



GABINETE VEREADOR MANUEL SALGADO

COORDENAÇÃO GERAL

Manuel Salgado, arquiteto – Vereador Pelouros de Urbanismo, Política de Solo e Espaço Público

ARQUIVO HISTÓRICO

Conceição Peixoto, Dr.

FOTOGRAFIA

Pedro Serranito, Dr.

EQUIPA TÉCNICA DIVISÃO DE PROJETOS E ESTUDOS URBANOS

COORDENAÇÃO DE EQUIPA

Pedro Dinis, arquitecto – Chefe de Divisão

COORDENAÇÃO DO TRABALHO

Metodologia: António Bastos, sociólogo

Projetos: Sandra Vaz, arquitecta

DESIGN GRÁFICO

Silvia Pedro, designer

EQUIPA BASE

Maria Almeida, arquitecta paisagista

Helena Morais, arquitecta estagiária

Margarida Seixas, arquitecta estagiária

Miguel Rocha, arquitecto estagiário

Rita Calhau, arquitecta paisagista estagiária

Rui Mendes, arquitecto paisagista estagiário

EQUIPA DE ESTUDOS URBANOS E ESPAÇO PÚBLICO

Paula Rebelo, arquitecta – Coordenadora de Equipa

Ana Barreiros, arquitecta

Daniela Valente, arquitecta

Eduardo Cabido, arquitecto

Gonçalo Sousa, arquitecto

Hélder Gaspar, arquitecto;

Jorge Carvalho, arquitecto;

Margarida Pereira da Silva, arquitecta;

Paulo Trindade, arquitecto.

EQUIPA SIDU

Susana Raposo, arquitecta;

Marta Ferreira, geógrafa;

Luís Lobato, arquitecto paisagista estagiário.

1. INTRODUÇÃO	4-8
2. EVOLUÇÃO ADMINISTRATIVA DA CIDADE	10-13
3. DIMENSÃO SIMBÓLICA DOS BAIROS	15-17
4. METODOLOGIA DO PROJECTO	19-21
5. ANÁLISE PROGRAMÁTICA	23-140





1. INTRODUÇÃO

“De las dos creaciones helenísticas, la ciudad y la estatua, aúne s la ciudad la más bella. Tiene además de la línea, el movimiento. Es a un tiempo estatua y tragedia, tragedia en el más elevado sentido de la palabra, espectáculo de un movimiento inserto en la libertad”

Eugeni d’Ors (Barcelona, 28 de Setembro de 1881)

1. O QUE ENTENDEMOS POR ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE

“Se a vida, como disse Vinicius de Moraes, é a arte do encontro, a cidade é o cenário desse encontro – encontro das pessoas, espaço das trocas que alimenta a centelha criativa do génio humano”

Jaime Lerner (Arquitecto brasileiro. Ex – Prefeito de Curitiba)

É na rua, quando se deslocam ao sair de casa ou do trabalho, ao ir às compras, ao café ou à escola, ou a um outro equipamento, ou, simplesmente, brincando, correndo ou repousando num banco ou numa esplanada, que as pessoas se cruzam e encontram, se aproximam e comunicam, criam relações de comunidade e pertença.

Este espaço aberto e acessível a todos – o espaço público da cidadania - é o palco para a vida pública, individual e colectiva, o local das celebrações, onde as crianças aprendem a conviver e as culturas se misturam. São os locais onde as pessoas se encontram e marcam encontro, onde as trocas sociais e económicas se processam. São os espaços públicos que dão identidade às cidades

Os caminhos e as ruas, antecedem, em geral, a construção dos edifícios. As ruas são traçadas de forma a afastar as fachadas das construções de ambos os lados, para permitir o acesso, o arejamento e a privacidade de cada loja, habitação ou local de trabalho. Mas principalmente, a rua é um espaço de circulação aberto, de uso colectivo, ao ar livre, onde as pessoas circulam e se cruzam, qualquer que seja o modo como se deslocam.

À medida que as cidades se foram consolidando e densificando, a rede de percursos, o canal compreendido entre fachadas dos edifícios, constitui-se como um espaço autónomo formado por ruas de traçado irregular ou geométrico e por largos ou praças que correspondem a dilatações e nós desta rede de percursos que constituem o espaço público. O espaço aberto é contornado por edifícios, os edifícios de uso público e os edifícios de habitação mais modestos ou representativos, que se relacionam com este espaço aberto de uso colectivo.

Quando a cidade é desenhada intencionalmente surgem as praças formais, as alamedas e os jardins, polarizadas por edifícios representativos como a Igreja, o Teatro, o Tribunal ou o Palácio.

É esta variedade do espaço público, de desenvolvimento orgânico, ou desenhado, condicionado pela topografia e pela estrutura fundiária, ladeado por edifícios de acompanhamento ou singulares, - pela sua função, dimensão ou qualidade intrínseca da arquitectura; onde os edifícios de esquina ganham proeminência - que cria a riqueza da paisagem urbana.

Tentando tipificar os elementos do espaço público temos:

- As ruas, como um canal contínuo mais ou menos longo, (por vezes o traçado destas ruas assenta em caminhos antigos que ligavam aos arrabaldes) que permite integrar toda a malha urbana da cidade.
- As praças que surgem nos nós da rede de ruas, nos pontos de maior concentração de actividades colectivas, ou como espaços simbólicos de representação da comunidade.
- grandes espaços abertos, muitas vezes transformados em jardins que, por vezes correspondem antigos terreiros. E os parques, em geral antigas unidades agrícolas ou espaços reconvertidos na frente de rio.

2. A EVOLUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO AO LONGO DA HISTÓRIA

Na história milenar das cidades, o núcleo de fundação, desenvolveu-se organicamente a partir dum local de abrigo, numa enseada de um rio ou na costa, ou num qualquer outro acidente geográfico, mas sempre num cruzamento de vias de comunicação terrestres ou aquáticas.

Poucas são as cidades que tiveram origem num plano pré-desenhado. Porém, ao longo dos séculos pode-se afirmar que todas as cidades tiveram intervenções planeadas, em áreas centrais ou de expansão, com traçados regulares, em que a matriz do desenho que define a forma urbana, é o espaço aberto de uso colectivo contornado por edifícios de acompanhamento ou edifícios simbólicos que se distinguem pela função que desempenham nas cidades.

Este é o caso de Lisboa. Nascendo de um núcleo que se desenvolveu organicamente em torno do Castelo, Lisboa teve intervenções planeadas ao longo da sua história, do Bairro Alto à Baixa e ao Bairro das Trinas na Lapa, das Avenidas Novas a Alvalade, Olivais e Telheiras.

Em todas as civilizações, nas zonas mais simbólicas ou representativas do poder, o espaço público foi objecto de uma atenção particular através da introdução de elementos singulares, em geral de grande valor artístico, como obeliscos, lagos, fontes ou pelourinhos. Por outro lado, as ruas são utilizadas também, desde a antiguidade, como suporte de infraestruturas, nomeadamente para instalar as redes de saneamento e distribuição de água. Os pavimentos, originalmente em terra, começam a ser substituídos, por lajedos ou calçada, já na antiguidade, para mais recentemente serem pavimentadas com betuminoso.

Nas ruas circulavam pessoas a pé ou cavalo e veículos de tracção animal que transportavam pessoas e mercadorias.



É no Séc. XVIII, em França, que surge a preocupação com o embelezamento da cidade, e com o tratamento do espaço público como a grande sala de estar ao ar livre, dotada de mobiliário urbano, árvores de alinhamento e outros elementos vegetais, iluminação pública, e conjuntos escultóricos. Mas uma constante ao longo dos séculos é a partilha do espaço para diferentes usos e diferentes modos de circular, utilizados por todos para as mais diversas funções.

O final do Séc. XIX e a primeira metade do Séc. XX foram marcados pelo desenvolvimento do transporte público e o elevador que permitiu o crescimento em altura dos edifícios e compactou a cidade, o aparecimento do automóvel que favoreceu a dispersão por um território mais vasto.

Ao nível do pensamento urbanístico o racionalismo moderno, traduzido na Carta de Atenas, propõe a abordagem funcionalista da cidade e a especialização dos diferentes espaços e estruturas que a formam. Na cidade moderna deverão existir, espaços para viver, trabalhar, estudar e circular, espaços verdes e de lazer, os edifícios são objectos autónomos encarados isoladamente e a velocidade e a rapidez de deslocação são um objectivo.

Nas piores, e infelizmente frequentes intervenções, o espaço entre edifícios passou a ser encarado como um espaço sobranceiro, um resto, sem autonomia nem estrutura própria. As regras de afastamento dos edifícios, a famosa regra dos 45°, o canal de circulação do automóvel e o espaço para estacionar estão, nestes casos, na origem da forma urbana.

Na pureza deste conceito “a rua corredor” é proscrita e, nas propostas mais radicais, como o projecto de Le Corbusier o centro de Paris com as suas ruas estreitas e sinuosas é arrasado, para dar lugar a uma grande plataforma na qual emergem torres isoladas.

É neste quadro mental que, a partir da II Guerra Mundial, com a necessidade de reconstruir muitas cidades e, sobretudo com o crescimento exponencial do parque automóvel, que os planeadores da cidade desenvolveram uma nova disciplina, a engenharia de tráfego.

A partir de certa altura, esta especialidade ganhou autonomia e tomou conta do redesenho do espaço público. Para facilitar a fluidez do tráfego automóvel e encontrar o espaço para estacionarem os veículos que não estão em circulação, foi necessário especializar a rua enquanto canal de circulação e encontrar grandes áreas para estacionamento ao ar livre, no subsolo ou em silos.

Passaram a existir faixas reservadas para cada modo de locomoção, separadas e protegidas, só susceptíveis de se cruzarem em pontos pré-determinados, as passadeiras de peões, se possível protegidas por semáforos e em caso de vias rápidas por viadutos pedonais que obrigam o peão a um esforço físico suplementar para atravessar a via.

Esta adaptação da cidade às exigências e necessidades do automóvel particular foi violenta e deixou marcas profundas.

Viadutos, túneis e barreiras físicas para isolar o tráfego rápido de atravessamento, do tráfego local ou das passagens pedonais, criaram muitas vezes, o efeito barreira e feridas na paisagem urbana como é exemplo paradigmático o que se passa na 2ª Circular e na Av. da República e outros locais da cidade.

A função **circular** passou a ser a mais importante que uma rua assegura, a partilha do espaço para funções diferentes como **estar, comunicar, fazer negócio ou brincar**, deixou de ser uma preocupação. **O automóvel tomou conta do espaço público.**

O alerta para os efeitos nefastos deste tomar de conta do espaço público pelo automóvel surgiu logo nos anos sessenta, mas só nos anos setenta ganhou forma um forte movimento de reconquista do espaço público pelo peão para requalificar praças e áreas centrais das cidades, desenvolver os transportes públicos, atenuar o impacto da presença do automóvel e, instalar redes cicláveis e outros modos suaves.

Internacionalmente a experiência pioneira e paradigmática de Barcelona na 2ª metade dos anos 80 e anos 90, marcou o panorama mundial, colocando esta exigência de re-humanização da paisagem urbana na agenda.

O espaço público da cidade voltou a ganhar a sua importância e autonomia conceptual como o espaço da equidade e da inclusão, e o espaço público da cidadania.

3. LISBOA CIDADE DE BAIROS

A malha urbana de Lisboa tem a característica particular de ser muito fragmentada quando comparada com outras cidades europeias. Em vez de grandes manchas homogéneas como os “ensanches” de Cerdá em Barcelona e outras cidades espanholas ou os Boulevard Haussmanianos de Paris, Lisboa caracteriza-se por malhas orgânicas de construção pré-pombalina implantada nas colinas, traçados regulares pombalinos com relevo para a Baixa e pós-pombalinos como as Avenidas Novas de Ressano Garcia e Alvalade de Faria da Costa.

Por razões topográficas, de época de formação, pelo papel mais ou menos interveniente do poder público no desenho desse traçado, na urbanização e construção do edificado, pela capacidade de acção dos agentes que promoveram a urbanização, Lisboa caracteriza-se por uma grande diversidade de pequenos conjuntos urbanos homogéneos que abrigam comunidades coesas dando origem a uma grande quantidade e diversidade de **bairros da cidade**.

Frequentemente os bairros albergam, desde a sua formação comunidades com a mesma origem étnica, religiosa ou regional mas também corporativa o que ao longo de séculos e por vezes apenas décadas, reforçou os laços de vizinhança das comunidades locais desenvolvendo o espírito de pertença, que hoje designamos como bairrismo.

O Centro de Lisboa foi desde a Idade Média identificado como a zona da Baixa Chiado. A centralidade político administrativa, económica e financeira, religiosa e cultural da Cidade, era aqui. Aqui se localizavam os grandes armazéns e, a partir do Séc. XIX os cafés, centros de convívio e encontro por excelência que infelizmente a partir do início dos anos 70 começaram a desaparecer, muitos dando lugar a agências bancárias. Curiosamente, a Baixa Pombalina, onde predominavam as funções centrais e o peso do emprego era dominante em relação à residência, polarizava toda a cidade, nunca assumindo o carácter de bairro residencial.



Já fora do centro, em cada bairro ou ao longo das estradas que saíam para os arrabaldes atravessando antigos núcleos rurais que iam sendo absorvidas pela cidade, formaram-se pequenos centros que aglutinavam as zonas residenciais envolventes.

Historicamente nos bairros, a residência estava perto do emprego e dos abastecimentos, da igreja e da escola e as deslocações faziam-se a pé. A loja da esquina, a taberna e a leitaria, a farmácia a colectividade de cultura e recreio eram centros de convívio e a rua das lojas, o largo e por vezes os jardins constituíam os espaços aglutinadores e de socialização, gerando as microcentralidades que identificavam o bairro e contribuíam para a sua coesão. Estas microcentralidades dispersas por toda a cidade polarizam predominantemente os residentes que habitam a envolvente próxima.

A geografia de Lisboa e a relação das colinas com o rio favoreceram o crescimento da cidade ao longo da margem e a ligação dos bairros ribeirinhos à faina fluvial, promovendo uma certa especialização das actividades dominantes.

No início do Séc.XX, coincidente com a instalação de grandes unidades industriais, em particular nas zonas de Marvila, Beato, Xabregas e Alcântara, e a concentração dos serviços públicos e privados na Baixa, desenvolveu-se o transporte público baseado nos eléctricos e elevadores públicos. As fronteiras dos bairros começaram a diluir-se.

A excepção foram os bairros populares onde os laços de vizinhança eram mais fortes e as características morfológicas das malhas orgânicas pré-pombalinas os tornavam mais impenetráveis.

Nestes bairros, como Alfama, Castelo, Mouraria, Bairro Alto, Bica e Madragoa, onde a população reside em habitações pequenas, e a taxa de motorização é mais baixa do que a média da Cidade, o espaço público é utilizado como uma extensão da habitação e há sempre um percurso a percorrer a pé até chegar à porta de casa, o que contribui para se manterem relações de vizinhança que favorecem a coesão desses bairros.

Lisboa expandiu-se e densificou com base numa rede de eléctricos que, juntamente com a marcha a pé, garantia a mobilidade da maioria dos lisboetas. O auge dessa rede foi nos anos 50 e hoje podemos dizer que a parte compacta da cidade se deve essencialmente a essa densa e eficaz rede de transporte público.

A partir da década de sessenta, o centro da cidade começou a esvaziar-se. As funções centrais migraram para Norte. Ministérios, sedes dos grupos financeiros e de outras grandes empresas, Tribunais, Universidades, e escritórios de profissões liberais dispersaram-se na cidade, ao longo dos principais eixos.

Na verdade, nas operações urbanísticas realizadas em Lisboa depois dos anos 80, com excepção daquelas que foram planeadas como Telheiras e Marvila e mais recentemente o Parque das Nações e a Alta do Lumiar, a descontinuidade do espaço público por um lado, as funções instaladas nos pisos

térreos por outro, a concentração do comércio em grandes superfícies e, em particular o acesso directo do carro à habitação, a partir da garagem privativa, sem a intermediação do espaço público não favorece o estabelecimento de relações de vizinhança alargadas, essenciais à vivência colectiva. As pessoas tendem a fechar-se em casa e os locais de convívio já não se relacionam com a residência. Não é por acaso que as colectividades de cultura e recreio proliferam nos bairros históricos, com um papel relevante na agregação do bairro e não tem expressão nas áreas de urbanização recente.

A migração do centro de negócios da cidade (CBD), primeiro para a zona do Marquês de Pombal e depois para o eixo Fontes Pereira de Melo, Av. da República, e mais tarde Amoreiras e Praça de Espanha, e mais recentemente ao longo da 2ª Circular e no Parque das Nações, veio criar novas centralidades onde o emprego passa a ser preponderante em relação à residência. Ao mesmo tempo o despontar das grandes superfícies comerciais onde se privilegia o acesso e pelo automóvel particular, não só abalou o comércio de rua como criou uma nova rede de polos vocacionadas para o consumo.

A deslocalização da indústria e de muitos serviços, acompanhada da saída de residentes, para os concelhos limítrofes esvaziou Lisboa, e principalmente a zona central.

A acessibilidade às diferentes áreas de atracção da cidade – centro, frente ribeirinha, áreas industriais, hospitais, universidades e centralidades de bairro, bem como os modos de deslocação utilizados tiveram, uma importância decisiva na forma como a cidade se estruturou.

No mesmo sentido destacam-se os eixos de penetração que ligam o centro da cidade aos concelhos limítrofes, como por exemplo o eixo R. S. José/S. Sebastião ou as Estradas de Benfica, da Luz e do Lumiar, a Rua da Junqueira e a Estrada dos Olivais ao longo das quais surgem várias microcentralidades, por vezes em torno de um único estabelecimento comercial como são, por exemplo, os casos das instalações da Abel Pereira Fonseca no Poço do Bispo, e mais recentemente do Califa na Estrada de Benfica.

4. MOBILIDADE E TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE

A alteração dos modos de locomoção no último século teve consequências radicais na transformação da utilização do espaço público.

Os vários modos de locomoção conviveram no mesmo espaço durante séculos, sem a necessidade de segregar fluxos.

O espaço público era tratado uniformemente e partilhado por todos os seus utilizadores independentemente de se tratar de uma deslocação direccionada, de recreio informal ou de uma qualquer manifestação colectiva, da instalação de uma feira ou mercado.

No início do Séc. XX a mobilidade em Lisboa é revolucionada com a instalação da rede de eléctricos e de elevadores públicos que ajudavam a vencer os desníveis e a alcançar o topo das colinas.



A rede de eléctricos que ladeava os bairros históricos, permitiu a densificação do Vale da Almirante Reis e extensão pela Av. Morais Soares, ao Alto de S. João e Bairro Lopes, permitiu o acesso à Estrela, a Campo de Ourique e a Campolide, percorria a frente Ribeirinha entre Marvila e a Cruz Quebrada.

Os eléctricos de Lisboa vencendo declives acentuados eram a resposta certa para uma cidade tão declivosa.

A partir da Segunda Guerra, com o Plano de Groer, o planeamento e a vivência da cidade sofreu uma profunda transformação.

A cidade começa a ser projectada para o automóvel. O dismantelamento da rede de eléctricos que não foi acompanhado por uma densificação equivalente da rede de metro. Nas novas áreas residenciais na Coroa Norte do Lumiar a S. Domingos de Benfica resultante de várias operações de loteamentos de antigas quintas, sem um planeamento e estruturação de conjunto começou a diluir-se o paradigma de cidade de bairros.

Do ponto de vista da forma urbana, esta alteração no sistema de mobilidade teve as maiores consequências. A distribuição das áreas de actividade sofreu uma profunda alteração o que será acentuado com a desindustrialização verificada a partir de meados dos anos 60, mas mais grave do que isso é a inversão que se verifica na afectação do espaço público e na sua segregação pelos diferentes meios de locomoção. O espaço destinado ao automóvel – circulação e estacionamento – ganha a primazia. O objectivo era reduzir os tempos de deslocação, aumentar a velocidade e a fluidez de tráfego e aumentar as áreas de estacionamento porque o crescimento do parque automóvel é exponencial.

O sistema rodoviário é hierarquizado consoante se tratam de vias de atravessamento ou de penetração ou de tráfego local.

Do ponto de vista do desenho do espaço público – o espaço que vai de fachada a fachada – significou aumentar o canal rodoviário, o número de faixas de rodagem e a sua largura, criar estacionamento lateral à custa da largura dos passeios.

Em alguns casos porque, a cidade necessitava de ser atravessada sem constrangimentos, construíram-se vias rápidas urbanas – como a 2ª Circular, e as vias que iam dar à EXPO onde nem o peão nem o ciclista podem circular.

Para aumentar a segurança, colocaram-se barreiras físicas entre os espaços destinados a cada meio de locomoção e restringiu-se o número de atravessamentos para reduzir os conflitos entre o automóvel e o peão. Quando se trata de vias de tráfego rápido e de atravessamento, são construídas passagens pedonais sobreelevadas que obrigam o peão a um sobre esforço para passar de um lado para o outro da via.

Se confrontarmos a cidade construída antes da guerra com a cidade do pós-guerra, verificamos que na primeira o espaço público que foi desenhado essencialmente para a marcha a pé **está**

subdimensionado para a circulação automóvel, e principalmente para o estacionamento, mas em contrapartida, nos bairros que foram construídos no pós-guerra, a rua **é sobredimensionada** pela quantidade de espaço que reserva ao canal rodoviário.

5. QUE FUTURO PARA O ESPAÇO PÚBLICO – UMA PRAÇA EM CADA BARRIO

“De las ciudades, lo que más me gusta son las calles, las plazas, la gente que passa ante mí y que probablemente no verá nunca más, la aventura breve y maravillosa como un fuego de virutas, los restaurantes, los cafés y las librerías.”

En una palabra: todo lo que es dispersión, juego intuitivo, fantasía y realidad.”

Josep Pla. (Palafrugell, 08 de Março de 1897)

Hoje há a noção clara que, não só a sustentabilidade ambiental exige a redução do ruído, das emissões de CO₂, a melhoria da qualidade do ar, o que se poderá conseguir substituindo os veículos a combustíveis fósseis. Mas é também indispensável evitar o congestionamento do espaço público. Isto é, há que reduzir o número de veículos em circulação, privilegiando o transporte público, os modos suaves e os veículos partilhados. Mas para que a cidade seja efectivamente sustentável terá de ser mais verde, uma cidade mais verde, com árvores a fazerem sombra e a presença da água no espaço público, porque assim também resiste melhor às alterações climáticas e aos fenómenos naturais extremos.

Para que a cidade seja inclusiva deverá voltar a ter um espaço público para todos, onde os diferentes modos de locomoção possam coexistir, que todos o possam utilizar com conforto e segurança. Se as pessoas voltarem a utilizar o espaço exterior, a viver ao ar livre promovendo o encontro e a troca então a cidade será criativa.

Na cidade contemporânea procuram-se novas formas de partilha do espaço público, promovendo a convivência entre os vários modos de deslocação e privilegiando a sustentabilidade ambiental, promovendo os modos suaves e saudáveis de locomoção – a marcha a pé e a bicicleta – e a mobilidade eléctrica. Os avanços tecnológicos que se antevêm permitem pensar na reinvenção do automóvel que será mais leve e menos potente e mais pequeno e por isso, menos perigoso, menos exigente quanto ao espaço para estacionar. O veículo eléctrico será mais eficiente como meio de locomoção e transporte em meio urbano.

O espaço público tem de voltar a ser o ponto de encontro de todos, o espaço de cidadania por excelência, mas para que tal seja possível o espaço público além de fomentar a mobilidade sustentável tem de ser inclusivo.

Uma cidade em que mais de um quarto da população tem mais de 65 anos, com a topografia de



Lisboa e o pavimento tradicional em calçada, necessita de encontrar novas soluções técnicas para facilitar as transposições de cota para quem marcha a pé - com os percursos pedonais assistidos por meios mecânicos – elevadores, funiculares e escadas rolantes - e pavimentos mais seguros e confortáveis para aqueles que têm maior dificuldade de locomoção. Promover o exercício físico através da marcha a pé é favorecer a inclusão, melhorar a sua condição física e contribuir para a saúde dos idosos, lutar contra o sedentarismo e a obesidade em geral.

O Plano de Acessibilidade Pedonal contém orientações e propostas a pôr em prática, mas o projecto de intervenção no espaço público também contribuirá para pôr em prática a estratégia de melhoria da qualidade ambiental, e de atenuar os efeitos das alterações climáticas, e reforçar a base económica de Lisboa, nomeadamente o turismo, a restauração, o comércio e as actividades criativas.

Aliás as 30 intervenções deste programa que vão pontuar a cidade, pretendem vir a ter um efeito contaminador para a generalização das soluções preconizadas.

“Uma Praça em Cada Bairro” é um programa ambicioso. São muitas intervenções que necessitam de projectos mais ou menos complexos e exigem um investimento significativo na sua concretização total.

Porém, para adequar o programa à capacidade financeira e de realização do município e das freguesias, mas também para testar algumas das soluções de reorganização viária propostas, prevê-se a adopção de soluções reversíveis, alterando a organização do espaço público com o recurso a pintura no pavimento, floreiras e outros elementos de mobiliário urbano amovíveis, permitindo desta forma testar as soluções antes de as tornar definitivas.

Valorizar a identidade de Lisboa como cidade de Bairros implica voltar a ter um mix de residência, emprego e “comércio de rua” em todos os bairros, assim como reforçar os equipamentos de uso colectivo e adaptar o espaço público para que volte a ser um espaço de cidadania. Este mix de funções está consagrado no novo P.D.M.

Mas para requalificar o espaço público é necessário desenvolver uma nova estratégia de mobilidade, melhorar a segurança e conforto de quem anda a pé, adoptar a bicicleta como um modo de transporte e não apenas de recreio e instalar espaços acolhedores ao ar livre, em pontos estratégicos da cidade.

Em Lisboa temos algumas experiências recentes de sucesso, o Terreiro do Paço e a Ribeira das Naus, a Av. Duque de Ávila, as intervenções na Mouraria e na Bica, e o percurso pedonal assistido que liga a Baixa ao Castelo e grande quantidade de esplanadas que se instalaram um pouco por toda a cidade.

É nesta continuidade que se insere este programa estendendo as experiências recentes a todas as freguesias da cidade. É um trabalho de microescala que passou pela identificação de pontos de encontro, de convergência de fluxos e de sociabilização que constituem núcleos que agrupam as diferentes comunidades que formam Lisboa. A metodologia adoptada para identificar estas microcentralidades é enunciada mais à frente nesta memória e foi testada com cada um dos Presidentes das Juntas de Freguesia.

O projecto que propomos desenvolver consiste em requalificar cada uma destas microcentralidades aumentando as áreas de estar ao ar livre tornando-as mais confortáveis e seguras – alargar passeios, instalar esplanadas, plantar de árvores, criar sombras, reintroduzir a água como elemento da paisagem urbana, atenuar o impacto do tráfego automóvel, – mas também incentivar à instalação de comércio e equipamentos colectivos de proximidade.

Fazer emergir esta rede de “praças” é transformar a cidade no “**cenário de encontro das pessoas que alimenta a centelha criativa do génio humano**” como diz Jaime Lerner.

Arq. Manuel Salgado

Vereador do Urbanismo, Política de Solos e Espaço Público



2. EVOLUÇÃO ADMINISTRATIVA DA CIDADE

Com o processo de globalização social e cultural que a nossa sociedade vivencia vão emergindo fenómenos, ligados ao local que se relacionam com uma necessidade de encontrar ligações simbólicas que estruturam as relações sociais nos quais o conceito de bairro emerge, promovido por parte de alguns grupos sociais particulares mas também dos actores políticos e económicos. São exemplos desse movimento o recentramento de políticas de investimento na reabilitação urbana ou a preocupação com a criação de novas centralidades que permitam uma diversificação do desenvolvimento urbano de Lisboa.

Na Carta Estratégica de Lisboa surge uma ideia da cidade como sendo composta de bairros – Lisboa Cidade de Bairros – e essa afirmação pode sugerir encarar esta realidade como um conjunto de espaços fragmentados com características sociais, históricas e arquitectónicas próprias. Por outro lado podemos ver neste conceito um ideal-tipo associado a imagens relativamente romanceadas de formas de vida urbana ou, por outro lado ainda, entendê-la como uma unidade de gestão e intervenção sociopolítica. A ideia de bairro não possui uma leitura simplista, sendo pelo contrário um conceito muito impreciso e complexo. Naquele documento, que reflecte opções políticas, evidencia-se a intenção de recuperar escalas espaciais ao nível de Bairro, através da promoção das vivências e identidades locais. De igual forma, o Plano Director Municipal (PDM) reforça esta linha de orientação, nomeadamente através dos instrumentos de gestão local como são as Unidades de Intervenção Territorial (UIT).

A evolução administrativa da cidade é importante porque permite perceber o processo de consolidação dos bairros e, conseqüentemente, o seu valor simbólico contextualizado na urbanização da cidade.

O desenvolvimento do actual centro histórico da cidade de Lisboa (Alfama, Mouraria, Castelo, Carmo e a zona da baixa) desenrolou-se na época medieval (séculos XII-XV), integrando vestígios das remotas estruturas urbanas romanas, determinantes de uma vocação comercial e administrativa à escala regional.

Os limites da cidade até ao século XVI correspondiam praticamente ao perímetro muralhado da chamada Cerca Fernandina, por ter sido mandada erigir pelo rei D. Fernando durante o seu reinado no século XIV.

No início do século XVI, com as conquistas, o desenvolvimento da navegação e do comércio ultramarino, nomeadamente africano e oriental, a cidade tem necessidade de expandir para além das muralhas. O aumento da população influenciado pela melhoria das condições de vida que a riqueza disponível permitiu e a criação de novas freguesias como a Sé, Madalena, São Nicolau, Castelo, São Miguel, Santiago, Santa Justa, São Cristóvão e São Lourenço e Santo Estêvão. Fora desta zona central surgem os primórdios do que viriam a ser as freguesias da Ajuda, Belém e, a norte, Lumiar e Santa Maria dos Olivais.



Figura 1 – Séc. XIV/XV:
O limite administrativo da cidade eram as muralhas.



Figura 2 – Séc. XVI:
A cidade comercial expande-se para fora das muralhas.

No século XVIII, o país expande-se e consolida algumas das suas possessões ultramarinas. De igual modo Lisboa ganha expressão ganhando freguesias para norte do castelo e ao longo da margem ribeirinha até Belém. O Terramoto de 1 de Novembro de 1755 abalou o Reino, mas implicou também o aumento das freguesias e área administrativa de Lisboa, em particular na nova freguesia da Ajuda, que se constituiu como colina real. Mas outras freguesias surgem neste período: Beato, São Jorge de Arroios, São Sebastião da Pedreira, Coração de Jesus, Pena, Anjos, São Miguel, São Mamede, São José, Socorro, Sacramento, Mercês, Santa Catarina, São Paulo, Santos-o-Velho e Lapa.



Figura 3 – Séc. XVIII: A cidade expande-se ao longo da frente ribeirinha e para norte

O século XIX vê a cidade crescer fora do seu núcleo central, nomeadamente as freguesias a norte e poente. Santa Maria dos Olivais, Charneca, Ameixoeira, Lumiar, Campo Grande, Carnide, Benfica, Alcântara e Belém consolidam-se no pós-terramoto como destinos de lazer. Surge a freguesia da Graça.

A introdução da máquina a vapor começa a fazer-se notar na organização, distâncias e dimensões da cidade. Surge a indústria e, com ela, novos bairros como Alcântara, Belém, Prazeres e Santo Condestável.



Figura 4 – Séc. XIX: Crescem as freguesias por fora da área urbana Central.

O século XX assiste ao crescimento da área urbana da cidade que se mostra incapaz de absorver a crescente procura por parte da população oriunda do interior do país implicando o aparecimento de extensas áreas de barracas.

O crescimento da área urbana faz com que se constituam novos bairros e é feita uma nova organização administrativa em 1959. Surgem as freguesias de Marvila, Alto do Pina, São João de Deus, São João de



Figura 5 – Séc. XX: Cresce a área urbana com o aparecimento de novos bairros.

Brito, Alvalade, Nossa Senhora de Fátima, São Domingos de Benfica, Campolide, São João, Penha de França, Santo Condestável, Prazeres e, no extremo poente da cidade, São Francisco Xavier e Restelo. Com o desenvolvimento dos transportes públicos e com a crescente utilização do automóvel, a cidade projecta-se para a margem sul com a construção da ponte sobre o Tejo.

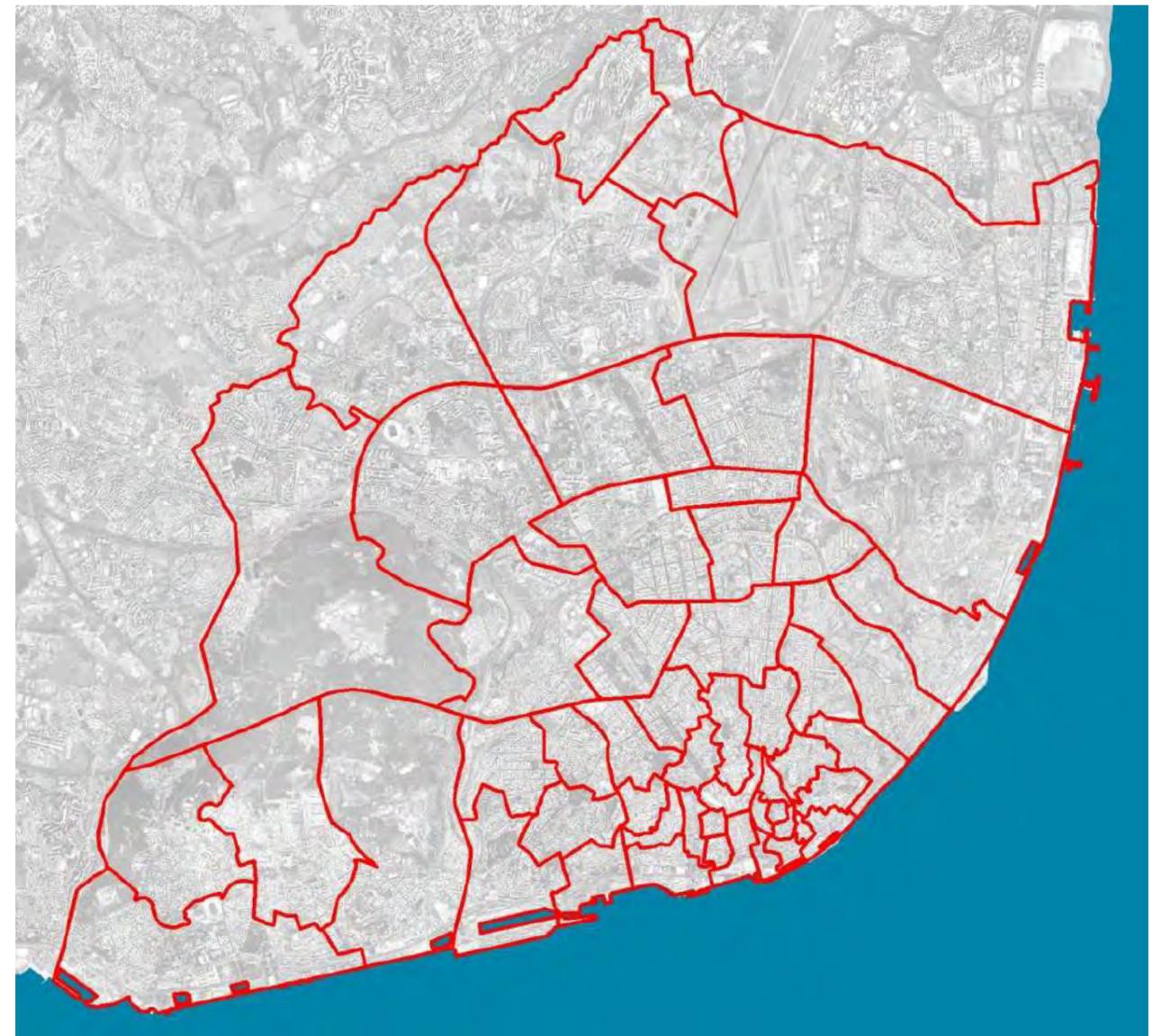


Figura 6: Reorganização administrativa de Lisboa de 1959 (DL 42.142 de 7 de Fevereiro) constituindo uma divisão em 53 freguesias.

