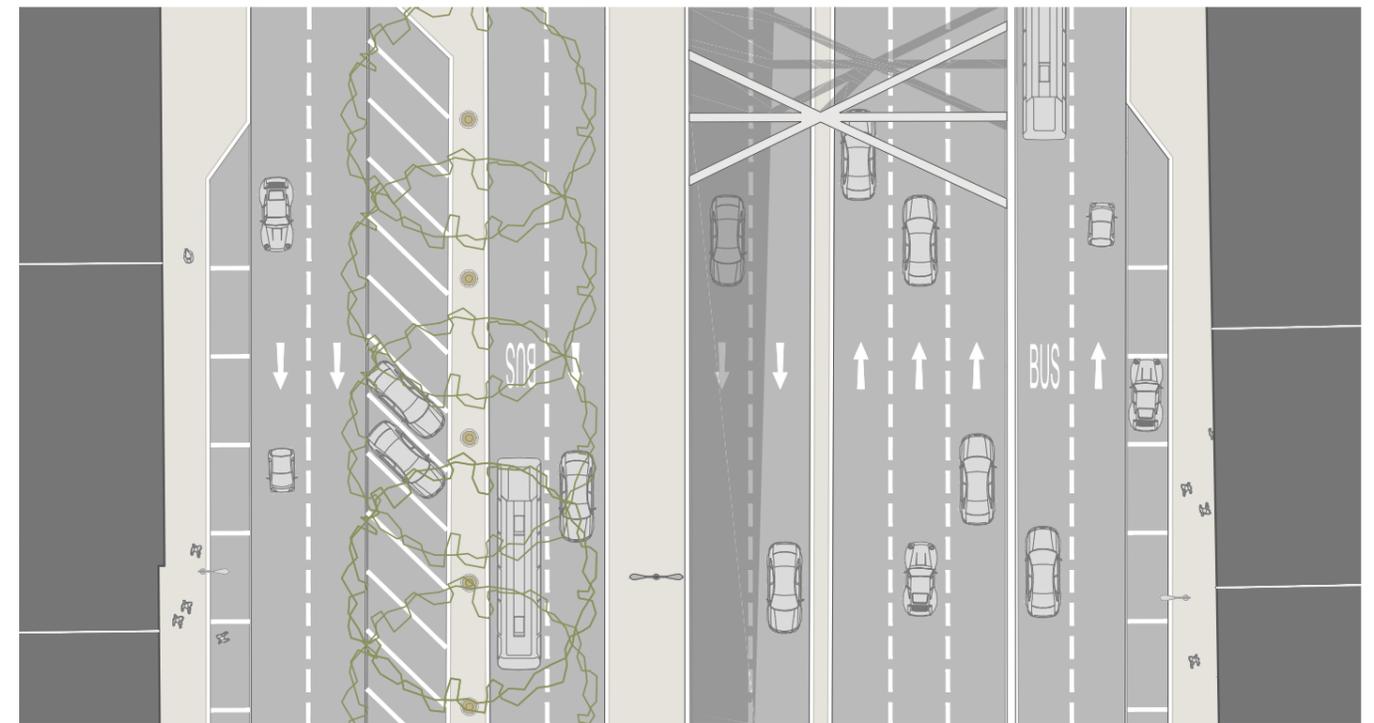
2.68 m | 2.31 m | 3.27 m | 3.27 m | 4.60 m | 2.35 m | 3.28 m | 3.28 m | 4.53 m | 18.86 m | 3.06 m | 3.05 m | 2.41 m | 2.53 m

pass. | estac. | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | estac. | sep. | faixa TP | faixa rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | pass. | túnel do campo pequeno com duas faixas no sentido Entrecampos / Saldanha e três faixas no sentido Saldanha / Entrecampos | faixa rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | faixa TP | estac. | pass. | 2.53 m

SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO B



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO A



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO B

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

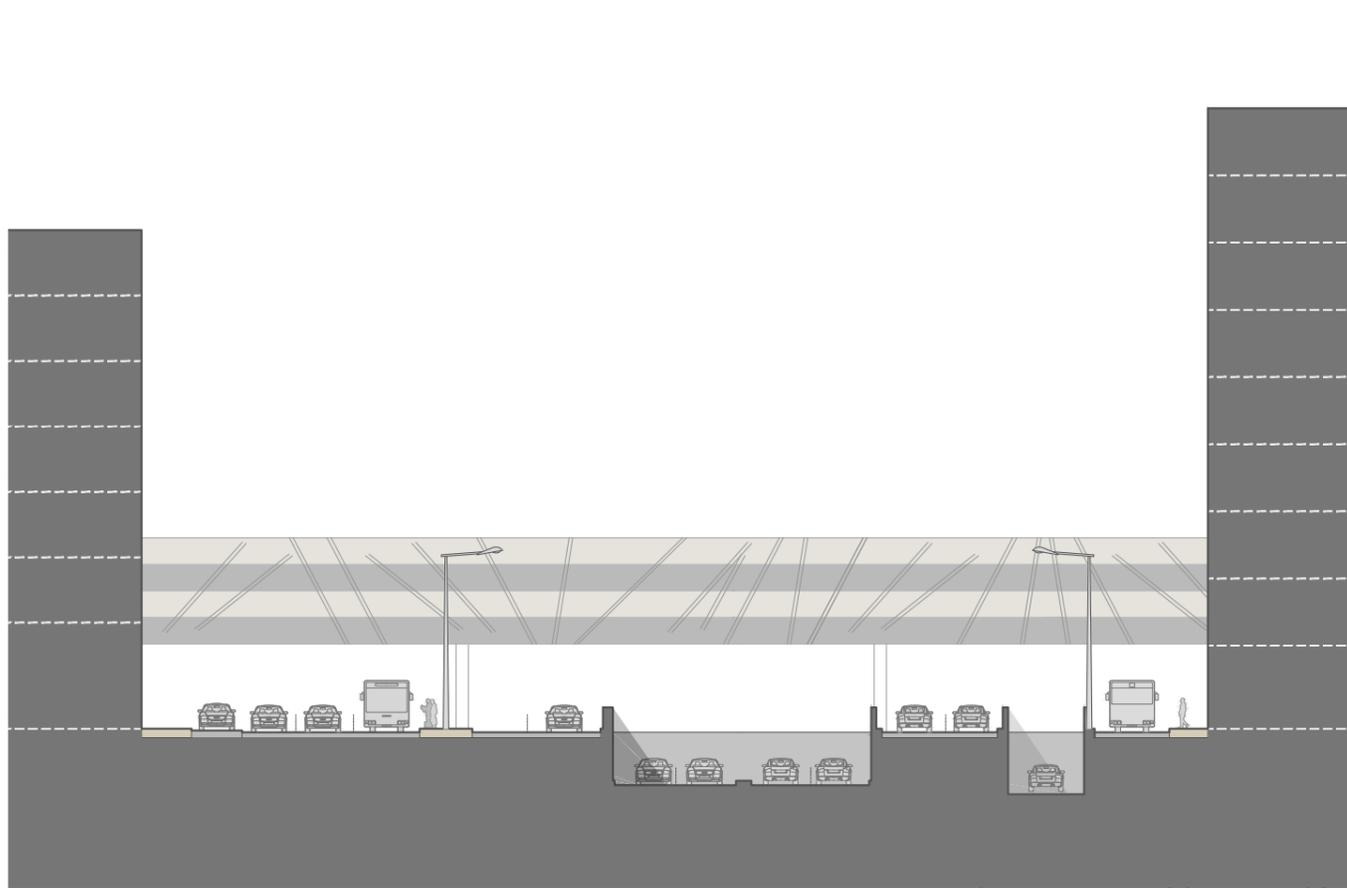
SITUAÇÃO ATUAL DO TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

Perfis A e B



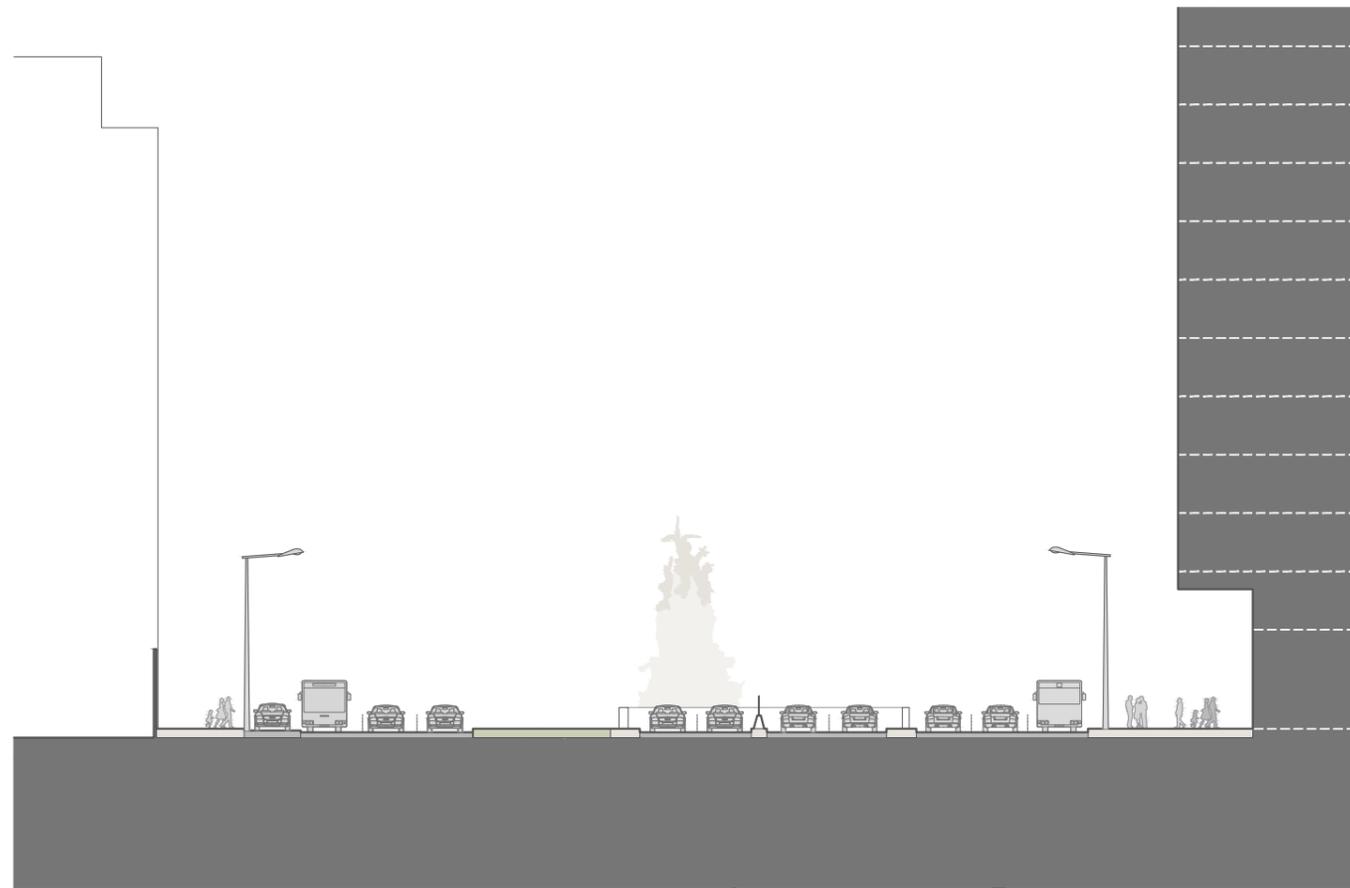
ESCALA 1:200

FEVEREIRO 2015



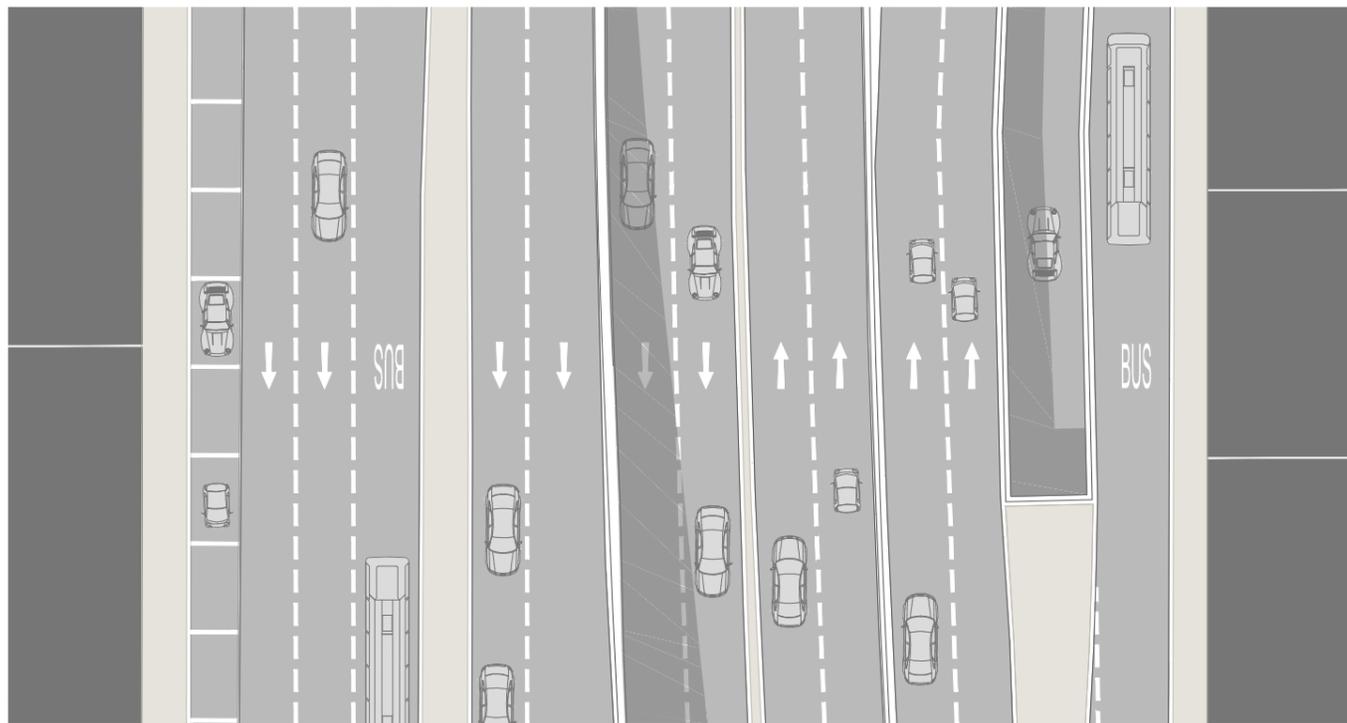
2.82 m | 2.86 m | 6.31 m | 3.75 m | 2.97 m | 7.26 m | 15.94 m | 6.53 m | 5.50 m | 4.24 m | 2.19 m
 passeio | estac. | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | faixa TP | sep. | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | túnel do Campo Pequeno com duas faixas nos sentidos Entrecampos / Saldanha e Saldanha / Entrecampos | faixas rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | Saída do túnel em direção a Entrecampos | faixa TP | passeio

SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO C

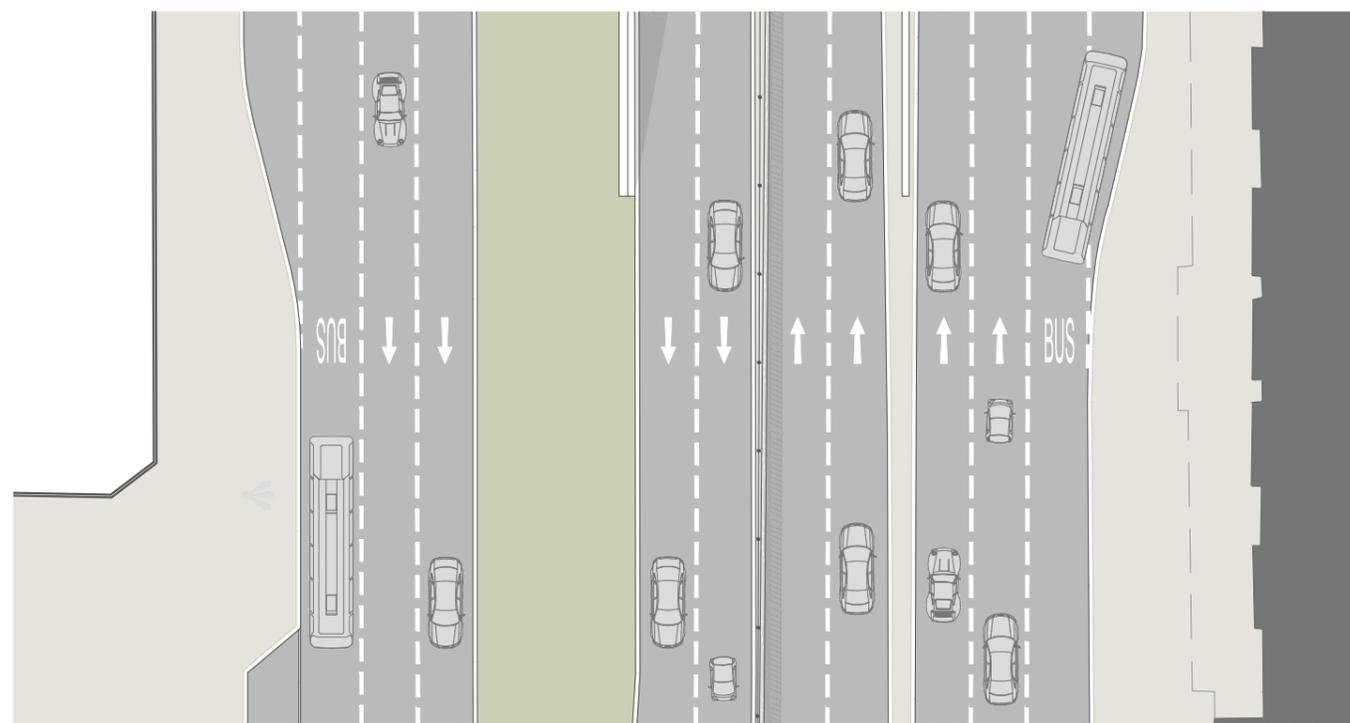


4.95 m | 3.20 m | 3.50 m | 3.10 m | 3.15 m | 7.80 m | 16.40 m | 3.10 m | 3.15 m | 3.45 m | 9.35 m
 passeio | estac. | faixa TP | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | separador | túnel de Entrecampos com duas faixas nos sentidos Entrecampos / Saldanha e Saldanha / Entrecampos | faixas rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | faixa TP | passeio

SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO D



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO C



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO D

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

SITUAÇÃO ATUAL DO TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

Perfis C e D



ESCALA 1:200

FEVEREIRO 2015

3.1

PROPOSTA

PRINCÍPIOS DE INTERVENÇÃO

PRINCÍPIOS DE INTERVENÇÃO

As ideias principais que nortearam a nova transformação do eixo Marquês de Pombal – Entrecampos, foram as seguintes:

- Devolver o espaço público ao peão, aumentando a dimensão dos passeios;
- Retomar o conceito inicial de "boulevard", com novos alinhamentos arbóreos;
- Reduzir a velocidade do transporte individual, ainda que não diminuindo substancialmente a capacidade;
- Reduzir a oferta de estacionamento à superfície, procurando alternativas nas vias laterais;
- Equilibrar a utilização do espaço disponível pelos diversos modos de transporte;
- Garantir um espaço canal dedicado à circulação de transporte coletivo em sítio próprio (TCSP), complementar à rede de metropolitano, e que promova a continuidade do corredor Alta de Lisboa ao Centro da cidade;
- Promover a utilização dos modos suaves de transporte, nomeadamente o modo ciclável, garantindo a consolidação/ conexão com a rede em funcionamento e projetada da cidade;
- Adotar um perfil comum para cada avenida (Av. da República e Av. Fontes Pereira de Melo), criando uma forte imagem urbana que visa promover e reforçar a continuidade do eixo central;
- Dar particular atenção ao tratamento do espaço público (pavimentação, iluminação pública, mobiliário urbano, obras de arte) contribuindo para a sua qualificação.
- Criar um percurso acessível entre a rotunda do Marquês de Pombal e a rotunda de Entrecampos.

O acréscimo e requalificação do espaço público pedonal do eixo Marquês de Pombal - Entrecampos, a introdução de um modo de Transporte Coletivo em Sítio Próprio e de outros modos suaves de transporte de forma articulada com o sistema de acessibilidades de Lisboa irão contribuir para a regeneração do eixo central da cidade, a dinamização do comércio e outros usos marginantes e a melhoria da qualidade da vivência urbana, à semelhança do exemplo verificado no eixo da Av. Duque D'Ávila, de intervenção mais recente.

O **Perfil Comum** é o que se pretende adotar ao longo de todo o espaço canal da Avenida da República e da Av. Fontes Pereira de Melo, a não ser quando as situações de exceção o não permitam.



Na **Av. Fontes Pereira de Melo**, preconiza-se a redução do espaço rodoviário, a uniformização do espaço público, a criação de uma estrutura arbórea e integração de um canal de mobilidade suave e percurso acessível entre as rotundas do Marquês de Pombal e a Praça Duque de Saldanha.

No corredor central assiste-se a uma redução significativa da largura das faixas de rodagem (sugere-se 3,00+2,80+2,70) sem prejuízo da manutenção da atual capacidade de tráfego da avenida. Ao eixo da via introduz-se um separador central com cerca de 1,20m que poderá ser arborizado, que permite separar os dois sentidos de circulação, e promover os atravessamentos pedonais em segurança da avenida. As alterações introduzidas no espaço central funcionam como medida de acalmia da velocidade de circulação verificada nesta via e contribui para o aumento e valorização do espaço público nos dois lados da avenida.

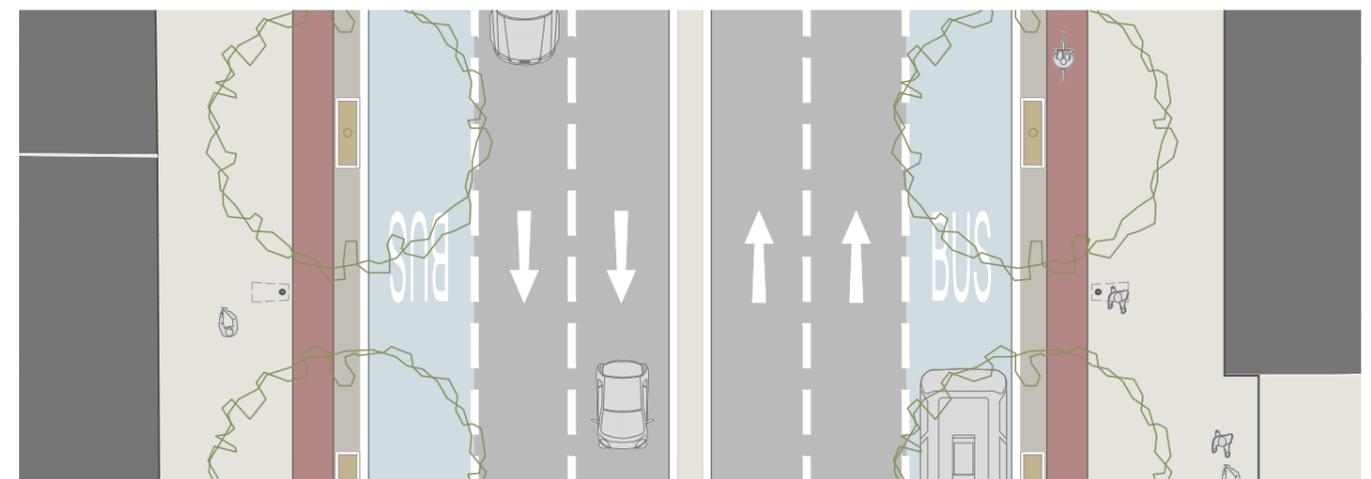
No espaço lateral compreendido entre o lancil da faixa de rodagem e as fachadas dos edifícios, agora com cerca de 6m, propõe-se implementar uma pista ciclável unidirecional (1,15m), separada do canal rodoviário por uma faixa arborizada com 1m de largura e passeios com 3,80m.

São ainda introduzidas duas grandes alterações na articulação formal e funcional da Avenida com outros eixos viários que a intersectam. A primeira alteração ocorre no troço inicial, com origem na Rotunda do Marquês de Pombal, propondo-se a junção dos acessos, atualmente segregados, às rotundas interior e exterior. A outra alteração sucede na área de centralidade marcada pelo edifício sede da Portugal Telecom, pelo Centro Comercial Imaviz e o Hotel Sheraton, desenvolvida em articulação com o PIP do edifício 41 da avenida, que engloba a reformulação do jardim Augusto Monjardino e das vias adjacentes, nomeadamente, a anulação das vias paralelas à Av. Fontes Pereira de Melo existentes nesta zona.

Na **Praça Duque de Saldanha** pretende-se potenciar o efeito cénico da Praça no remate urbano da Av. da República. Para tal concorre a reformulação do espaço viário da rotunda, o aumento do espaço pedonal de estadia principal junto ao edifício (11,80m), permitindo áreas de esplanadas, e a criação de uma ampla faixa verde (12,50m) em torno da rotunda que separa as duas funções urbanas (viária e pedonal). Propõe-se a eliminação do estacionamento à superfície, a relocalização da paragem de táxis na Av. Praia da Vitória, a integração de percursos pedonais acessíveis e a continuidade da pista ciclável unidirecional (1,15m) proveniente da Av. Fontes Pereira de Melo. As árvores existentes serão tanto quanto possível mantidas, prevendo-se a criação de um duplo alinhamento na faixa verde proposta.



Perfil Troço A



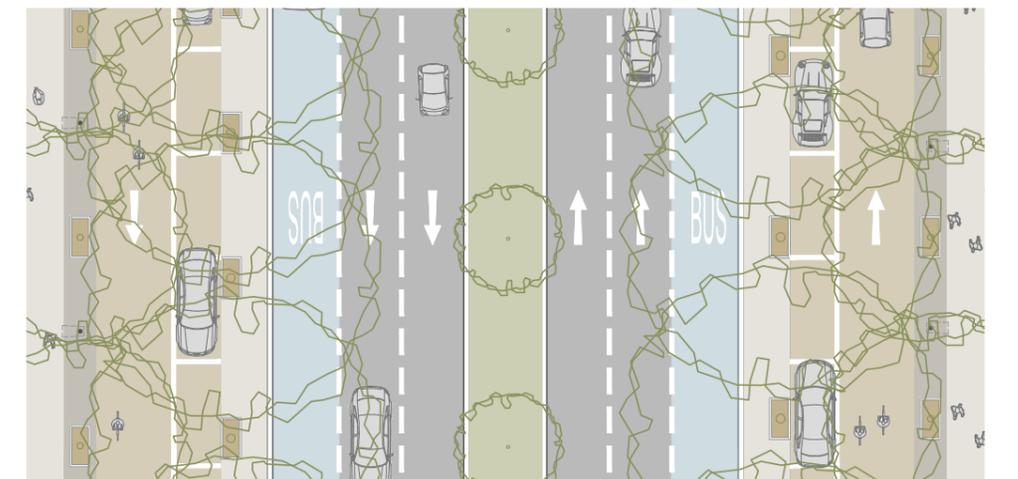
Planta Troço A

Na **Avenida da República**, o Perfil Comum desdobra-se em **corredor central** e **corredores laterais**.

O **corredor central** é essencialmente viário e corresponde ao atual espaço de circulação central entre os lancis que marginam os alinhamentos de plátanos existentes, e que se mantém na mesma posição. A novidade que se introduz é a de criar um separador central verde, com cerca de 4,00m de largura, onde se poderá plantar um alinhamento de árvores e vegetação arbustiva. Este espaço, ganho por eliminação de uma das faixas de rodagem (hoje existem 4 faixas num sentido e 3 no outro) permitirá o espaço de stocagem para uma faixa de viragem à esquerda, caso se opte por essa alternativa. A dimensão de cada uma das faixas (sugere-se 3,20+3,00+3,00) determinará a dimensão exata do espaço verde. Estas duas modificações combinadas serão um importante fator de amortização da velocidade excessiva dos veículos. O corredor BUS poderá continuar a funcionar nas faixas à direita, sem direito no entanto, a uma reentrância para as paragens, o que interrompeu o alinhamento de árvores.



Corredor Central - Perfil Troço A



Corredor Central - Planta Troço A

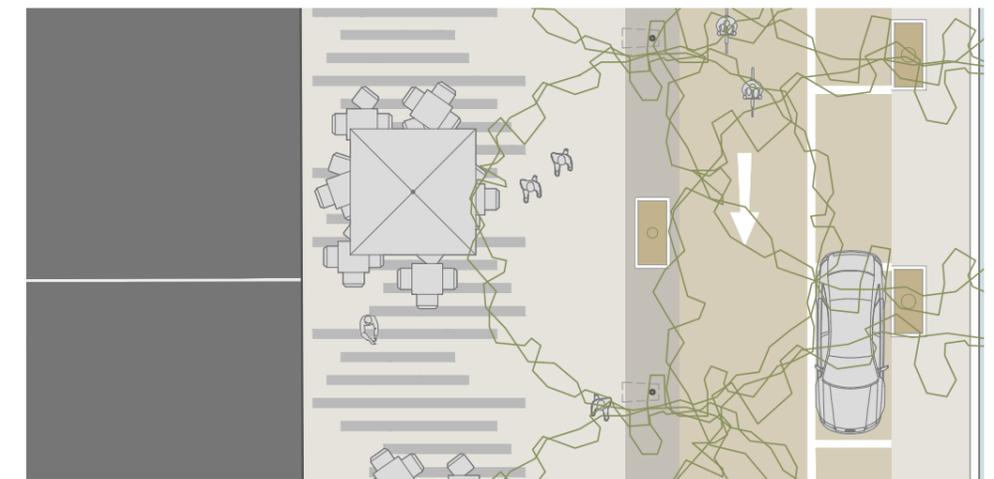


Os **corredores laterais** sofrerão alterações mais significativas. Partindo do lancil antes referido, na direção das fachadas, é mantido o separador existente com aproximadamente 2,50m onde estão plantados plátanos já com dimensão apreciável, alinhamento que será preenchido nas zonas em falta. A zona de estacionamento é reduzida para um só espaço longitudinal com 2,25m. Em vez das duas vias atuais passará a haver apenas uma com 3,75m, com materiais e estereotomia apropriados à redução de velocidade e atravessamentos seguros e partilhada com os modos cicláveis (salvo em situações excecionais em que se justifica a segregação da pista ciclável). Com o espaço ganho os passeios podem ultrapassar os 10,00m, do lado poente. Em ambos os lados propõe-se igualmente, um novo alinhamento de árvores de porte mais reduzido mas que acrescentarão uma convidativa sombra aos passeios. O espaço disponível para dispor esplanadas ou para percorrer confortavelmente toda a avenida é sensivelmente aumentado e espera-se um efeito semelhante ao obtido na Av. Duque de Ávila.

Em qualquer caso, os corredores laterais, com mais ou menos restrições, são sempre possíveis de implementação, sobretudo o lado poente, onde é possível garantir o objetivo do orçamento participativo, sem perder de vista o conceito aqui expresso, na íntegra.