A partir dos anos 80 do século XX a cidade vê os seus espaços não consolidados passarem gradualmente a consolidados, quer por via da intervenção municipal quer por programação de âmbito nacional. Do processo de reflexão no âmbito do Plano Director Municipal que foi aprovado em Setembro de 2012, operacionalizado em cinco Unidades de Intervenção Territorial (Norte, Ocidental, Centro, Centro Histórico, Oriental), surgiu a reorganização administrativa da cidade definindo novos limites de freguesias, passando de 53 para 24, criando a do Parque das Nações, expansão da cidade oriental.



Figura 7 – Actualidade: Consolidação da área urbana com ocupação de espaços intersticiais por novos bairros.

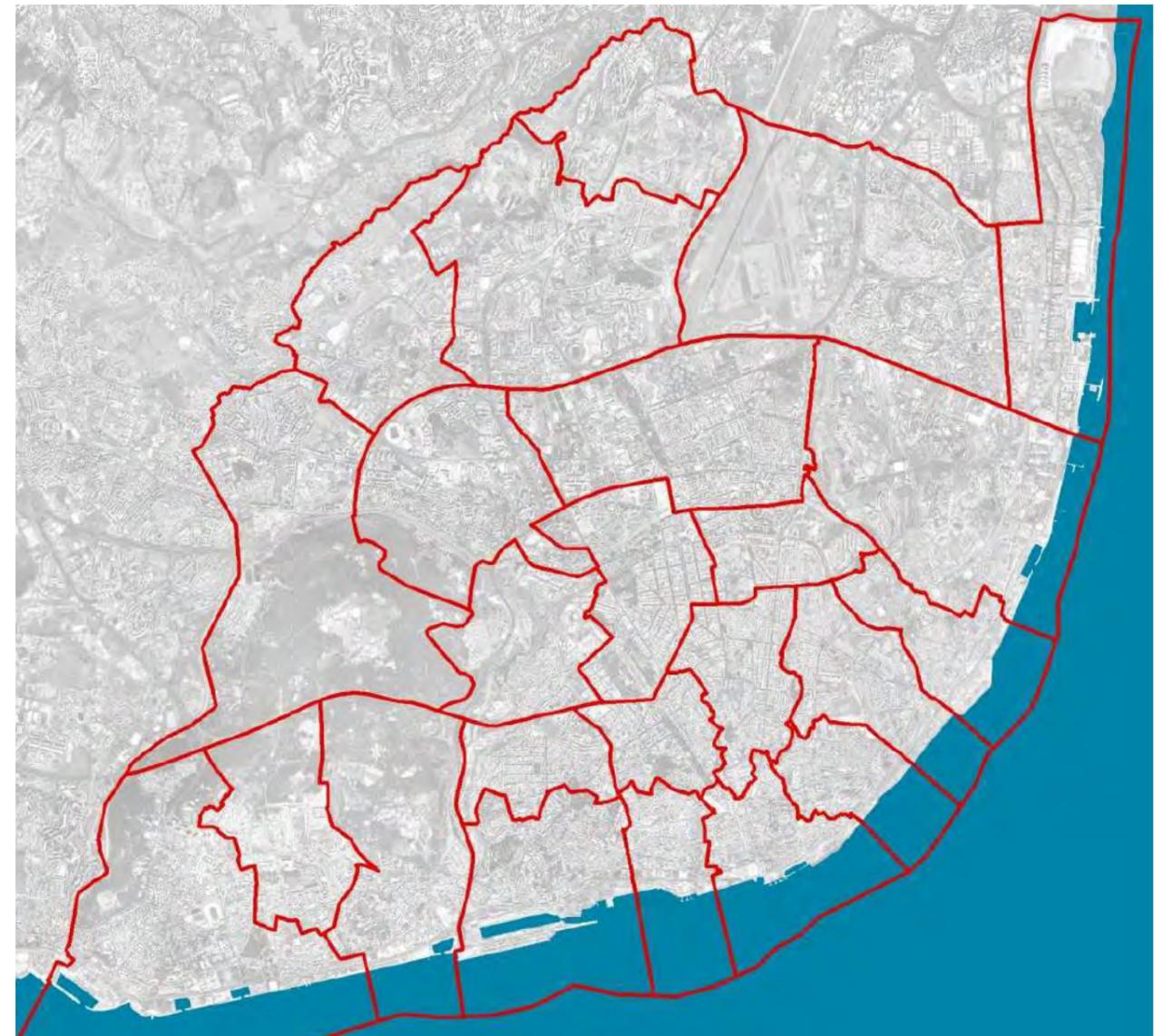


Figura 8: Reorganização administrativa da cidade resultante do novo Plano Director Municipal de 2012 (24 Freguesias – Lei 56/2012 de 8 de Novembro).





3. DIMENSÃO SIMBÓLICA DOS BAIRROS

A cidade não é apenas uma forma específica de organização social no território; ela é também um conjunto de símbolos que se vão estratificando e consolidando ao longo da história. Estes símbolos são expressos tanto nas estruturas físicas, como sejam as ruas, as praças, os jardins e os monumentos, como nos modos de vida, cerimónias, rituais de vida urbana ou em imagens e discursos sobre a cidade.

Existe uma ligação profunda entre a dimensão simbólica e a vida social dos bairros. Por um lado, a simbólica urbana é uma referência que estrutura e condiciona de diversos modos a actividade social, influenciando os processos que definem a identidade de indivíduos singulares e colectivos. Por outro lado, e em sentido oposto, a actividade social e a interacção entre os indivíduos titulares de identidades heterogéneas contribuem para reproduzir e, ao mesmo tempo, modificar continuamente os símbolos ligados à cidade e ao bairro.

A relação existente entre os símbolos urbanos e a identidade é o processo que neste trabalho nos orienta. Para o indivíduo que se integra num determinado sistema social, a identidade é o resultado de um confronto contínuo com os outros, que o leva a construir uma representação de si próprio face aos outros, do seu papel na sociedade e da posição que ocupa nas hierarquias sociais. Dado que este processo se desenrola na relação com os outros, há uma interacção entre a construção da identidade e o reconhecimento que os outros fazem dela. Como esta construção identitária se opera num determinado contexto social e espacial, do qual a cidade e o bairro fazem parte, os símbolos a estes associados têm uma influência determinante no processo.

O facto de se ser oriundo de uma determinada cidade ou de um bairro faz com que os indivíduos se relacionem com um conjunto de símbolos, que são dotados de valências positivas e/ou negativas, necessariamente influenciadores da construção da identidade pessoal. Assim, a pessoa que é oriunda de um determinado bairro ou cidade adquire um certo número de características quase-psicológicas a eles associados.

Do mesmo modo, residir num determinado bairro ou viver num particular tipo de casa equivale a receber um elemento de identificação. Tanto mais que há espaços que são fortemente desiguais e não será dada a mesma identificação a um engenheiro oriundo do Restelo ou das Galinheiras. A identificação actua tanto no sentido positivo, para quem reside em bairros considerados elegantes, como, ainda mais, no sentido negativo, para quem reside em áreas consideradas bolsas de pobreza, inseguras ou socialmente desfavorecidas.

Paralelamente ao processo de influência dos símbolos da cidade sobre a construção identitária dos indivíduos, existe a inversa, um processo de identificação afectiva com a cidade, o bairro ou âmbitos mais limitados. Este é o âmbito dos sentimentos de pertença territorial em que o indivíduo sente fazer parte de uma comunidade espacialmente definida, sente-se envolvido nos assuntos que o rodeiam, há uma territorialização das relações sociais. Este apelo a lugares de dimensões espaciais restritas não é contrário a uma visão mais cosmopolita do mundo, nem é diminuído pela tendência para a mobilidade territorial, típica das sociedades contemporâneas. Há mesmo alguma tendência a que os indivíduos mais móveis adoptem sentimentos de identificação com os locais de origem de modo a manterem uma referência simbólica que os ajude a organizar e dotar de sentido a sua experiência de vida.

3.1. CONCEITOS DE BAIRRO E CENTRALIDADE

3.1.1. BAIRRO

O bairro sendo a unidade que concentra de forma mais intensa a identificação afectiva dos indivíduos, não possui uma definição precisa, e sofre influências de diversas variáveis, sejam elas a morfologia urbana, o conteúdo funcional, a composição social ou o poder simbólico. O bairro é uma unidade teórica que na maioria dos casos não possui uma expressão administrativa física, sendo que o seu reconhecimento é um consenso entre os residentes nessa unidade e aqueles que residem fora dela. A delimitação de um bairro é, por isso, algo imprecisa e discutível.

3.1.2. CENTRALIDADE

A centralidade possui uma característica que faz com que quanto mais aberta se encontre a todos os tipos de populações, funções e apropriações simbólicas, melhor. Assim, uma centralidade pode apresentar características que a qualifiquem como uma zona de abastecimento diário ou de encontro, um ponto de atracção polarizado por usos de equipamento, mas também pode possuir características simbólicas que a qualifiquem como centralidade inequívoca.

3.1.3. ESPAÇO PÚBLICO

A concretização da simbólica associada aos bairros dá-se no espaço público, seja ele uma praça, um largo, uma rua, um jardim ou outro. São esses espaços que personificam a construção identitária que os indivíduos fazem dos bairros. A percepção e a definição conceptual de espaço público têm vindo a variar ao longo do tempo. No passado estes espaços eram pontos essenciais da vida social e política. Actualmente as funções principais dos espaços públicos estão sobretudo ligadas às actividades recreativas, ao lazer e à contemplação, muitas vezes associado à fruição cultural e desportiva e à restauração, não descurando o papel essencial que possui ao nível das diversas *layers* de circulação.

O espaço público é tido tradicionalmente como um espaço urbano aberto, livre, apropriado para o desenvolvimento das necessidades colectivas da vida pública e, na articulação com o espaço privado, constitui um todo numa relação de complementaridade.

Do ponto de vista sociológico o espaço público urbano contextualiza-se na relação do indivíduo enquanto “ser social” que se relaciona com outros indivíduos pertencentes ao seu meio sociocultural, sendo no espaço público que estas interacções se operam. Assim, estes espaços públicos urbanos constituem-se como elementos estruturantes e organizativos da forma urbana, permitindo o

funcionamento equilibrado do sistema urbano, representando um papel integrador, ao permitir a ligação e a continuidade territorial e funcional da cidade, enquanto se constituem e consolidam laços sociais relacionados com os palcos das várias manifestações que contribuem para a qualidade de vida. Os espaços públicos são, por isso, marcos de identidade da cidade, com valor simbólico político e cultural, onde são acolhidos os diversos utilizadores, oriundos de grupos sociais igualmente diversos, como sejam os moradores, os visitantes, os turistas e outros utilizadores individuais e colectivos.

Desta forma o espaço público torna-se elemento qualificador da colectividade, tanto em termos materiais (urbanístico, ocupação física) como também em termos imateriais (históricos, culturais, sociais, de identidade) que condicionam a vivência urbana. Assim, cada espaço público possui uma determinada tradução espacial e concretiza-se de forma diversa de outros, assumindo uma especificidade própria que o individualiza e que pode ser caracterizado por alguns parâmetros. São estes que permitem obter uma avaliação e distinção dos diversos espaços entre si e, no âmbito da metodologia adoptada, ter um conjunto de dados mensuráveis que possam servir para informar a decisão.

No sentido de se encontrar uma metodologia que correspondesse aos objectivos do presente projecto urbano, fez-se uma pesquisa por um conjunto de técnicas propostas por diversos autores. Do conjunto analisado a metodologia proposta pela organização Project for *Public Spaces* foi escolhida como a que melhor se adaptava aos objectivos.

3.1.4. A METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS PPS

A organização norte-americana Project for *Public Spaces* (PPS), com uma larga experiência na observação e criação de espaços públicos de sucesso em todo mundo, concebidos conjuntamente com as autoridades locais e a comunidade, defende a sua legitimidade e credibilidade para divulgar as suas descobertas e estabelecer firmemente as características de um espaço bem-sucedido, partindo da questão “O que atrai as pessoas?”

As orientações de avaliação da qualidade dos espaços públicos reveladas por esta organização e aqui compiladas, foram recolhidas da publicação “A Guide to *Neighborhood Placemaking* in Chicago”, de 2008, e da informação constante do seu sítio na internet (<http://www.pps.org>).

De forma sintética, a solução apresentada para a atractividade dos espaços, logo para o seu sucesso, é aquela que inclui tão simplesmente a disponibilização de lugares para sentar, muita sombra, água “atingível”, comida, ruas e passeios bem interligados.

A preocupação desta organização centra-se no processo de observação dos espaços no sentido de averiguar se são bem-sucedidos ou não, focalizando esta leitura na capacidade de atracção que estes demonstram ou não. Assim, explicam como perceber essa capacidade, indicando que, para tal, deve-se observar no espaço público o seguinte:

- Elevada proporção de pessoas em grupos;

- Proporção de mulheres superior à média, tendo em conta que as mulheres tendem a ser mais selectivas nos espaços que usam;
- Pessoas de diferentes idades, uma vez que geralmente significa que o lugar contém várias valências para diversos períodos do dia. Por exemplo, as crianças da idade pré-escolar e os seus responsáveis podem utilizar o parque enquanto as outras pessoas estão a trabalhar, assim como os seniores e os reformados.
- Actividades variadas
- Afeição, mediante a observação de gestos como sorrir, beijar, abraçar e cumprimentar, atendendo a que é mais raro quando os espaços públicos são problemáticos.

Numa abordagem mais sistemática da avaliação qualitativa, após a observação de milhares de espaços públicos em todo o mundo, esta organização concluiu que os mais bem-sucedidos correspondem àqueles que reúnem quatro qualidades – chave: são acessíveis; as pessoas estão envolvidas em actividades dentro deles; o espaço é confortável e tem uma boa imagem; e finalmente, é um espaço sociável, onde as pessoas se encontram/marcam encontro e levam as suas visitas.

Trabalhando mais aprofundadamente esta informação, a PPS desenvolveu um Diagrama do Espaço (*The Place Diagram*) no sentido de fornecer uma ferramenta de orientação na avaliação de um espaço (Figura 9).



Figura 9: Diagrama do Espaço – Project for Public Spaces (PPS).



A utilização deste diagrama deverá proceder-se da seguinte forma:

Em primeiro lugar, deve-se imaginar que no centro do círculo do diagrama se encontra um espaço/local específico que se pretende avaliar: uma rua, uma intersecção, um parque infantil, uma praça pública, etc. Depois, proceder-se-á à avaliação desse espaço de acordo com os quatro critérios definidos no anel laranja. No anel verde, exterior a este, encontram-se vários aspectos intuitivos ou qualitativos que contribuirão para a avaliação do espaço público escolhido. Fora deste anel, no espaço azul, encontram-se os aspectos quantitativos que podem ser medidos através de uma contabilização/levantamento estatístico.

1. Acessos e Ligações

É possível avaliar a acessibilidade de um lugar mediante as suas conexões à envolvente, quer visuais, quer físicas. Um espaço público bem-sucedido é aquele que é facilmente acedido e percorrido; é facilmente visualizado à distância e na proximidade. Os limites do espaço também são importantes: uma corrente de lojas/montras ao longo de uma rua torna-se mais interessante e mais seguro para caminhar do que uma fachada homogénea ou vazia. Ter espaços acessíveis também significa possuírem estacionamento na vizinhança e, idealmente, serem servidos por transportes públicos.

2. Conforto e Imagem

O conforto inclui percepções ao nível da segurança, limpeza e existência de lugares para sentar/descansar – a importância que se atribui à possibilidade de escolhas para sentar é geralmente subestimada. Esta equipa considera que as mulheres, em particular, são boas a avaliar o conforto e a imagem, uma vez que tendem a ser mais selectivas nos espaços públicos que frequentam.

Questões a considerar em “Conforto e Imagem”:

O espaço deixa uma boa primeira impressão.

Contabilizam-se mais mulheres do que homens.

Existem lugares suficientes para sentar. A localização dos bancos é boa.

Existe opção de escolha para quem preferem sol ou sombra.

Os espaços são limpos e sem lixo.

Há um sentimento de segurança. É visível algum pessoal de segurança.

Predomina o uso pedonal. Existem obstáculos à entrada/permanência de veículos motorizados.

3. Usos e Actividades

As actividades são a base de funcionamento de um espaço. Ter algo para fazer fornece razões às pessoas para irem e voltarem e se, por outro lado, não são disponibilizadas ou praticadas actividades, os espaços estarão vazios e isso, geralmente, significa que algo está errado.

Princípios a reter na avaliação dos usos e actividades de um espaço:

- Quantidade de actividades disponíveis e que as pessoas possam participar.
- Há um bom balanço entre homens e mulheres.
- Pessoas de diferentes faixas etárias usam o espaço.
- O espaço é utilizado ao longo do dia.
- Um espaço que é usado por pessoas acompanhadas ou em grupos é melhor do que aquele que é apenas frequentado por pessoas isoladas, uma vez que significa que poderá ser frequentado para socializar e tornar-se assim mais divertido.
- O sucesso último de um espaço está relacionado com a qualidade da sua gestão.

4. Sociabilidade

- Esta qualidade é a mais difícil de um espaço obter, mas uma vez alcançada dotá-lo-á de uma característica inequívoca. Quando as pessoas encontram amigos, cruzam e cumprimentam os vizinhos e sentem-se confortáveis ao interagir com desconhecidos, tendem a adquirir um forte sentido de lugar/pertença à comunidade.
- Resumindo, esta abordagem da PPS é muito completa, embora não haja uma abordagem aos pormenores construtivos e arquitectónicos. Foca sobretudo atributos ligados à utilização dos espaços (em volume e características dos frequentadores), não oferecendo ferramentas de análise dos atributos físicos dos espaços.



4. METODOLOGIA DO PROJECTO

Tendo o projecto o objectivo de definir princípios orientadores para a intervenção em espaços (públicos) aglutinadores que cumpram uma função de centralidade ao nível de cada Bairro da cidade, iniciou-se a construção metodológica pela elaboração de uma delimitação de unidades territoriais, o mais consensuais possível, que designámos por bairros. Para isso recorreu-se a diversas fontes de informação, nomeadamente levantamentos efectuados nos estudos para o Plano Director Municipal (Carta Municipal do Património), guias urbanos de Lisboa, bibliografia olissipográfica, cartografia histórica ou mesmo de trabalhos elaborados por equipas projectistas externas aos serviços da CML. O Bairro foi, assim, considerado uma unidade de vizinhança constituinte da cidade, sendo delimitado em função sobretudo de pressupostos históricos e morfológicos.

Subjacente a esta análise está uma visão teórica da cidade enquanto sucessão de layers de análise, ou seja, a cidade enquanto objecto de estudo pode ser analisada a diversas escalas que vai desde o âmbito de uma rua até à totalidade da cidade (). A cada uma destas escalas correspondem âmbitos de informação específicos complementares uns dos outros.



Figura 10 – Escalas do urbano na cidade

De referir ainda que esta metodologia tem vindo a ser desenvolvida, de forma sistemática, embora com outros objetivos, desde os estudos de apoio à revisão do PDM de 1994, no qual se ensaiaram diferentes tipologias de compreensão da cidade, nomeadamente as áreas e as zonas homogéneas (A descrição desta metodologia pode ser encontrada na publicação da Câmara Municipal de Lisboa: SEIXAS, João (coord.), “Diagnóstico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa. Uma perspetiva censitária (2001)”, pp.169-174, CML, 2004).

As unidades de vizinhança delimitadas estão directamente ligadas ao processo de evolução histórica da cidade de Lisboa e, necessariamente à sua evolução administrativa, como acima foi apresentado. Deste modo procedeu-se a uma análise desta evolução, havendo a preocupação de enquadrar os “bairros” como subdivisão das freguesias da cidade, resultantes da Lei nº56/2012, prevalecendo os pressupostos históricos e morfológicos, implicando que alguns bairros possam pertencer a mais que uma freguesia. Deste processo resultou a delimitação de 230 bairros, como está esquematizado na Figura 11.

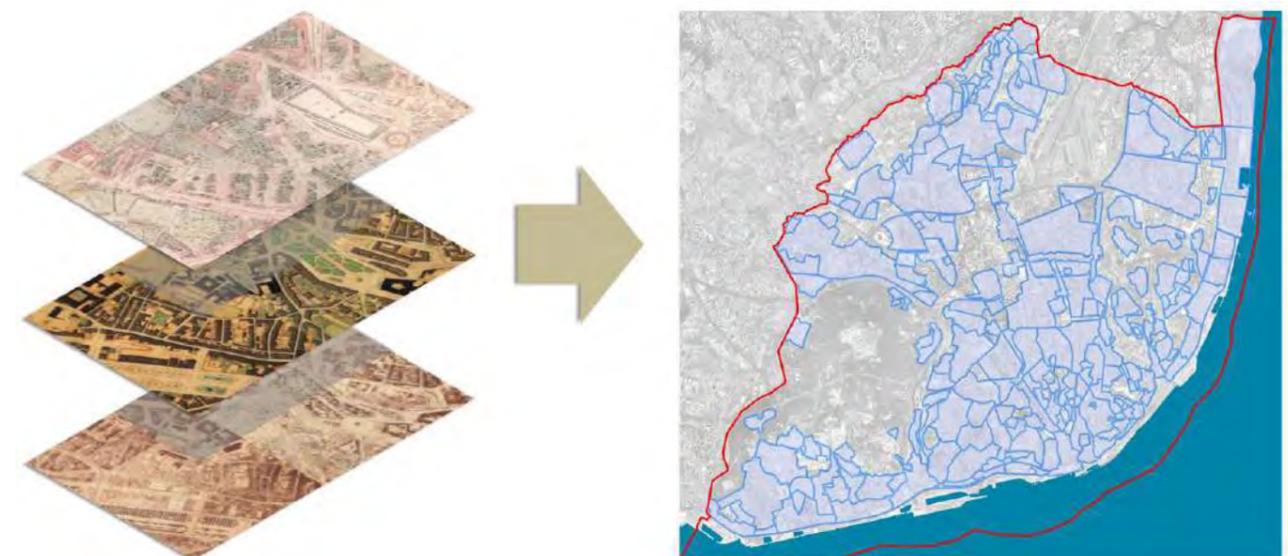


Figura 11 – Esquema da metodologia de delimitação dos bairros.

Procurou-se igualmente encontrar metodologias utilizadas em outras cidades cujo objectivo fosse similar ao que se pretende para a cidade de Lisboa. A par de um conjunto de iniciativas de revitalização e renovação de espaços públicos desenvolvido em diversas cidades, um dos programas mais sistemáticos que encontramos é o *Plaza Program* da cidade de Nova Iorque. O Departamento dos Transportes (DOT) desta cidade tem vindo a implementar um programa, em articulação com entidades sem fins lucrativos, de criação de praças de bairro por toda a cidade de modo a transformar ruas e espaços subutilizados em espaços públicos vibrantes socialmente. O NYC *Plaza Program* tem por principal objectivo garantir o acesso a um espaço público de qualidade a todos os habitantes, numa distância de menos de 15 minutos a pé.

As organizações sem fins lucrativos candidatam projectos para constituir novos espaços públicos para os bairros em que se localizam. O DOT prioriza os projectos em função da maior falta de espaços abertos de qualidade, promovendo a intervenção em articulação com grupos comunitários que se comprometem a utilizar, manter e gerir esses espaços de modo a que sejam espaços pedonais dinâmicos.



Figura 12 – Fowler Square, praça de Nova Iorque com proposta de intervenção.



Figura 13 – Fowler Square, praça de Nova Iorque com proposta de intervenção (proposta).

Para a identificação e delimitação de centralidades na cidade de Lisboa utilizou-se uma forma adaptada da metodologia PPS (*Project for Public Spaces*), utilizando diferentes indicadores de caracterização como a densidade populacional, dimensão média da família, frentes de comércio, pontos de sociabilidade, edifícios classificados, equipamentos colectivos, vias e nós viários, analisando-os através de um SIG (Sistema de Informação Geográfica). As áreas que se destacavam foram depois sujeitas a uma análise em pormenor na qual se procuravam jardins, praças, largos e ruas que traduzissem a centralidade.



Figura 14 – Esquema adaptado da metodologia *Project for Public Spaces* (PPS) utilizada para a classificação das centralidades.)

Numa fase posterior foi efectuada a identificação de espaços que se constituem como centralidades potenciais em função de projectos que se preconizam para um horizonte temporal de médio prazo.

Deste processo resultou a sinalização de cerca de 130 locais significantes, a partir dos quais se encetou um trabalho de compatibilização com estudos já elaborados e a articulação com as Unidades de Intervenção Territorial e outros serviços municipais estabilizando num total de 150 centralidades, sendo que 129 eram centralidades existentes e 17 foram consideradas potenciais.

Destes últimos foi efetuada uma priorização resultando na identificação de 30 centralidades prioritárias.

As centralidades prioritárias foram em seguida sujeitas a um trabalho de caracterização mais profundo com recurso a levantamentos de informação actualizada e à elaboração de fichas de caracterização. Estas fichas incluem uma caracterização através dos indicadores atrás referidos, calculados na perspectiva da distância ao líder (A pontuação de cada indicador foi construída segundo um rácio entre o valor desse indicador, avaliado num dado âmbito em torno da centralidade, e o valor máximo desse indicador no conjunto das centralidades. Obteve-se assim uma ordenação relativa dos valores dos indicadores de cada centralidade face a um valor líder, que depois se representa graficamente), uma pequena análise SWOT e propostas de intervenção.

Do conjunto de procedimentos tidos em conta no processo de identificação das centralidades, resultou um conjunto de 150 centralidades, que analisadas em termos de potencial acessibilidade pedonal, recorrendo para isso ao desenho em cartografia de um buffer de 500 metros (equivalente a uma viagem a pé de cerca de 15 minutos), permitiu concluir que a cidade ficará bem servida de espaços públicos.

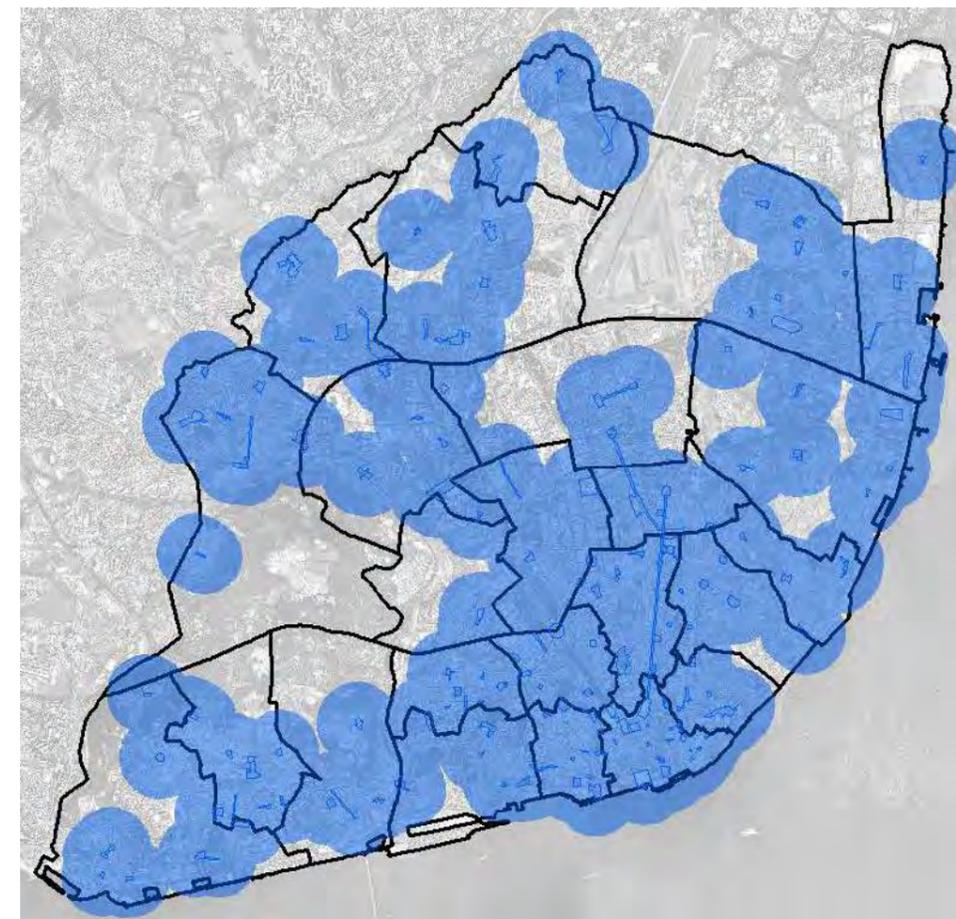
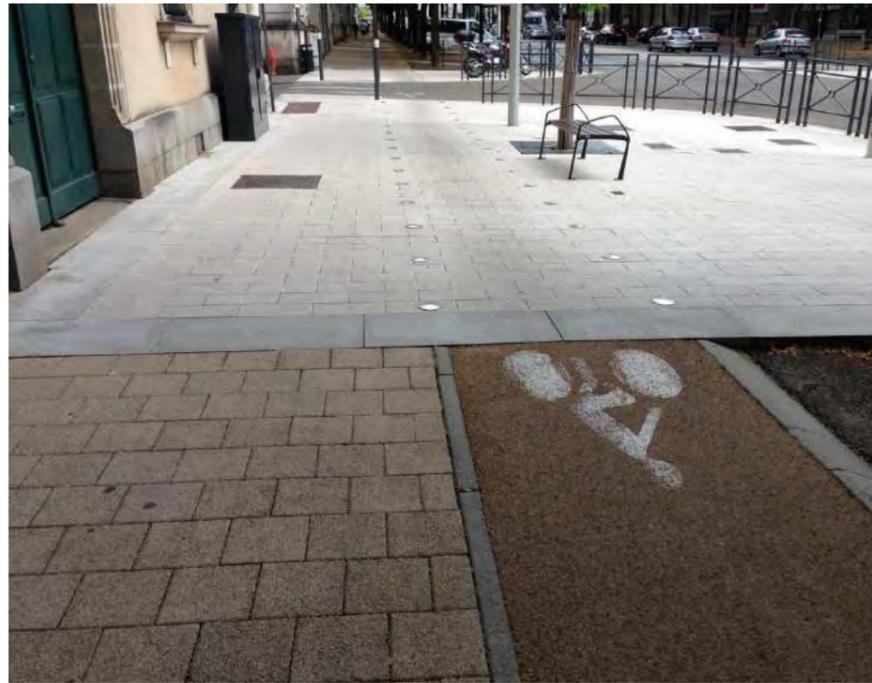


Figura 15 – Acessibilidade pedonal às centralidades identificadas (buffer de 500m).



A intervenção nestas centralidades integra-se no objetivo estratégico da melhoria das acessibilidades e circulação pedonais de modo a desenvolver uma **rede pedonal contínua**, segura, eficaz, multifuncional e **de acesso universal**.

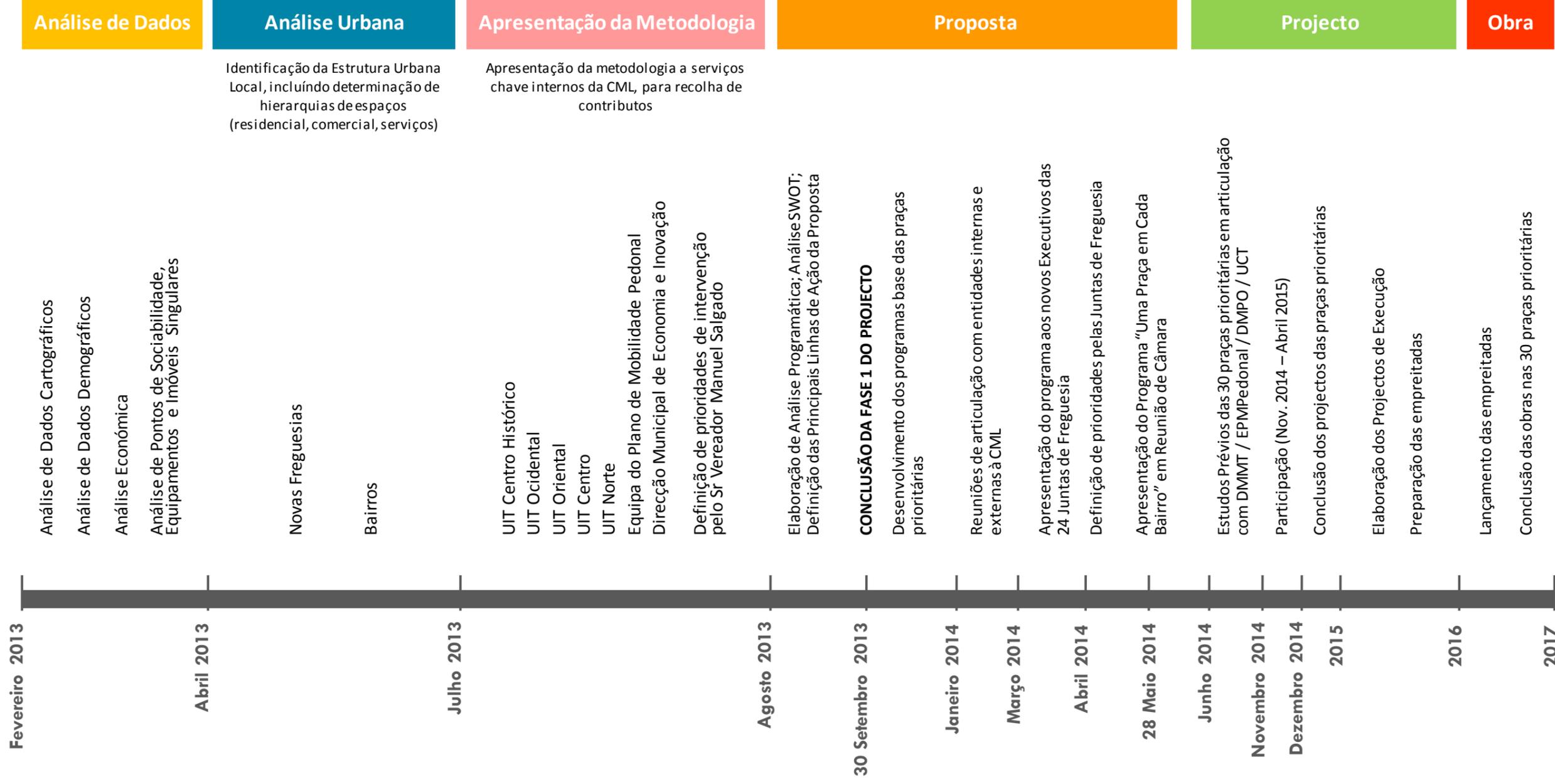
Assim, as propostas de intervenção pretendem contribuir para a definição de eixos marcantes da cidade onde se preconiza a multifuncionalidade, valorizando o espaço público e a interação entre os utilizadores, os serviços, o comércio, os transportes coletivos, o automóvel e outros modos de transporte. Integra-se ainda no objetivo de dotar a cidade de uma rede alargada de modos suaves de transporte, nomeadamente pelo alargamento da rede de ciclovias.