Corredor Lateral - Perfil Troço A



Corredor Lateral - Planta Troço A



3.2

PROPOSTA

TROÇO MARQUÊS DE POMBAL - SALDANHA

TROÇO MARQUÊS DE POMBAL - SALDANHA

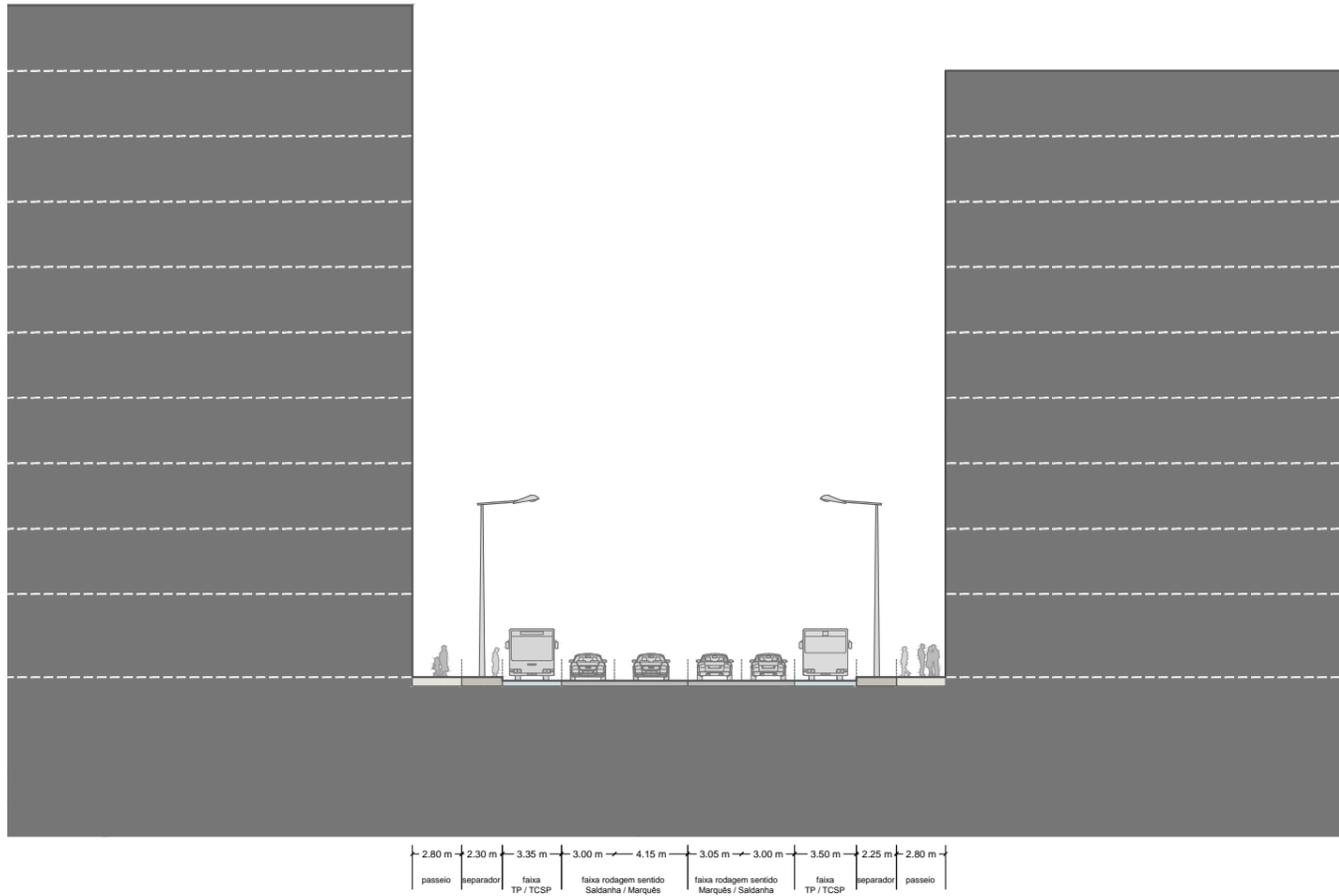
Avenida Fontes Pereira de Melo e Picoas

- Junção dos acessos (atualmente segregados) às rotundas interior e exterior do Marquês de Pombal;
- Reformulação rodoviária na área de centralidade marcada pelo edifício sede da Portugal Telecom, pelo Centro Comercial Imaviz e o Hotel Sheraton, desenvolvida em articulação com o PIP do edifício 41 da avenida;
- Implementação do Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP), nas vias laterais;
- Redução do Corredor central para duas vias de circulação (2,70m+2,80m) mais via direita dedicada ao TCSP (3,00m);
- Implementação de Separador central (1,20m), com eventual alinhamento de árvores e/ou vegetação arbustiva;
- Implementação de pista ciclável unidirecional segregada (1,15m);
- Aumento da largura dos passeios (3,80m);
- Introdução de novo alinhamento de árvores de porte reduzido entre o lancil da faixa de rodagem e a pista ciclável (1m).
- Criação de novos atravessamentos, seguros, diretos e eficazes para o peão;
- Introdução de elementos de mobiliário urbano e equipamentos de apoio ao lazer (elementos de água/ bebedouros; bancos e/ou mesas nas zonas de estadia) e integração de obras de Arte no espaço público.

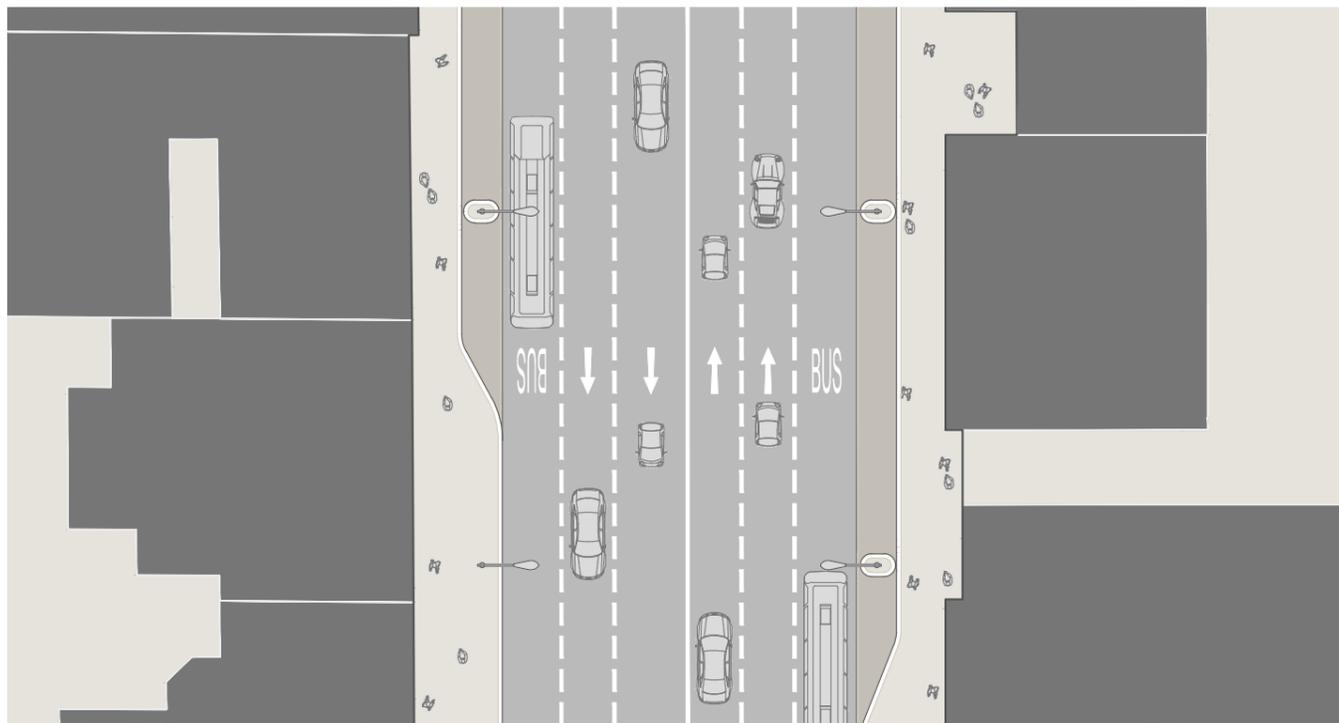
Praça Duque de Saldanha

- Reformulação do espaço viário da rotunda (7m);
- Aumento do espaço pedonal de estadia principal junto ao edificado (11,80m), permitindo áreas de esplanadas;
- Criação de uma ampla faixa verde (12,50m) em torno da rotunda que separa as duas funções urbanas (viária e pedonal);
- Eliminação do estacionamento à superfície e realocização da paragem de táxis na Av. Praia da Vitória;
- Integração de percursos pedonais acessíveis e a continuidade da pista ciclável unidirecional (1,15m) proveniente da Av. Fontes Pereira de Melo;
- Criação de um duplo alinhamento de árvores na faixa verde proposta prevendo-se tanto quanto possível a manutenção da arborização existente.





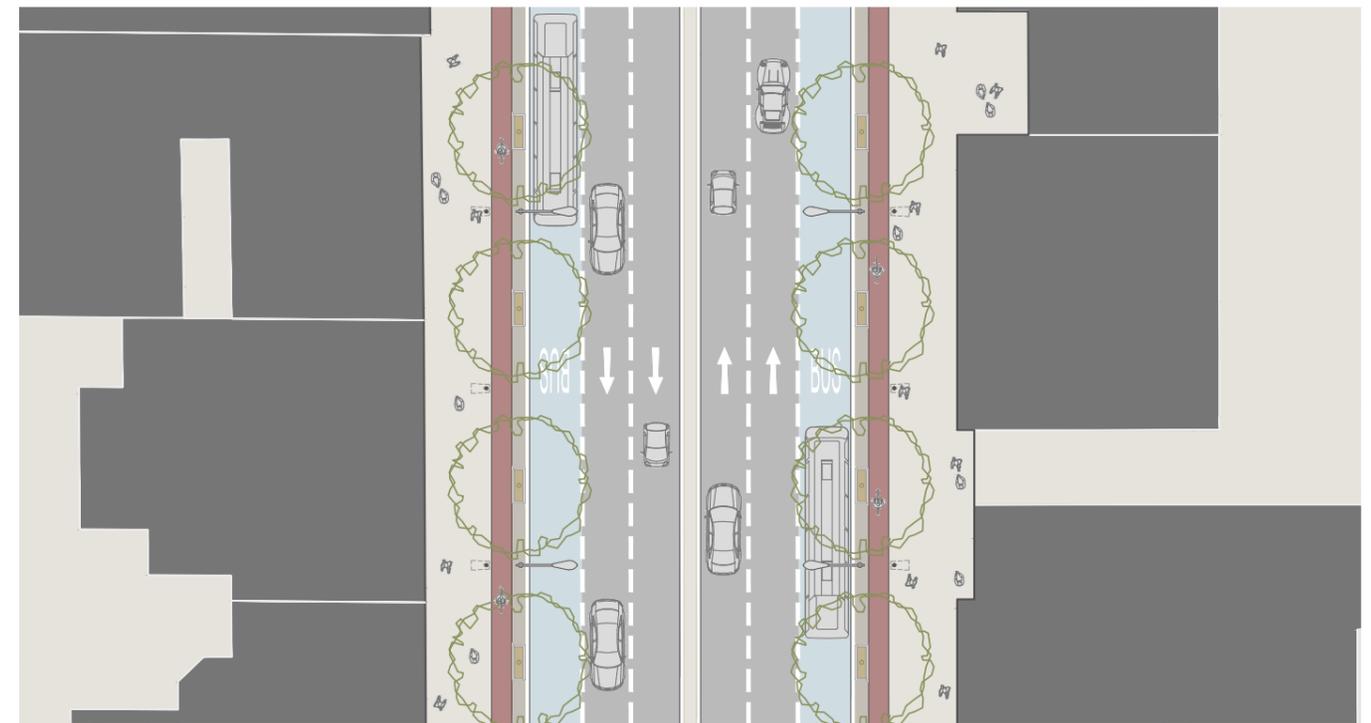
SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO A



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO A



PROPOSTA - PERFIL TROÇO A

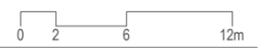


PROPOSTA - PLANTA TROÇO A

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

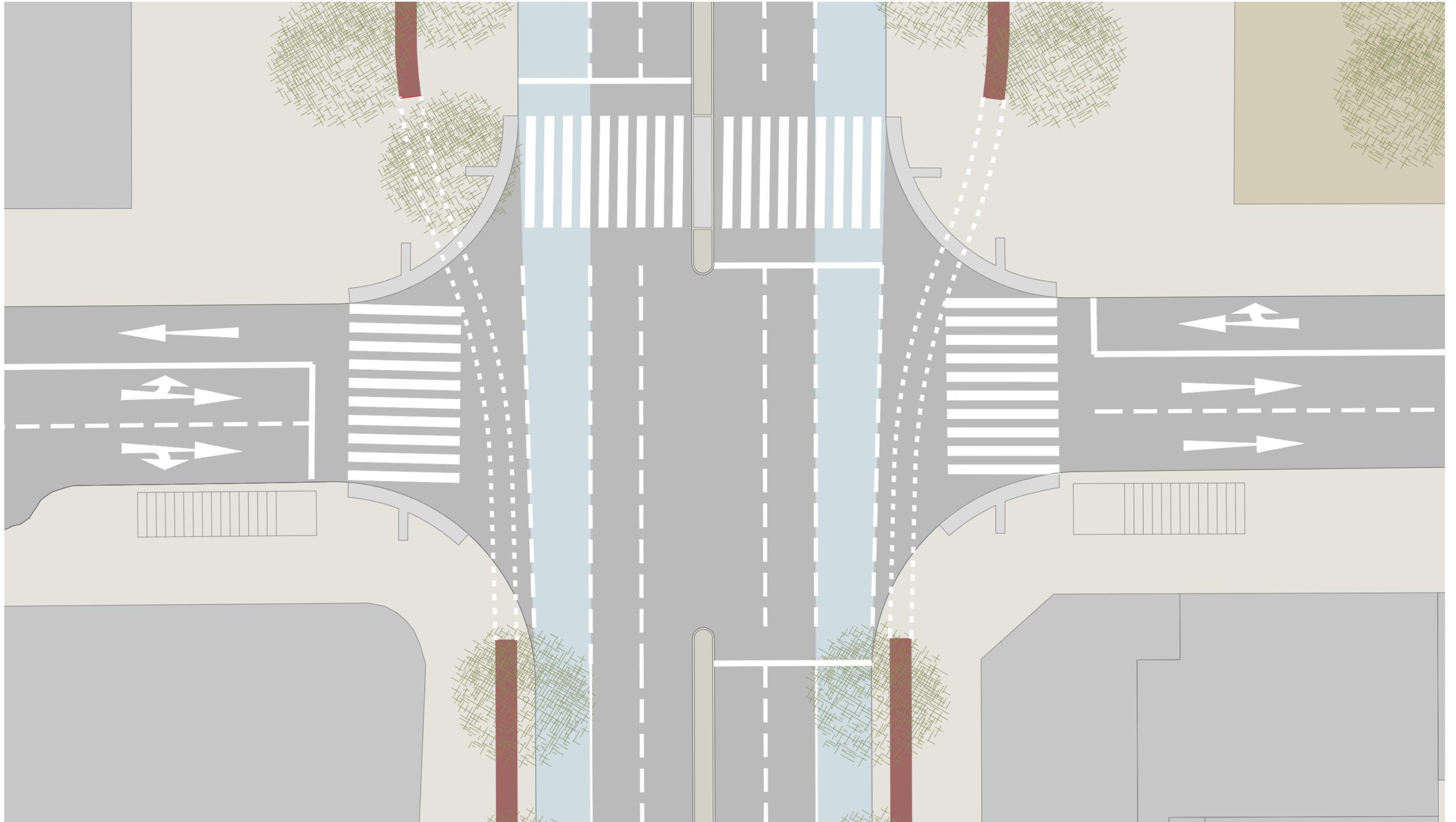
PROPOSTA PARA O TROÇO MARQUÊS DE POMBAL - SALDANHA

Perfil A - Situação Atual / Proposta



ESCALA 1:200

FEVEREIRO 2015



PORMENOR DO CRUZAMENTO COM A RUA TOMÁS RIBEIRO

3.3

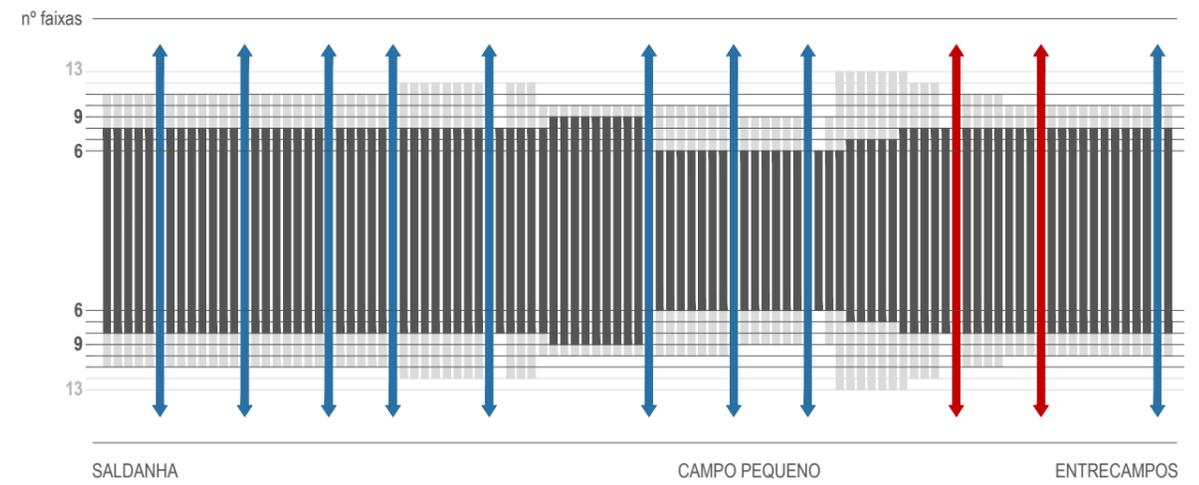
PROPOSTA

TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

- Adoção de Túnel único entre o Campo Pequeno e o Campo Grande;
- Acessos ao Túnel localizados entre a Av. António Serpa e o interface de Entrecampos (eixo Saldanha – Av. das Forças Armadas/ Av. Estados Unidos da América, que evita o cruzamento com a Av. de Berna/ Av. João XXI);
- Implementação do Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP), nas vias laterais;
- Redução do Corredor central para duas vias de circulação (3m+3m) mais via direita dedicada ao TCSP (3,2m);
- Aumento da largura do Separador central (4m), com alinhamento de árvores e eventual vegetação arbustiva;
- Separadores laterais (2,5m) com alinhamento de plátanos existentes a ser preenchido nas zonas em falta;
- Redução da zona de estacionamento para um só espaço longitudinal (2,25m), do lado oposto aos edifícios;
- Redução do Corredor lateral para uma única via partilhada com os modos cicláveis com materiais e estereotomia apropriados à redução de velocidade e atravessamentos seguros (3,75m);
- Nas situações de exceção, implementação de pista ciclável unidirecional segregada (1,50m + 0,25m de “buffer” de proteção em relação ao corredor de Transporte Coletivo);
- Aumento da largura dos passeios (oscilam entre os 7,50m e os 10,50m) e introdução de novo alinhamento de árvores de porte mais reduzido;
- Eliminação de recortes para paragens BUS.

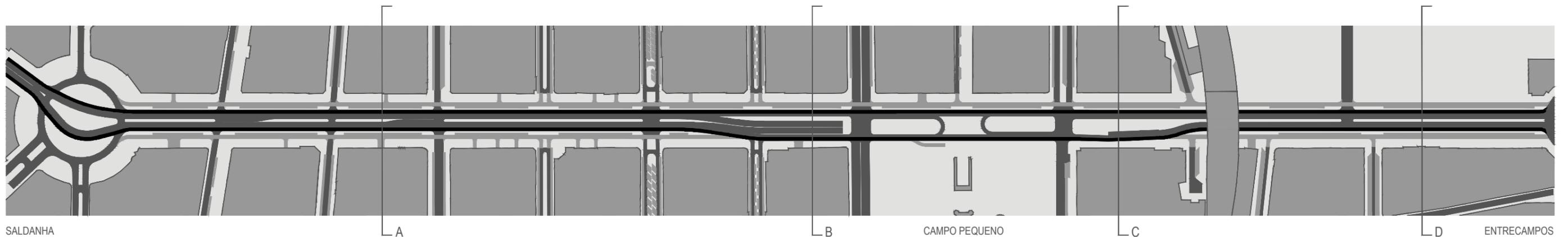
DIAGRAMA COMPARATIVO DE OCUPAÇÃO RODOVIÁRIA DO ESPAÇO CANAL DA AVENIDA DA REPÚBLICA

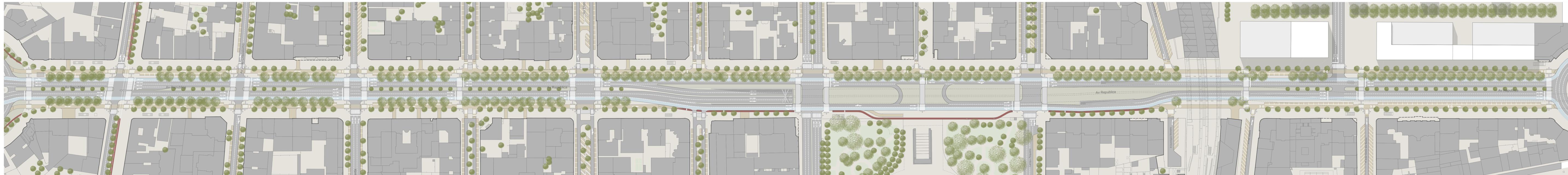


	Situação Atual	Proposta
Ocupação do espaço canal da avenida com faixas de circulação rodoviária	III	III
Pontos de travessamento pedonal da avenida	↕	↕↕

SÍNTESE COMPARATIVA DE OCUPAÇÃO

Nº FAIXAS DE RODAGEM	9 - 13	6 - 9
Nº FAIXAS DE ESTACIONAMENTO	4 (2 em espinha + 2 paralelo)	2 (paralelo)
Nº TOTAL LUGARES DE ESTACIONAMENTO	410	337 (redução em 18%)
LARGURA DO PASSEIO JUNTO ÀS FACHADAS	2,5m - 5,5m	5,5m - 10m





- LEGENDA**
- Edifício Existente
 - Espaços Verdes Existentes
 - Espaços Verdes Propostos
 - Árvores Existentes
 - Árvores Propostas
 - Espaço Público
 - Via de Serviço / Estacionamento
 - Transporte Coletivo em Sítio Próprio
 - Espaço Viário
 - Cicloviária



3.00 m | 2.50 m | 3.15 m | 3.15 m | 4.55 m | 2.20 m | 3.50 m | 3.05 m | 3.05 m | 2.95 m | 2.95 m | 2.95 m | 3.50 m | 2.45 m | 4.60 m | 3.05 m | 3.10 m | 2.55 m | 3.05 m |

pass. | estac. | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | estac. | sep. | faixa TP | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | faixas rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | faixa TP | passeio | estac. | faixas rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | estac. | passeio

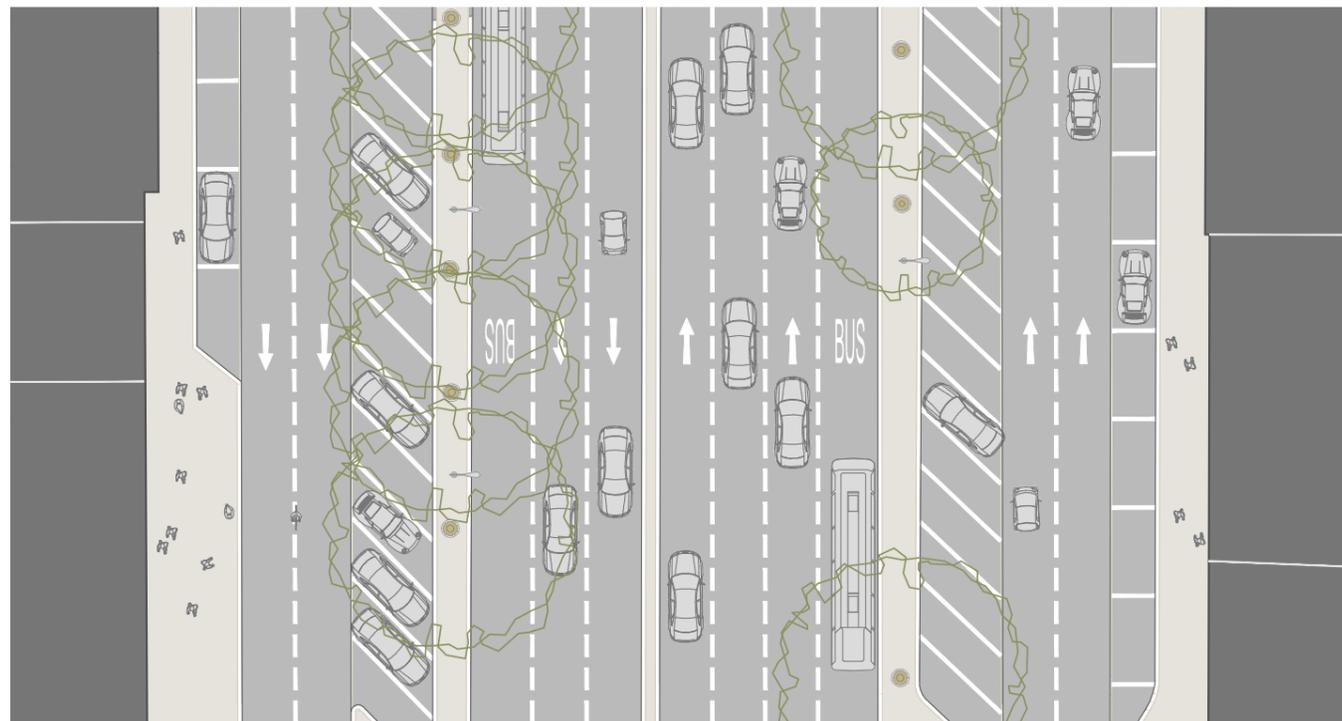
SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO A



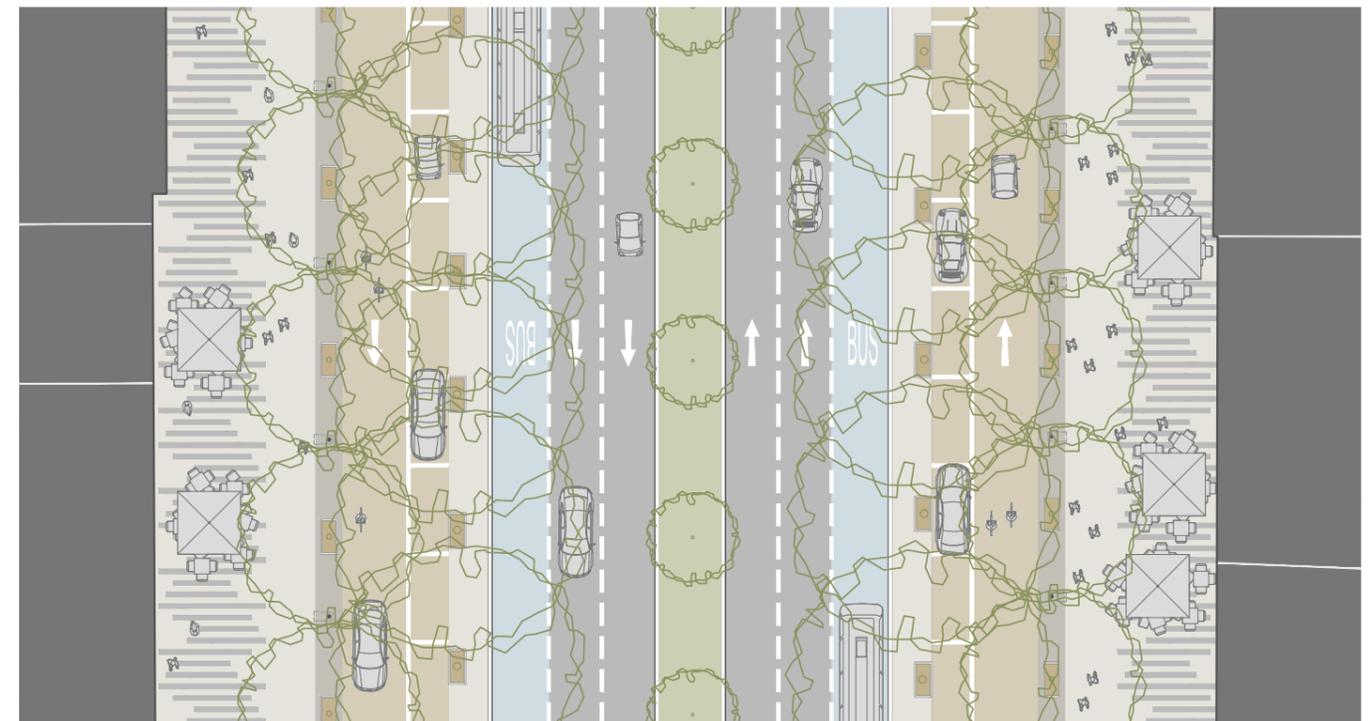
8.85 m | 1.50 m | 3.75 m | 2.25 m | 2.50 m | 3.20 m | 3.00 m | 3.00 m | 4.00 m | 3.00 m | 3.00 m | 3.20 m | 2.50 m | 2.25 m | 3.75 m | 1.50 m | 9.05 m |

pass. | sep. | via partilhada de acesso local | estac. | sep. | faixa TP / TCSP | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | separador | faixas rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | faixa TP / TCSP | sep. | estac. | via partilhada de acesso local | sep. | passeio

PROPOSTA - PERFIL TROÇO A



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO A

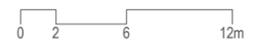


PROPOSTA - PLANTA TROÇO A

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

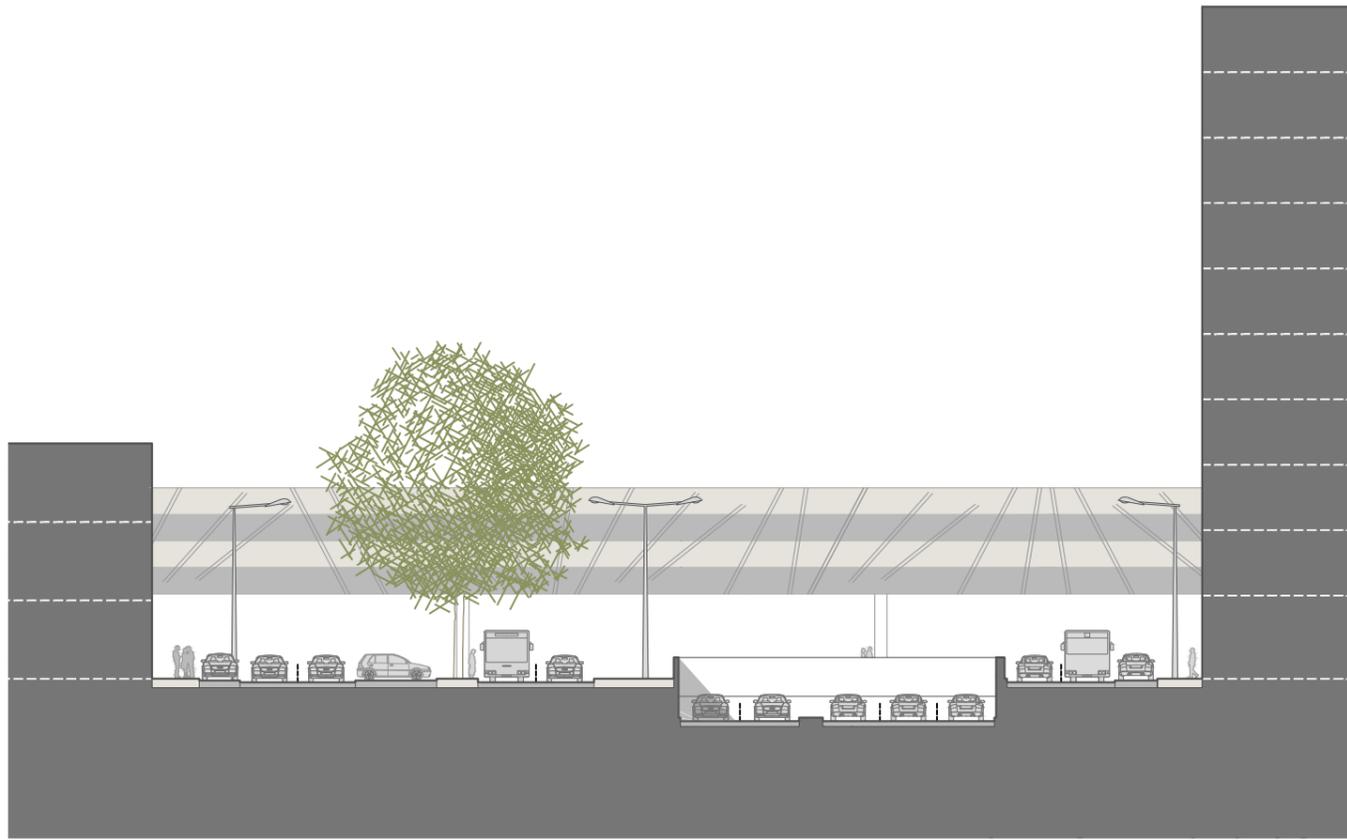
PROPOSTA PARA O TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