Pretende-se articuladamente com a equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal, contribuir para a estratégia da Câmara Municipal de promover a acessibilidade em Lisboa, ao longo dos próximos 5 anos, através da concretização deste Plano, de modo a atingir no quadro das suas competências.

Baseando-se essencialmente em três objetivos:

- Prevenir a criação de novas barreiras
- Promover a adaptação progressiva dos espaços e edifícios já existentes
- Mobilizar a comunidade para a criação de uma cidade para todos

A prossecução destes objetivos permitirá à CML cumprir as suas obrigações legais em matéria de Acessibilidade e de Não-Discriminação das Pessoas com Deficiência, nomeadamente as que decorrem do Decreto-Lei n.º 163/2006 (que define as normas técnicas de acessibilidade e as regras para a sua aplicação às edificações), da Lei n.º 46/2006 (que proíbe e pune a discriminação em razão da deficiência), e do Edital n.º 29/2004 (Regulamento Municipal de Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal).







30 PRAÇAS PRIORITÁRIAS

AJUDA

01 Largo da Boa-Hora à Ajuda

02 Largo do Rio Seco

ALCÂNTARA

03 Largo do Calvário / Largo das Fontainhas

ALVALADE

04 Avenida da Igreja

AREIRO

05 Avenida de Roma

ARROIOS

06 Largo do Leão

07 Praça do Chile

AVENIDAS NOVAS

08 Saldanha

09 Picoas

BEATO

10 Alameda do Beato

BELÉM

11 Rua de Belém

BENFICA

12 Largo da Igreja de Benfica

CAMPO DE OURIQUE

13 Largo da Igreja de Santa Isabel

CAMPOLIDE

14 Rua de Campolide

CARNIDE

15 Rua Padre Américo

ESTRELA

16 Largo de Alcântara

17 Largo de Santos

LUMIAR

18 Alameda das Linhas de Torres / Rua do Lumiar

MARVILA

19 Rua Actriz Palmira Bastos

MISERICÓRDIA

20 Largo do Conde Barão

OLIVAIS

21 Praça Viscondessa dos Olivais

PARQUE DAS NAÇÕES

22 Rua da Centeira

PENHA DE FRANÇA

23 Parada do Alto de São João

SANTA CLARA

24 Largo do Ministro

SANTA MARIA MAIOR

25 Praça da Figueira

SANTO ANTÓNIO

26 Largo do Rato

27 Praça da Alegria

SÃO DOMINGOS DE BENFICA

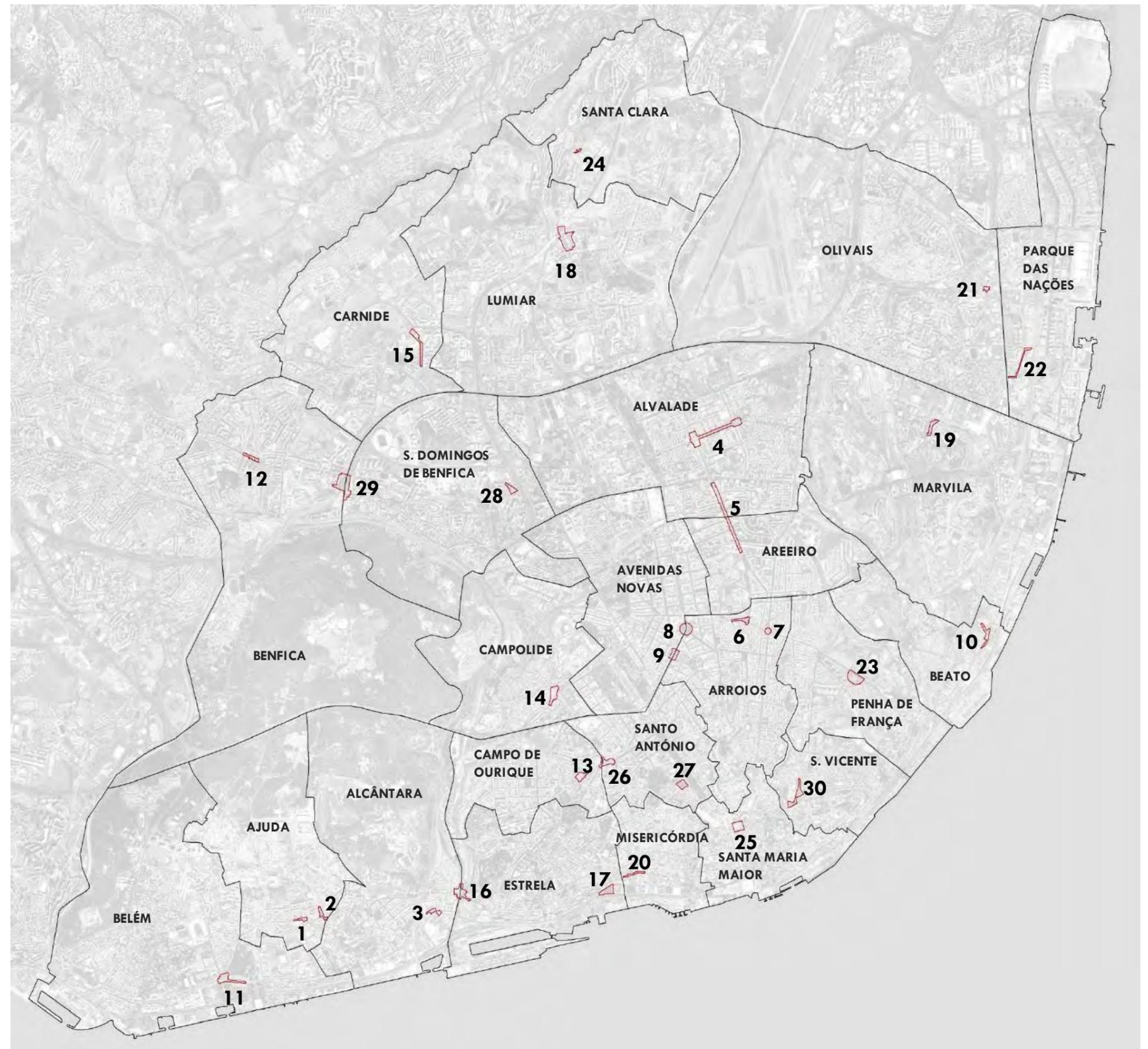
28 Rossio de Palma

29 Alameda Manuel Ricardo Espírito Santo (Fonte Nova e Califa)

SÃO VICENTE

30 Largo da Graça

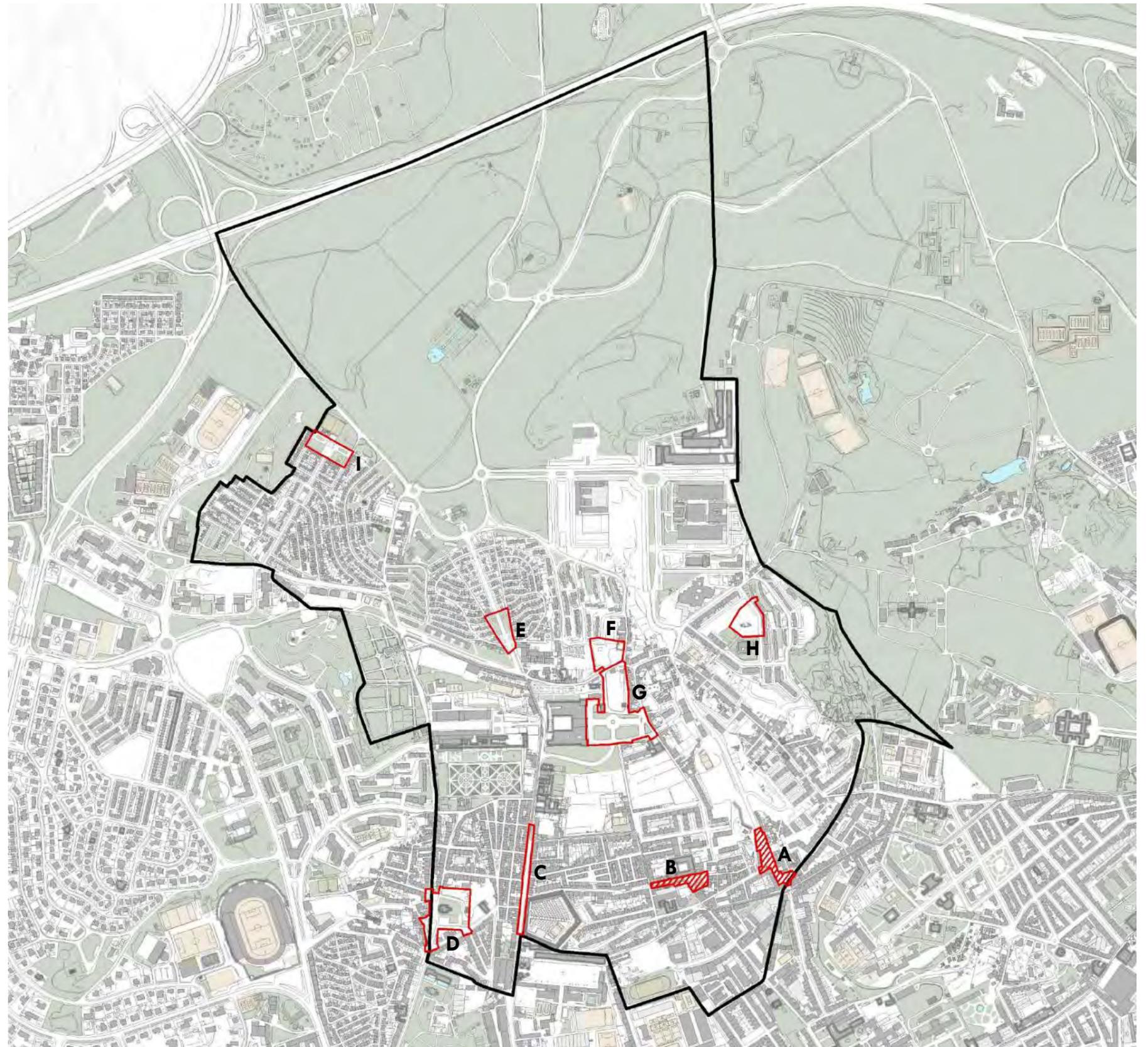
5. ANÁLISE PROGRAMÁTICA





AJUDA

- A Largo do Rio Seco
- B Largo da Boa-Hora à Ajuda
- C Calçada da Ajuda
- D Largo da Memória
- E Largo dos Marcos
- F Travessa do Armador
- G Largo da Ajuda (Palácio)
- H Rua Roy Campbell
- I Rua da Igreja (Caramão)



AJUDA | LARGO DA BOA-HORA À AJUDA

1. Largo da Boa-Hora à Ajuda - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **AJUDA**

Bairro: **BOA HORA**

Compromissos:

O largo encontra-se integrado na área do Projecto Urbano Ajuda-Belém, bem como no Estudo de Estrutura Urbana da Coroa Sudoeste;

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Imóvel (01.47).

Direcção Geral do Património Cultural:

Confronta com a frente edificada de Monumento de Interesse Público – Igreja e Antigo Convento da Nossa Sra. da Boa Hora e é abrangido pela Zona de Protecção ao mesmo.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado;

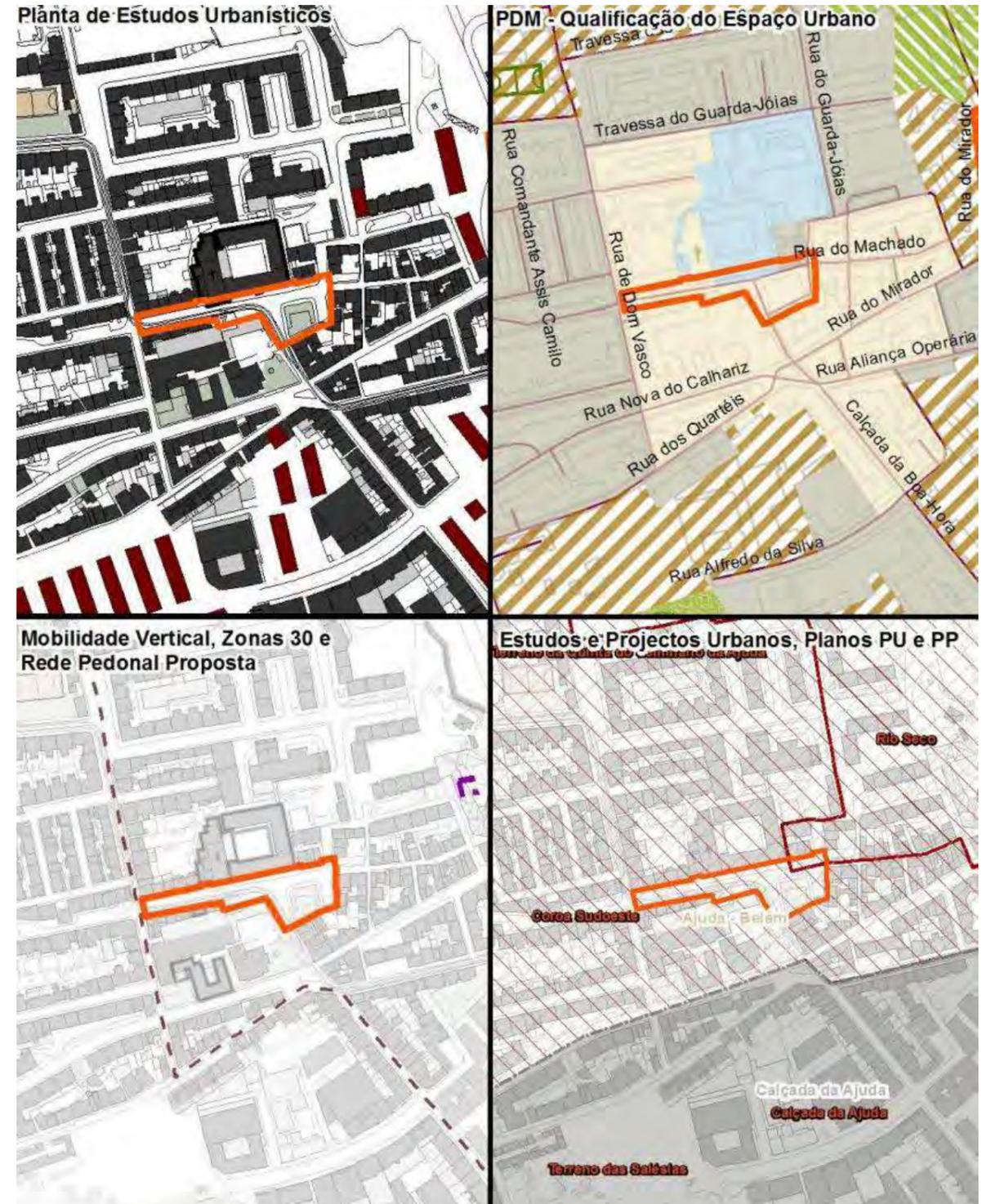
Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado;

Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado.

O Local

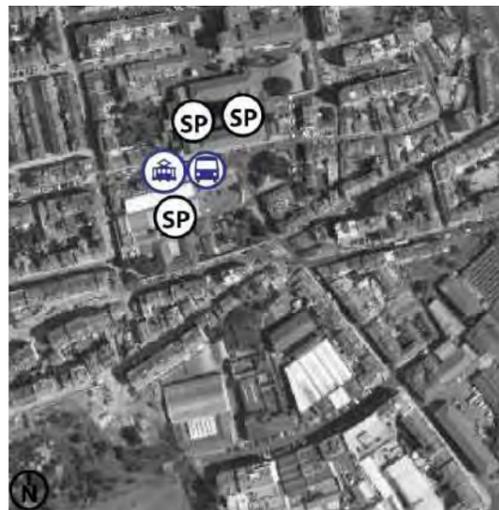
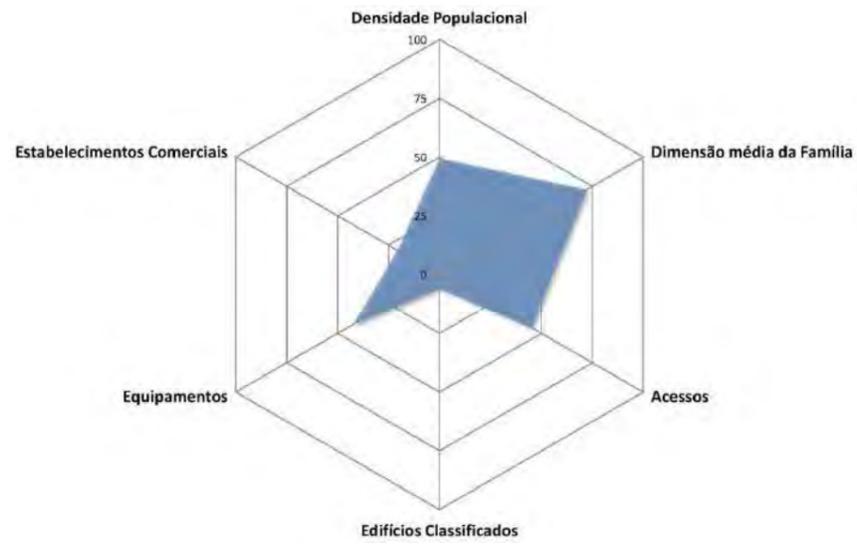
O Largo da Boa-Hora é um largo trapezoidal fronteiro ao Convento de Nossa Senhora da Boa-Hora construído no séc. XVIII após o terramoto (atual hospital militar). Hoje ajardinado fica contíguo ao quarteirão do Mercado Municipal e da Escola primária Alexandre Herculano antiga sede da Câmara Municipal de Belém. Recebe a Calçada da Boa-Hora, Calçada que corresponde a um alinhamento antigo apontando à Estrada de Queluz a partir da Rua da Junqueira.

A população da envolvente atinge os 10 072 habitantes com uma densidade 47,21 e dimensão média de família 2,43.



Forças	Fraquezas
Igreja Mercado Rede de transportes públicos Supermercado Proximidade com a Travessa Boa Hora à Ajuda (principal núcleo comercial do Bairro) Escola Primária de Alexandre Herculano Parque Infantil	Descaracterização do espaço público Anarquia dos sistemas viários e de transportes públicos Subaproveitamento do espaço verde
Oportunidades	Ameaças
Reaproveitamento do Hospital Militar de Belém Reformulação do espaço destinado à higiene urbana	Encerramento do Hospital Militar de Belém
Linhas de Ação Principais	
<p> Espaço Público: criação de um pavimento único que permita uma utilização mista do espaço público, no Largo e Travessa da Boa Hora à Ajuda, bem como no troço da Calçada da Boa Hora à Ajuda, entre o Largo e a Rua do Mirador; condicionar a circulação viária a transportes públicos e trânsito local, passando a circulação viária individual para a Rua Nova do Calhariz; esta alteração contribui ainda para a continuidade do atravessamento nascente/poente da encosta da Ajuda; relocalização da paragem de táxis; alargamento do passeio norte junto à Igreja e Supermercado; aumento da área de estadia junto parque infantil; articulação do espaço público do quarteirão do mercado, garantindo percursos pedonais de atravessamento que aumentem a permeabilidade do mesmo. </p> <p> Estudo Urbano: estudo de fachadas do edificado sul da o Largo (Travessa da Boa-hora à Ajuda) com definição de cérceas, materiais e paleta de cores; </p> <p> Economia e Inovação: desenvolvimento de iniciativas pela CML/JFA de modo a dinamizar todo o quarteirão de equipamentos com novas valências aglutinadoras; </p>	





- Paragem de Autocarro
- Paragem de Elétrico
- Espaço Verde
- Calçada de Vidraço
- Asfalto
- Calçada de granito
- Terra
- 01 Mercado
- 02 Hospital Militar
- 03 Igreja
- Passadeira não rebaixada
- Parque Infantil
- Habitação
- Mini-Mercado
- Serviços
- Café/Restaurante
- Devoluto/Obras



2. Largo do Rio Seco - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **AJUDA**

Bairro: **RIO SECO**

Compromissos:

O largo encontra-se integrado na área do Projecto Urbano Ajuda-Belém, e parcialmente nas áreas dos Estudo de Estrutura Urbana da Coroa Sudoeste e do Estudo de Estrutura Urbana do Rio Seco;

Estão previstas frentes edificadas na envolvente.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial a Consolidar;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjunto arquitetónico (01.41); Objeto Singular – Chafariz do Rio Seco (01.42).

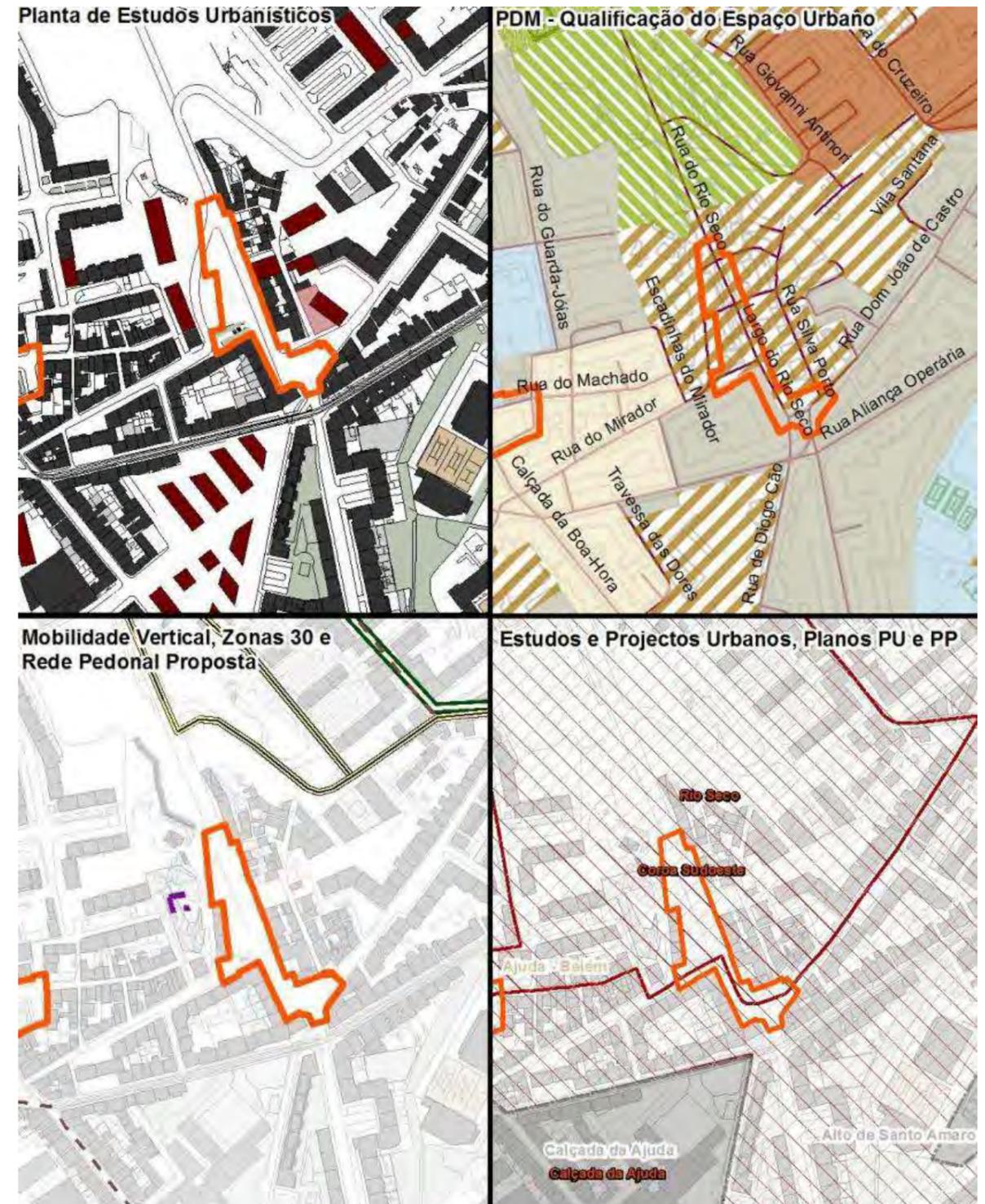
Direção Geral do Património Cultural:

É parcialmente abrangido por Zona Especial de Proteção conjunta da Capela de Santo Amaro, Palácio Burnay, Salão Pompeia, Casa Nobre de Lázaro Leitão Aranha e Palácio da Ega.

O Local

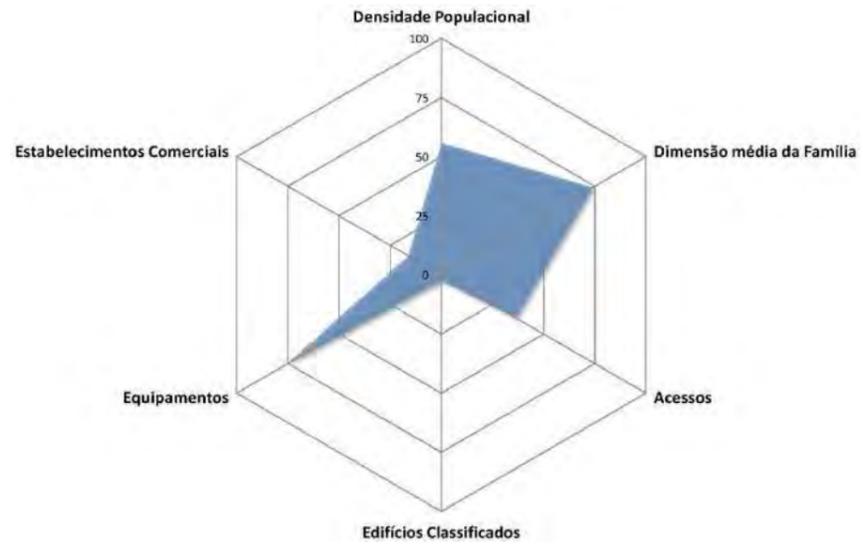
Situado na confluência de duas ruas que seriam linhas de água do terreno (Rua do Rio Seco e Rua D. João de Castro) faz a transição com a cota mais alta estabelecida pela Rua da Aliança Operária. O operariado de exploração de pedra e de feitura da cal terá tido por aqui o seu mercado. Ser uma encruzilhada rodoviária será a principal característica deste Largo hoje marcado por uma volumetria acentuada de vários edifícios dos anos 60-70 que o delimitam.

Zona envolvente com uma população de 12 105, densidade de 81 e dimensão média da família 2,01.

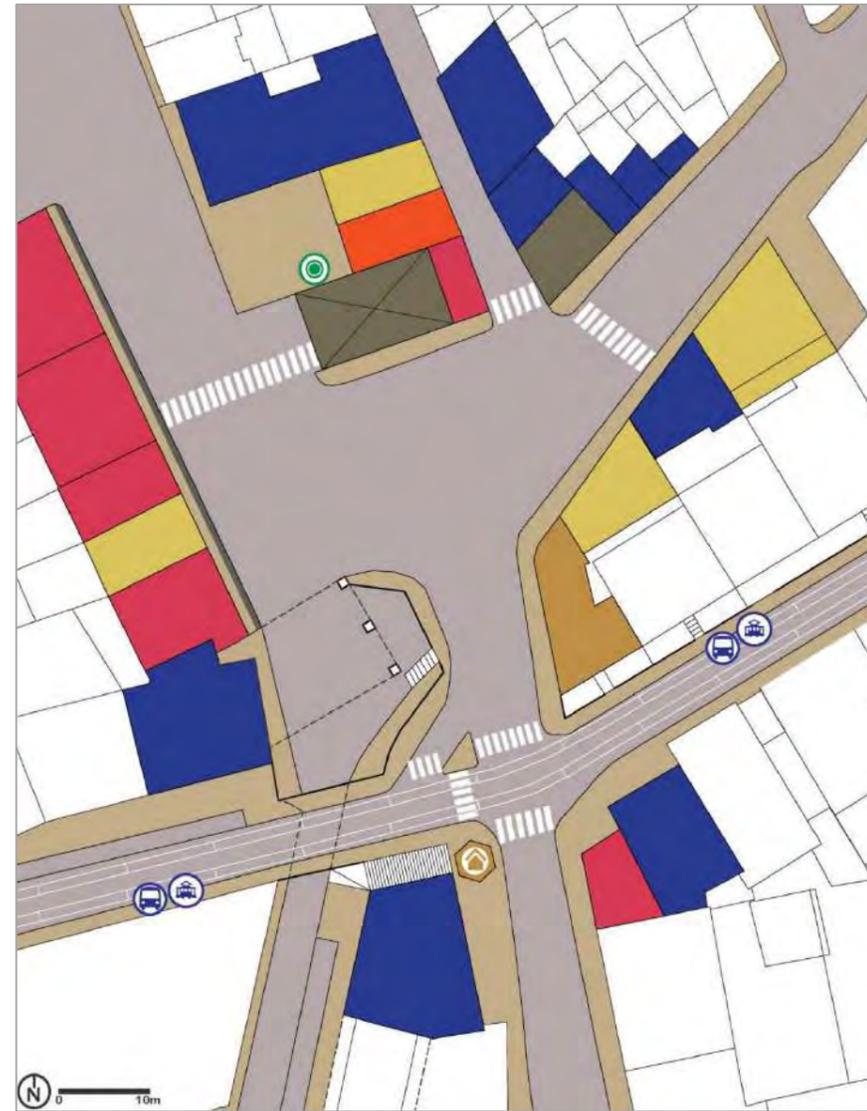


Forças	Fraquezas
<p>Polo de confluência do Bairro do Rio Seco (entrada/saída do bairro)</p> <p>Porta de entrada no Parque Urbano do Rio Seco</p>	<p>Descaracterização do espaço público</p> <p>Anarquia da rede viária</p> <p>Conjunto edificado de baixo valor arquitetónico</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Demolição do antigo Mercado (encerrado)</p> <p>Aproveitar a sinergia da construção do Parque Urbano do Rio Seco, para através do reperfilamento da Rua Eduardo Bairrada reforçar a continuidade da estrutura verde para o Largo;</p>	<p>Peso do estacionamento no ordenamento do espaço público;</p> <p>Edificado em mau estado de conservação;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: criação de um pavimento único que permita uma utilização mista do espaço público; aumentar as áreas pedonais, potenciando as zonas de esplanada; criação de um corpo arbóreo que permita ser o elemento configurador do espaço público e reduza o impacto da heterogeneidade do edificado envolvente; introdução de um pavimento com um albedo elevado que melhore o nível de luz do espaço; alargamento da intervenção à Rua do Rio Seco, permitindo uma zona de transição entre a Rua Eduardo Bairrada e o Largo do Rio Seco; criação neste espaço de uma bolsa de estacionamento regrado;</p> <p>Estudo Urbano: estudo de fachadas do edificado envolvente ao Largo com definição de cêrceas, materiais e paleta de cores, dotando-o de coerência arquitetónica; especial incidência ao nível do rés-do-chão;</p> <p>Economia e Inovação: desenvolvimento de iniciativas pela CML/JFA de modo a potenciar a reconversão de algumas áreas comerciais para usos que permitam a apropriação do espaço público; aplicação de estratégias de apoio à reabilitação do edificado e sua reconversão;</p>	





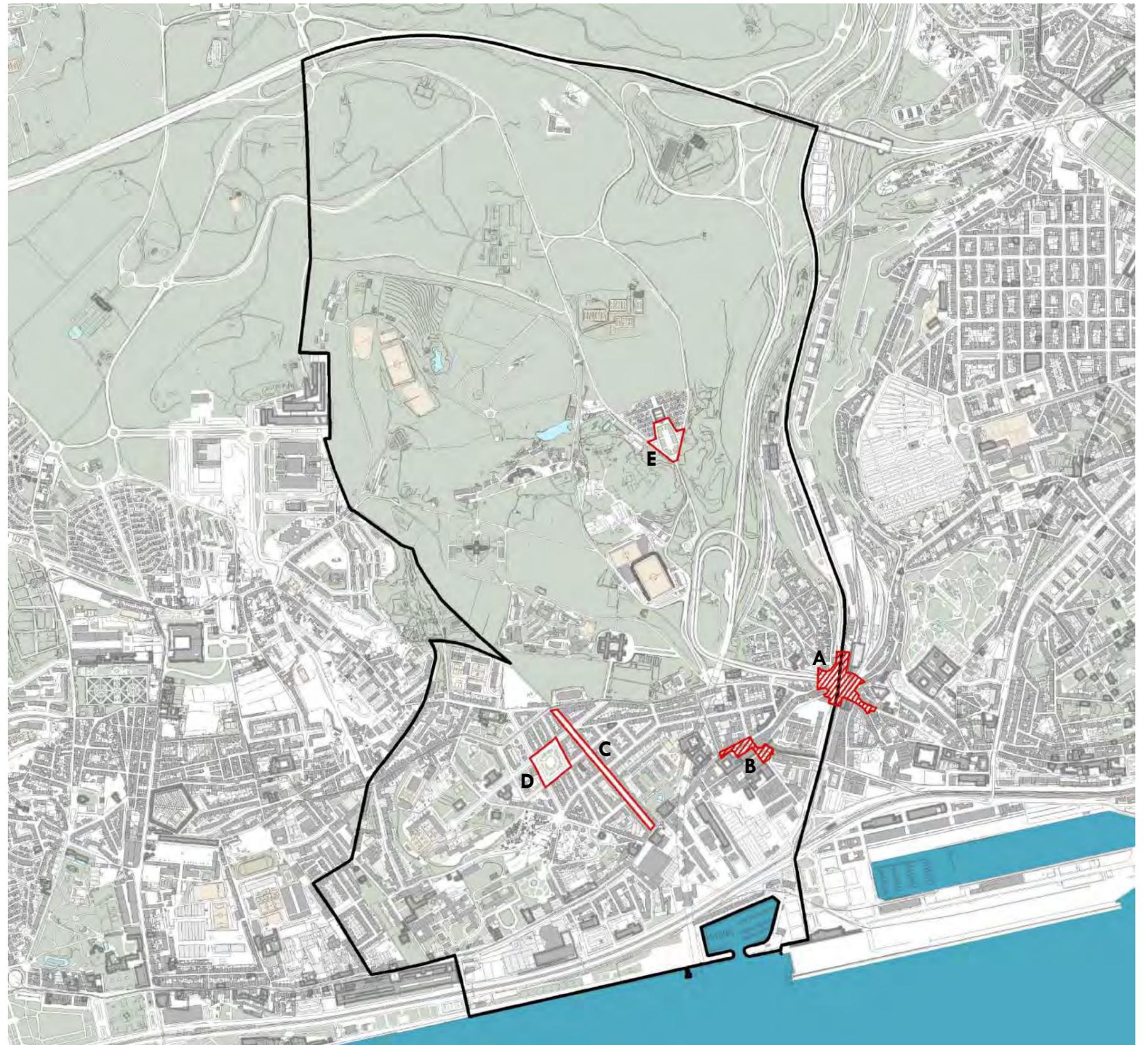
- Paragem Elétrico
- Paragem Autocarro
- Passadeira não rebaixada
- Quiosque (Papeleria)
- Ponto de referência (Chafariz)
- Asfalto
- Calçada de Vidraço
- Basalto
- Habitação
- Serviços
- Café/Restaurante
- Loja
- Papeleria
- Infraestrutura (eletricidade)
- Devoluto/Obras





ALCÂNTARA

- A Largo de Alcântara
- B Largo do Calvário / Largo das Fontainhas
- C Rua Luís de Camões
- D Jardim Avelar Brotero
- E Largo do Bairro do Alvito



ALCÂNTARA | LARGO DO CALVÁRIO / LARGO DAS FONTAÍNHAS

3. Largo do Calvário/largo das Fontainhas - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **ALCÂNTARA**

Bairro: **CALVÁRIO**

Compromissos:

O largo encontra-se integrado na área do Projecto Urbano Alcântara Mar e do Estudo de Estrutura Urbana da Coroa Sudoeste.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A consolidado;

Muito parcialmente em:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado;

Espaço Central e Residencial a Consolidar.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjunto arquitetónico (02.71); Imóvel (02.40); Imóvel – (antigo) Convento do Monte Calvário (02.39); Imóvel – Fachada e chaminé do antigo complexo industrial da CUF (02.21).