Perfil A - Situação Atual / Proposta



ESCALA 1:200

FEVEREIRO 2015



2.68 m | 2.31 m | 3.27 m | 3.27 m | 4.60 m | 2.35 m | 3.28 m | 3.28 m | 4.53 m | 18.86 m | 3.06 m | 3.05 m | 2.41 m | 2.53 m

passeio | estac. | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | estac. | sep. | faixa TP | faixa rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | passeio | túnel do campo pequeno com duas faixas no sentido Entrecampos / Saldanha e três faixas no sentido Saldanha / Entrecampos | faixa rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | faixa TP | estac. | passeio

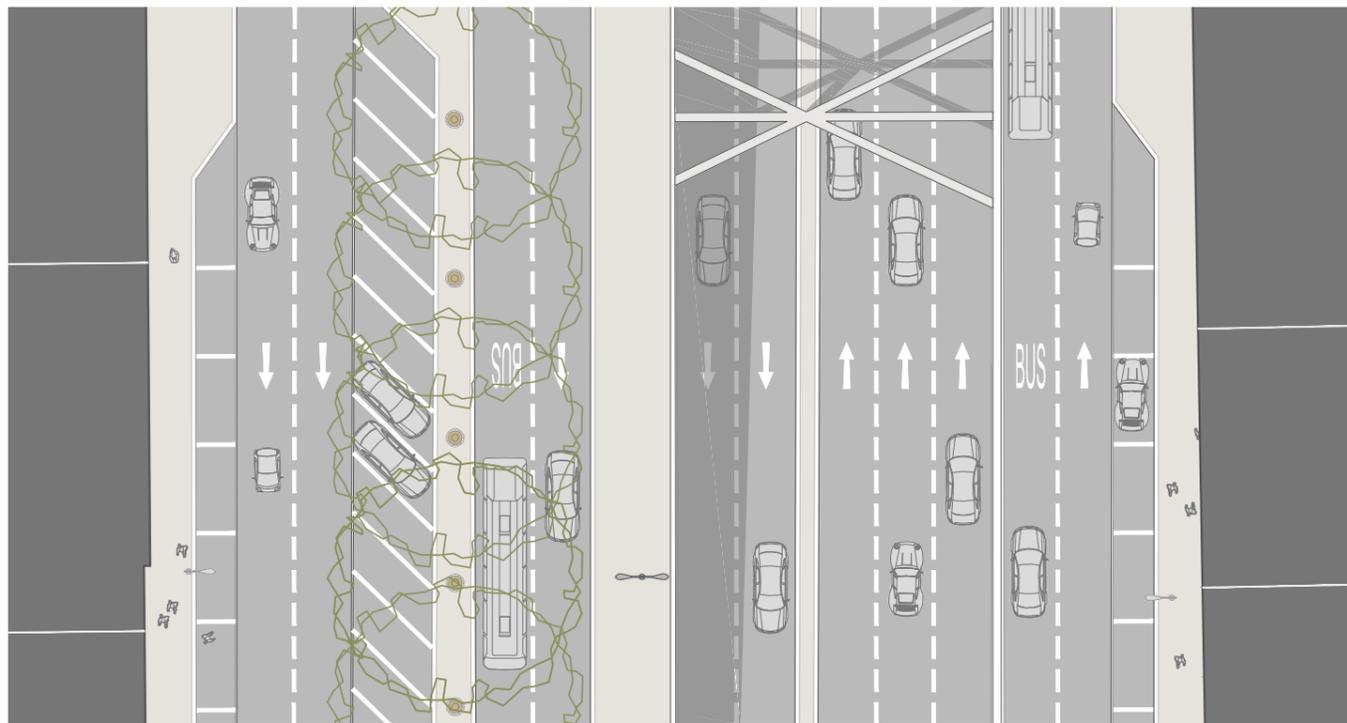
SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO B



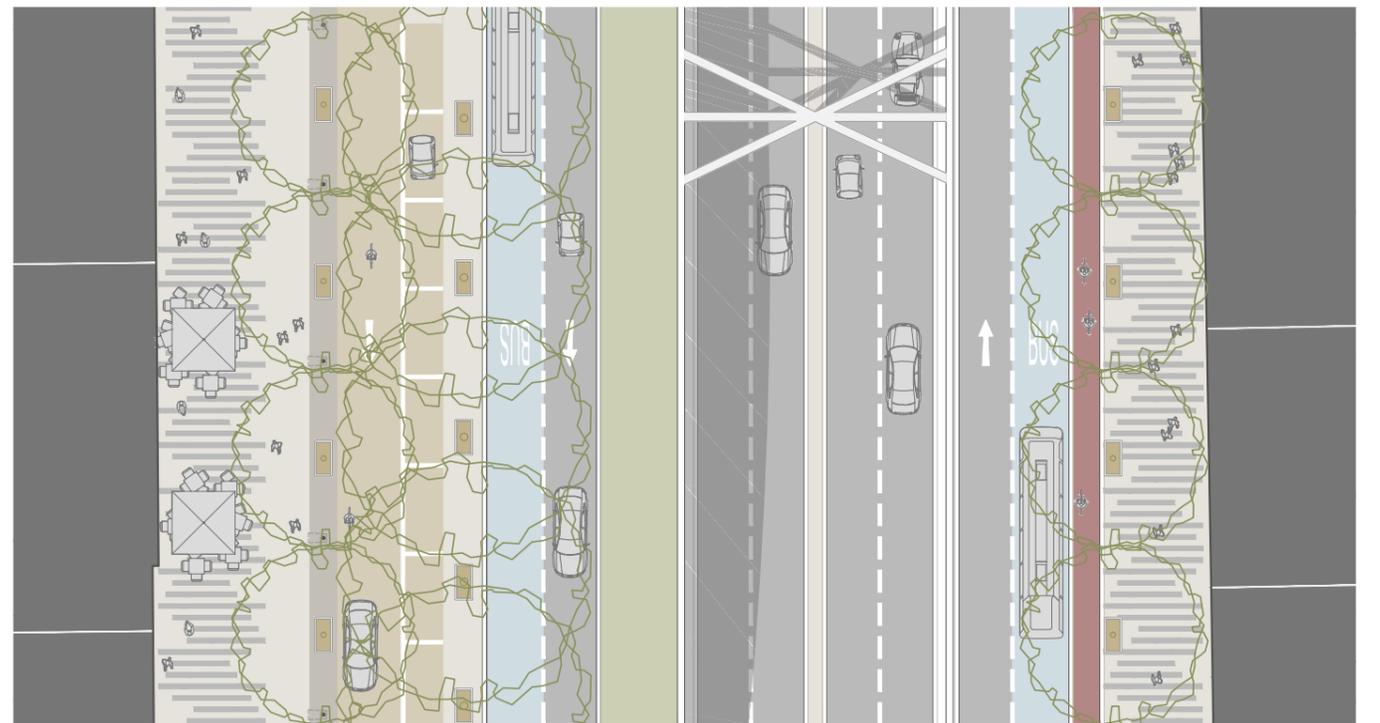
8.65 m | 1.50 m | 3.75 m | 2.25 m | 2.50 m | 3.20 m | 3.00 m | 4.60 m | 14.80 m | 3.00 m | 3.20 m | 1.75 m | 6.10 m

passeio | sep. | via partilhada de acesso local | estac. | sep. | faixa TP / TCSP | faixa rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | separador | vias de entrada / saída do túnel do Campo Pequeno | faixa rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | faixa TP / TCSP | ciclovia | passeio

PROPOSTA - PERFIL TROÇO B



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO B



PROPOSTA - PLANTA TROÇO B

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

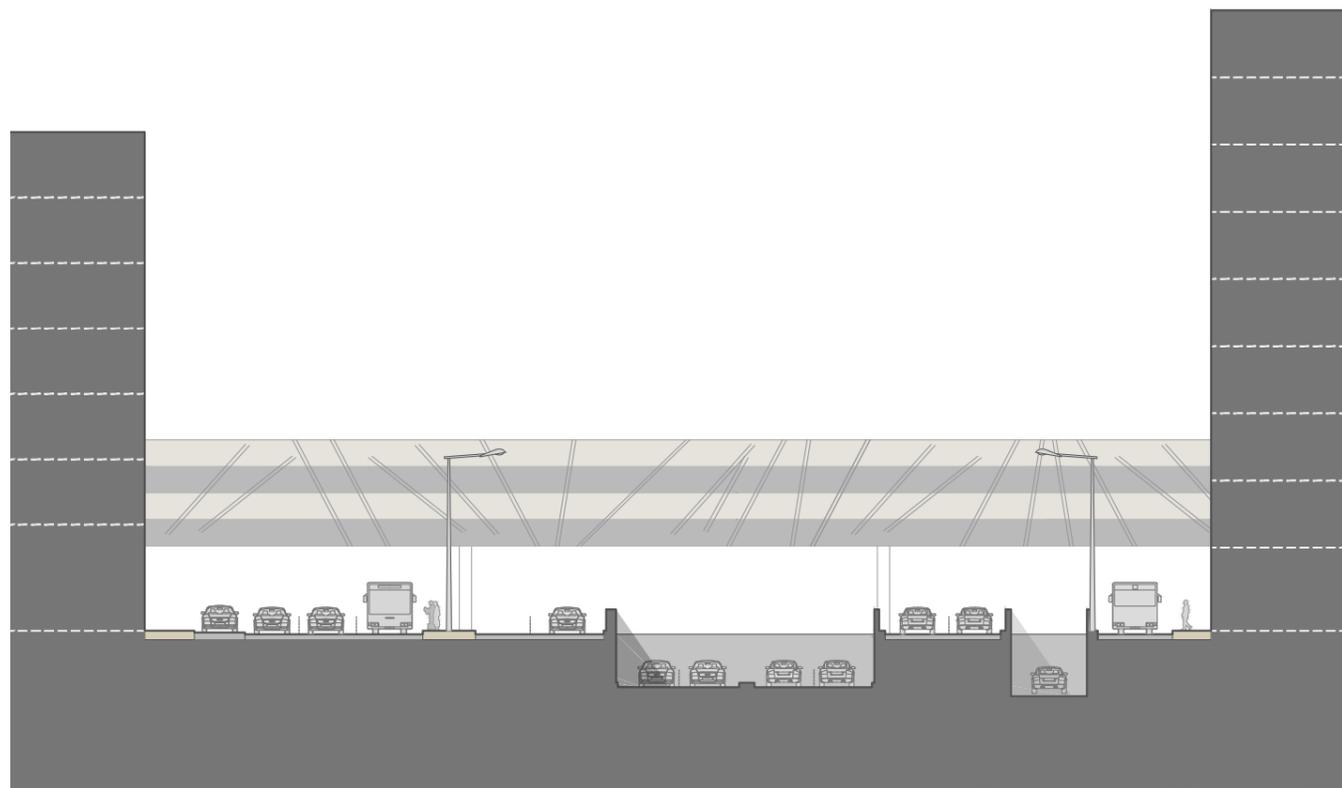
PROPOSTA PARA O TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

Perfil B - Situação Atual / Proposta



ESCALA 1:200

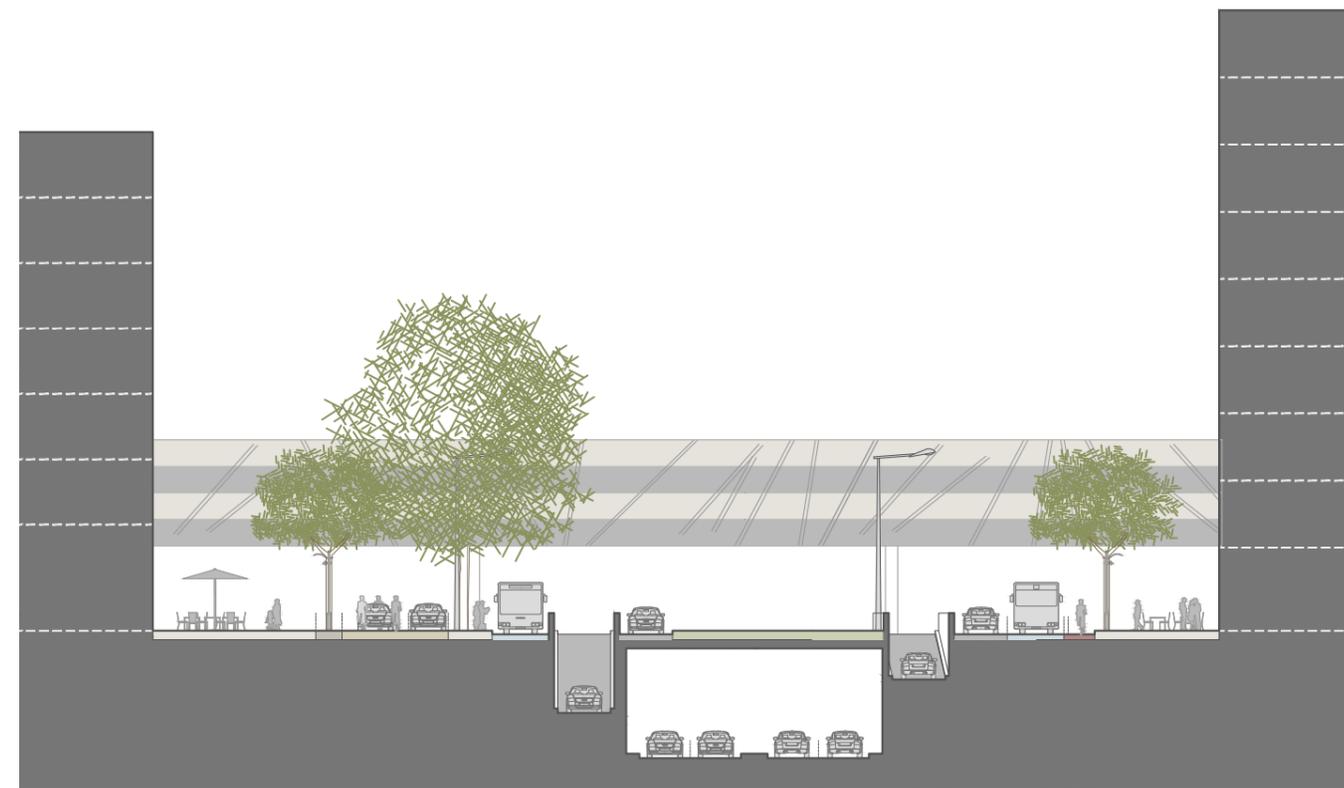
FEVEREIRO 2015



2.82 m | 2.86 m | 6.31 m | 3.75 m | 2.97 m | 7.26 m | 15.94 m | 6.53 m | 5.50 m | 4.24 m | 2.19 m

passoio | estac. | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | faixa TP | sep. | faixas rodagem sentido Entrecampos / Saldanha | túnel do Campo Pequeno com duas faixas nos sentidos Entrecampos / Saldanha e Saldanha / Entrecampos | faixas rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | Saída do túnel em direção a Entrecampos | faixa TP | passoio

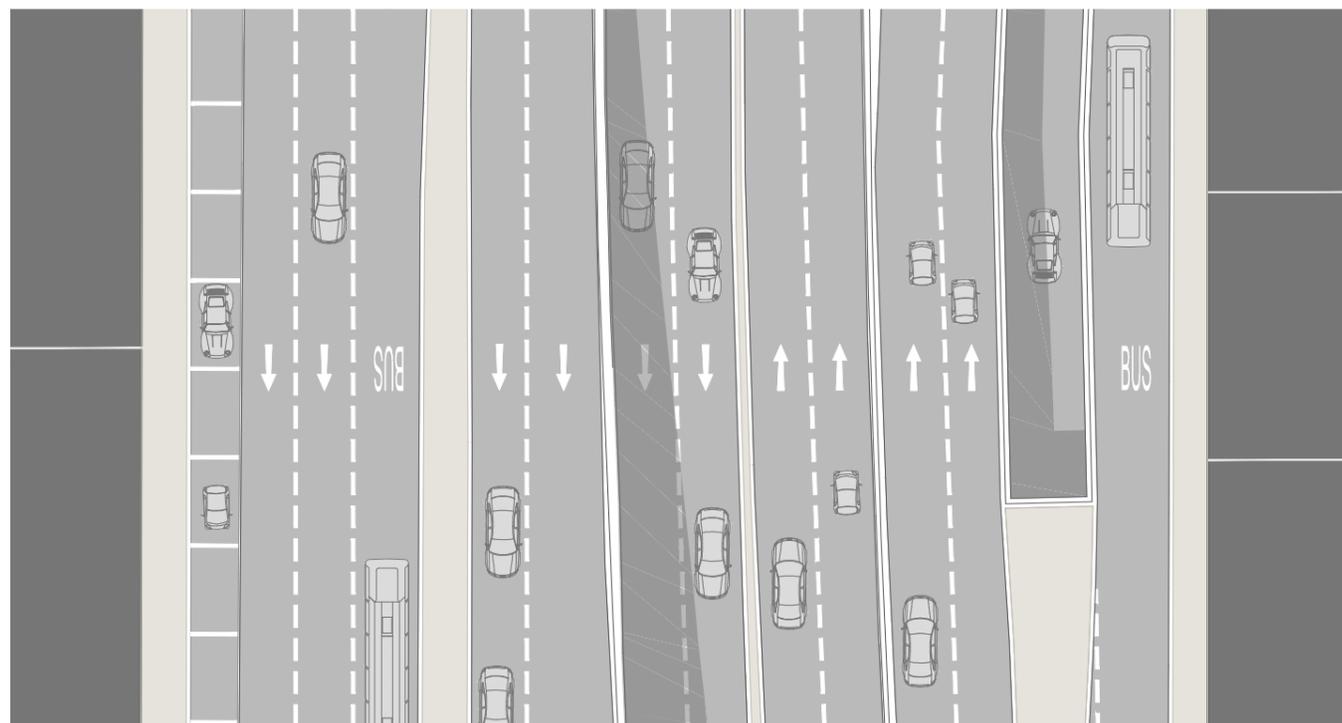
SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO C



9.25 m | 1.50 m | 3.75 m | 2.25 m | 2.50 m | 3.20 m | 4.00 m | 3.00 m | 11.95 m | 4.00 m | 3.00 m | 3.20 m | 1.75 m | 7.05 m

passoio | per. | via partilhada de acesso local | estac. | sep. | faixa TP / TCSP | Entrada para o túnel desde Entrecampos | faixa à superfície para o Campo Pequeno | separador | Saída do túnel para Entrecampos | faixa rodagem sentido Saldanha / Entrecampos | faixa TP / TCSP | ciclo-via | passoio

PROPOSTA - PERFIL TROÇO C



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO C



PROPOSTA - PLANTA TROÇO C

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

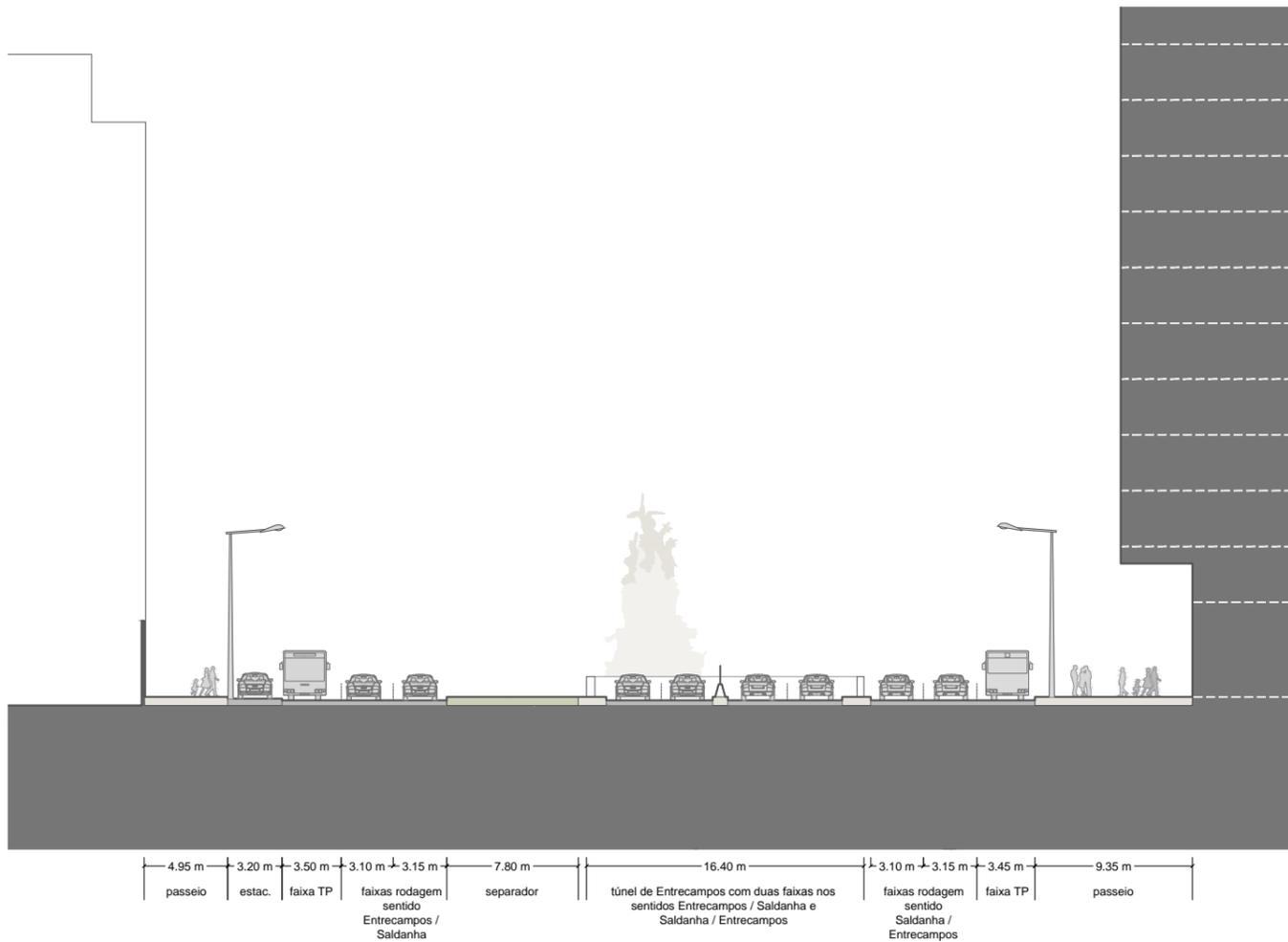
PROPOSTA PARA O TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