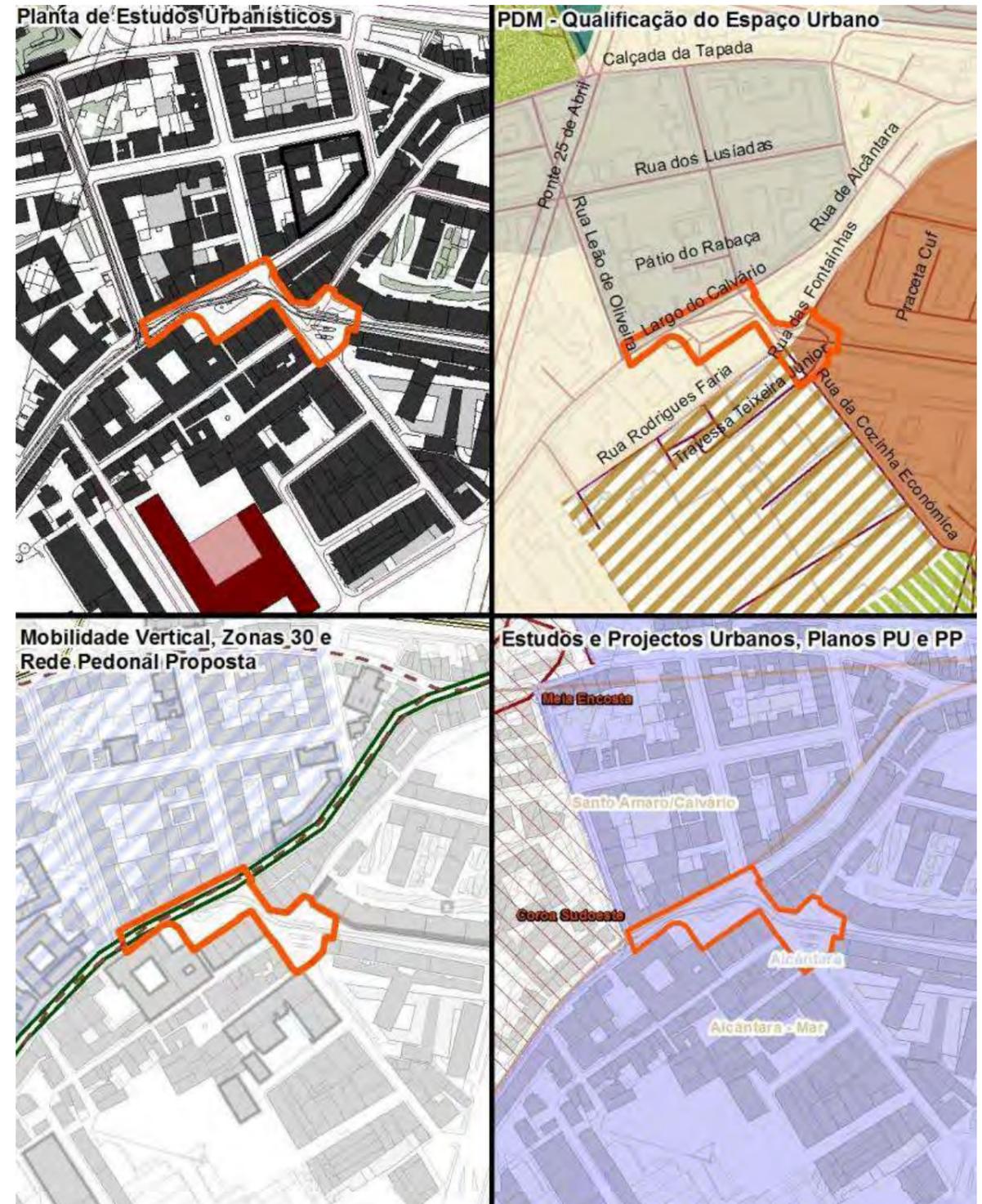
Direção Geral do Património Cultural:

É parcialmente abrangido por Zona de Proteção a Imóvel Classificado (Edifício da Escola Industrial do Marquês de Pombal/Escola Secundária de Fonseca Benevides).

O Local

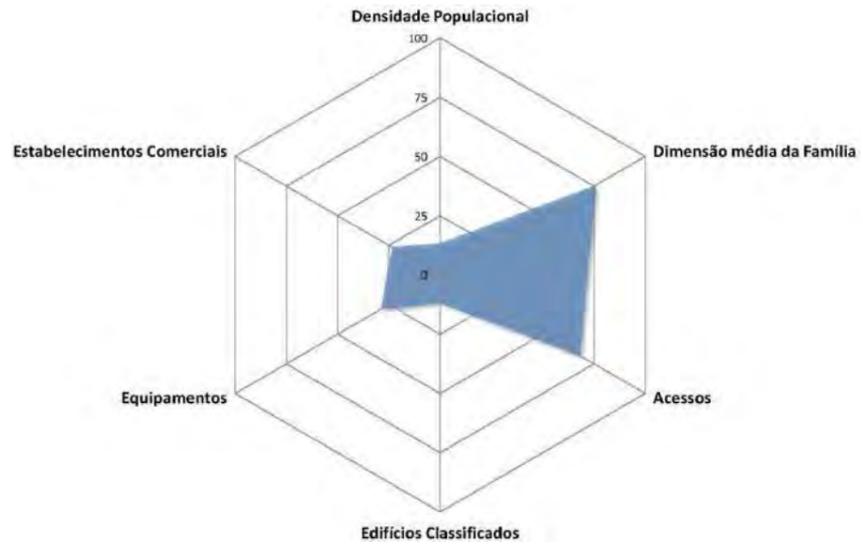
O Largo do Calvário de Configuração já antiga, no percurso da Rua de Alcântara próximo do lugar de vários confrontos militares históricos, ficaram as redondezas caracterizadas pelas terras doadas por prestação de serviços e pelo estabelecimento de conventos, casas senhoriais, e a Norte, da Tapada de Alcântara futura Tapada da Ajuda. Encontra-se hoje muito marcado pelo atravessamento e paragem de transportes públicos. Encontrando-se também a Rua de Alcântara muito marcada pela rodovia.

Neste local a população da envolvente atinge os 9 925 com uma densidade populacional de 22,2 e uma dimensão média de 2,11.



Forças	Fraquezas
<p>Frente de comércio no Largo do Calvário;</p> <p>Existência de Serviços Públicos e praça de táxis;</p> <p>Espaço intermodal (autocarro, elétrico e táxis);</p> <p>Proximidade às linhas férreas de Cascais e de cintura;</p> <p>Frentes de património edificado classificado;</p> <p>Via Histórica de saída da cidade;</p>	<p>Passeio de reduzidas dimensões e poucos elementos arbóreos presentes.</p> <p>Mau estado de conservação do edificado;</p> <p>Excesso de área de circulação viária;</p> <p>Interface de transportes desorganizado e distribuído pelos dois Largos;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Saída da Esquadra da PSP</p> <p>Programa de apoio à requalificação urbana;</p> <p>Regeneração da estrutura comercial dos Largos</p>	<p>Saída da Esquadra da PSP;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: pedonalização do espaço atualmente viário fronteiro ao edificado Sul do Largo do Calvário, condicionando o seu acesso apenas a cargas e descargas e veículos de emergência; criação de um pavimento único que permita garantir uma imagem homogénea dos espaços, regrando as circulações tanto ao nível de transporte individual como coletivo; introdução de arborização como forma de aumentar o conforto urbano dos novos espaços de estadia; reposição do Fontanário anteriormente existente no Largo, que se encontra no largo da Travessa Teixeira Júnior; articulação com a CARRIS de modo a mudar o terminal da carreira 720 do Largo das Fontainhas para as instalações da CARRIS na Rua 1º de Maio; pedonalização neste largo dos espaço contido entre a Rua Fradesso da silveira e Rua da cozinha Económica, formalizando ao nível do espaço público o quarteirão formado por estes arruamentos;</p> <p>Estudo Urbano: estudo de fachadas do edificado envolvente com definição de cérceas, matérias e paleta de cores;</p> <p>Economia e Inovação: desenvolvimento de iniciativas pela CML/JFA de modo a fomentar estas duas Praças como o espaço aglutinador da freguesia através da sua posição estratégica em relação à LX Factory e futura área Outlet Alcântara;</p>	





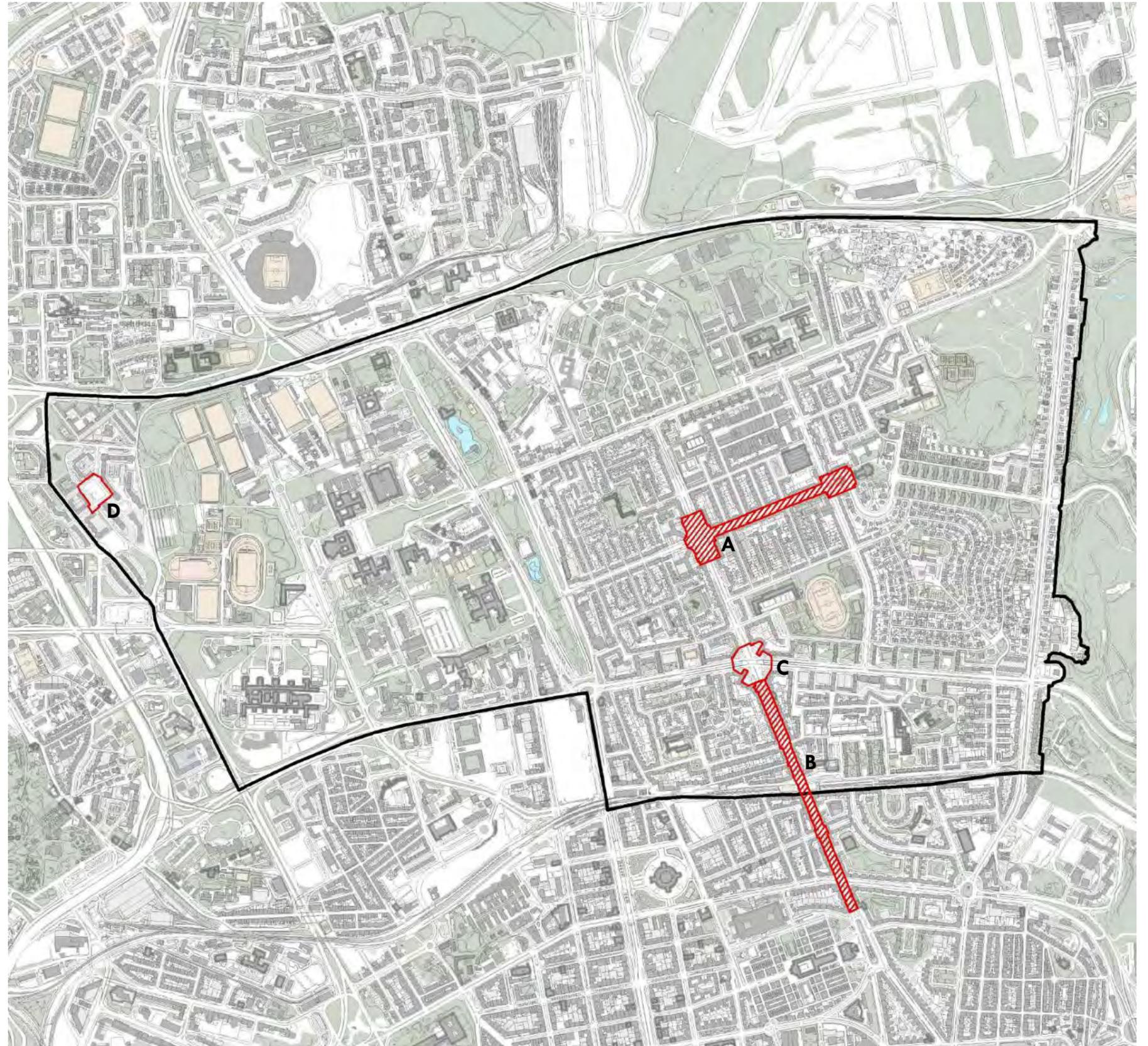
- Autocarro
 - Praça de Táxis
 - Comboios
 - Eléctrico
 - Asfalto
 - Calçada de Vidraça
 - Basalto
 - Calçada de granito
 - Passadeira Rebatida
 - Ballizadores
 - Ciclovia
 - LS Pública
 - Quiosque (Papelaria)
 - Bancos
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Serviços
 - Mini-Mercado
 - Devaluta/Obras
- SP** 01 Videoteca Municipal | 02 Polícia | 03 Consulado de Angola | 04 Externata Promotora





ALVALADE

- A Avenida da Igreja
- B Avenida de Roma
- C Cruzamento Estados Unidos da América
- D Azinhaga dos Barros



4. Avenida da Igreja - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **ALVALADE**

Bairro: **ALVALADE**

Compromissos:

A avenida encontra-se integrada na área do Projecto Urbano Urbanismo de Proximidade do Bairro de Alvalade.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado;

Confronta com Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado (Igreja);

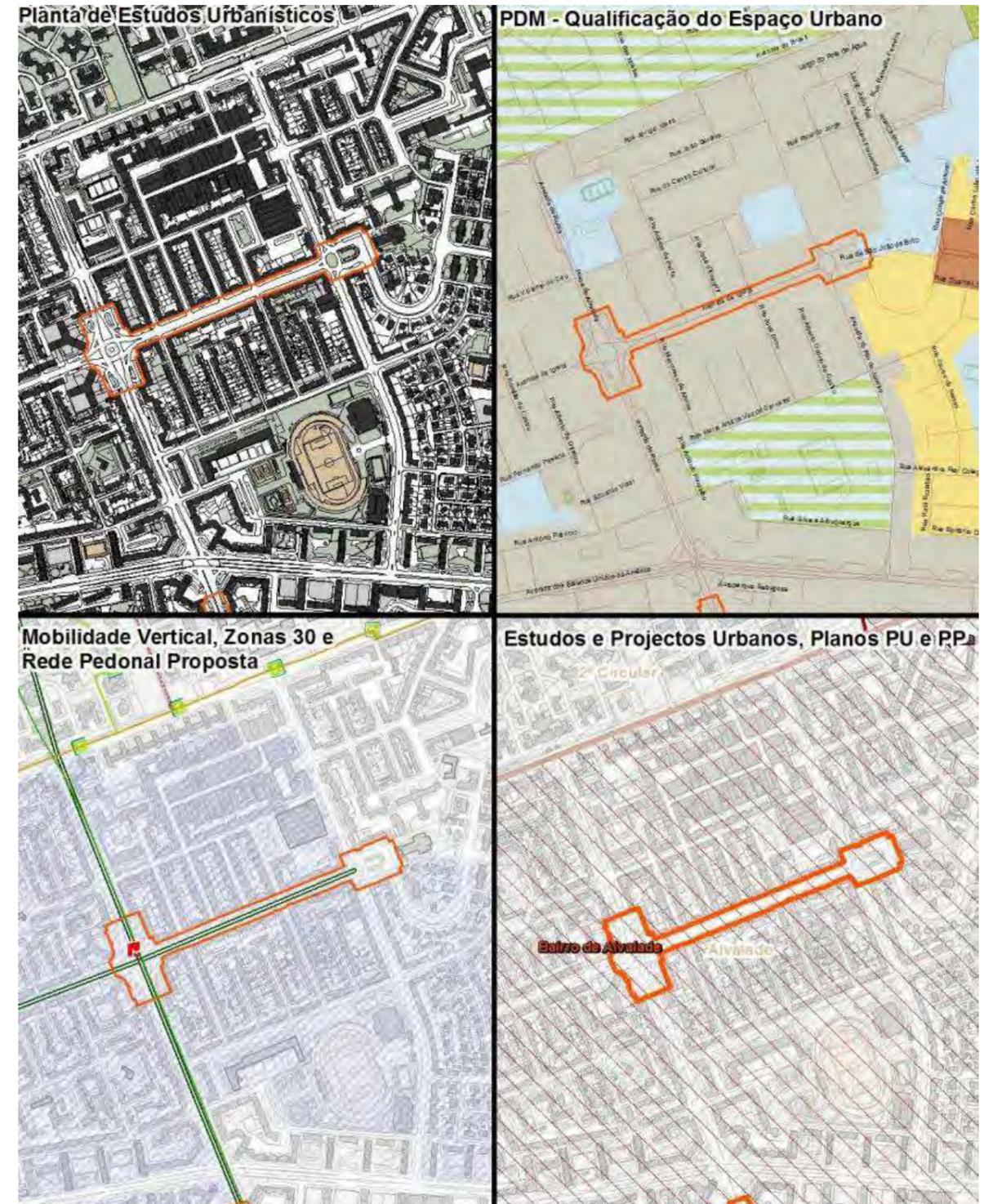
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjuntos arquitetónicos (42.14; 42.13; 42.22; 42.27); Imóvel e Logradouro – Igreja Paroquial de São João de Brito (42.14A).

O Local

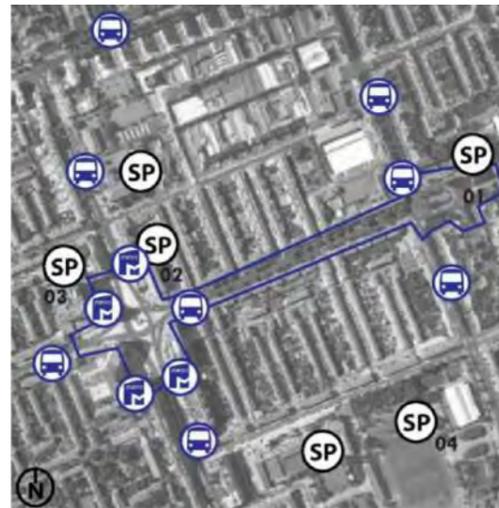
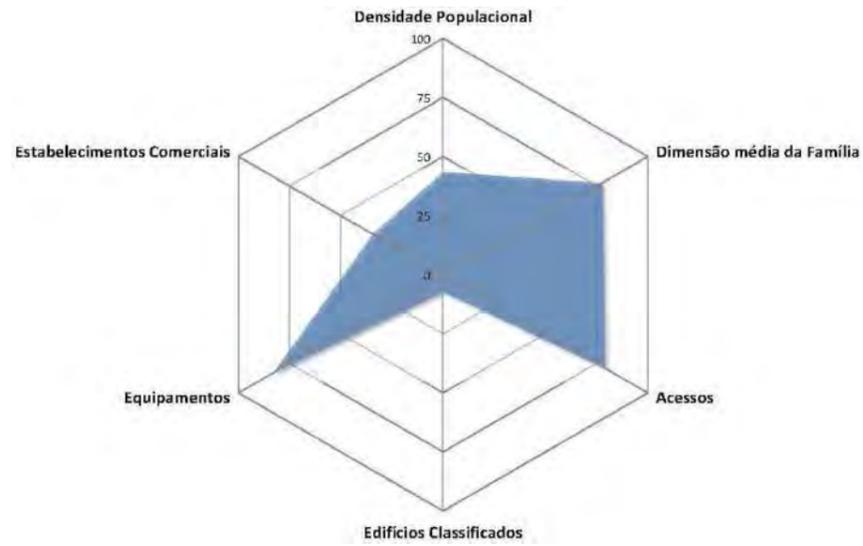
Eixo geométrico e simbólico do Bairro de Alvalade com as duas principais estruturas de uma configuração urbana, o templo (A Igreja de São João de Brito) e o mercado (lojas da Avenida e nas ruas adjacentes).

Envolvente com 19 707 habitantes, numa densidade populacional de 78 e uma dimensão média de família de 2,17.



Forças	Fraquezas
<p>Polo de comércio de rua com poder de atratividade extra bairro;</p> <p>Existência de Serviços Públicos na proximidade (Escolas, Ministério e Igreja, Mercado, Centro Comercial);</p> <p>Boa acessibilidade ao nível de transportes públicos (metropolitano);</p> <p>Atravessado por Rede Pedonal Estruturante;</p> <p>Proximidade de Zonas 30;</p>	<p>Estacionamento indevido em segunda fila;</p> <p>Forte peso do canal viário, comparativamente ao espaço pedonal;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Dinamização pelo executivo da Junta de Freguesia de Alvalade do processo da construção de um parque de estacionamento junto ao Mercado de apoio ao Comércio da Avenida da Igreja;</p>	<p>Regularização do estacionamento ilegal, poderá retirar poder de atratividade dos estabelecimentos comerciais da Avenida;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: introdução de pavimentos confortáveis na estrutura pedonal; integração desta na rede pedonal estruturante da cidade, através da aplicação de princípios uniformizadores;</p> <p>Criação de uma pista ciclável que ligue à rede do Campo Grande e Avenida do Brasil;</p> <p>Economia e Inovação: dinamização da solução de espaço público com a Associação de comerciantes da Avenida da Igreja; desenvolvimento de iniciativas pela CML/JFA no âmbito do <i>Lisbon Shopping Destination</i>;</p>	





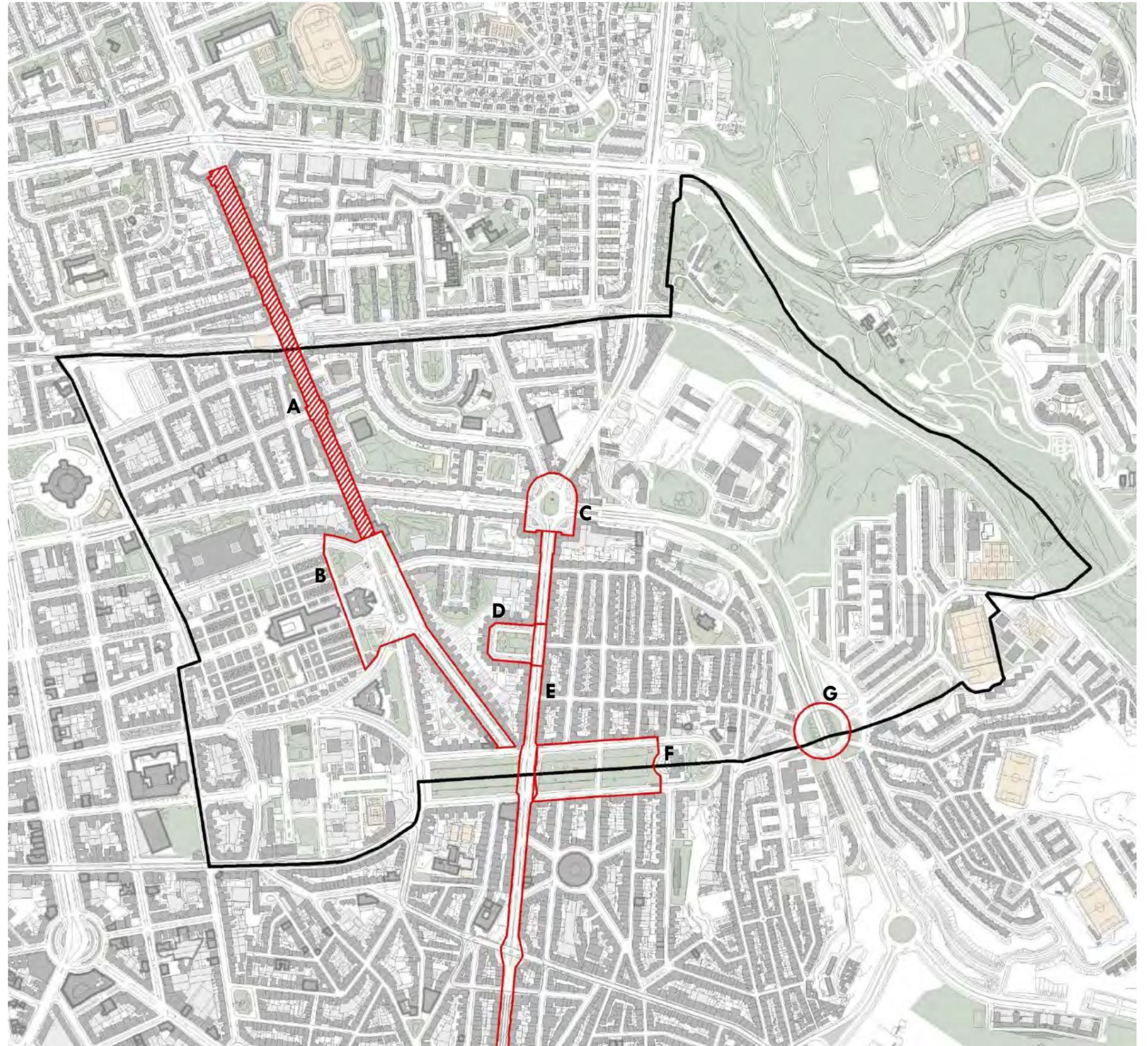
- | | |
|----------------------|------------------|
| Passadeira Rebaixada | Garagem |
| Balizadores | Serviços |
| Metro | Mini-Mercado |
| Autocarro | Café/Restaurante |
| Asfalto | Loja |
| Calçada de Vidraça | Devoluta/Obras |
| Espaço Verde | Bancos |
| Calçada de Basalto | Papelaria |
| Calçada de granito | Farmácia |
| Pedra/Lagetas | Esplanada |
| Calçada Portuguesa | |
- 01 Igreja de São João de Brito
 02 Ministério da Educação
 03 Centro Comercial de Alvalade
 04 Estádio 1º de Maio - Intel



EXISTENTE

AREIRO

- A Avenida de Roma
- B Praça de Londres / Avenida Guerra Junqueiro
- C Areeiro
- D Praça João do Rio
- E Avenida Almirante Reis
- F Alameda D. Afonso Henriques
- G Rotunda das Olaias



5. Avenida de Roma - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **AREIRO**

Bairro: **AVENIDA DE ROMA**

Compromissos:

A avenida encontra-se parcialmente integrada na área do Projecto Urbano Urbanismo de Proximidade do Bairro de Alvalade.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado;

É atravessada por Espaço de Uso Especial de Infraestruturas Consolidado;

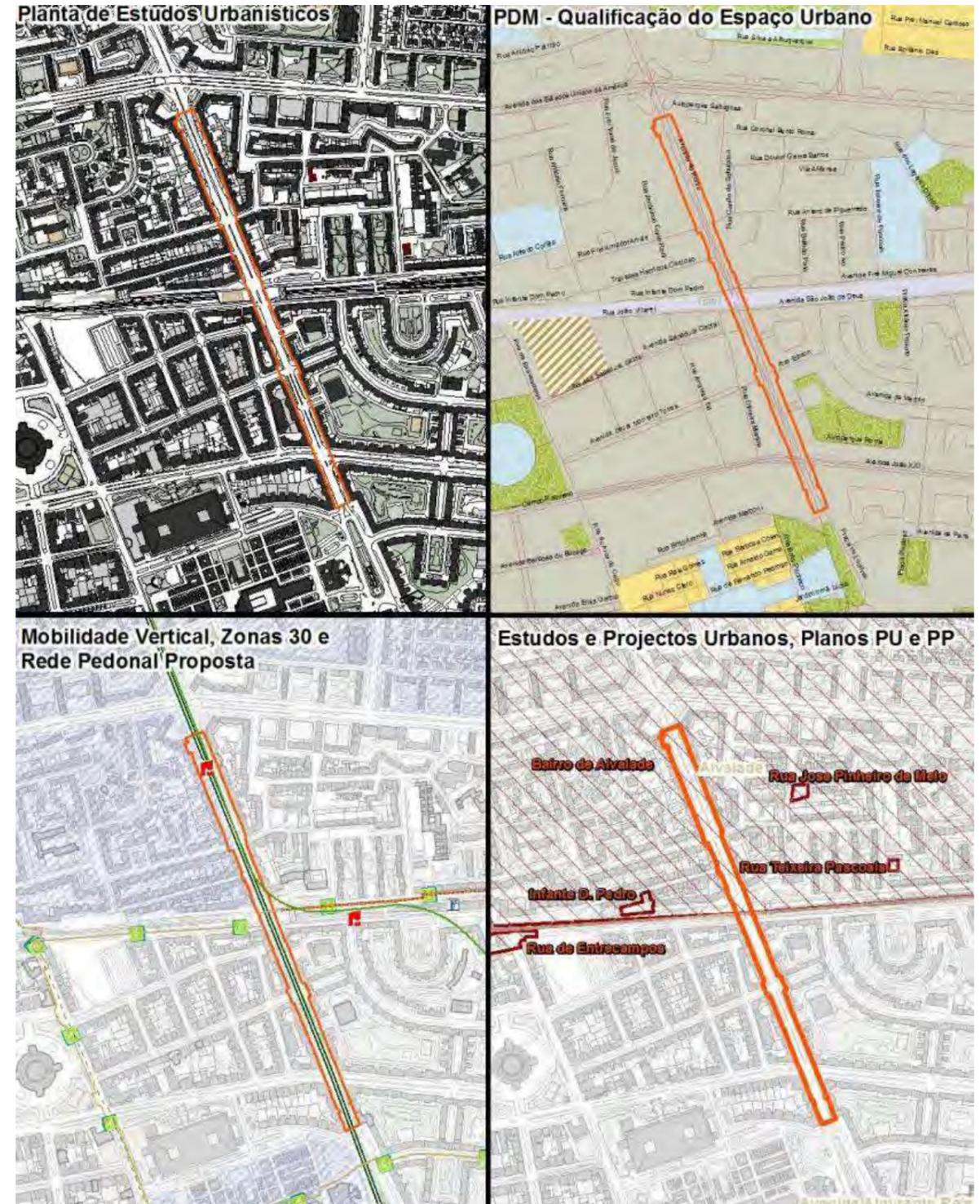
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjuntos arquitetónicos (04.10; 04.22; 43.24; 43.06).

O Local

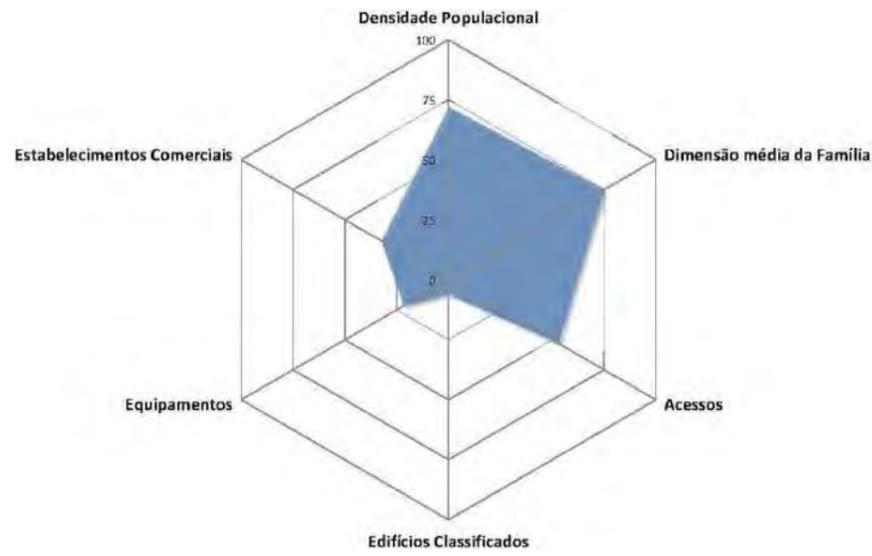
Principal zona caracterizadora da Avenida de Roma e que estabelece a sua identidade devido à abundância e variedade do comércio e à proximidade com os bairros mais antigos, Avenidas Novas e Arco Cego. É cortado pelo importante eixo distribuidor de 2º nível que é a Avenida João XXI.

Área envolvente com uma população de 15 213 com uma densidade de 129,16 e uma densidade média de família de 2,09.



Forças	Fraquezas
<p>Polo de comércio de rua com poder de atratividade extra bairro;</p> <p>Existência de Serviços Públicos na proximidade (Escolas, Ministério e Igreja, Mercado, Centro Comercial);</p> <p>Boa acessibilidade ao nível de transportes públicos (metropolitano);</p> <p>Proximidade de Zonas 30;</p> <p>Integra a rede pedonal e ciclável estruturantes;</p>	<p>Forte peso do canal viário, comparativamente ao espaço pedonal;</p> <p>Inexistência de canal ciclável;</p> <p>Deficiente arborização;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Dinâmica das associações de comerciantes e de actores-chave no âmbito da participação pública para a regeneração espacial do bairro;</p> <p>Obra em curso do Complexo Desportivo do Areiro;</p> <p>Praça integrante da Rede Pedonal Estruturante do PDM;</p>	<p>Importância do canal rodoviário na estrutura da cidade;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: introdução de pavimentos confortáveis na estrutura pedonal; integração desta na rede pedonal estruturante da cidade, através da aplicação de princípios uniformizadores; criação de uma pista ciclável que ligue à rede do Campo Grande (através da Avenida da Igreja) e Avenida do Brasil;</p> <p>Economia e Inovação: dinamização da solução de espaço público com a Associação de comerciantes da Avenida da Igreja; desenvolvimento de iniciativas pela CML/JFA no âmbito do <i>Lisbon Shopping Destination</i>;</p>	





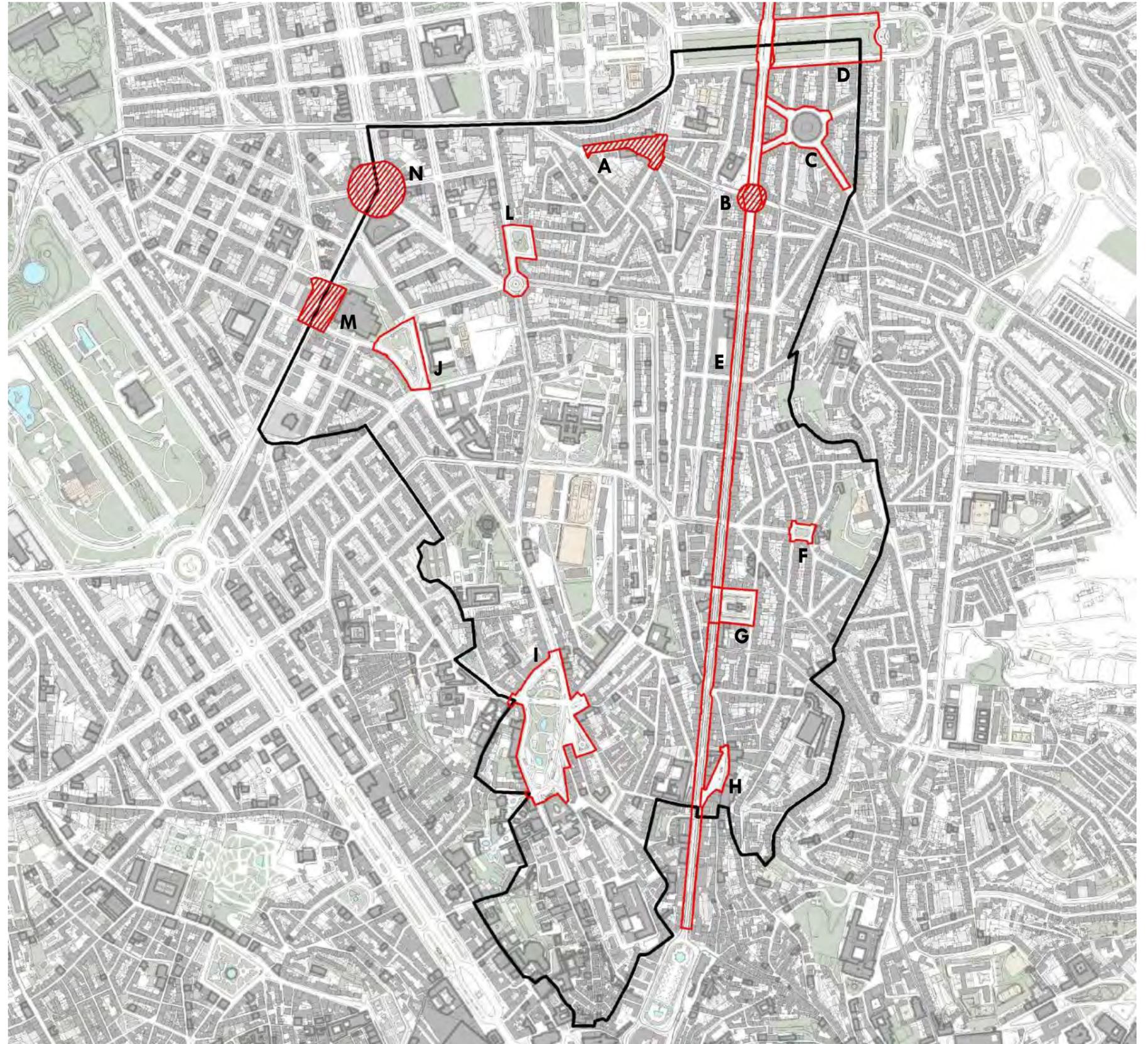
- Autocarro
 - Praça de Táxis
 - Combaia
 - Asfalto
 - Calçada de Vidraça
 - Calçada de Granito
 - Espaço Verde
 - Farmácia
 - Papelaria
 - Habitação
 - Mini Mercado
 - Centro Comercial
 - Passadeira Rebaixada
 - Passadeira
 - Ballzadores
 - Ciclovia
 - Quiosque (Café/Restaurante)
 - Quiosque (Papelaria)
 - Garagem
 - Bancas
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Devolução/Obras
 - Serviços
- 01 Assembleia Municipal
02 Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social
03 Antigo Cinema Londres



EXISTENTE

ARROIOS

- A Largo do Leão
- B Praça do Chile
- C Mercado de Arroios
- D Alameda D. Afonso Henriques
- E Avenida Almirante Reis
- F Praça das Novas Nações
- G Igreja dos Anjos
- H Largo do Intendente
- I Campo Mártires da Pátria
- J Praça José Fontana
- L Largo D. Estefânia
- M Picoas
- N Saldanha



6. Largo do Leão - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **ARROIOS**

Bairro: **ARROIOS**

Compromissos:

Não tem.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado.

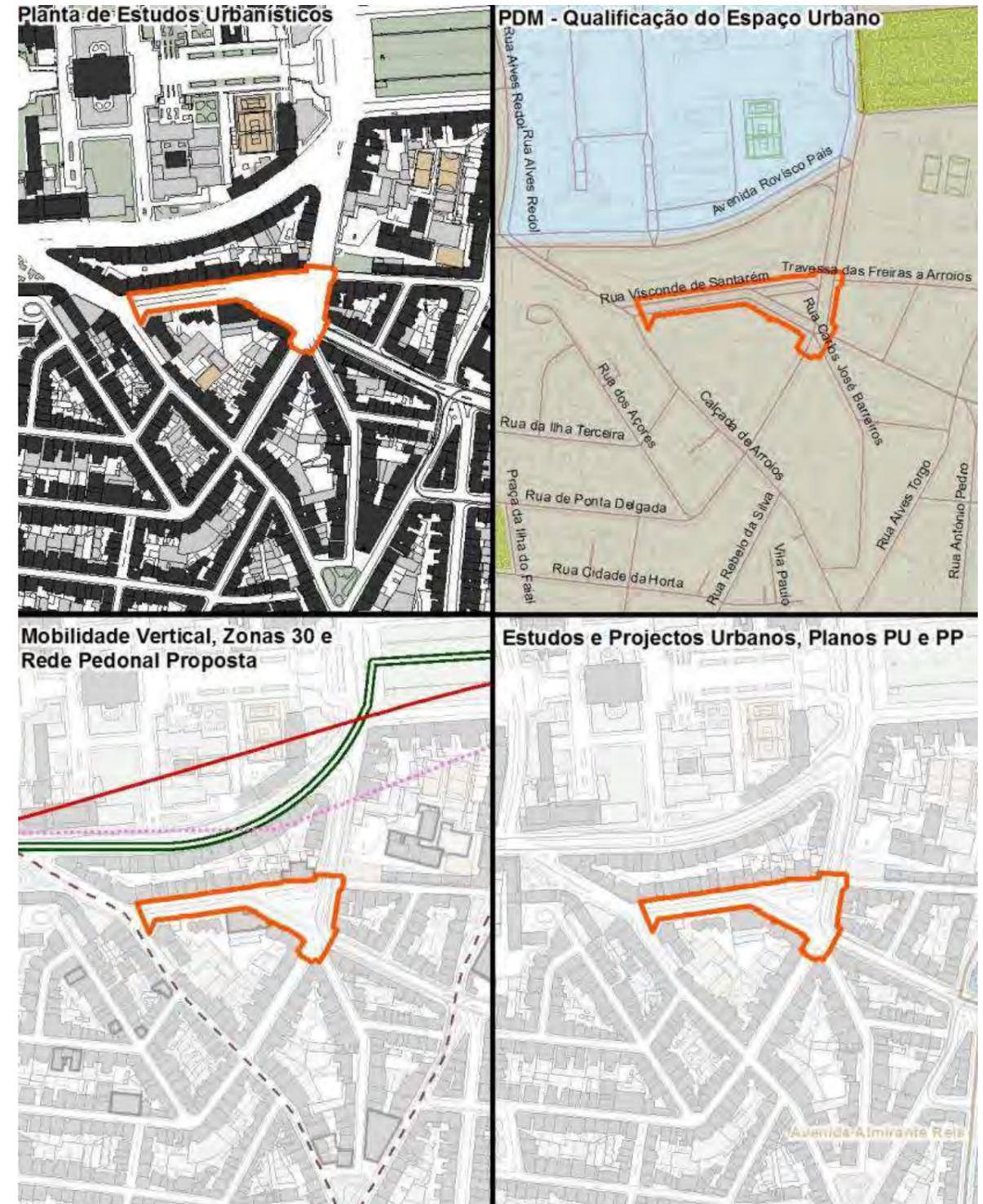
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjunto arquitectónico (44.43); Imóvel – Escola Primária oficial n.º 14 (44.44); Imóvel – edifício de serviços (44.130).

O Local

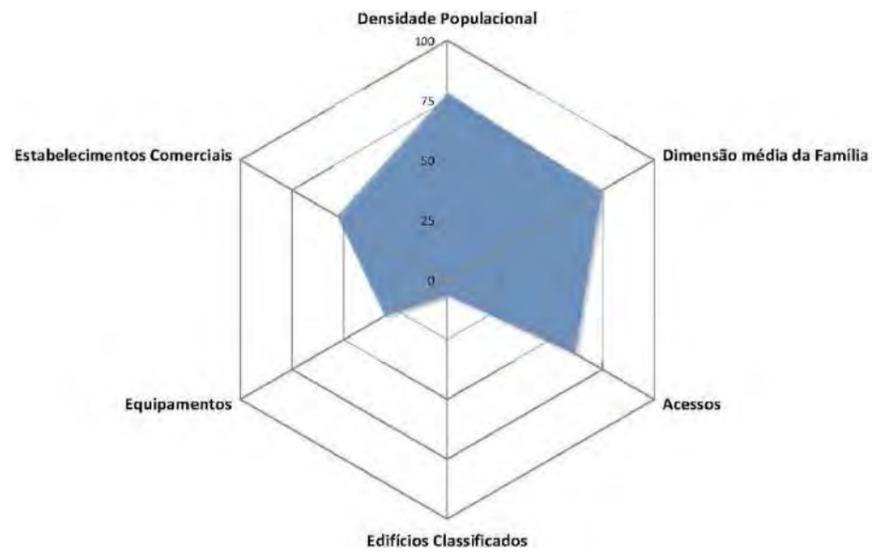
Largo triangular no antigo limite Nordeste da Cidade do início do séc. XX, referido em tertúlias artísticas. Próximo das vias que constituíam a saída para Norte pelas, Calçada de Arroios e Rua Visconde de Santarém. Com algum arvoredo, encontrando-se em anos recentes com aparência decadente, servindo as placas de passeio de estacionamento automóvel espontâneo.

População envolvente de 20 214 com uma densidade populacional de 140 e uma dimensão média de família de 2,07.

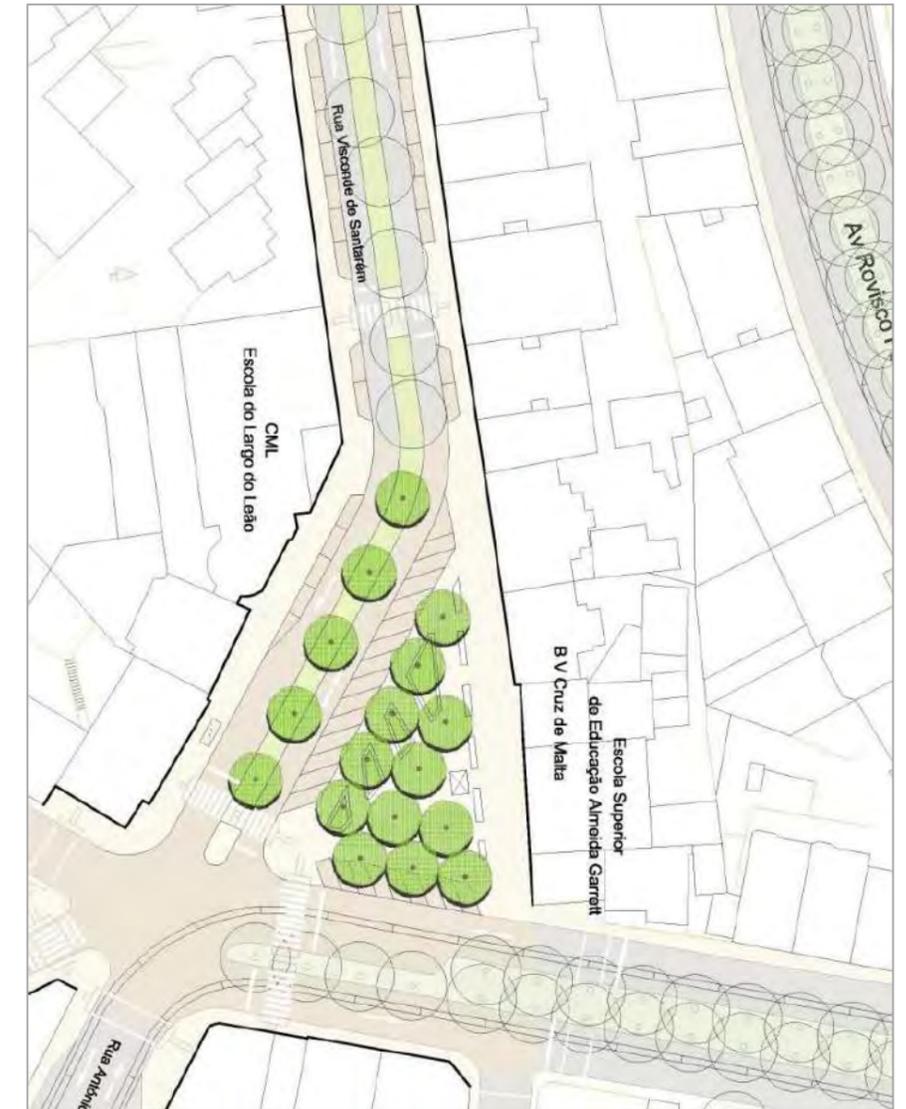


Forças	Fraquezas
<p>Estação de Metro e de autocarros.</p> <p>Proximidade ao Instituto Superior Técnico;</p> <p>Escola Colégio do Sagrado Coração de Maria;</p> <p>EB1 Leão de Arroios e Escola Profissional de Artes, Tecnologias e Desporto;</p> <p>Existência de infraestruturas de eléctrico;</p>	<p>Abate recente da estrutura arbórea;</p> <p>Estacionamento desordenado e com interferência no sistema pedonal;</p> <p>Saída de serviços da administração central;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Espaço público expectante;</p> <p>Resolução da questão dos Bombeiros Voluntários da Cruz de Malta;</p>	<p>Possível saída da Embaixada da Rússia;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: regularização do canal rodoviário com introdução de um separador central permeável e arborizado na Rua Visconde Santarém entre as avenidas Duque Ávila e Rovisco Pais e o Largo do Leão; criação de uma área pedonal de estadia no Largo do Leão que aglutine as três frentes edificadas num espaço público homogéneo, com introdução de uma nova estrutura arbórea, que permita aumentar o conforto urbano do espaço, e estabelecer a continuidade da estrutura verde com a Rua Visconde Santarém e a Avenida Manuel da Maia; regularização do estacionamento; análise com a Carris da possibilidade de revitalização da carreira de eléctrico, permitindo a ligação do Largo do Leão à Parada do Alto de São João;</p> <p>Estudo Urbano: estudo de fachadas do edificado envolvente com definição de paleta de cores;</p>	





- | | | | |
|--|--------------------------|--|------------------|
| | Balizadores | | Garagem |
| | Passadeira Rebaixada | | Farmácia |
| | Passadeira não rebaixada | | Serviços |
| | Quiosque (papeleria) | | Habitação |
| | Asfalto | | Café/Restaurante |
| | Calçada de Vidraço | | Loja |
| | Espaço Verde | | Devoluto/Obras |
| | Calçada de granito | | Esplanada |
-
- SP**
- 01 Colégio do Sagrado Coração de Maria
 - 02 EB1 Leão de arrolos
 - 03 Escola Profissional de Artes, Tecnologias e Desporto.
 - 04 Bombeiros Cruz de Malta
 - 05 Embaixada da Rússia



7. Praça do Chile - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **ARROIOS**

Bairro: **ARROIOS**

Compromissos:

Encontra-se abrangida pela área do Projecto Urbano Avenida Almirante Reis.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado;

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjunto arquitectónico (44.75); Conjunto arquitectónico – parte de eixo urbano (44.118).

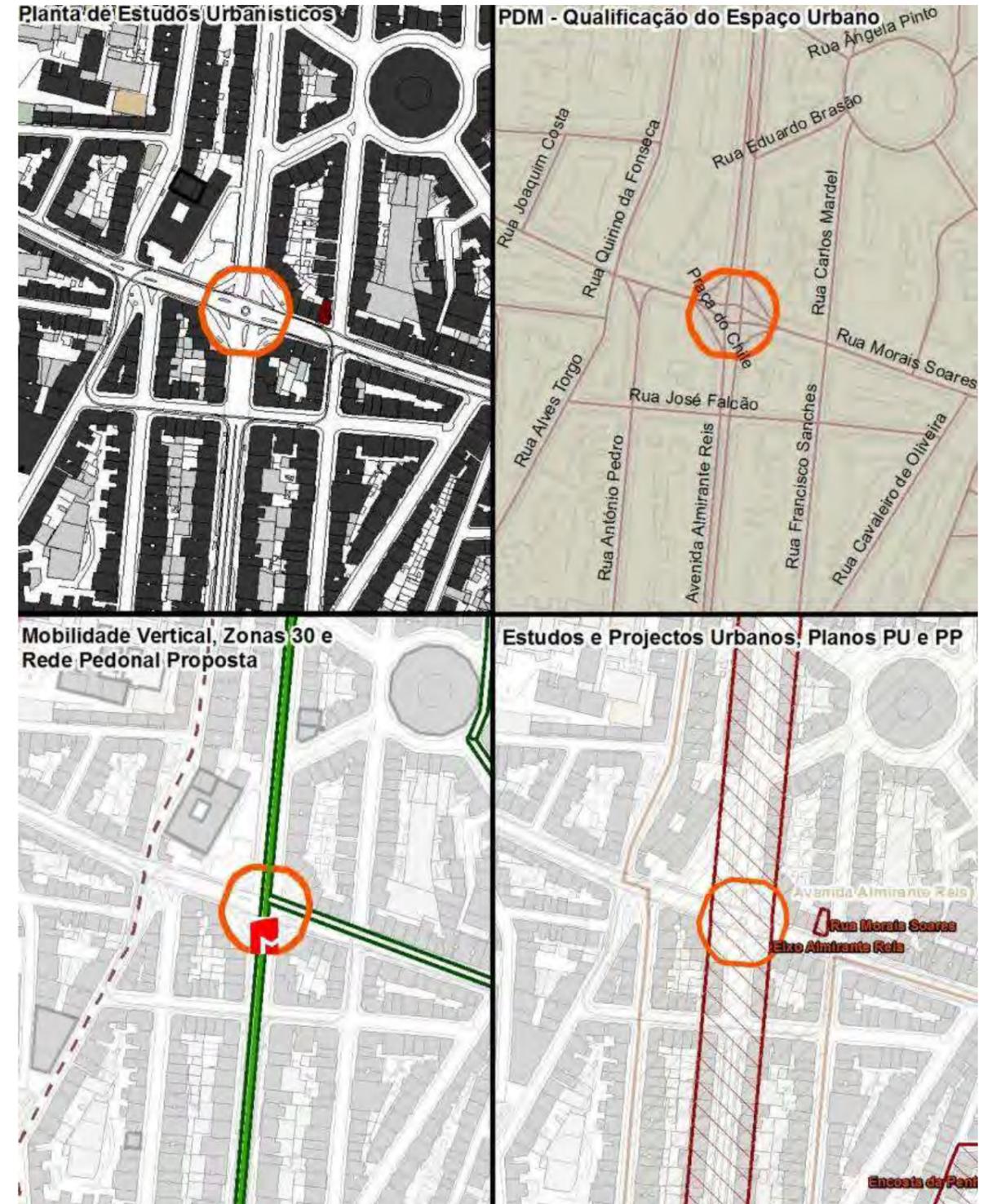
Direcção Geral do Património Cultural:

É parcialmente abrangido por Zona Especial de Protecção a Monumento de Interesse Público (Igreja do Antigo Convento de Arroios).

O Local

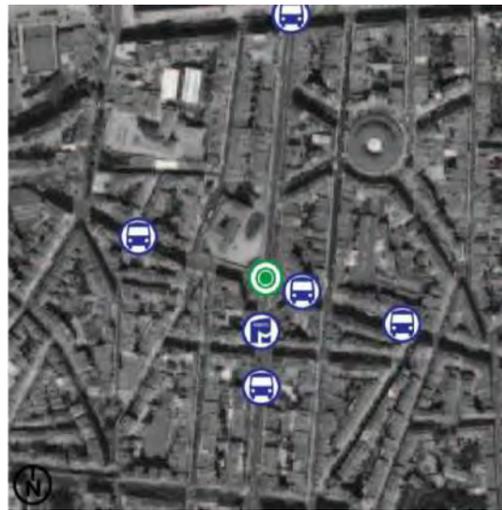
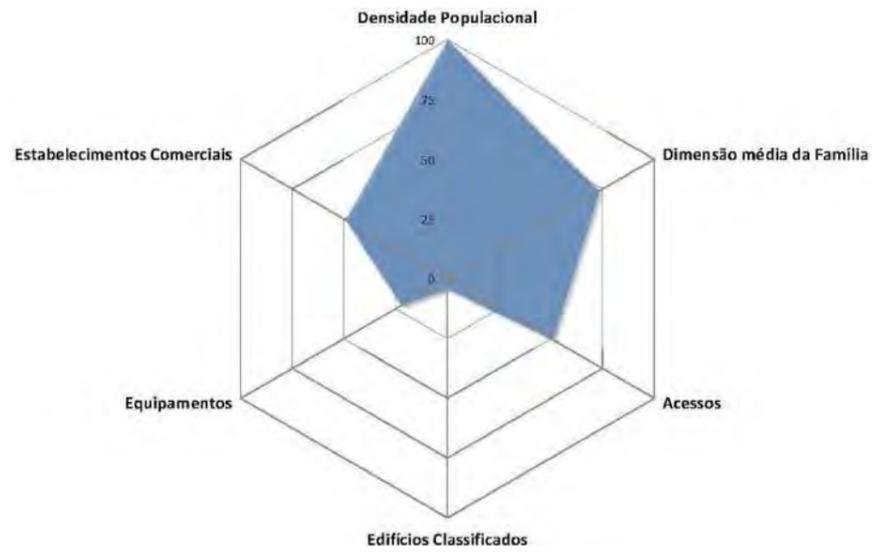
Praça redonda no cruzamento da Avenida Almirante Reis com o enfiamento da Rua Morais Soares, correspondendo ao antigo limite Norte desta parte da Cidade. Muito marcada pelas faixas rodoviárias tem elemento escultórico (figura de Fernão de Magalhães) em reduzida rotunda central.

Zona com população envolvente de 23 885 numa densidade de 179,1 e uma dimensão média de família de 2,04.

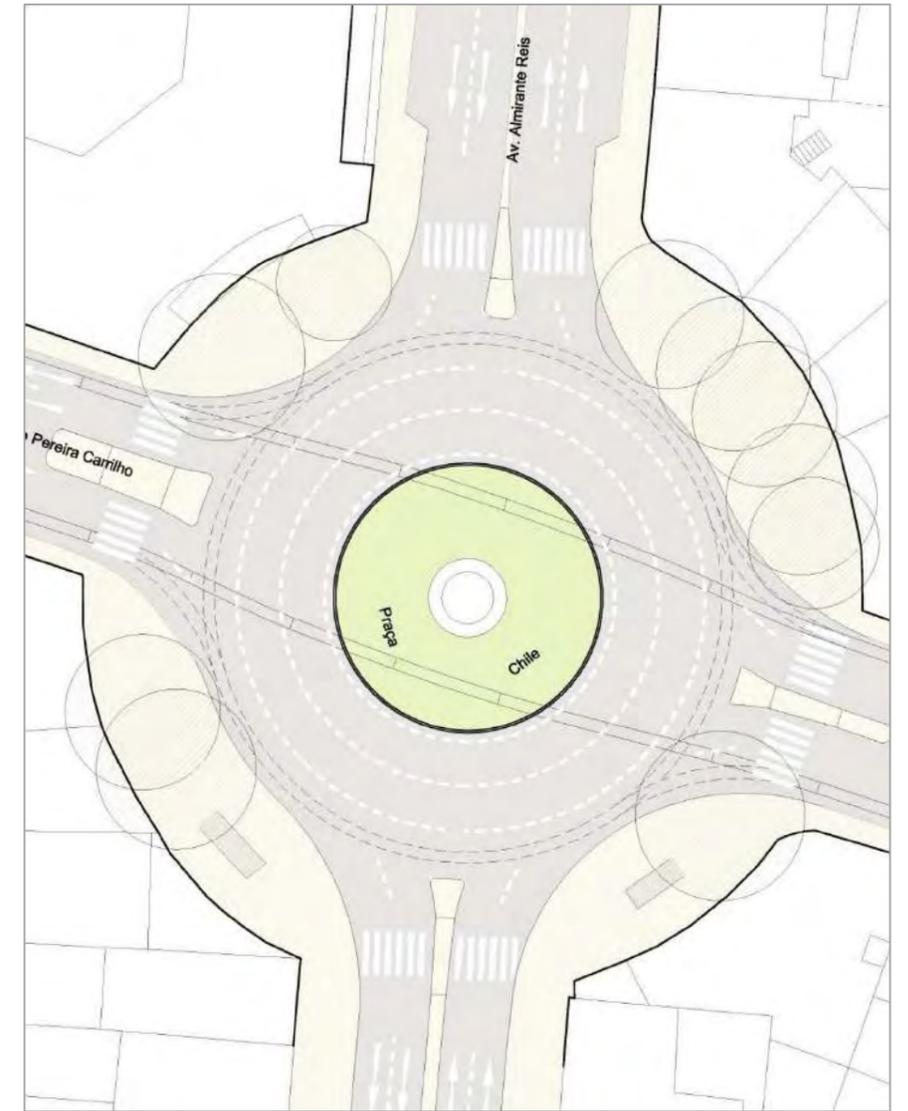
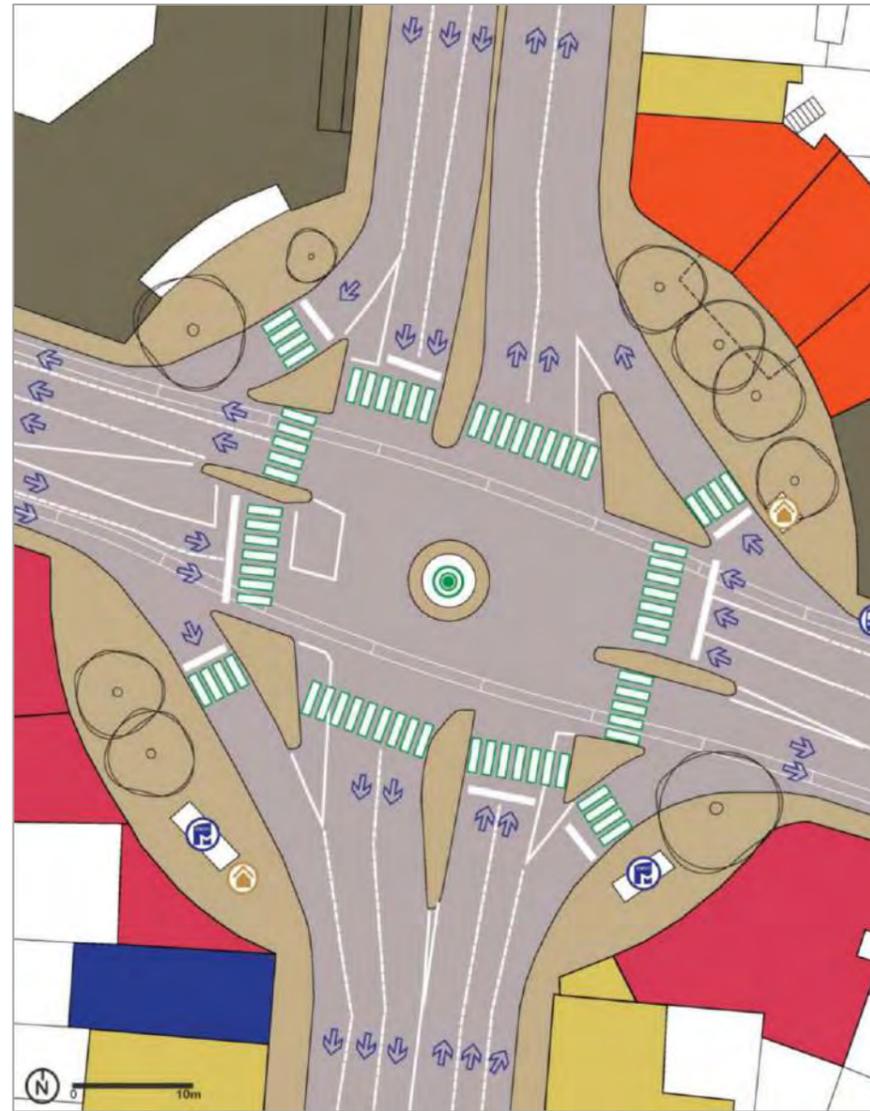


Forças	Fraquezas
<p>Rótula Urbana entre dois importantes eixos comerciais da cidade: Avenida Almirante Reis e Rua Morais Soares;</p> <p>Estação de Metropolitano (Linha Verde -Arroios);</p> <p>Mobiliário adequado apesar de em mau estado de conservação;</p> <p>Existência de alguma arborização;</p> <p>Existência de infraestrutura ferroviária (rede de elétrico da Carris);</p> <p>Integra a rede pedonal estruturante da cidade;</p>	<p>Pavimento desadequado para a circulação pedonal e em mau estado de conservação;</p> <p>Circulação viária complexa que não permite um correto funcionamento do mesmo;</p> <p>Deficiente localização da Praça de táxis;</p> <p>Inexistência de ciclovia e de mobiliário urbano para estacionar bicicletas;</p> <p>Ausência de serviços públicos;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Praça integrante da Rede Pedonal Estruturante do PDM;</p> <p>Infraestrutura da linha de elétrico ainda existente embora sem utilização;</p> <p>Revitalização da carreira de elétrico;</p>	<p>Mau estado de conservação do antigo Hospital de Arroios;</p> <p>Forte carácter rodoviário, com difícil legibilidade;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: circulação viária em rotunda através da reposição de uma placa central de distribuição do trânsito, respeitando as linhas de ação para a Avenida Almirante Reis; identificação desta Praça, como porta de entrada do eixo comercial da Rua Morais Soares, que se pretende revitalizar e requalificar neste âmbito; propõe-se o alargamento de passeios, melhorando a circulação pedonal, quer na praça, quer na estrutura viária envolvente; melhoria do atravessamento pedonal; análise com a Carris da possibilidade de revitalização da carreira de elétrico, permitindo a ligação da Parada do Alto de São João ao Largo do Leão, ligando à Praça do Chile estas duas centralidades; articulação desta com a linha de metropolitano; análise da introdução de sistema suaves de mobilidade.</p> <p>Economia e Inovação: programa de apoio à associação de comerciantes da Rua Morais Soares, com desenvolvimento de uma marca para o local;</p>	



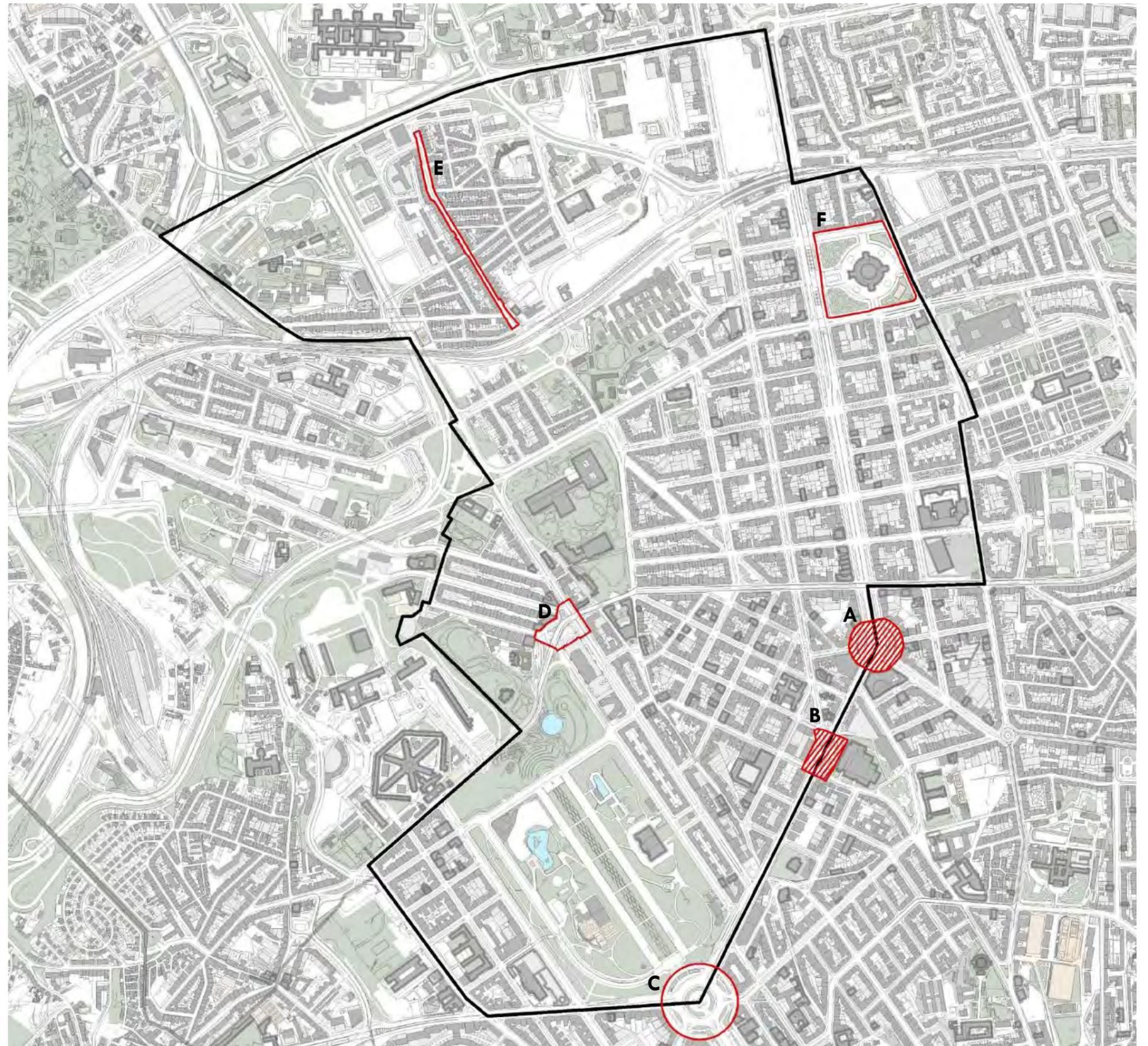


- Autocarrô
- Metro
- Asfalto
- Calcada Calcária
- Calcada Portuguesa
- Basalto
- Espaço Verde
- Passadeira Rebaixada
- Quiosque (papearia)
- Ponto Focal ou de referência
- Serviços
- Habitação
- Café/Restaurante
- Loja
- Devoluta/Obras



AVENIDAS NOVAS

- A Saldanha
- B Picoas
- C Marquês de Pombal
- D Rua Marquês de Fronteira / Corte Inglês
- E Rua da Beneficência
- F Campo Pequeno



8. Picoas - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **AVENIDAS NOVAS**

Bairro: **PICOAS**

Compromissos:

Encontra-se abrangida pela área do Projecto Urbano Quatro Praças - Saldanha/Picoas/José Fontana/Estefânia e pelo Estudo de Espaço Público Eixo Terciário Principal.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado.