Perfil C - Situação Atual / Proposta

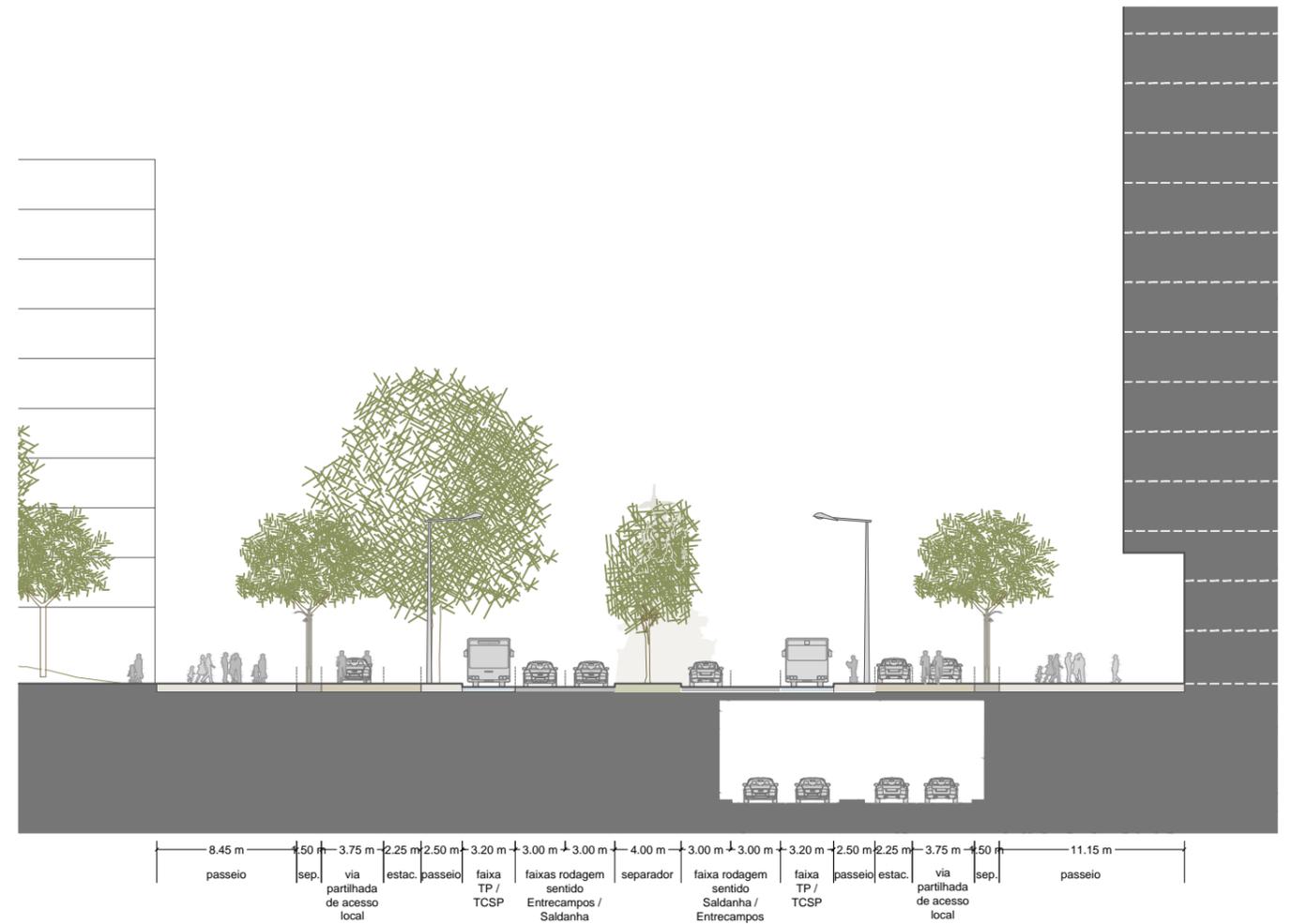


ESCALA 1:200

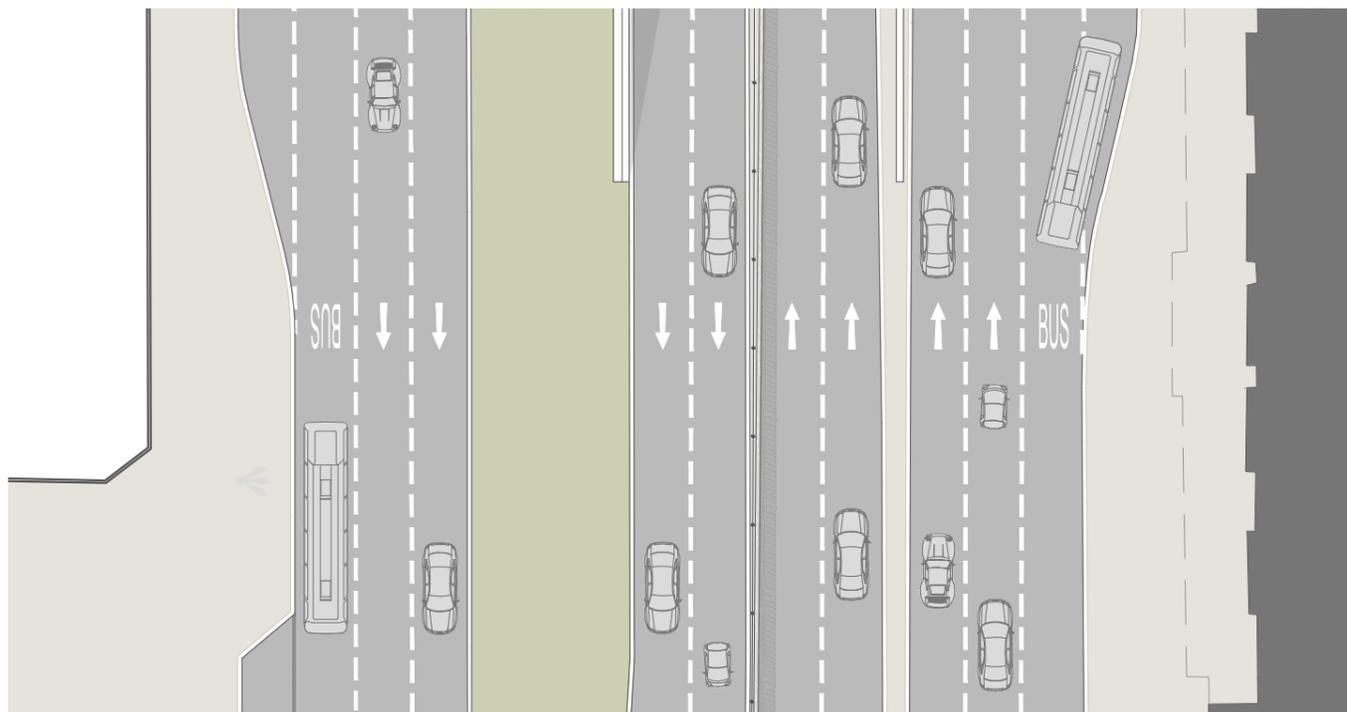
FEVEREIRO 2015



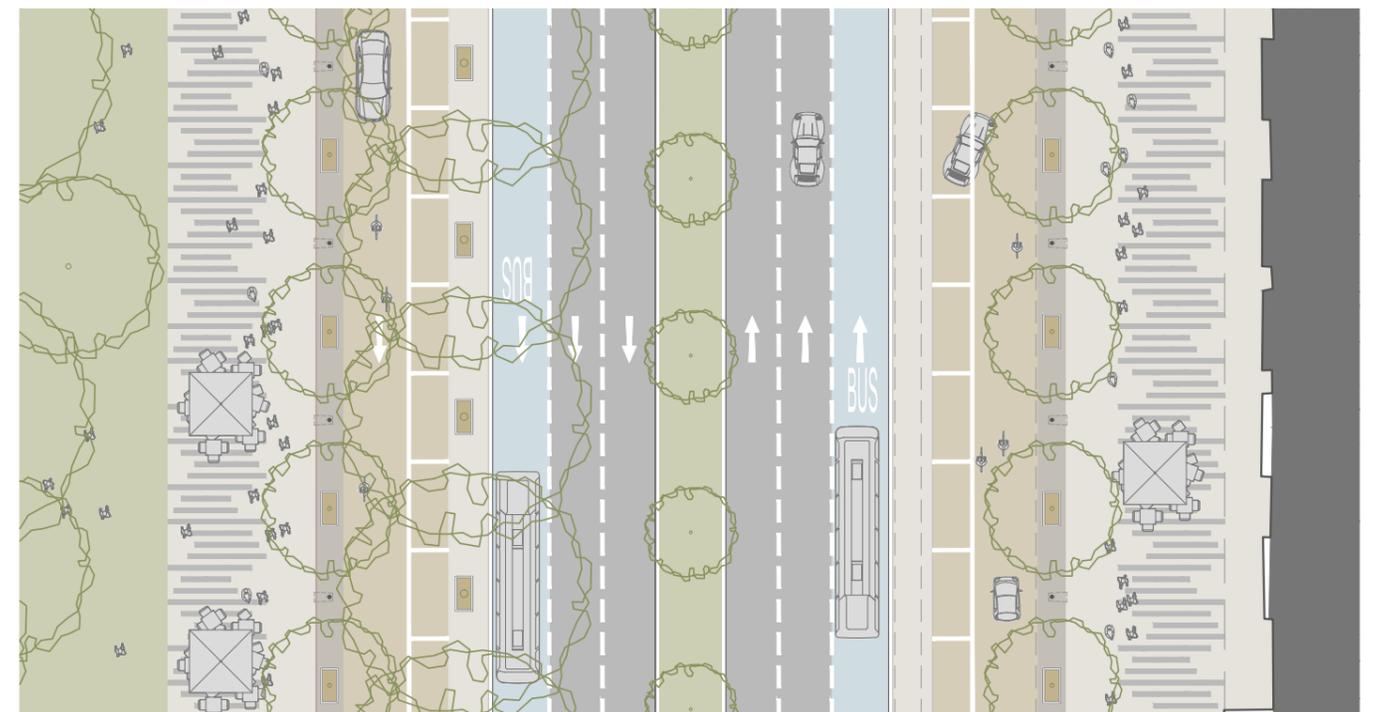
SITUAÇÃO ATUAL - PERFIL TROÇO D



PROPOSTA - PERFIL TROÇO D



SITUAÇÃO ATUAL - PLANTA TROÇO D

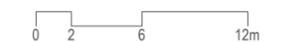


PROPOSTA - PLANTA TROÇO D

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

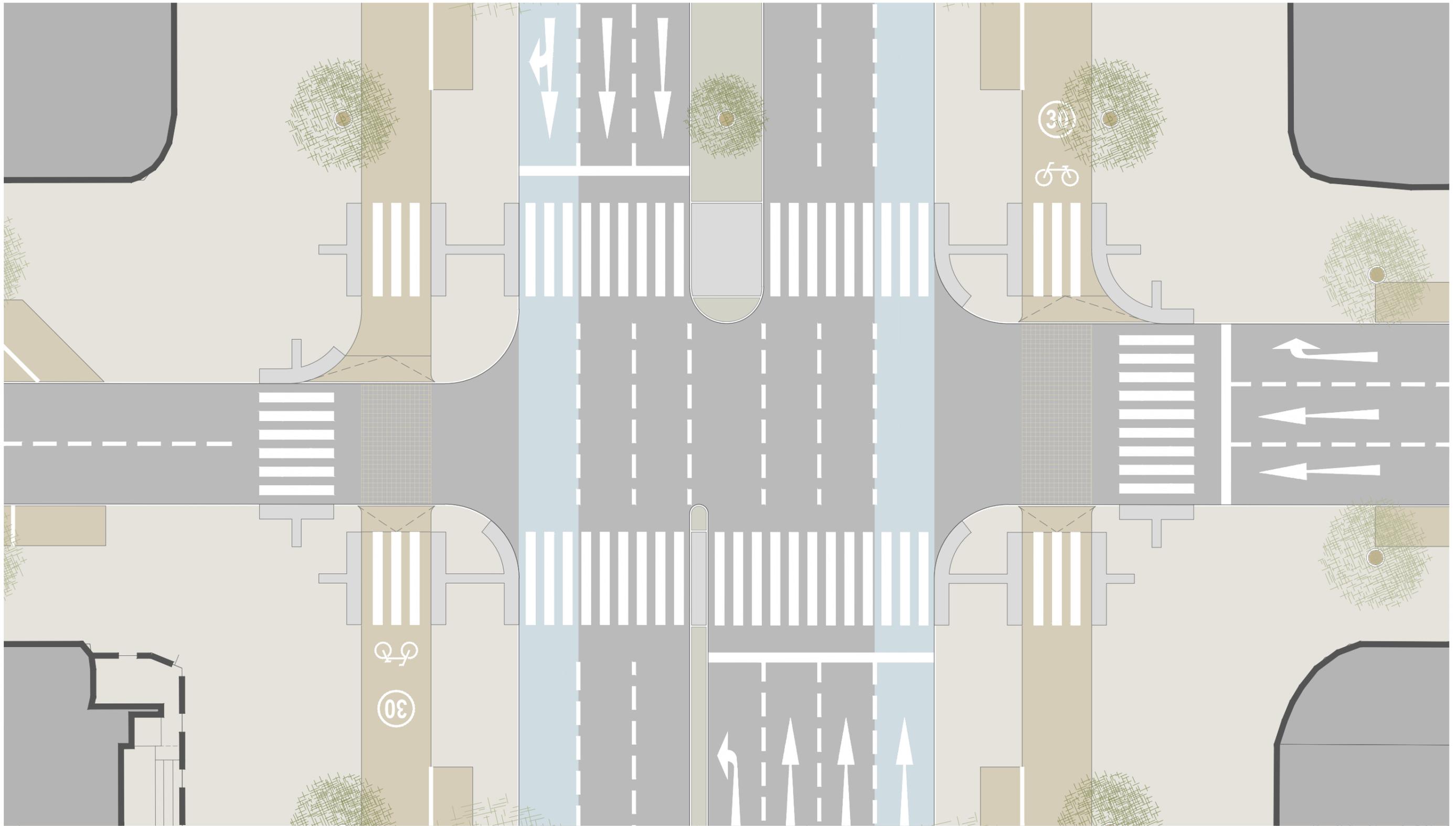
PROPOSTA PARA O TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

Perfil D - Situação Atual / Proposta



ESCALA 1:200

FEVEREIRO 2015

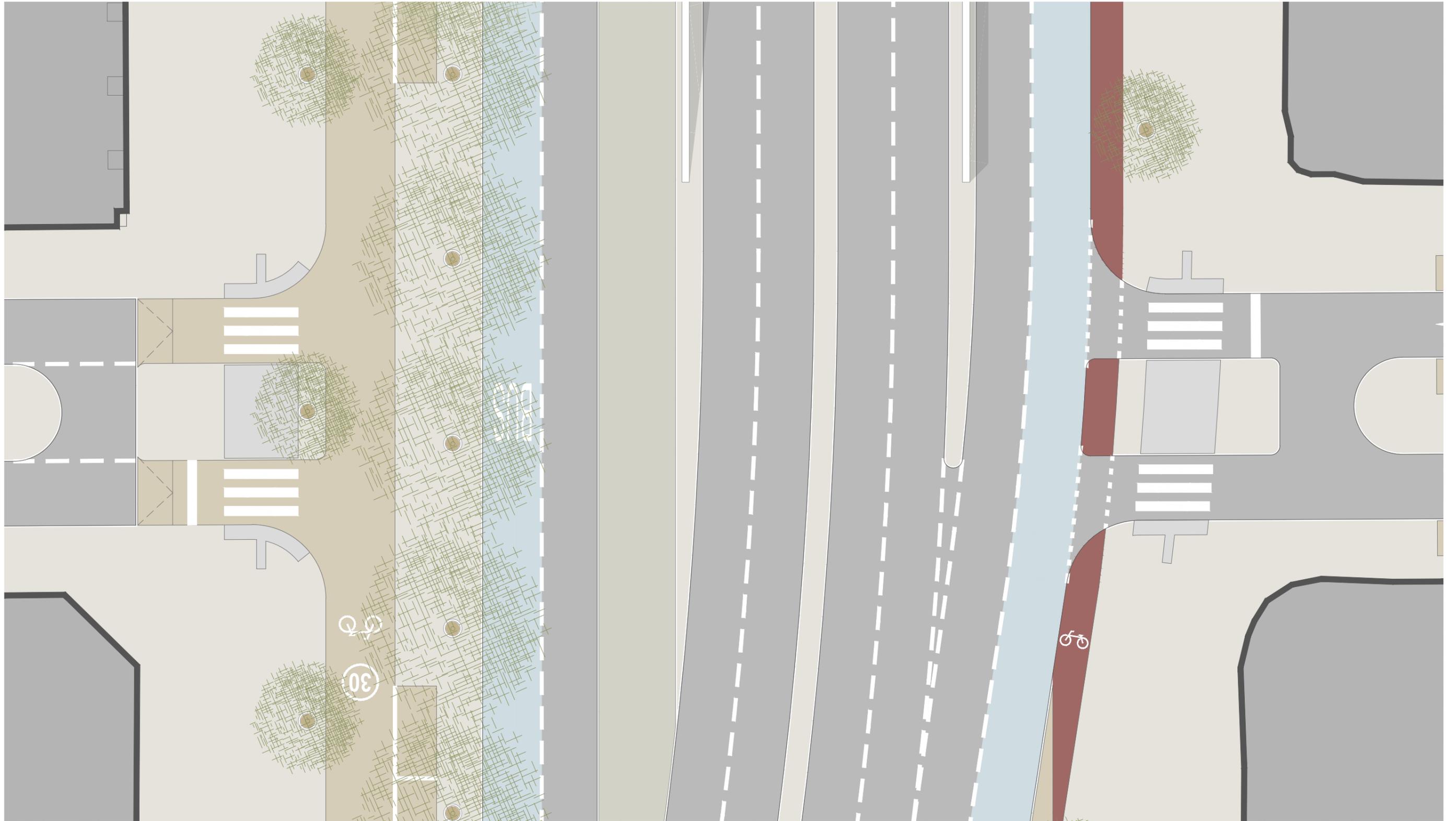


PORMENOR DO CRUZAMENTO COM A AVENIDA JOÃO CRISÓSTOMO

ESTUDO URBANO DO ESPAÇO CANAL DO EIXO MARQUÊS DE POMBAL - ENTRECAMPOS

PROPOSTA PARA O TROÇO SALDANHA - ENTRECAMPOS

Pormenor-tipo de cruzamento 1



PORMENOR DO CRUZAMENTO COM A AVENIDA BARBOSA DU BOCAGE

4.1

EXECUÇÃO
FASEAMENTO

FASEAMENTO

A intervenção no eixo Marquês de Pombal - Entrecampos deverá ocorrer de forma faseada, admitindo-se a sua execução em cinco etapas distintas, seguidamente detalhadas.

As primeira fase corresponde à Praça Duque de Saldanha e ao arranque de ambas as Avenidas que se encontram nesta rótula, sendo que a intervenção prolongar-se-á numa segunda fase por toda a extensão do lado Poente da Av. da República. Num terceiro e quarto momento a intervenção colmata a Av. Fontes Pereira até ao Marquês de Pombal. As última fase diz respeito ao restante troço da Av. da República até à rotunda de Entrecampos, com intervenção pronunciada nos túneis do Campo Pequeno e Entrecampos.

O primeiro momento da execução da proposta (**fase 1**) compreenderá o troço entre a Rua Pinheiro Chagas, a Praça Duque de Saldanha e a Av. Duque D'Ávila.

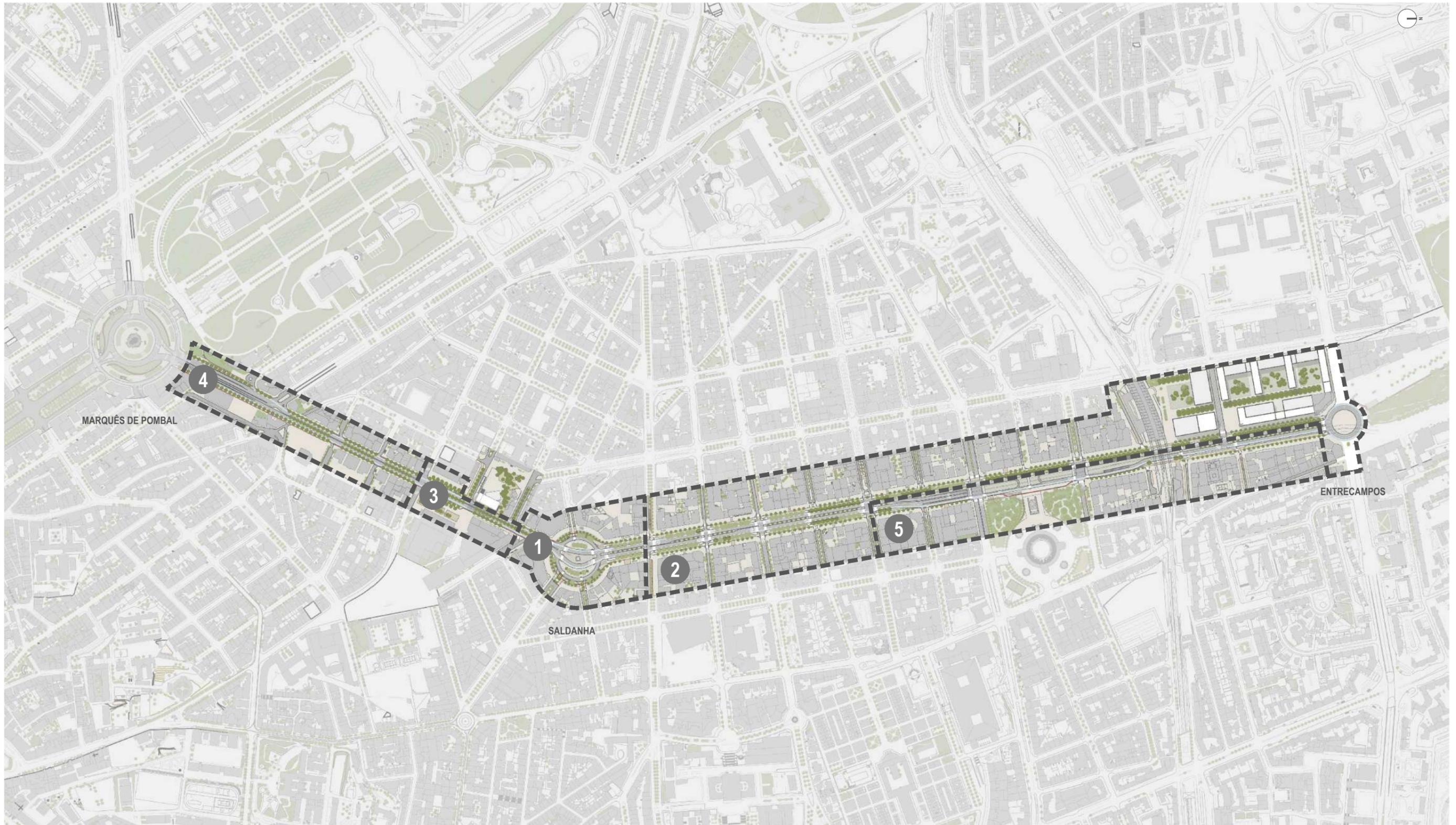
Na segunda fase (**fase 2**) promove-se a primeira intervenção de fundo na Av. da República, porém sem interferir com os túneis em funcionamento do Campo Pequeno e Entrecampos. A intervenção incide sobre toda a largura da Av. da República no troço entre a Av. Duque D'Ávila e Av. Elias Garcia, e estende-se até à rotunda de Entrecampos no lado Poente da Avenida.

A terceira fase (**fase 3**) corresponde ao troço da Av. Fontes Pereira de Melo compreendido entre a Rua Pinheiro Chagas e a rua Tomás Ribeiro e deverá suceder de forma articulada com a intervenção proposta no PIP do edifício 41 da Av. Fontes Pereira de Melo.

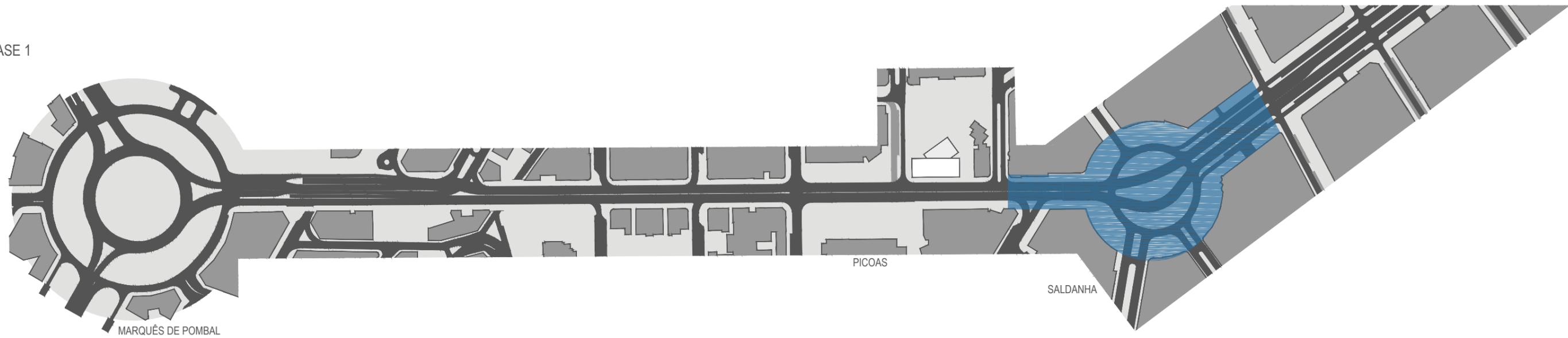
A **fase 4** completa a intervenção da Av. Fontes Pereira de Melo no seu troço restante, desde a rotunda do Marquês de Pombal até à rua Tomás Ribeiro.