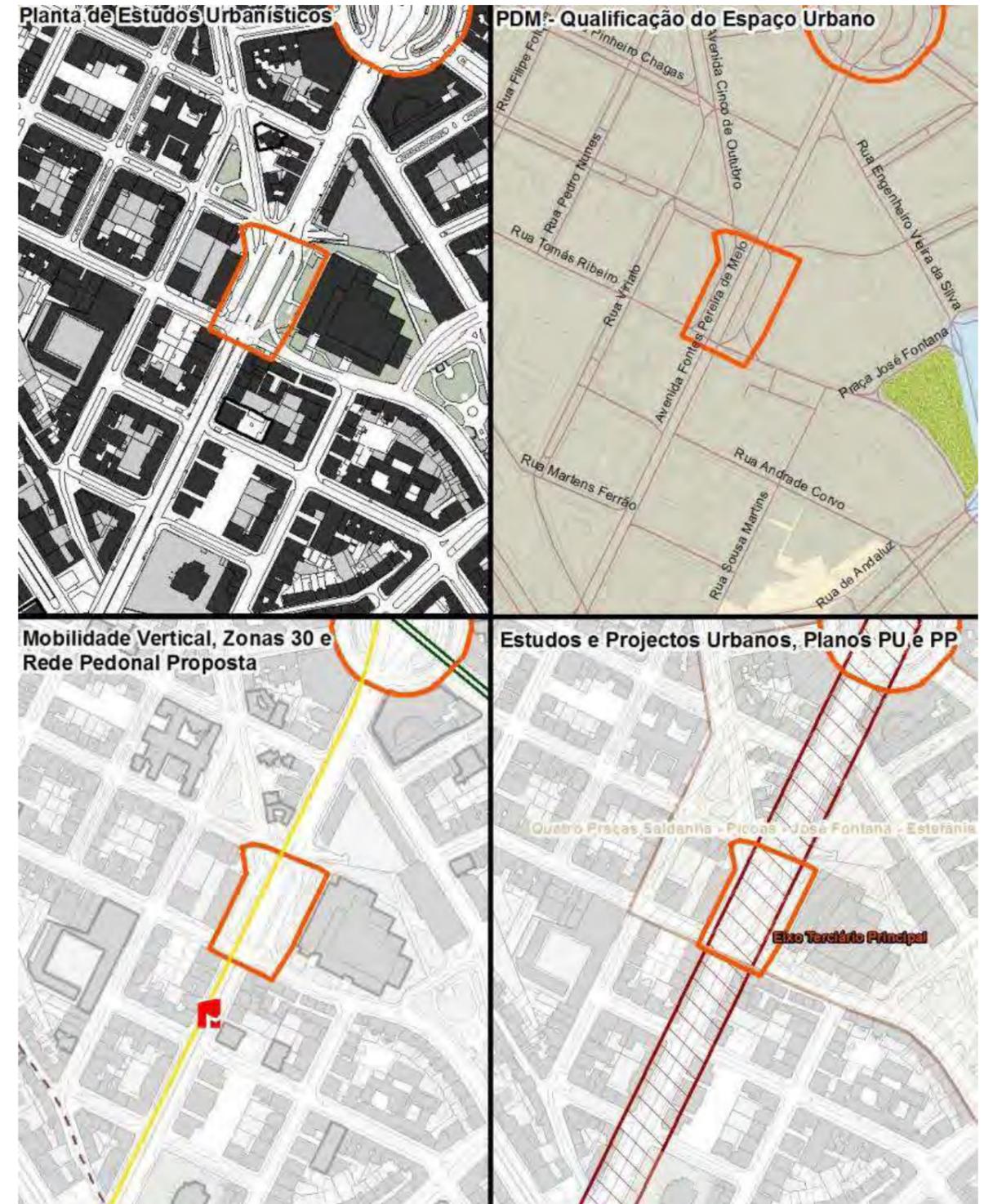
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Imóvel – Edifício de serviços (44.16).

O Local

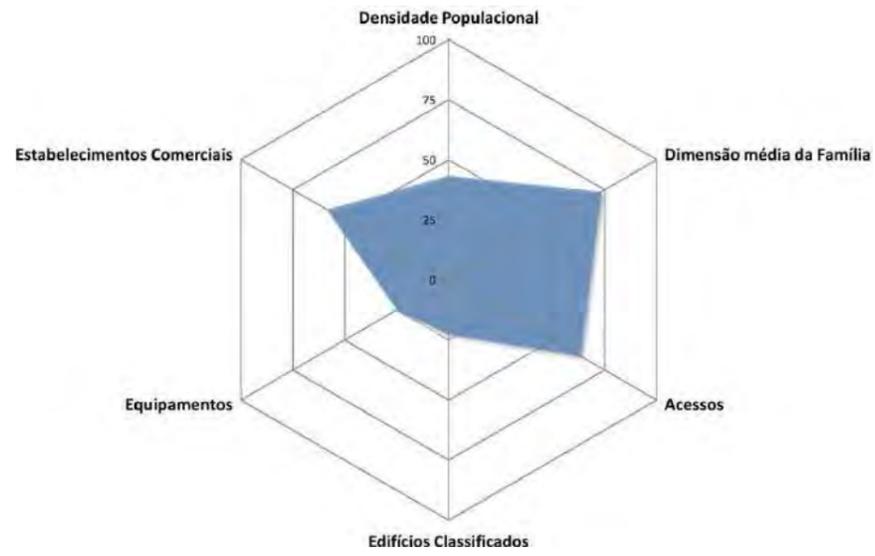
Localizada no eixo central terciário de Lisboa, esta centralidade é marcada pelo edifício sede da Portugal Telecom e pelo Centro Comercial Imaviz e Hotel Sheraton.

Caracterizada pela forte presença do terciário, esta centralidade tem na sua área de influência 11.249 residentes, correspondendo a uma densidade populacional de 71,1 habitantes/ha e uma média de indivíduos por família de 2,04.



Forças	Fraquezas
<p>Praça de descompressão urbana no Eixo Terciário Principal;</p> <p>Os serviços existentes na Praça e zona envolvente (Hotéis, Centros Comerciais, Sedes de empresas, Maternidade Alfredo da Costa, mercado, escola secundária);</p> <p>Metropolitano;</p>	<p>O estacionamento no espaço público cria incompatibilidades com o peão;</p> <p>Inexistência de canal ciclável;</p> <p>Pavimentos desadequados devido ao exagerado desenho rodoviário;</p> <p>Difícil atravessamento da Praça;</p> <p>Espaço público de uso pedonal diminuto;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Criação de uma verdadeira Praça aglutinadora;</p> <p>Aproveitar a sinergia do novo proprietário da “Torre da Cidade”, articulando a intervenção com esse projeto urbano;</p> <p>Reforçar o seu papel de interface, Simplificação do nó viário;</p>	<p>Anular o estacionamento à superfície nas faixas laterais;</p> <p>Transformação do espaço público da Praça de Picoas pode ser um indutor de conflito viário na envolvente;</p> <p>Possível encerramento da Maternidade Alfredo da Costa;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: reduzir o espaço rodoviário ao canal central da Av. Fontes Pereira de Melo; uniformização do espaço público, através do alargamento dos espaços pedonais confinante à Avenida, criando duas áreas laterais com escala urbana para estadia de 20m e 35m de largura; criação de uma estrutura arbórea unificadora da Praça, reduzindo o impacto viário, contribuindo para a melhoria do ambiente urbano da Praça, e articulando com o “ampliado” Jardim Augusto Monjardino; transformação do nó de picoas na Praça de Picoas conduz a alterações viárias nos arruamentos envolventes, de forma a melhorar um grau semelhante de eficiência rodoviária; articulação do espaço público com a Praça José Fontana; integração de canal de mobilidade suave; concentração do seu papel de interface, através da realocização das paragens da Av. Fontes Pereira de Melo/Picoas;</p> <p>Economia e Inovação: envolvimento dos atores-chave das frentes comerciais (Centro Comercial Imaviz e Lojas PT) para dinamização da Praça;</p>	





- Quiosque (papelaria)
- Autocarro
- Praça de Táxis
- Parque de Estacionamento coberto
- Metro
- Asfalto
- Calçada Calcária
- Espaço Verde
- Passadeira Rebaixada
- Passadeira não rebaixada
- Balizadores
- Loja
- Serviços
- Habitação
- Centro comercial
- Hotel
- Bancos
- Cafe/Restaurante
- Infraestrutura (metro)
- Devoluta/Obras



9. Saldanha - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **AVENIDAS NOVAS**

Bairro: **AVENIDAS NOVAS**

Compromissos:

Encontra-se abrangida pela área do Projecto Urbano Quatro Praças - Saldanha/Picoas/José Fontana/Estefânia e pelo Estudo de Espaço Público Eixo Terciário Principal.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjunto arquitectónico – Conjunto de 2 edifícios de Habitação plurifamiliar (50.46); Imóvel – Atrium Saldanha (44.108); Imóvel – Edifício de habitação plurifamiliar (44.09); Imóvel e Logradouro - Edifício de habitação plurifamiliar (50.47); Objecto Singular – Monumento ao Marechal Duque de Saldanha (44.08).

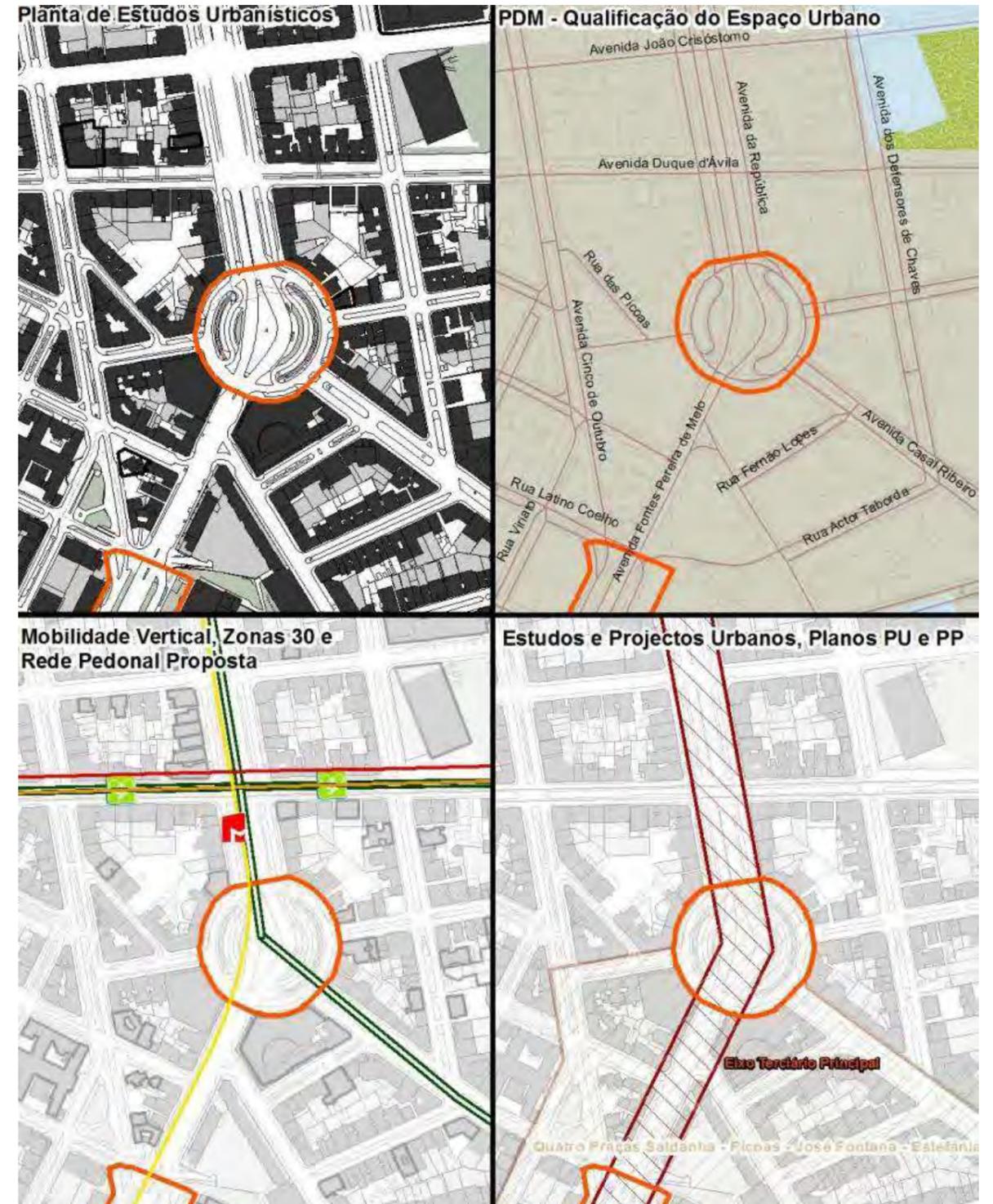
Direcção Geral do Património Cultural:

Confronta com a frente edificada de Monumento de Interesse Público – Edifício na Praça Duque de Saldanha, n.º 12 e é parcialmente abrangida pela Zona Especial de Protecção ao mesmo.

O Local

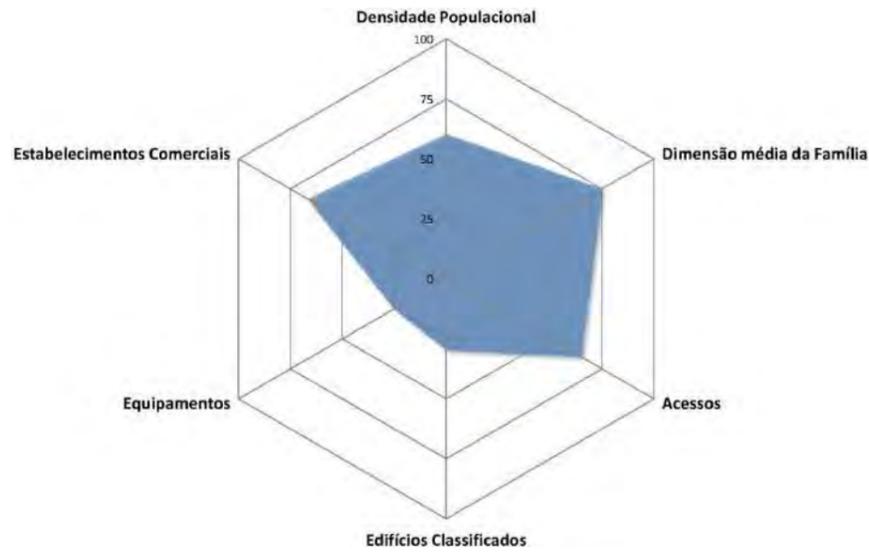
Sendo uma praça localizada no principal eixo terciário da cidade, no extremo sul da Av. da República, a Praça Duque de Saldanha é o centro de uma área que concentra muita atividade comercial e terciária onde pontuam dois centros comerciais: o Atrium Saldanha e o Monumental.

Em termos populacionais, residem na sua vizinhança 13.484 indivíduos, correspondendo a uma densidade de 99,1 habitantes/ha, que pode considerar-se relativamente baixa comparando com outras zonas da cidade. A dimensão média da família é de 2,09 indivíduos.

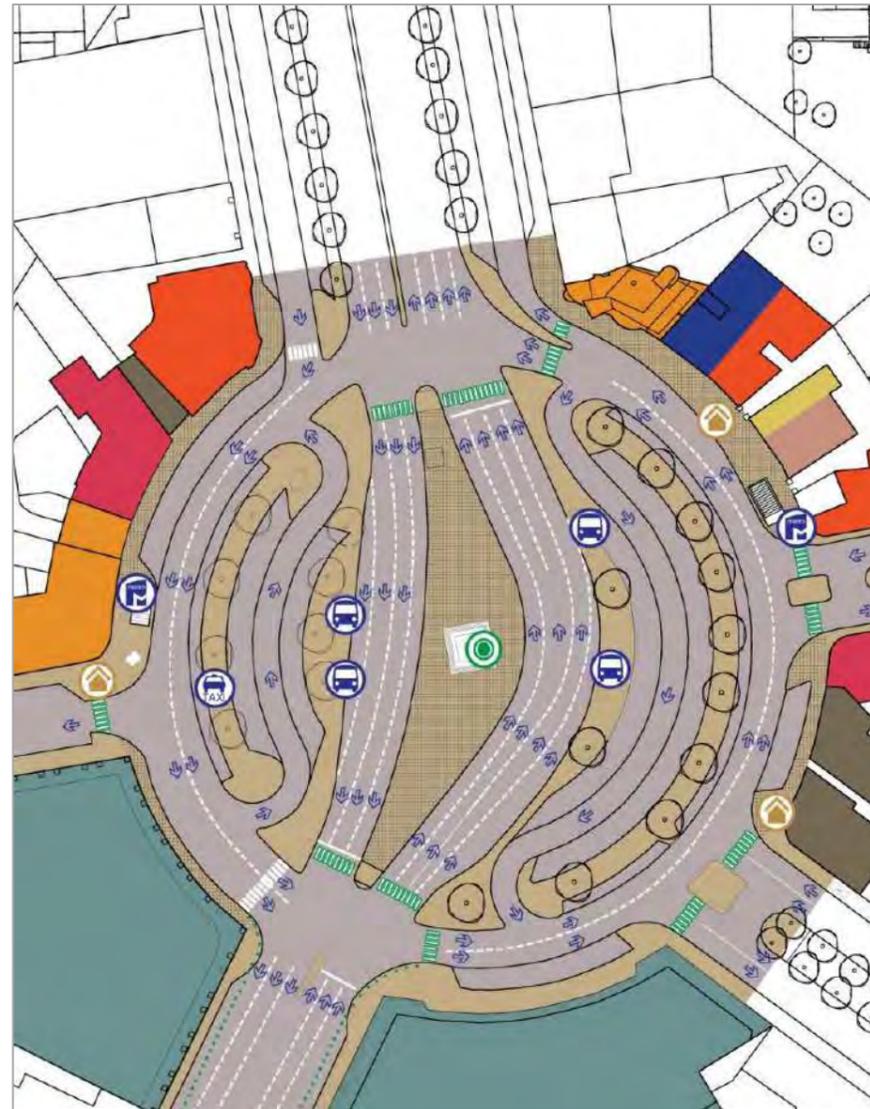


Forças	Fraquezas
<p>Principal polo de aglutinação social da área terciária da cidade;</p> <p>Forte atratividade pedonal associado à sua localização estratégica no <i>Central Business District</i> (CBD) de Lisboa;</p> <p>Áreas Comerciais fortes (Atrium e Monumental);</p> <p>Interface de metropolitano com correspondência entre a linha amarela e vermelha;</p> <p>Com frentes de património edificado classificado.</p> <p>Integra a rede pedonal estruturante;</p>	<p>Zona que privilegia o automóvel em detrimento do peão devido ao fluxo viário e velocidade;</p> <p>Difícil atravessamento pedonal;</p> <p>Área de estacionamento no centro da Praça;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Quadruplicar o espaço pedonal de circulação e estadia principal junto ao edificado;</p> <p>Introdução de um canal de mobilidade suave e sua integração na rede ciclável da cidade;</p>	<p>Eliminação do estacionamento automóvel à superfície;</p> <p>A não apropriação do espaço público pelas estruturas comerciais da Praça;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: aumento do espaço pedonal de estadia principal junto ao edificado, criando um passeio com 22m de largura (atualmente tem 5m, e com zonas de circulação efetiva de 3m);</p> <p>Permitir a apropriação deste novo espaço com áreas de esplanadas; explorar soluções de espaço público que permitam maximizar as áreas de estadia; potenciar o efeito cénico da Praça no remate urbano da Avenida da República; apostar na eliminação do estacionamento à superfície na Praça, fomentando o mesmo nas artérias envolventes e parques de estacionamento subterrâneo;</p> <p>Estudo Urbano: estudo de fachadas do edificado ao nível do piso térreo, garantindo uma imagem arquitetónica homogénea dos espaços comerciais, nomeadamente em relação a mobiliário urbano e materiais;</p> <p>Economia e Inovação: Programa de incentivo aos comerciantes para “virarem” os seus espaços comerciais para a Praça, nomeadamente em relação ao Atrium Saldanha e Dolce Vita Monumental;</p>	





- Autocarro
- Praça de Táxis
- Metro
- Ciclovia
- Asfalto
- Calçada Calcária
- Calçada Portuguesa
- Passadeira Rebalxada
- Balizadores
- Posto Focal ou de referência
- Quiosque (papeleria)
- Farmácia
- Bancos
- Café/Restaurante
- Loja
- Habitação
- Serviços
- Centro Comercial
- Devaluta/Obras





BEATO

- A Alameda do Beato
- B Xabregas
- C Largo da Madre de Deus
- D Casal do Pinto | Proposta



10. Alameda do Beato - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **BEATO**

Bairro: **BEATO**

Compromissos:

Encontra-se abrangida pela área do Projecto Urbano Percurso Cultural Caminho do Oriente e pelo Estudo de Estrutura Urbana da Terceira Travessia do Tejo.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado;
Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjuntos arquitectónicos (07.44; 07.56; 07.38).

Direcção Geral do Património Cultural:

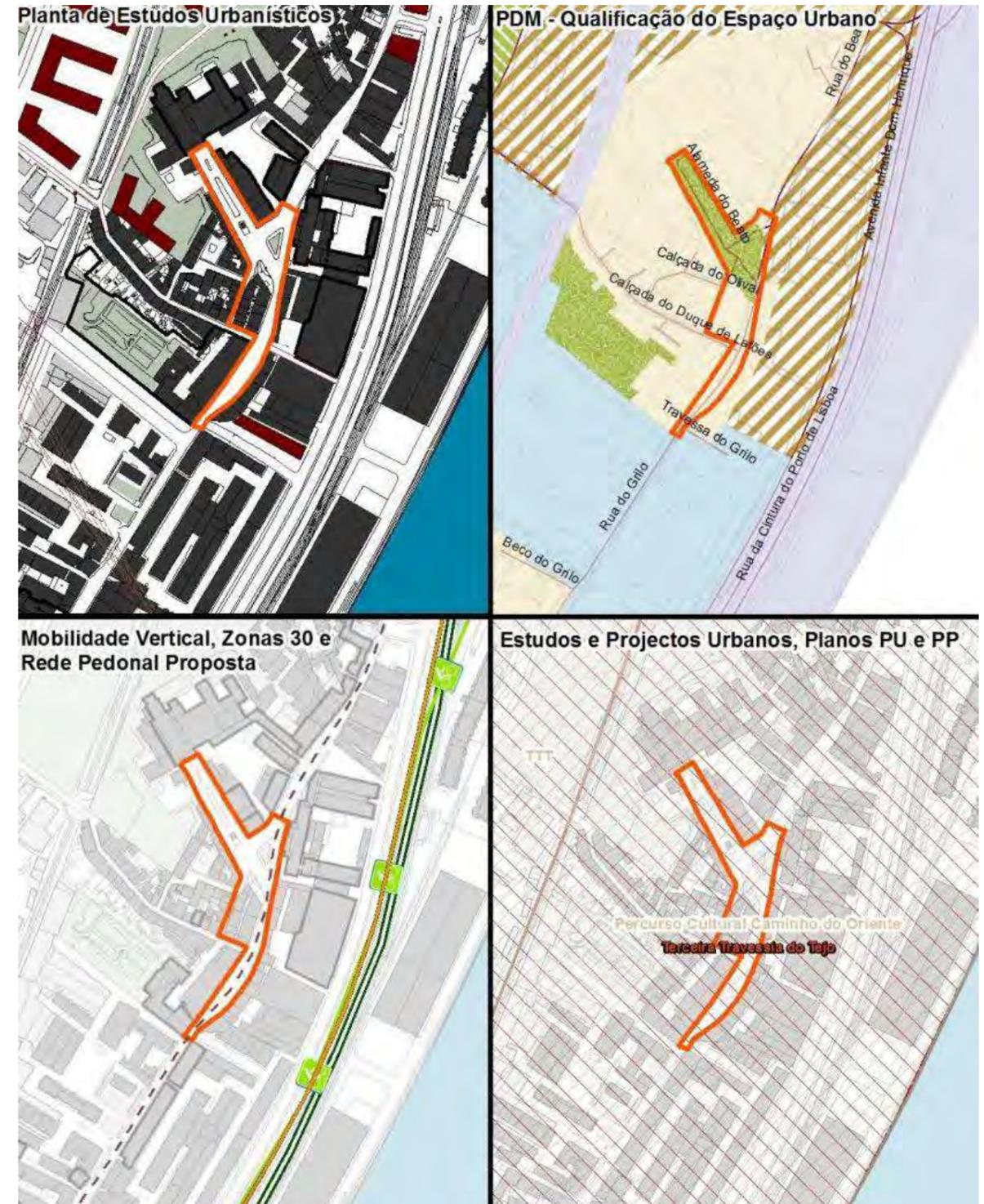
Confronta com a frente edificada de Imóvel de Interesse Público – Convento do Beato António/Convento de São Bento de Xabregas e é parcialmente abrangida pela Zona de Protecção ao mesmo;

Confronta com as frentes edificadas de Monumentos de Interesse Público – Fábrica “A Nacional” e Palácio dos Duques de Lafões/Palácio do Grilo e é abrangida pela Zona de Protecção aos mesmos.

O Local

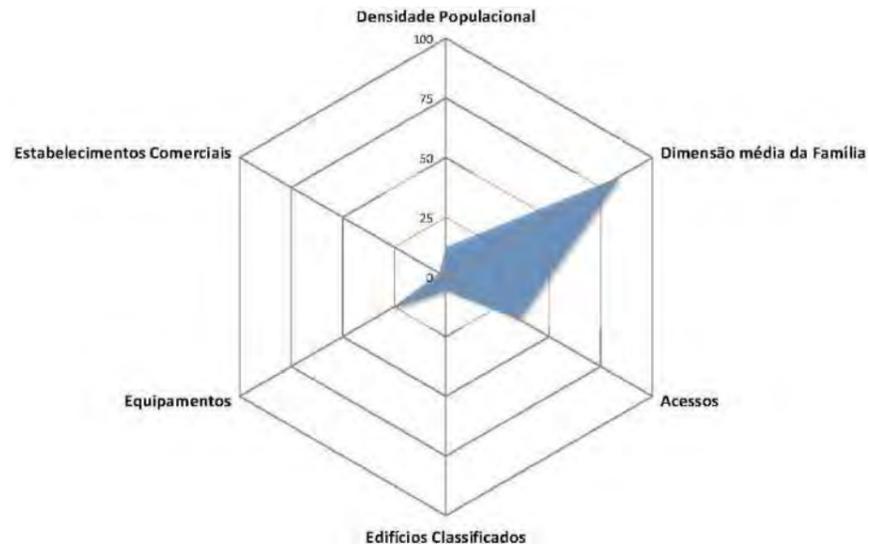
Área da Cidade com conventos no séc. XVII e de fábricas no séc. XIX. A Alameda do Beato é um espaço com forte identidade sob a forma de impasse une a Rua do Beato / Rua do Grilo ao Convento do Beato.

Na envolvente com uma população de 3 690 com uma densidade de 22,8 e uma dimensão média de família de 2,35.



<p>Forças</p> <p>Convento do Beato, pela sua singularidade arquitetónica e vertente cultural;</p> <p>Estrutura arbórea da Alameda do Beato;</p> <p>Centralidade histórica do local;</p> <p>Vias Históricas de saída de Lisboa;</p>	<p>Fraquezas</p> <p>Excesso de estacionamento automóvel em detrimento de espaço público de lazer;</p> <p>Edifício devoluto e em mau estado na Alameda do Beato;</p> <p>Usos no piso térreo desajustados ao local;</p>
<p>Oportunidades</p> <p>Potenciar a utilização do espaço público através da dinamização da programação cultural do Convento do Beato;</p> <p>Reforçar a centralidade histórica através do aumento de espaços de estar;</p> <p>Percurso Cultural Caminho do Oriente;</p>	<p>Ameaças</p> <p>Redução do estacionamento de residentes;</p> <p>Não reabilitação da estrutura edificada em mau estado de conservação;</p>
<p>Linhas de Ação Principais</p> <p>Espaço Público: reforço da Alameda através da extensão da estrutura arbórea até à Rua do Beato; pedonalização da Alameda e autonomização espacial em relação à Rua do Beato;</p> <p>Estudo Urbano: estudo de fachadas do edifício envolvente com definição de cêrceas, matérias e paleta de cores;</p> <p>Economia e Inovação: programa de apoio à reconversão de usos no piso térreo da Alameda;</p>	





- Passadeira não rebaixada
 - Garagem
 - Bombas de Gasolina
 - Farmácia
 - Quiosque (papeliaria)
 - Serviços
 - Habitação
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Devaluta/Obras
 - Esplanada
 - Asfalto
 - Calçada de Vidraço
 - Espaço Verde
 - Calçada de granito
- SP 01 Policia/Junta de Freguesia



- A Rua de Belém
- B Praça Lanceiros
- C Largo da Princesa
- D Largo Luís Alves Miguel (Forte do Areia)
- E Rua Duarte Pacheco Pereira
- F Praça S. Francisco Xavier
- G Rua da Igreja (Caselas)





BELÉM | RUA DE BELÉM

11. Rua de Belém - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **BELÉM**

Bairro: **BELÉM**

Compromissos:

Encontra-se parcialmente abrangida pela área dos Projectos Urbanos Ajuda – Belém e Frente Ribeirinha – Zona Monumental de Belém. É abrangida pela área do Estudo de Estrutura Urbana da Coroa Sudoeste.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Parcialmente em:

Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado;

Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado.

Muito parcialmente em:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano D Consolidado;

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjuntos Arquitectónicos (32.34; 32.46; 32.92); 2 Imóveis – edifícios de habitação plurifamiliar (32.47; 32.83); Imóvel e Logradouro – antigo palácio (32.45); 2 Objectos Singulares – Memória do Chão Salgado e Pastelaria Pastéis de Belém (32.33; 32.34A).

Direcção Geral do Património Cultural:

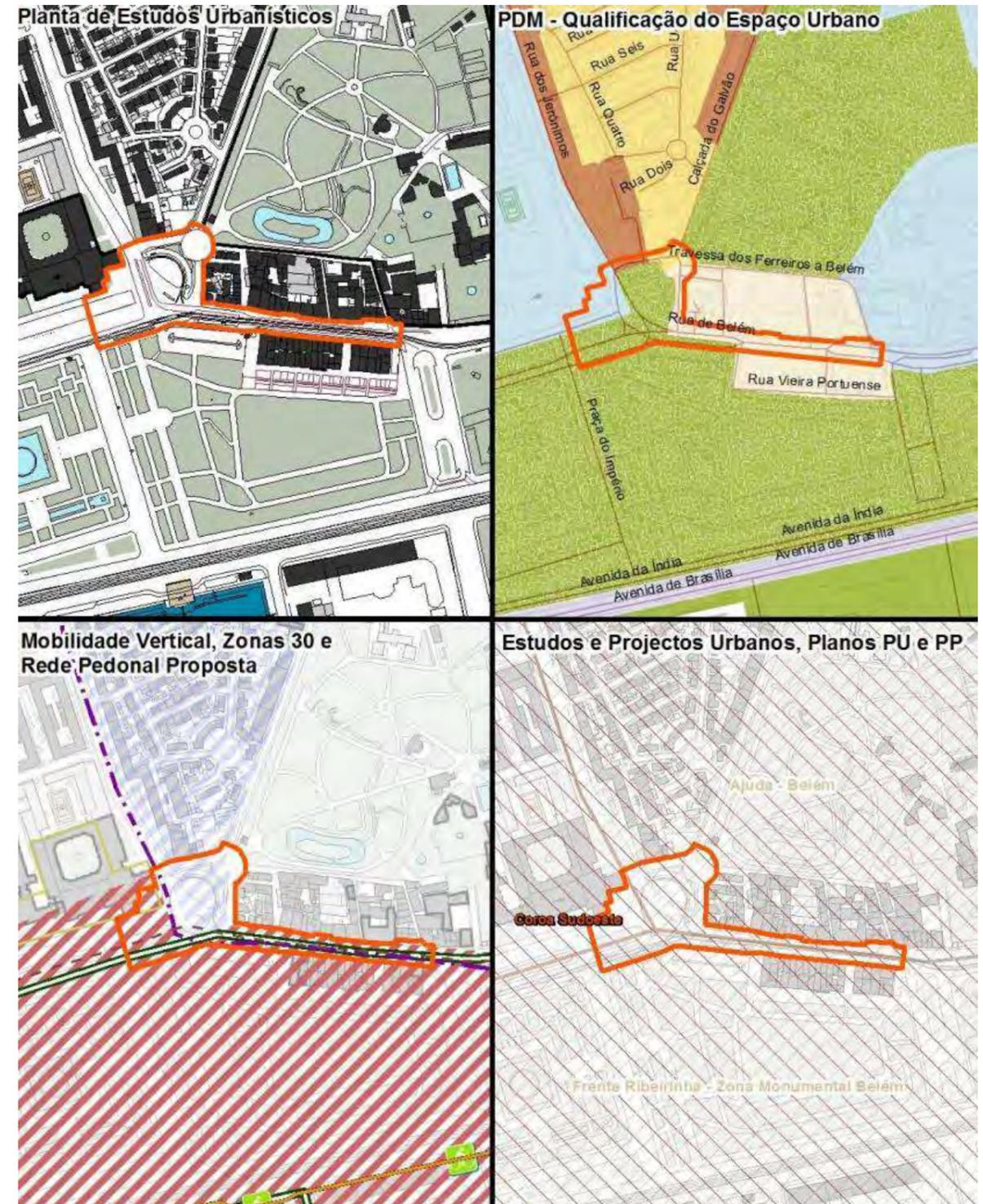
Confronta com a frente edificada de Monumento Nacional/Património Mundial – Mosteiro de Santa Maria de Belém/Mosteiro dos Jerónimos e é parcialmente abrangida pela Zona de Protecção ao mesmo;

Confronta com a frente edificada de Monumento Nacional – Palácio Nacional de Belém e todo o conjunto intramuros e é parcialmente abrangida pela Zona de Protecção ao mesmo.

O Local

Antiga rua de Belém, ficava junto da praia. Une a Praça Afonso de Albuquerque, com o Palácio de Belém sede do poder político, ao Largo dos Jerónimos com o Mosteiro “sede” simbólica do poder religioso. Importante pela densidade de estabelecimentos comerciais ligados ao turismo e de restauração, (parece que daqui vem a designação de “mercearia” pelas mercês recebidas pelos veteranos e inválidos de guerra), hoje com elevadíssima frequência de turistas.

A envolvente sofreu importante alteração aquando da Exposição do Mundo Português. População na envolvente de 2 936 habitantes, com uma densidade de 22,6 e uma dimensão média de 2,05.

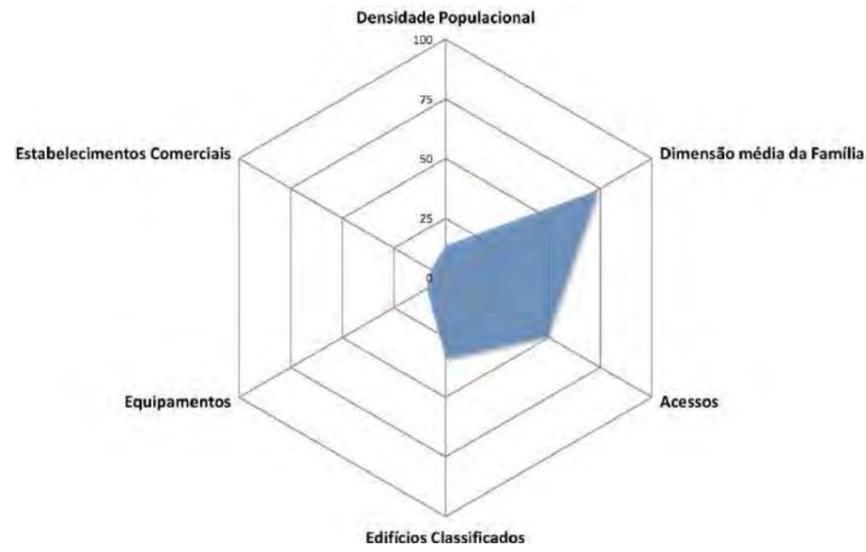


Forças	Fraquezas
<p>Principal artéria comercial da Área Monumental de Belém;</p> <p>Frente Comercial extensa e dos dois lados da rua;</p> <p>Importante eixo Carris/Elétrico com paragem no local, estação próxima da CP e barco;</p> <p>Integra a rede pedonal estruturante;</p> <p>Via Histórica de saída de Lisboa;</p>	<p>Largura dos passeios reduzida;</p> <p>Desenho rodoviário ocupa grande parte da rua;</p> <p>Mobiliário urbano disperso;</p> <p>Estacionamento Informal;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Belém Cultural District</p> <p>Melhoria da mobilidade pedonal e organização do espaço público de forma a potenciar as frentes comerciais.</p> <p>Área de circulação automóvel centrada no eixo BUS.</p>	<p>Oferta do comércio muito centrada na restauração e bancos. Zona mais vocacionada para o turismo que para a circulação viária da comunidade local, de bairro. O não ordenamento do trânsito automóvel e estacionamento dificulta a mobilidade suave.</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Intervenção integrada no projeto de espaço público da Área Monumental de Belém;</p> <p>Aumentar os canais pedonais; interligar os principais polos de atração turística; garantir o funcionamento do interface de transportes; incidir numa primeira fase na rua de Belém e Largo dos Jerónimos;</p> <p>Aumentar os passeios sempre que possível, virar áreas bem demarcadas para cargas e descargas;</p> <p>Articular intervenção com <i>Belém Cultural District</i>.</p>	





BELEM | RUA DE BELEM

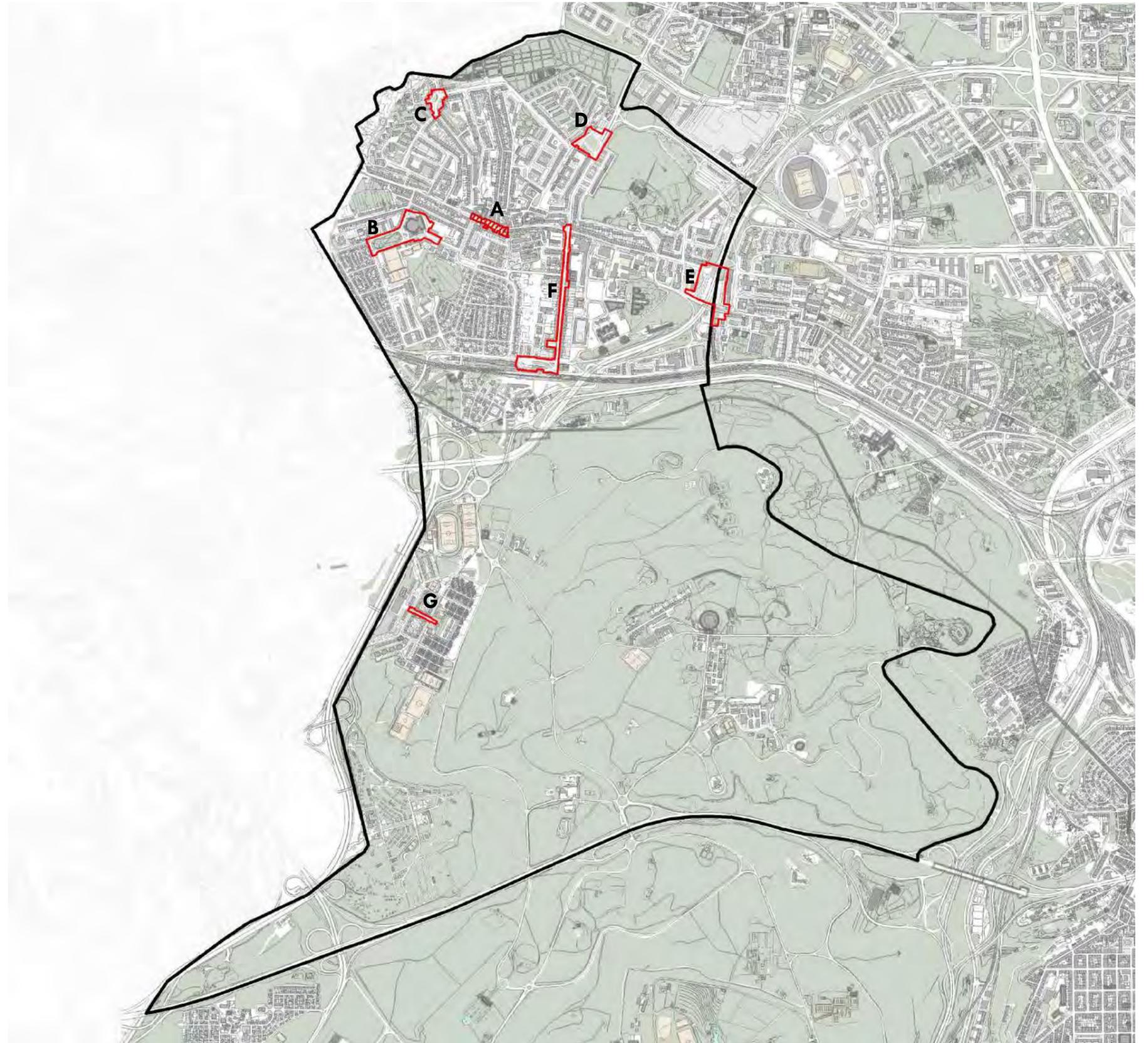


- Autocarro
 - Eléctrico
 - Comboio
 - Barco
 - Praça de Táxis
 - Parque de Estacionamento
 - Asfalto
 - Calçada de Vidro
 - Basalto
 - Espaço Verde
 - Passadela Rebaixada
 - Zona Pedonal
 - Ballizadores
 - Ciclovia
 - I.S. pública
 - Quiosque (Papalarias)
 - Serviços Públicos
 - Bancas
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Devoluta/Obras
- SP 01** Palácio | **02** Correios | **03** Museu da Presidência



BENFICA

- A Largo da Igreja de Benfica
- B Jardim João Francisco Ludovice (Mercado de Benfica)
- C Rua Maria Lamas (Largo)
- D Largo do Uruguai
- E Alameda Manuel Ricardo Espírito Santo (Fonte Nova e Califa)
- F Avenida Gomes Pereira
- G Rua D. Maria I



12. Largo da Igreja de Benfica - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **BENFICA**

Bairro: **BENFICA**

Compromissos:

Encontra-se abrangido pela área dos Projecto Urbano Benfica.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Imóvel – Igreja Matriz de Nossa Sra. do Amparo (08.06).

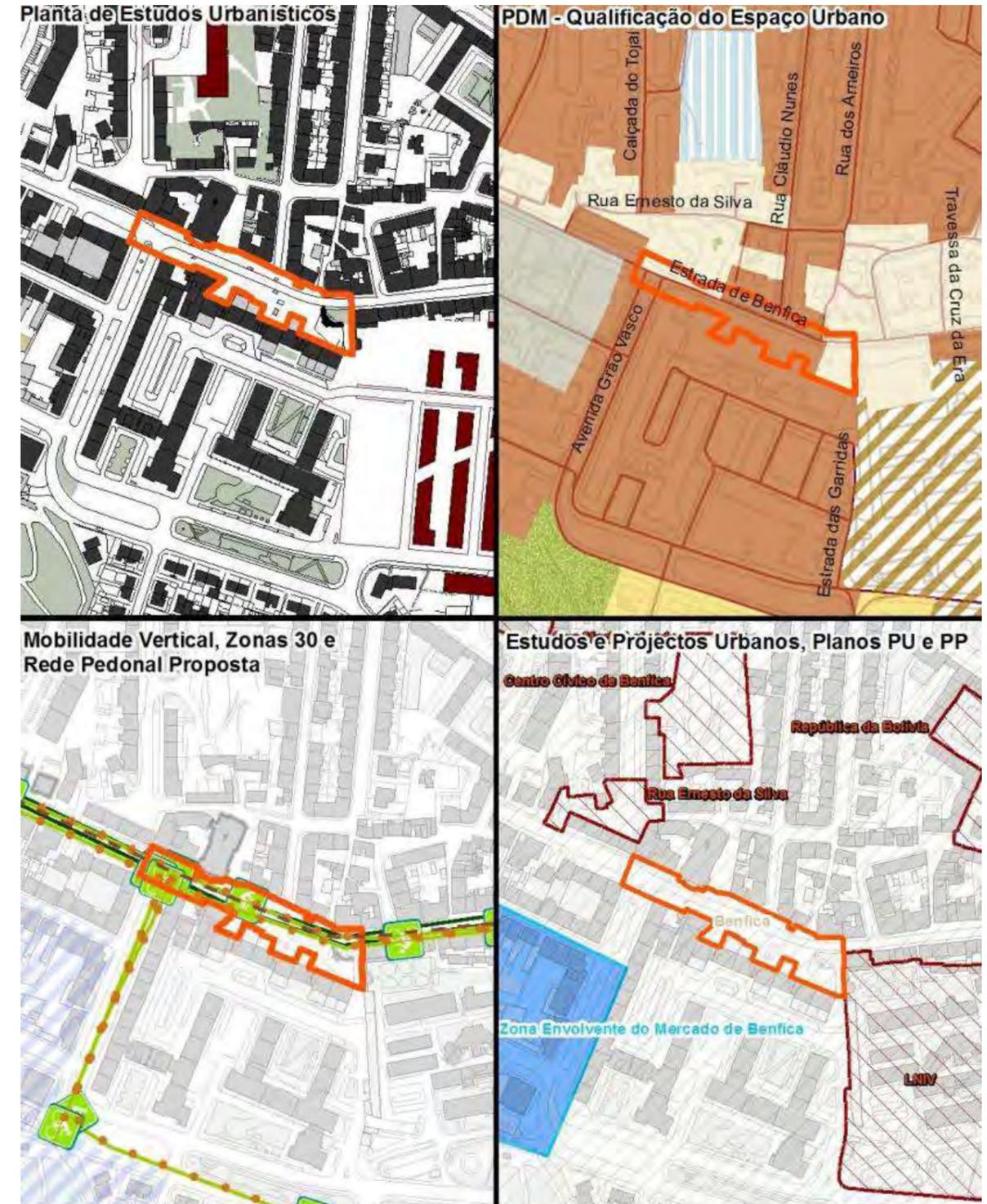
Direcção Geral do Património Cultural:

Integra parte de Monumento Nacional – Aqueduto das Águas Livres e seus Aferentes e Correlacionados e é parcialmente abrangida pela Zona de Protecção ao mesmo.

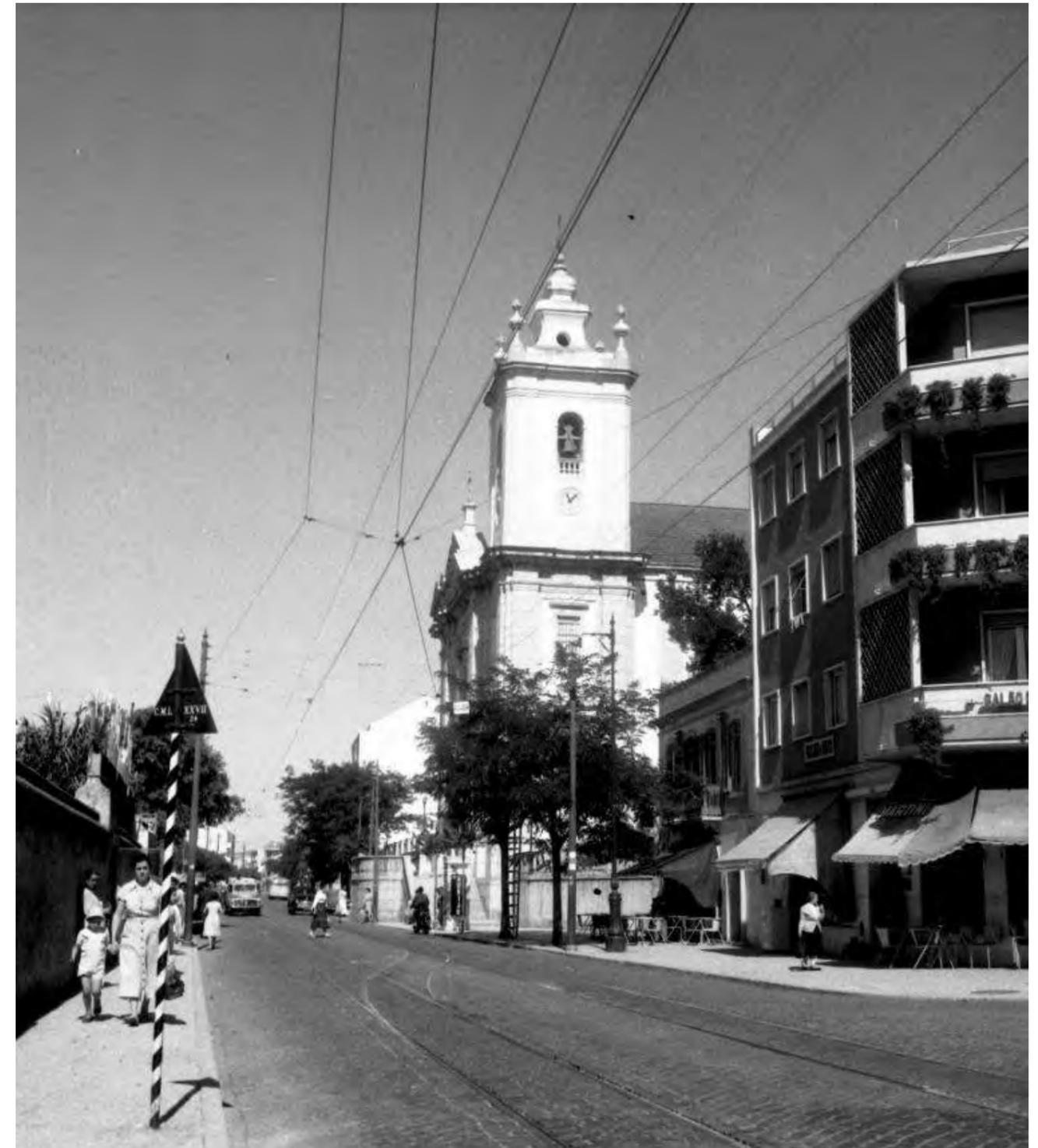
O Local

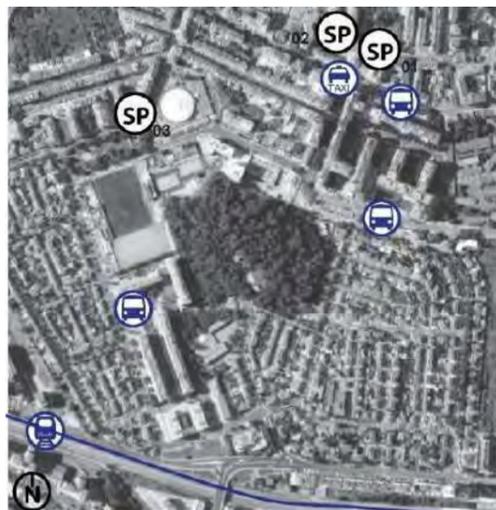
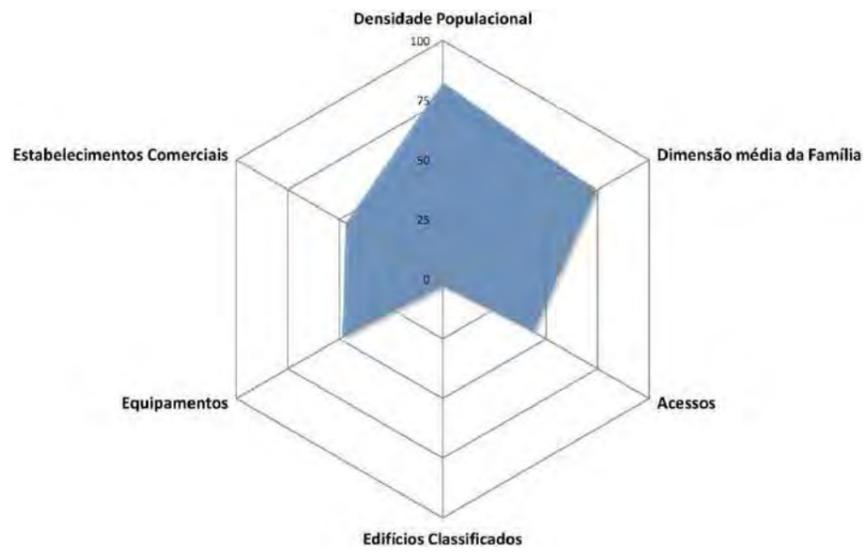
Zona da Estrada de Benfica marcada pela presença da monumentalidade da Igreja e pelo adro com as escadarias em pedra. Este arruamento tem um largo passeio do lado oposto à Igreja marcado pela presença de vários estabelecimentos comerciais e de uma vivência diurna muito urbana.

Área envolvente com uma população de 23 414 com uma densidade populacional de 135,2 e uma dimensão média de família de 2,07.



Forças	Fraquezas
<p>Grande polo comercial de aglutinação;</p> <p>Utilização do espaço público com esplanadas;</p> <p>Estrutura arbórea adequada em bom estado de conservação;</p> <p>Existência de frentes de comércio e serviços públicos;</p> <p>Frentes de património edificado classificado.</p> <p>Integra a rede pedonal e ciclável da cidade;</p> <p>Via Histórica de saída de Lisboa;</p>	<p>Faixa de rodagem sobredimensionada, inadequada à forte utilização pedonal;</p> <p>Deficiente enquadramento do chafariz;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Possível localização da nova biblioteca de Benfica;</p>	<p>Insegurança na circulação pedonal;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: elevação da faixa de rodagem, através de um pavimento único unificador da Praça; redução do canal rodoviário (em pavimento misto); introdução de pavimentos confortáveis na fixa pedonal próxima às frentes comerciais; estudo de espaço público na área envolvente ao chafariz; Criação de um estacionamento público de apoio à Praça na envolvente;</p> <p>Estudo Urbano: estudo de fachadas do edificado ao nível do piso térreo, garantindo uma imagem arquitetónica homogénea dos espaços comerciais;</p> <p>Economia e Inovação: programa de apoio à associação de comerciantes da Estrada de Benfica, com desenvolvimento de uma marca para o local;</p>	



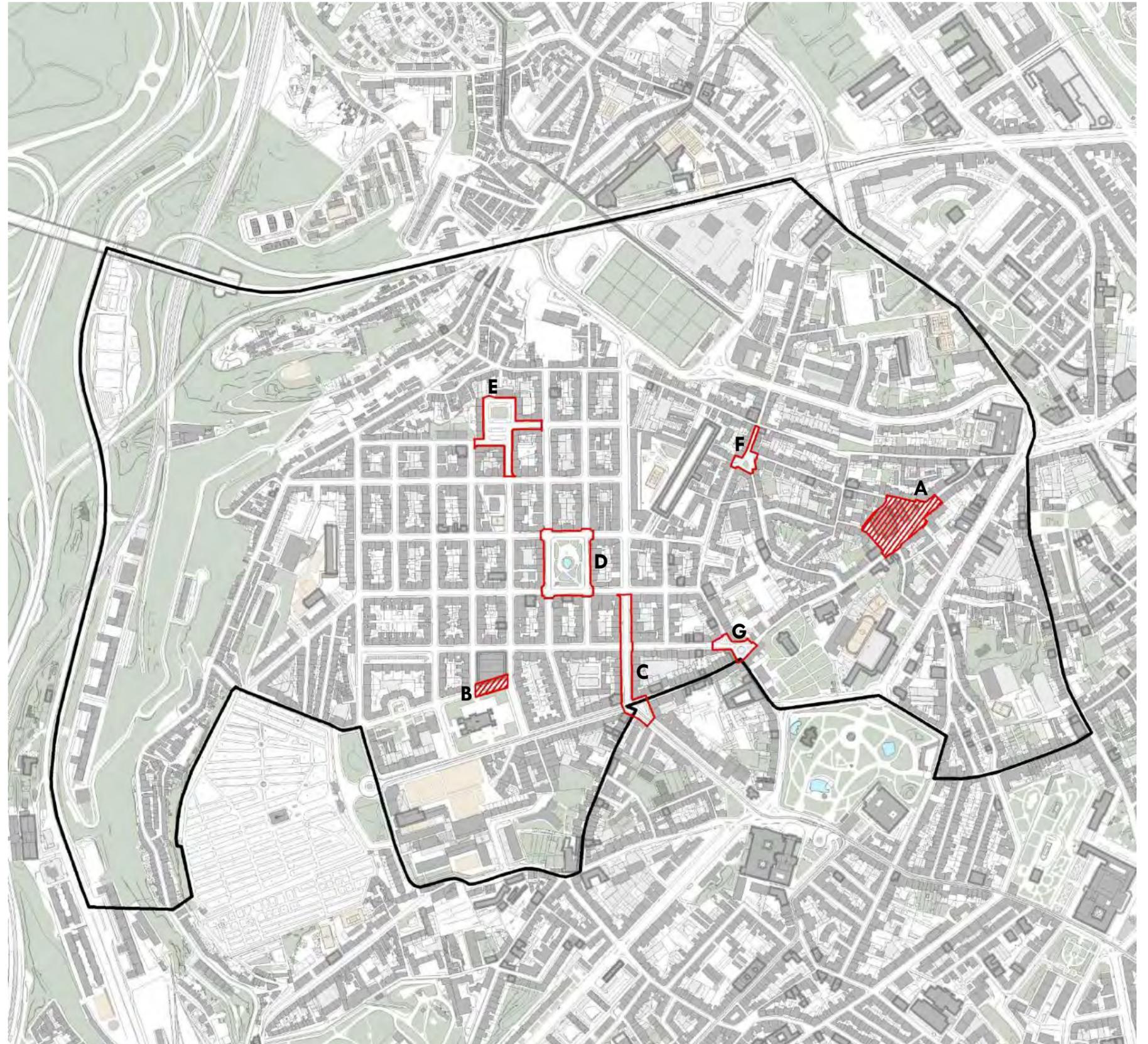


- Autocarro
 - Praça de Táxis (existente)
 - Linha Ferroviária
 - Quiosque (papalária)
 - Passadeira Rebaixada
 - Passadeira
 - pavimento com agregantes
 - Lajetas
 - Calçada de granito
 - Calçada Calcária
 - Asfalto
 - SP
 - Bancos
 - Serviços
 - Devaluta/Obras
 - Café/Restaurante
 - Minimercado
 - Devaluta/Obras
 - Loja
- 01 Igreja de Benfica
02 Agrupamento de Esateiros 705
03 Mercado de Benfica



CAMPO DE OURIQUE

- A Largo da Igreja de Santa Isabel
- B Igreja de Santo Condestável / Mercado de Campo de Ourique
- C Rua Ferreira Borges / Rua Domingos Sequeira
- D Jardim da Parada
- E Praça Afonso do Paço
- F Rua Silva Carvalho
- G Rua Saraiva de Carvalho ("Largo dos Correios")



CAMPO DE OURIQUE | LARGO DA IGREJA DE SANTA ISABEL

13. Largo da Igreja de Santa Isabel - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **CAMPO DE OURIQUE**

Bairro: **SANTA ISABEL**

Compromissos:

Não tem.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado;

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Imóvel – edifício de habitação plurifamiliar com fachada de azulejo (30.34); Imóvel e Logradouro – Igreja de Santa Isabel (30.15); Imóvel e Logradouro – antigo palácio (30.33); Imóvel e Logradouro – casa nobre (30.16).

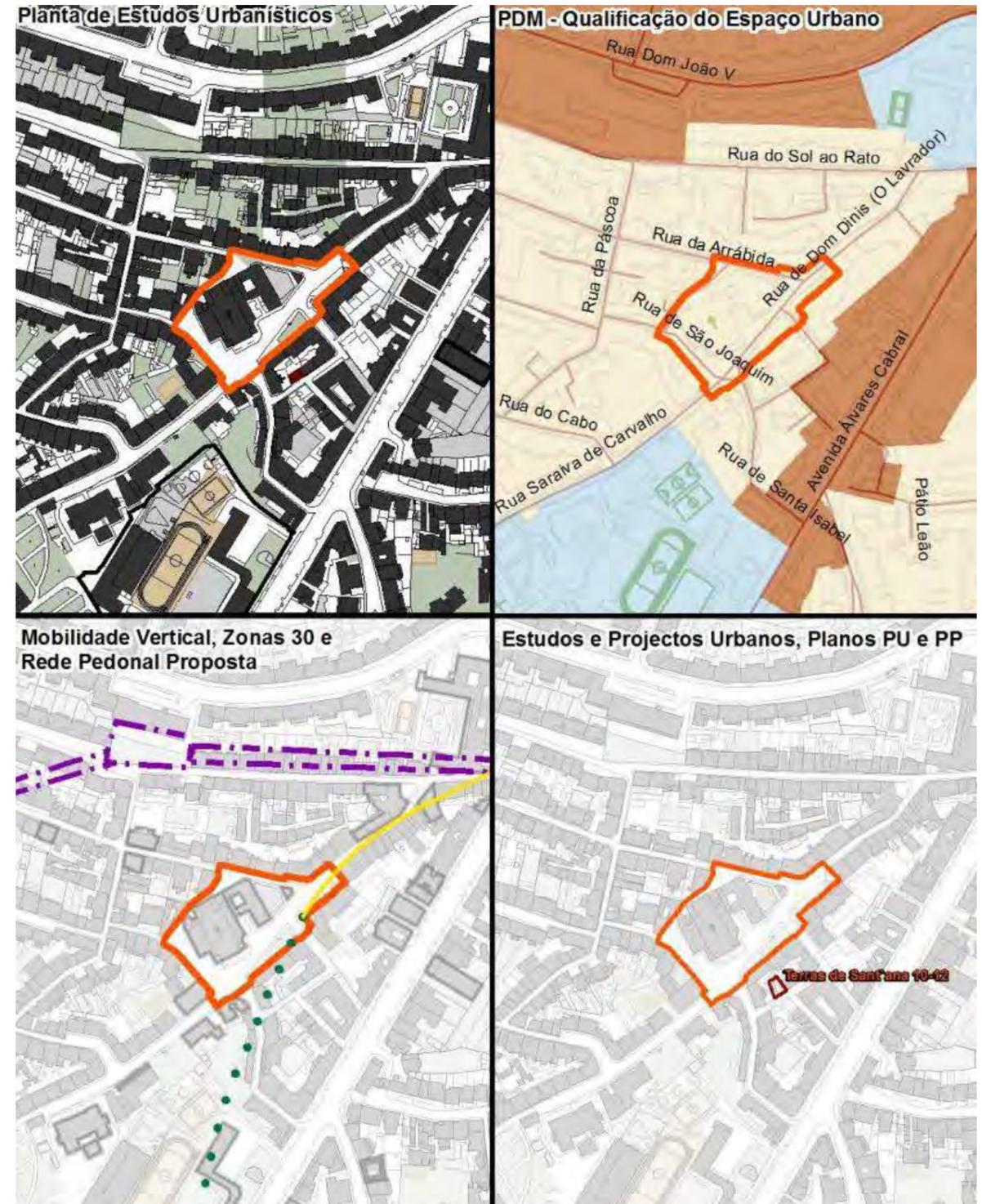
Direcção Geral do Património Cultural:

Confronta residualmente a sul com Zona Especial de Protecção a Monumento de Interesse Público – Antigo Liceu de Pedro Nunes e Jardim-Escola João das Regras.

O Local

Largo da Rua Saraiva de Carvalho que serve de adro à Igreja setecentista e com boa identidade mas muito marcada pelo estacionamento automóvel, que se espalha pelos arruamentos que confluem neste largo.

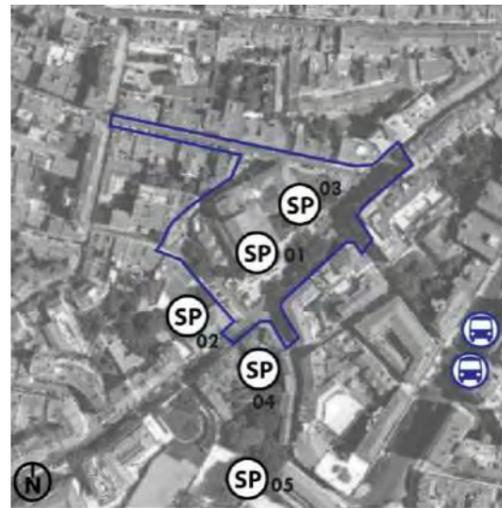
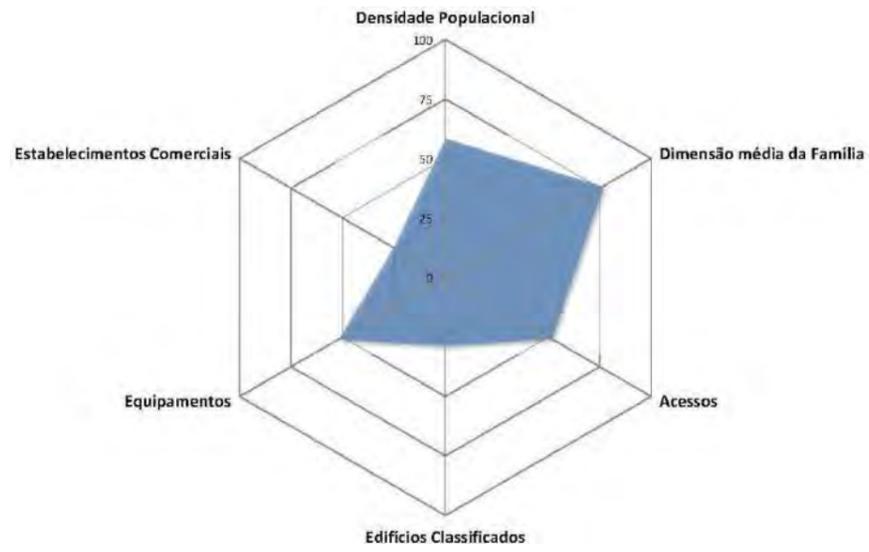
A população da envolvente com 15 950 habitantes numa densidade de 104,8 e uma dimensão média de família de 2,13.



Forças	Fraquezas
<p>Igreja de Santa Isabel;</p> <p>Atividade social intensa da Paróquia de Santa Isabel através de serviços complementares às cerimónias religiosas; Poder aglutinador da Igreja para uma população exterior ao Bairro;</p> <p>Existência de Serviços Públicos;</p> <p>Exemplares arbóreos com forte presença no ambiente urbano;</p> <p>Espaço público de decompressão no percurso pedonal entre o Largo do Rato e Campo de Ourique;</p>	<p>Falta de uniformização no pavimento</p> <p>Estacionamento com interferência no sistema pedonal;</p> <p>Ausência de diversidade de oferta comercial;</p> <p>Fachada sul da Praça sem uso público no piso térreo;</p> <p>Espaço inclinado com diferenças de cota no seu atravessamento longitudinal e transversal;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Reformulação das circulações viárias dos quarteirões envolventes;</p> <p>Reabilitação da Igreja de Santa Isabel em curso;</p> <p>Espaços comerciais fechados na frente sul;</p>	<p>Redução do estacionamento automóvel na área da Praça;</p> <p>Degradação do Rés-do-chão da frente sul, devido aos espaços comerciais fechados;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: criação de um espaço público unificador com a elevação da faixa de rodagem; espaço público polivalente - diariamente com trânsito local condicionado e estacionamento; nos períodos das cerimónias religiosas permite a maximização de estacionamento; em alturas festivas poderá ser totalmente encerrado ao trânsito permitindo uma utilização totalmente pedonal; através de um pavimento único unificador da Praça; redução das áreas verdes permeáveis sem utilização atual;</p> <p>Regularização do troço inicial da Rua D. Dinis através do aumento do espaço pedonal;</p> <p>Estudo Urbano: elaboração de um estudo de fachadas do edificado ao nível do piso térreo, garantindo uma imagem arquitetónica homogénea dos espaços comerciais;</p> <p>Economia e Inovação: Programa Rés do chão, através da dinamização dos espaços comerciais devolutos, estudando ocupações efémeras ligadas à ação social e comércio de bairro;</p>	



CAMPO DE OURIQUE | LARGO DA IGREJA DE SANTA ISABEL



- | | | | |
|--|--------------------------|--|------------------|
| | Passadeira Rebaixada | | Garagem |
| | Passadeira não rebaixada | | Serviços |
| | Balizadores | | Habituação |
| | Autocarros | | Café/Restaurante |
| | Asfalto | | Lója |
| | Calçada de Vidraça | | Devoluto/Obras |
| | Espaço Verde | | |
| | Calçada de Basalto | | |
| | Calçada de granito | | |
-
- | | |
|--|--|
| | 01 Instalações da Junta de Freguesia |
| | 02 Igreja de Santa Isabel |
| | 03 Serviços Sociais da Administração Pública |
| | 04 Casa de Infância de Santa Quitéria |
| | 05 Escola Secundária Pedro Nunes |



CAMPO DE OURIQUE | IGREJA DE SANTO CONDESTÁVEL / MERCADO DE CAMPO DE OURIQUE

14. Igreja de Santo Condestável/Mercado de Campo de Ourique - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **CAMPO DE OURIQUE**

Bairro: **CAMPO DE OURIQUE**

Compromissos:

Encontra-se abrangido pelo Projecto Urbano Urbanismo de Proximidade de Campo de Ourique.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado;

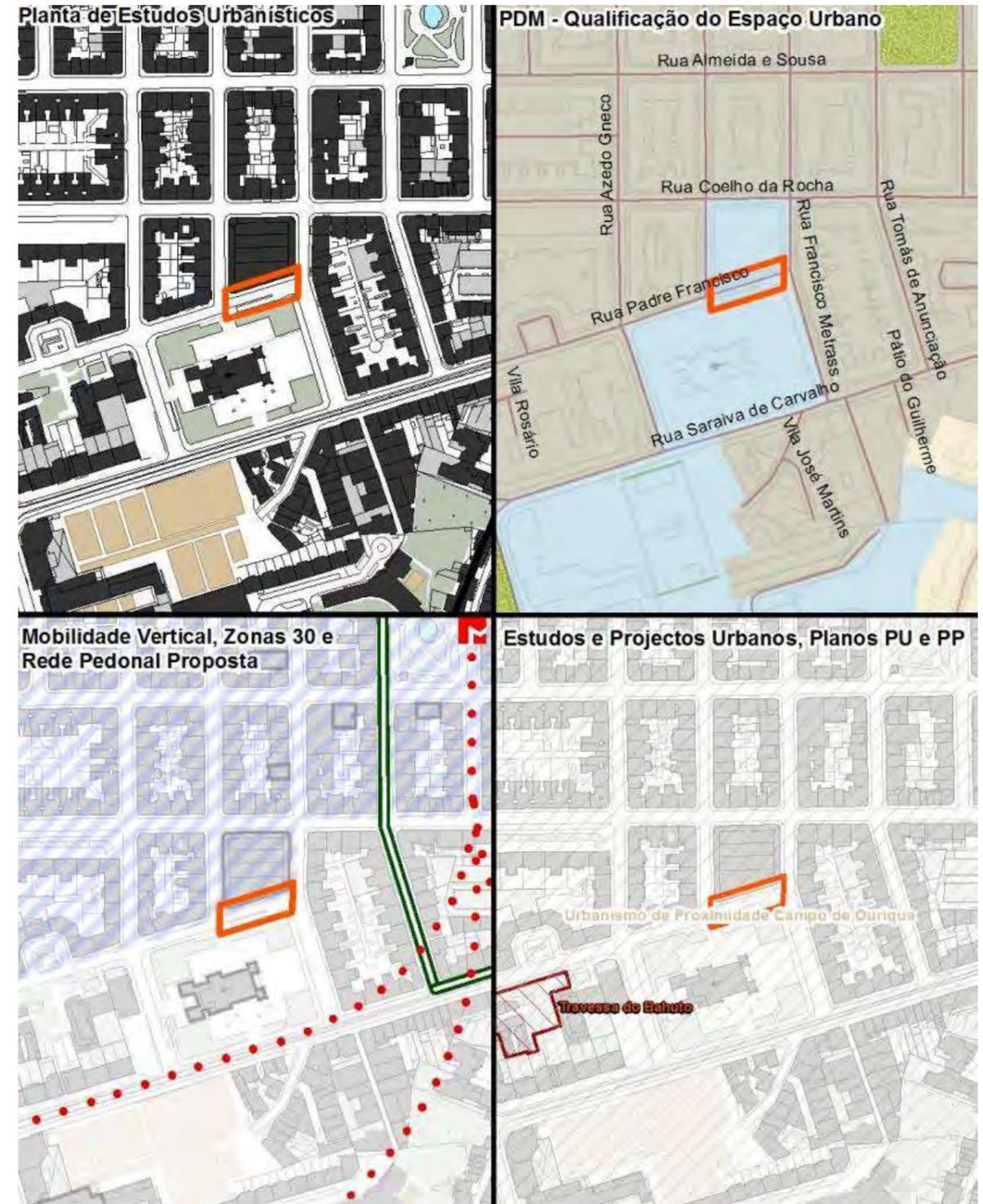
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Imóvel – mercado Municipal de Campo de Ourique (35.07).