Por fim a quinta e última fase da proposta (**fase 5**) visa a concretização da proposta para o espaço canal do restante troço da Avenida da República, com intervenções profundas na estrutura dos túneis existentes. Propõe-se assim duas operações concretas, que consistem de uma parte na cobertura do túnel do Campo Pequeno em frente à Praça de Touros, aumentando e valorizando o espaço público e permeabilidade pedonal entre os dois lados da avenida; por outra parte, é proposto o prolongamento do túnel do Campo Pequeno, unindo-o ao de Entrecampos e libertando assim o espaço público à superfície. Esta fase de intervenção inclui a reformulação dos acessos ao túnel, assim como a reestruturação de todo o espaço público à superfície.

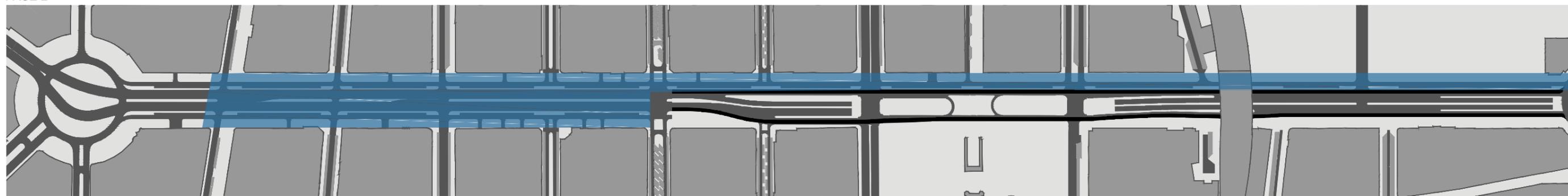




FASE 1



FASE 2



SALDANHA

CAMPO PEQUENO

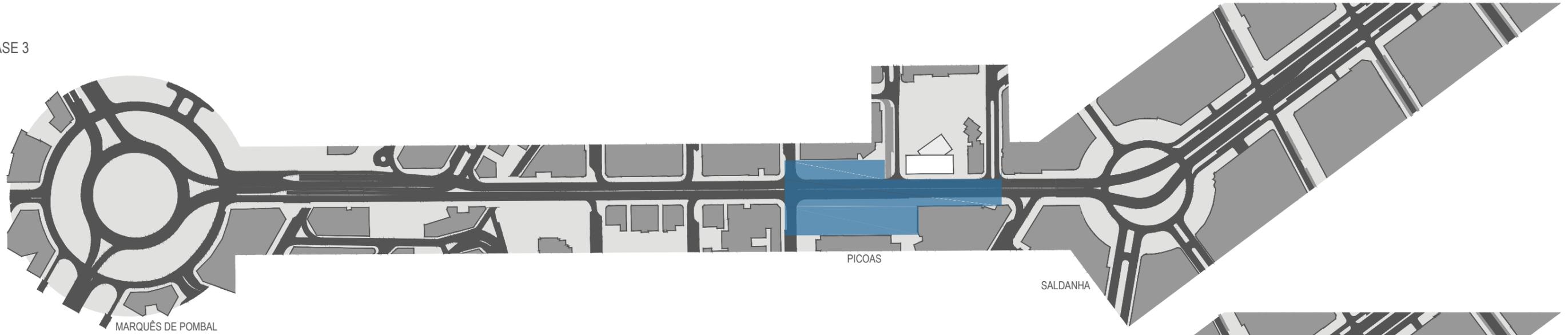
ENTRECAMPOS



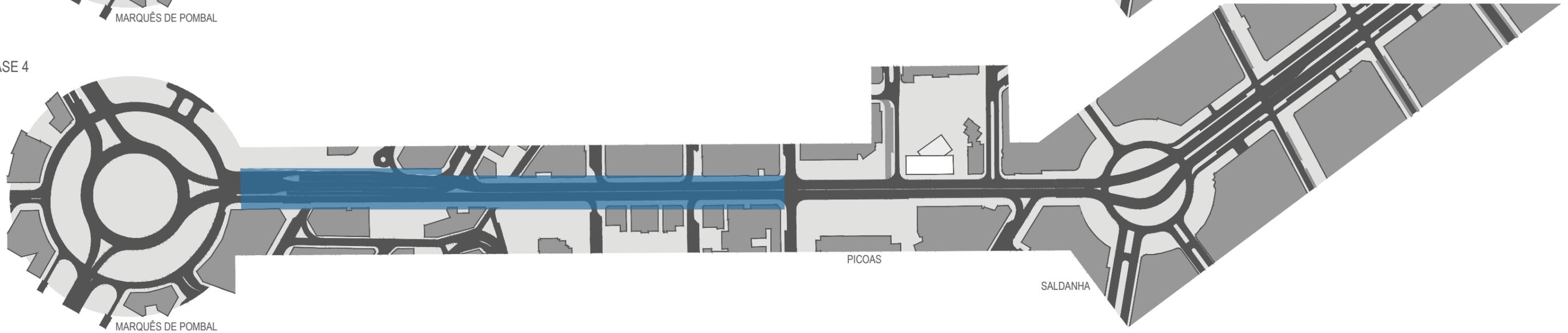
LEGENDA

Intervenção definitiva

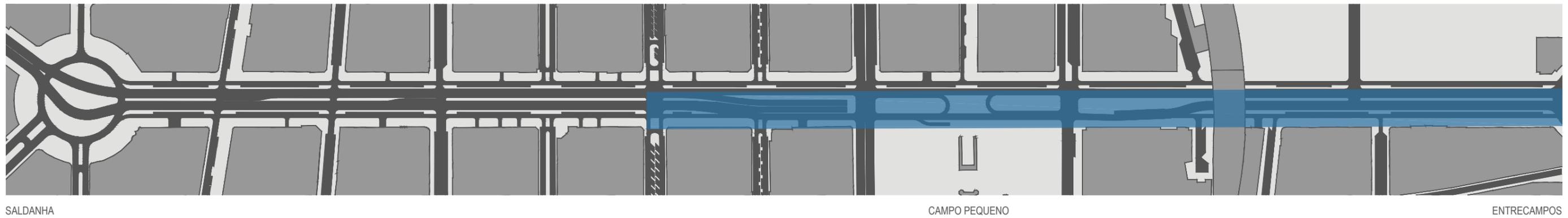
FASE 3



FASE 4



FASE 5





4.2

EXECUÇÃO

ESTIMATIVA DE CUSTOS E PRAZOS DE EXECUÇÃO

ESTIMATIVA DE CUSTOS E PRAZOS DE EXECUÇÃO

Encontrando-se a proposta de intervenção para o espaço canal do Eixo Marquês de Pombal – Entrecampos ainda numa fase inicial, considerou-se, para efeitos de estimativa de custos, o valor de referência de 100 €/m² de espaço público requalificado, que serviu até agora de base ao projeto “Uma Praça em cada Bairro”.

Numa fase posterior e na sequência de uma melhor definição do tipo de intervenção, o referido valor poderá então ser aferido com maior rigor e otimizado o custo final da obra.

Assim, para a Fase 1, a qual compreende parte da Av. Fontes Pereira de Melo (entre a Rua Pinheiro Chagas e a Praça Duque de Saldanha), a Praça Duque de Saldanha e o primeiro troço da Av. da República até à Av. Duque D’Ávila, as intervenções previstas ascendem a 2,3 milhões de Euros, acrescidos de IVA.

Relativamente à Fase 2, cujo âmbito de intervenção compreende a intervenções de espaço público na Av. da República na sua solução definitiva entre a Av. Duque d’Ávila e a Av. Elias Garcia, e em toda a restante extensão da avenida no corredor lateral poente, prevê-se que o volume das intervenções a realizar, envolva 46.500 m². O investimento estimado para regularização do espaço público, reforço da estrutura verde, da iluminação pública e eventualmente a reposição de eventuais serviços afetados poderá ascender a 4,2 milhões de Euros, acrescidos de IVA.

Para a Fase 3, que compreende a extensão da Av. Fontes Pereira de Melo entre a Rua Tomás Ribeiro e Rua Pinheiro Chagas, integrando o projeto para a Praça das Picoas, cuja intervenção prevista está enquadrada no Programa Uma Praça em cada Bairro, o valor atual estimado ascende aos 600.000 Euros, acrescidos de IVA.

A Fase 4 compreende as intervenções no espaço público da Av. Fontes Pereira de Melo, numa extensão de cerca de 400m, entre a praça do Marquês de Pombal e a Praça das Picoas. O valor de transformação do espaço público, segundo critérios semelhantes aos aplicados na Av. da República, é estimado em 600 mil Euros.

A Fase 5 incide sobre as intervenções no Túnel do Campo Pequeno e conseqüente transformação do espaço público envolvente, nomeadamente os corredores central e lateral nascente da Av. da República, entre a Av. Elias Garcia e a rotunda de Entrecampos. Respeitante às intervenções no túnel, são contemplados por uma parte o tapamento do túnel frente à Praça de Touros e por outra a "união" dos túneis do Campo Pequeno e de Entrecampos. Prevê-se o "tapamento do túnel" com laje em betão armado (cerca de 1000 m² a 750 €/m²) que resulta em 0,8 milhões de Euros, ao qual haverá a acrescer uma segunda que será a nova solução de ventilação a implementar, que se estima em 0,2 milhões de Euros, de que resulta um investimento global de 1,0 milhões de euros + IVA; a união dos túneis, os quais com duas faixas em cada sentido, representam numa avaliação preliminar a implementação de dois tuneis rodoviários, cujo valor estimado de implementação representa cerca de 10.000 €/ml de túnel incluindo instalações elétricas, ventilação, saídas de emergência, contenção e construção de estrutura de suporte, e serviços afetados. Considerou-se que cada um dos túneis (com duas faixas cada), terá cerca de 350 ml, o que implicaria um investimento global de 7,0 milhões de euros + IVA.

Considerando que para esta fase, cerca de 45% da área do espaço canal da Av. da Republica poderá ser objecto de reordenamento e reconversão do seu espaço público, estima-se que o valor do investimento poderá ascender a 10,3 milhões de euros, + IVA.

Assim, estima-se que as intervenções na Av. da República, têm os seguintes investimentos:

- Reordenamento do Espaço Público: 2,3 milhões de Euros
- Tapamento do túnel do Campo Pequeno: 1,0 milhões de Euros
- União dos túneis entre o Campo Pequeno e Entrecampos: 7,0 milhões de Euros

A que corresponde um valor para a fase 5 de 10,3 milhões de Euros.

No seu conjunto, estima-se que as intervenções no espaço canal do **eixo Marquês de Pombal – Entrecampos** tenham um valor global de 18,0 milhões de Euros, ao qual haverá que acrescer o IVA à taxa legalmente aplicável. Estima-se ainda que o prazo de execução dos trabalhos será 24 meses.

Faseamento	Estimativa de custos ¹	Prazos de Execução ²
Fase 1	2.300.000 Euros	9 meses
Fase 2	4.200.000 Euros	12 meses
Fase 3	600.000 Euros	6 meses
Fase 4	600.000 Euros	6 meses
Fase 5	10.300.000 Euros	12 meses
TOTAL	18.000.000 Euros	24 meses

¹ Ao valor apresentado acresce o IVA à taxa legalmente aplicável

² Considera-se a simultaneidade entre as intervenções da fase 1 e 2, de que resulta um prazo global de 12 meses para as fases 1 e 2 e outro de igual duração para as fases 3, 4 e 5



5

FOTOMONTAGENS

FOTOMONTAGEM

AV. FONTES PEREIRA DE MELO





FOTOMONTAGEM

PICOAS





FOTOMONTAGEM

SALDANHA





FOTOMONTAGEM

CAMPO PEQUENO





FOTOMONTAGEM

ENTRECAMPOS





FOTOMONTAGEM

AV. FONTES PEREIRA DE MELO





FOTOMONTAGEM

AV REPÚBLICA - JUNTO AOS EDIFÍCIOS





FOTOMONTAGEM

AV REPÚBLICA - SEPARADOR







BIBLIOGRAFIA

FRANÇA, José Augusto. Lisboa: *Urbanismo e Arquitetura*, 5ª edição, Livros Horizonte, Lisboa, 2005

MASSON, Charlotte, *Túneis e Circulação Pedonal na zona das Avenidas Novas: Estudo de Impacto Sociológico*, Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, Lisboa, 2005

SALGADO, Manuel; LOURENÇO, Nuno (coord.), *Atlas urbanístico de Lisboa*, Argumentum, Lisboa, 2006

SILVA, Raquel Henriques, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989

SOCIEDADE LISBOA 94, org. [et al.], *Lisboa em movimento: 1850- 1920*, Livros Horizonte, Lisboa, 1994.

TEIXEIRA, Manuel; VALLA, Margarida, *O Urbanismo Português*, Horizonte, Lisboa, 1994

VIEGAS, Inês Moraes; TOJAL, Alexandre (ed.), *Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2005

VIEGAS, Inês; GOMES, Miguel (ed.), *Do Passeio à Avenida, os originais do Arquivo Municipal de Lisboa*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa [s. d.]

VIEGAS, Inês Moraes (Coord.); CAESSA, Ana (Coord.); MARTINS, Miguel Gomes (Coord.), *Do Saldanha ao Campo Grande, os originais do Arquivo Municipal de Lisboa*, Câmara Municipal de Lisboa [s. d.]

CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

Arquivo Municipal de Lisboa

Bruno Santos ('Traços de espaços roubados à cidade', 2010, www.flickr.com)

MENDES, Clara e Maria Calado, *Lisboa Vista do Céu*, Argumentum, 1994

Ricardo Garcia Pereira

Miguel Arruda



FICHA TÉCNICA

António Costa

Presidente da Câmara Municipal de Lisboa

Manuel Salgado

Vereador do Pelouro do Planeamento e Política de Solos,
Licenciamento Urbanístico, Reabilitação Urbana e Obras

Jorge Catarino

Diretor Municipal (DMPRGU)

Paulo Prazeres Pais

Diretor de Departamento (DMPRGU/DPRU)

COORDENAÇÃO GERAL

Eduardo Campelo

Chefe de Divisão (DMPRGU/DPRU/DPT)

Pedro Dinis

Chefe de Divisão (DMPRGU/DPRU/DPEU)

Ana Rita Wever

Arquiteta (DMPRGU/DPRU/DPT)

ASSESSORIA NA ÁREA DA MOBILIDADE

Vasco Colaço, Coordenador

Eng. Civil (TIS. PT)

EQUIPA NUCLEAR

Eduardo Campelo

Chefe de Divisão (DMPRGU/DPRU/DPT)

Ana Rita Wever

Arquiteta (DMPRGU/DPRU/DPT)

Miguel Arruda

Arquiteto (DMPRGU/DPRU/DPT)

Ricardo Garcia Pereira

Arquiteto (DMPRGU/DPRU/DPT)

Teresa Rebelo de Andrade

Arquiteta (DMPRGU/DPRU/DPT)

Helder Gaspar

Arquiteto (DMPRGU/DPRU/DPEU)

Sandra Vaz

Arquiteta (DMPRGU/DPRU/DPEU)

COLABORAÇÃO

Estela Gonçalves

Socióloga (DMPRGU/DPRU/DPT)

Gonçalo Caiado

Eng. Território (DMPRGU/DPRU/DPDM)

Paulo Neves

Eng. Civil Gab. Vereador Manuel Salgado