O Local

Aberta para a Rua Saraiva de Carvalho a Grande Praça-Jardim da Igreja do Santo Condestável é o maior espaço aberto do Bairro de Campo de Ourique, onde se implanta o edifício do Templo assegurando a estruturação simbólica urbana. Adjacente, o quarteirão fechado do mercado contrapõe o lado funcional desta malha urbana.

População da área envolvente com 20 218, com uma densidade populacional de 129,4 e uma dimensão média de família de 2,08.

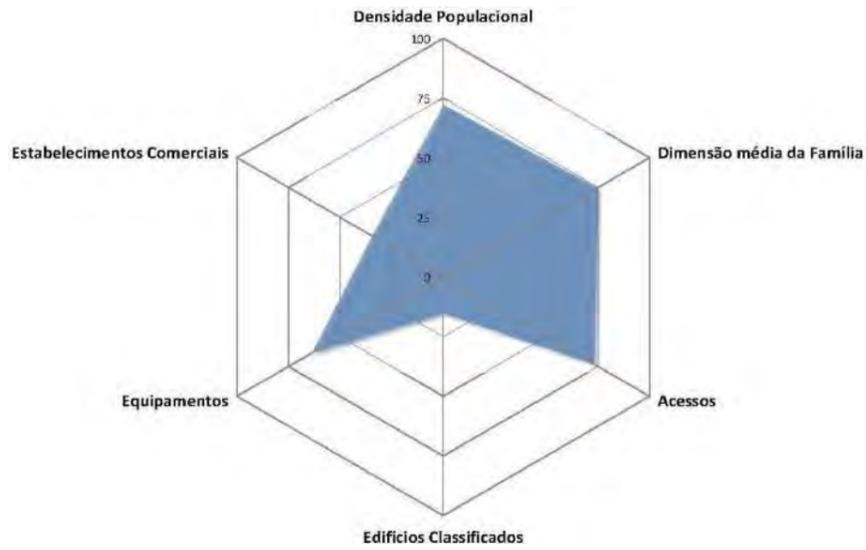


CAMPO DE OURIQUE | IGREJA DE SANTO CONDESTÁVEL / MERCADO DE CAMPO DE OURIQUE

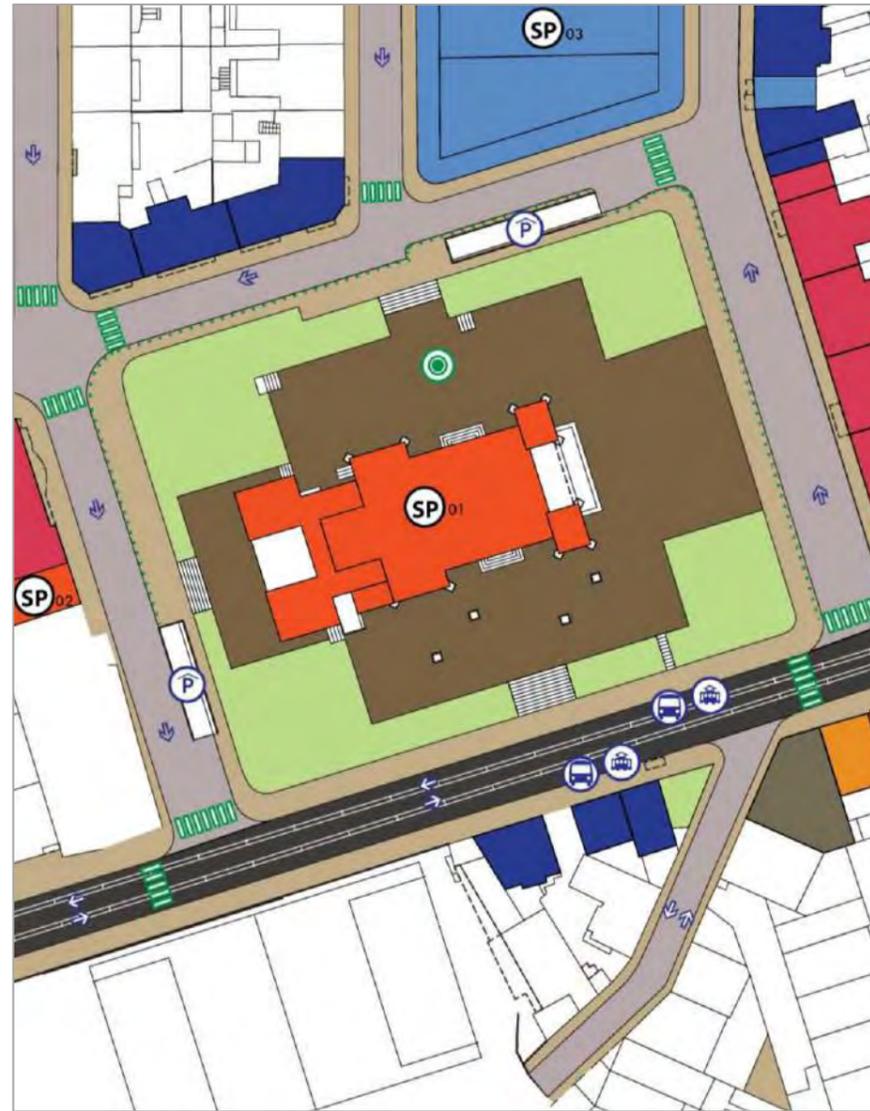
<p>Forças</p> <p>Pavimentos e vegetação adequados e em bom estado de conservação. Estacionamento ordenado e conciliável com o peão. Existência de Parque de Estacionamento subterrâneo, paragem de autocarro e elétrico, mobiliário urbano para estacionar bicicletas, frentes de comércio e Serviços públicos.</p>	<p>Fraquezas</p> <p>Mobiliário urbano quase inexistente. Dificil articulação entre o Mercado e o Largo da Igreja de Santo Condestável;</p> <p>Barreira física da rampa de entrada ao parque entre o Mercado e a Igreja;</p>
<p>Oportunidades</p> <p>Sinergia pelo Mercado de Campo de Ourique;</p> <p>Articulação da intervenção com concessionários da área gourmet do Mercado de Campo de Ourique e Parque de Estacionamento de Santo condestável;</p>	<p>Ameaças</p> <p>Funcionamento das cargas e descargas ao Mercado;</p> <p>Área gourmet do Mercado de Campo de Ourique ser no centro do Mercado (portas da Rua Francisco Metrasse e Rua Tenente Ferreira Durão);</p>
<p>Linhas de Ação Principais</p> <p>Espaço Público: restringir a circulação automóvel a cargas e descargas na Rua Padre Francisco entre a Rua Francisco Metrasse e Rua Tenente Ferreira Durão; colocação de um pavimento contínuo como elemento unificador dos espaços; introdução de estrutura arbórea na Rua Francisco Metrasse;</p> <p>Economia e Inovação: promover prioritariamente a articulação entre os concessionários da área gourmet do Mercado de Campo de Ourique e do parque de estacionamento de santo condestável, de modo a contribuir para o reordenamento do estacionamento no Bairro; explorar a possibilidade de dinamização da praça central com um quiosque; integrar a saída do Mercado pela Rua Padre Francisco na área gourmet; fomentar com os serviços responsáveis a obrigatoriedade dos espaços do mercado virados para a Rua Padre Francisco potenciem a apropriação do espaço com esplanadas;</p>	



CAMPO DE OURIQUE | IGREJA DE SANTO CONDESTÁVEL / MERCADO DE CAMPO DE OURIQUE



- Autocarro
- Elétrico
- Parque de Estacionamento subterrâneo
- Passadeira Rebaixada
- Balizadores
- Ponta Focal ou de referência (busto)
- Asfalto
- Calçada de Vidraço
- Calçada de Granito
- Pedra
- Espaço Verde
- 01 Igreja
- 02 Polícia/Junta de Freguesia
- 03 Mercado
- Serviços
- (Mini)Mercado
- Bancos
- Café/Restaurante
- Loja
- Devoluta/Obras





CAMPOLIDE

- A Rua de Campolide
- B Rua Professor Sousa da Câmara



15. Rua de Campolide - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **CAMPOLIDE**

Bairro: **AMOREIRAS**

Compromissos:

Plano de Pormenor da Artilharia Um (eficaz).

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Imóvel – (10.18).

Direcção Geral do Património Cultural:

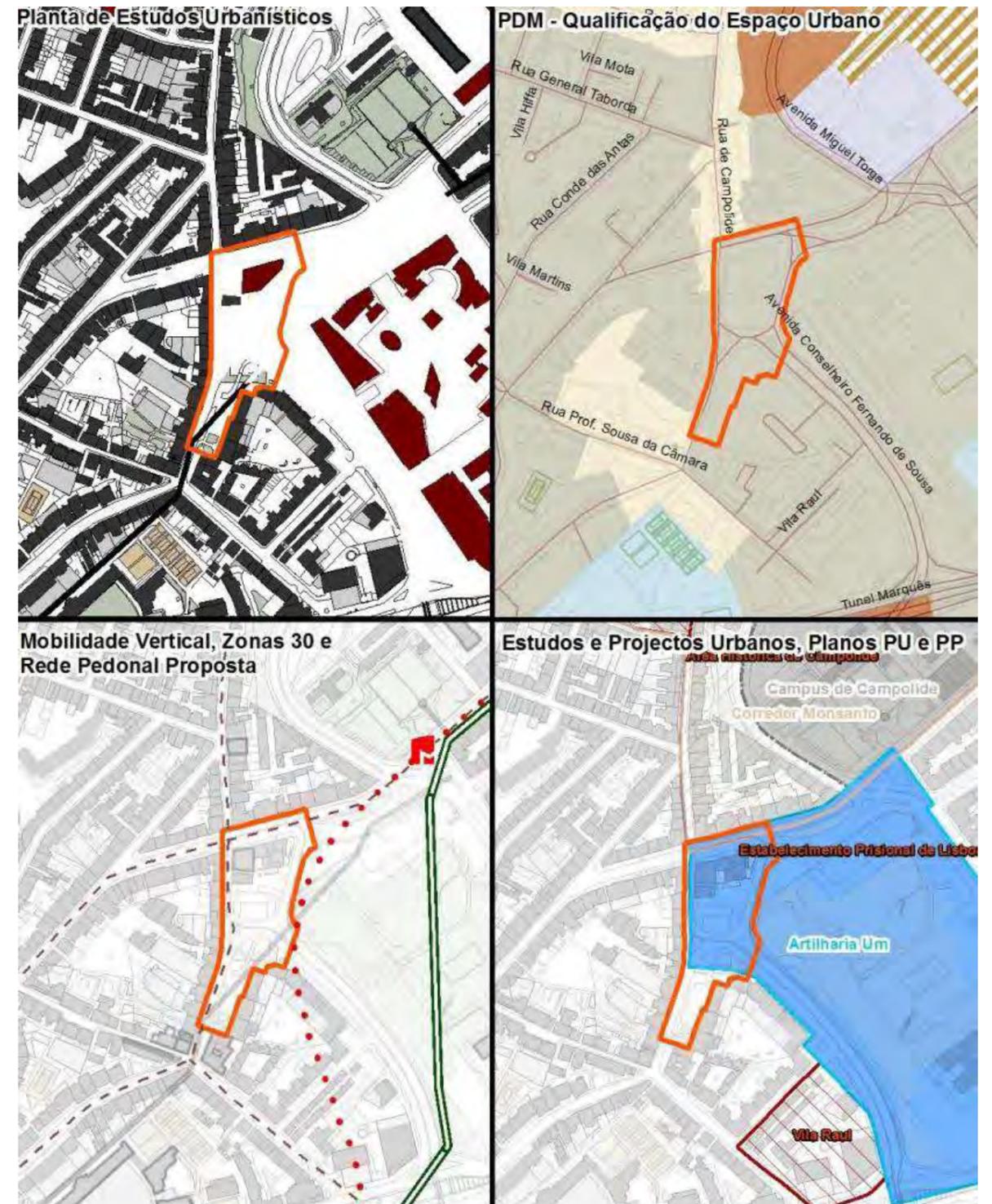
Confronta a norte com Zona Especial de Protecção a Monumento de Interesse Público – Cadeia Penitenciária de Lisboa/Estabelecimento Prisional de Lisboa;

Integra parte de Monumento Nacional – Aqueduto das Águas Livres e seus Aferentes e Correlacionados e é parcialmente abrangida pela Zona de Protecção ao mesmo.

O Local

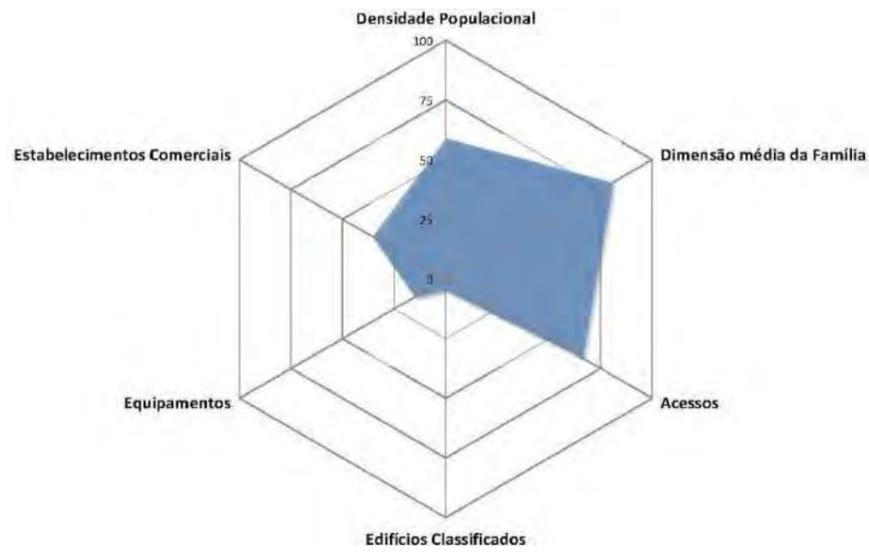
Espaços na ilharga da Rua Marquês de Fronteira no cruzamento com a Rua de Campolide e Rua de Conselheiro Fernando de Sousa, os lados e topo Norte do “grande quarteirão” do antigo quartel de Artilharia Um – Hospital Militar. A área da anterior rotunda (hoje estacionamento subterrâneo) continua sem identidade definida; é aqui que se pretende acentuar a “Praça”.

Com uma população da envolvente de 15 735 numa densidade de 105,09 e uma população média de família de 2,25.

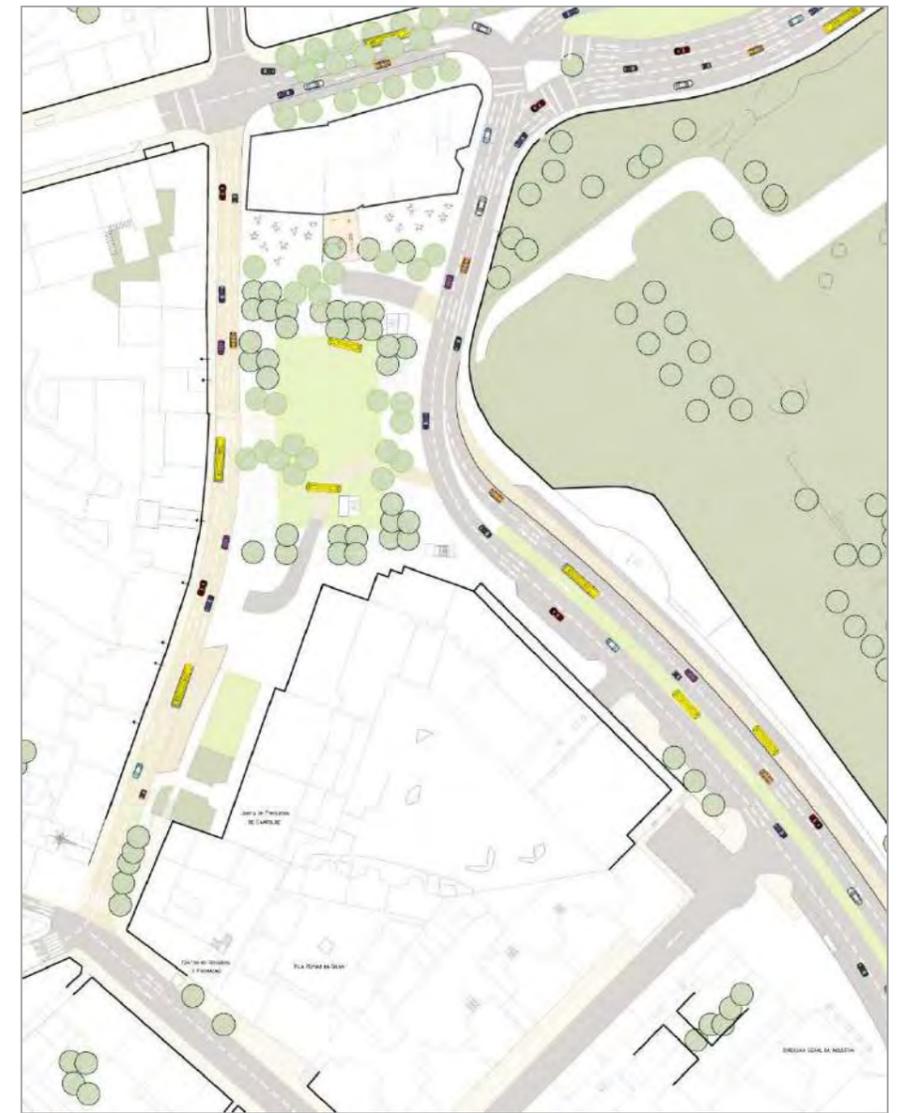
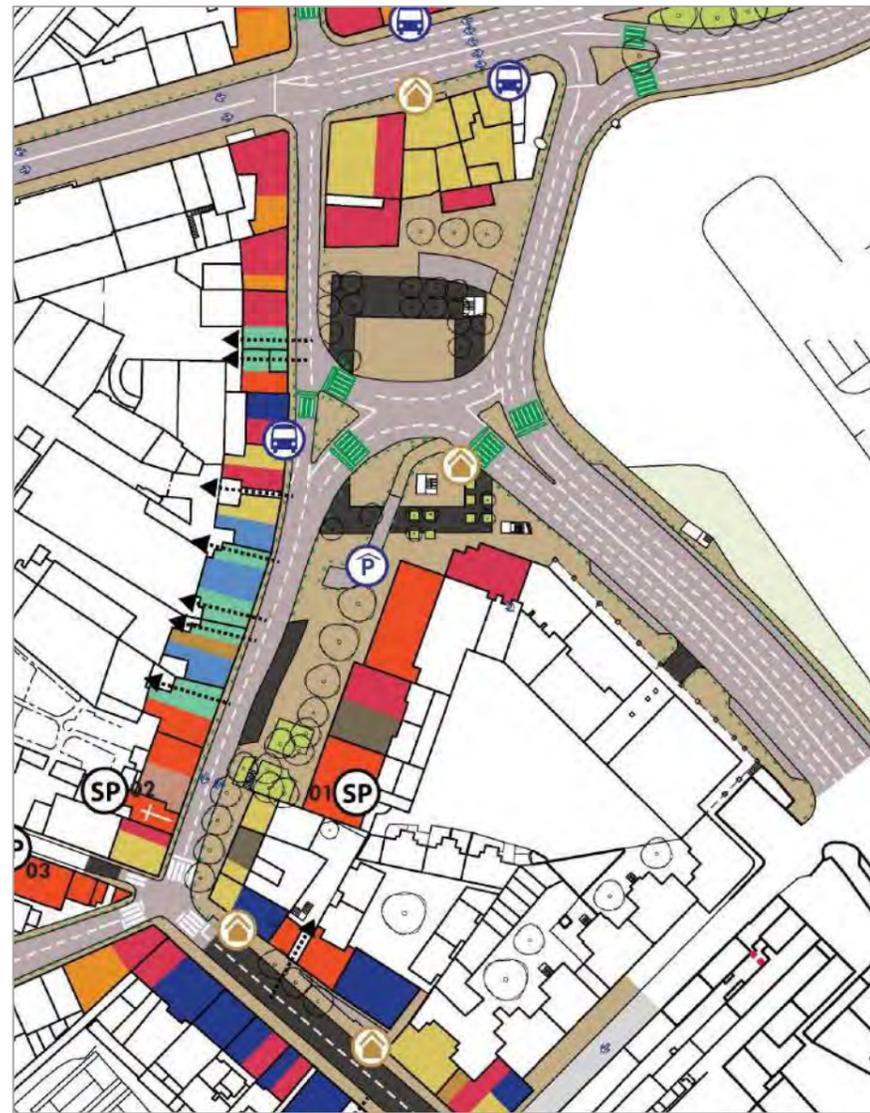


Forças	Fraquezas
<p>Frente de comércio forte; Sede da Junta de Freguesia de Campolide; Parque de Estacionamento subterrâneo; Interface de transportes na Rua Marquês da Fronteira; Infraestrutura da rede de elétrico no local; Proximidade de espaços de restauração com poder de atração extra bairro (restaurante “A Valenciana”; Via Histórica de saída de Lisboa;</p>	<p>Pavimentos desadequados (esplanadas e montras de lojas ocupam os passeios);</p> <p>Difícil circulação pedonal, dimensão de passeios reduzida na frente comercial;</p> <p>Excessivo trânsito de atravessamento;</p> <p>Espaço público central com pouca utilização;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Revitalização da carreira 24 (Campolide/Cais do Sodré); Expansão da rede do metropolitano de Lisboa (nova estação Rua Marquês da Fronteira); Implementação do PP Artilharia Um; Demolição de edifícios dissonantes na Praça; Existência de usos comerciais de restauração; Espaço público existente com apetência para a colocação de esplanadas; Construção prevista em breve de um parque de estacionamento;</p>	<p>Não tratamento da empena cega a dos edifícios da frente norte da Praça;</p> <p>Não implementação do PP Artilharia Um;</p> <p>Área de atravessamento rodoviário forte;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: elevação da faixa de rodagem, através de um pavimento único unificador da Praça; redução do canal rodoviário (em pavimento misto); introdução de pavimentos confortáveis na faixa pedonal próxima às frentes comerciais; estudo de espaço público na área envolvente ao chafariz; Criação de um estacionamento público de apoio à Praça na envolvente; criação na Praça do término da revitalizada carreira de elétrico 24 (Campolide/Cais do Sodré); encerramento da ligação viária entre a Rua de Campolide e a Avenida Conselheiro Fernando de Sousa e pedonalização da mesma; Criação de um espaço aglutinador com predominância pedonal, que permita cerzir as distintas épocas arquitetónicas;</p> <p>Estudo Urbano: estudo da fachada cega norte da Praça com introdução de materiais que permitam a sua plasticidade urbana, rasgando vãos no edificado ao nível do piso térreo, que possibilitem a apropriação do espaço público com esplanadas pelo restaurante (“A Valenciana”) e a Pastelaria (“A Pastorinha”) ;</p> <p>Economia e Inovação: programa de articulação com os proprietários dos espaços de restauração indicados;</p>	





- Autocarro
 - Parque de Estacionamento Subterrâneo
 - Praça de Táxis
 - Calçada de granito
 - Calçada de vidro
 - Asfalto
 - Espaço Verde
 - Esplanada
 - Passadeira não rebaixada
 - Passadeira Rebaixada
 - Quiosque (papeleria)
 - Habitação
 - Bancos
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Serviços
 - Devaluto/Obras
 - Garagem
 - Mini/Super Mercado
- SP 01** Sede da Junta de Freguesia de Campolide
SP 02 Igreja
SP 03 Casa de Saúde das Amoreiras





CARNIDE

- A Rua Padre Américo
- B Maria Droste | Proposta
- C Largo da Luz
- D Largo de Carnide
- E Rua Rio Cávado



CARNIDE | RUA PADRE AMÉRICO

16. Rua Padre Américo - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **CARNIDE**

Bairro: **TELHEIRAS**

Compromissos:

É abrangida muito residualmente pela área do Plano de Urbanização Carnide/Luz (eficaz).

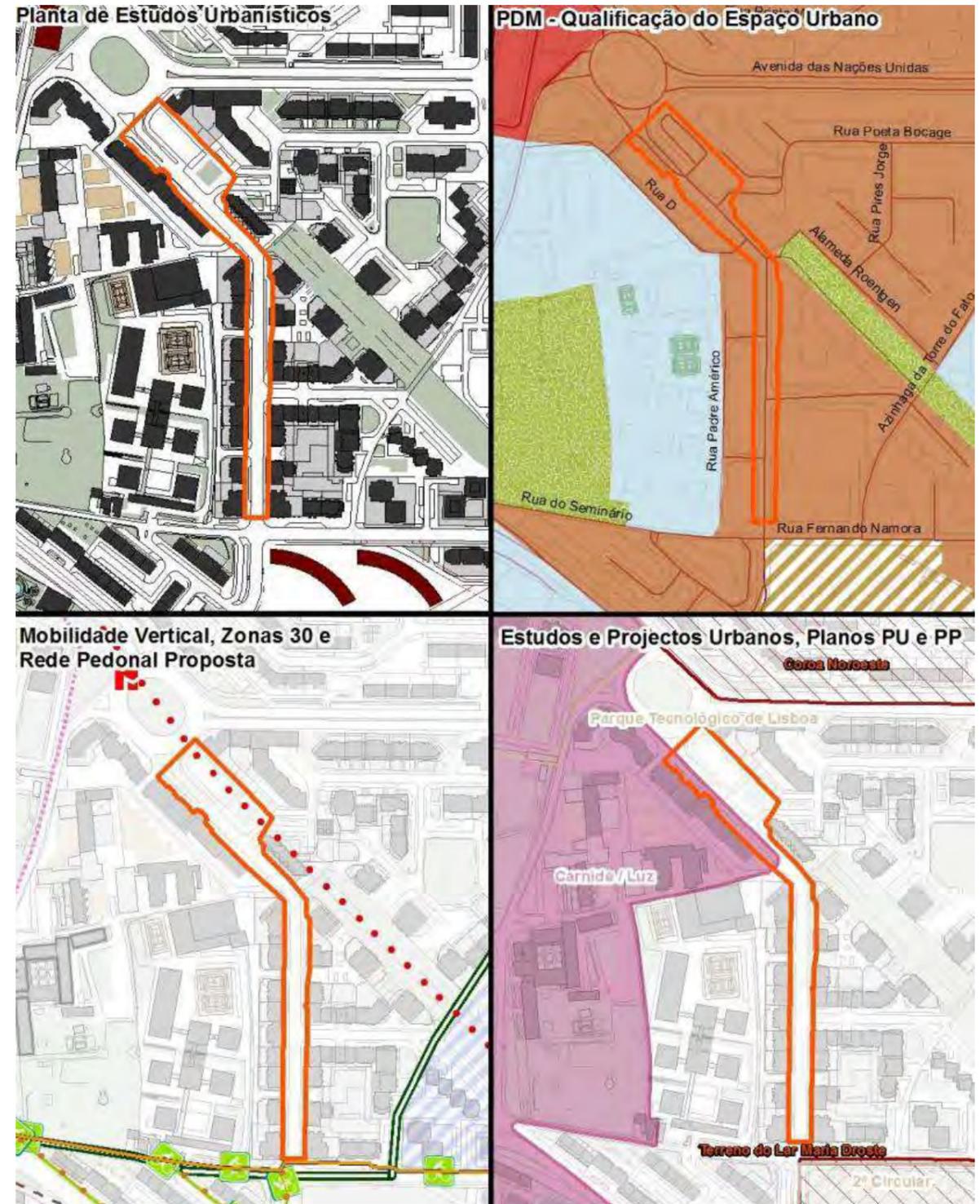
PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado.

O Local

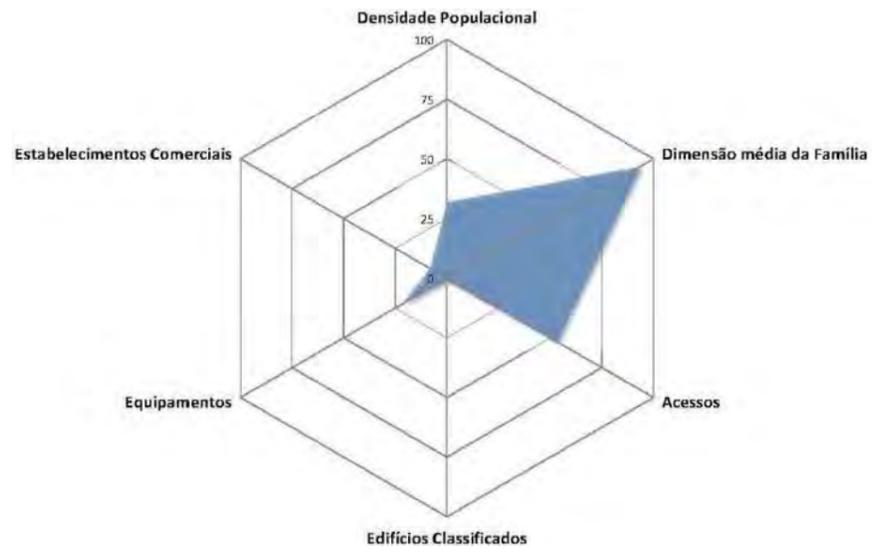
Artéria comercial da periferia do novo bairro de Telheiras, alinha-se com antiga Travessa da Luz, tem em grande parte da sua extensão uma orientação Norte-Sul.

Envolvente com 13 746 habitantes correspondendo a uma densidade de 57,2 e a uma dimensão média de família de 2,61.

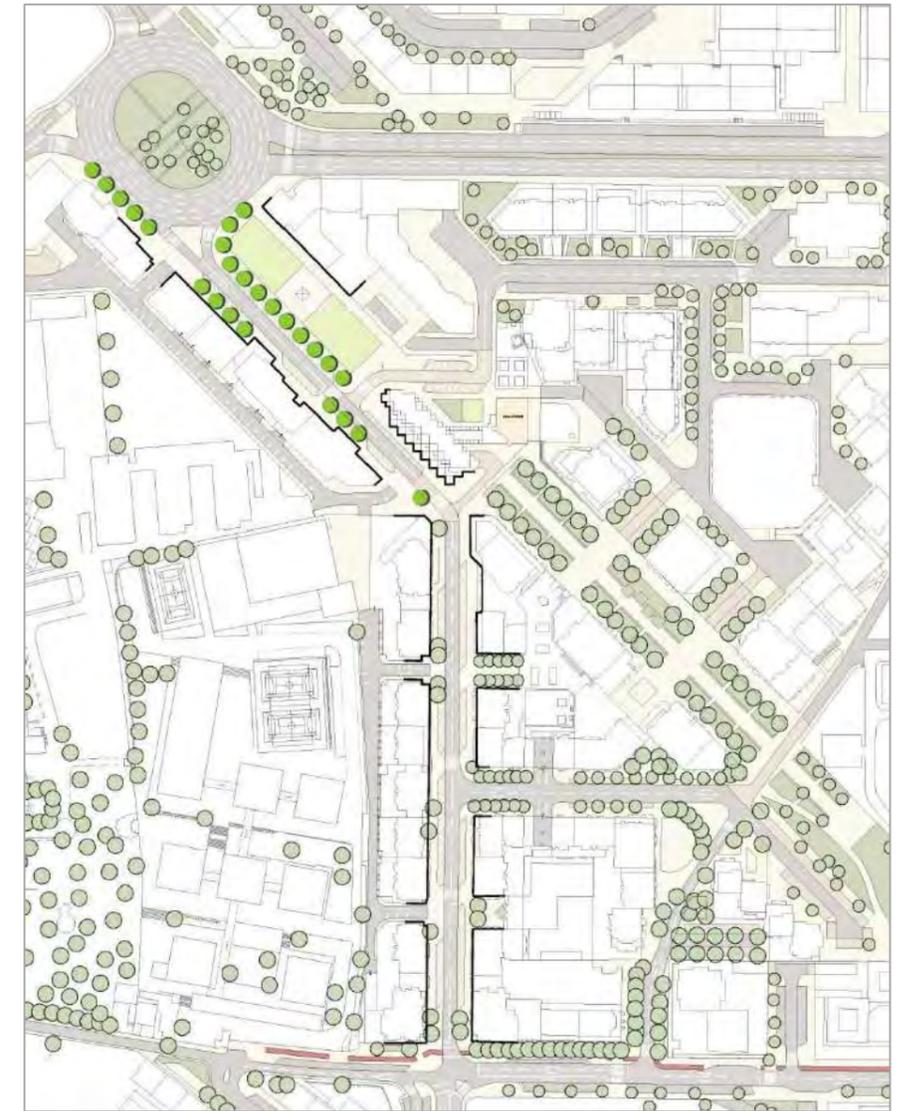


Forças	Fraquezas
<p>Dinâmica comercial forte através de comércio de rua;</p> <p>Proximidade da Escola Secundária Vergílio Ferreira - Quinta dos Inglesinhos;</p> <p>Proximidade da Alameda Roentgen;</p> <p>Principal centralidade comercial da freguesia de Carnide;</p>	<p>Rés-do-chão comercial não ser complantar com a cota da Rua;</p> <p>Faixas de rodagem sobredimensionadas;</p> <p>Estacionamento desordenado e criação de segunda fila;</p> <p>Inexistência de espaço público potenciador de esplanadas;</p> <p>Deficiente ligação pedonal à Alameda Roentgen;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>A Expansão da rede do metropolitano de Lisboa prevê uma nova estação na Praça São Francisco de Assis (linha verde Telheiras/Pontinha);</p>	<p>Descontinuidade da frente comercial no encontro da Rua Padre Américo com Praça São Francisco de Assis;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: criação de um espaço público com unidades comerciais, que induzam à criação de esplanadas no encontro da Rua Padre Américo com Praça São Francisco de Assis, propondo-se neste espaço a construção da nova Estação de Metropolitano; introdução de pavimentos confortáveis na faixa pedonal próxima às frentes comerciais; aumento da capacidade de estacionamento através da alteração da estrutura longitudinal para oblíquo;</p> <p>Economia e Inovação: programa de apoio aos comerciantes da rua Padre Américo para a dinamização de ações promocionais do comércio da rua;</p>	





- | | |
|--------------------------|--------------------|
| Elementos urbanos | Pavimentos |
| Passadeira Rebaixada | Asfalto |
| Passadeira | Calçada de Vidraço |
| Balizadores | Saibro |
| Mobilidade | Basalto |
| Autocarro | Espaço verde |
| Parque de Estacionamento | |
| Usos | |
| Papelaria | Habitação |
| Banco | Consultórios |
| Café/Restaurante | Área Comercial |
| Loja | Serviços |
| Mini-Mercado | Ginásio |
| Farmácias | Garagem |





ESTRELA

- A Largo de Alcântara
- B Largo de Santos
- C Largo da Esperança
- D Largo de Santos-o-Velho
- E Rua de Sant'Ana à Lapa
- F Praça da Estrela
- G Praça São João Bosco



17. Largo de Alcântara - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **ESTRELA**

Bairro: **ALCÂNTARA**

Compromissos:

É abrangido pela área do Projecto Urbano Alcântara Mar, Plano de Urbanização de Alcântara e Estudo de Estrutura Urbana da Coroa Sudoeste.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Parcialmente em:

Espaço Verde de Recreio e Produção a Consolidar;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado;

Muito parcialmente em:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado;

Espaço Central e Residencial a Consolidar.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

2 Imóveis – Estação Ferroviária de Alcântara, edifício de habitação plurifamiliar (26.17; 26.88);
 Imóvel - edifício dos antigos Armazéns Comerciais Casa do Povo de Alcântara (26.29)/ Imóvel de Interesse Municipal – edifício do Atlético Clube de Portugal.

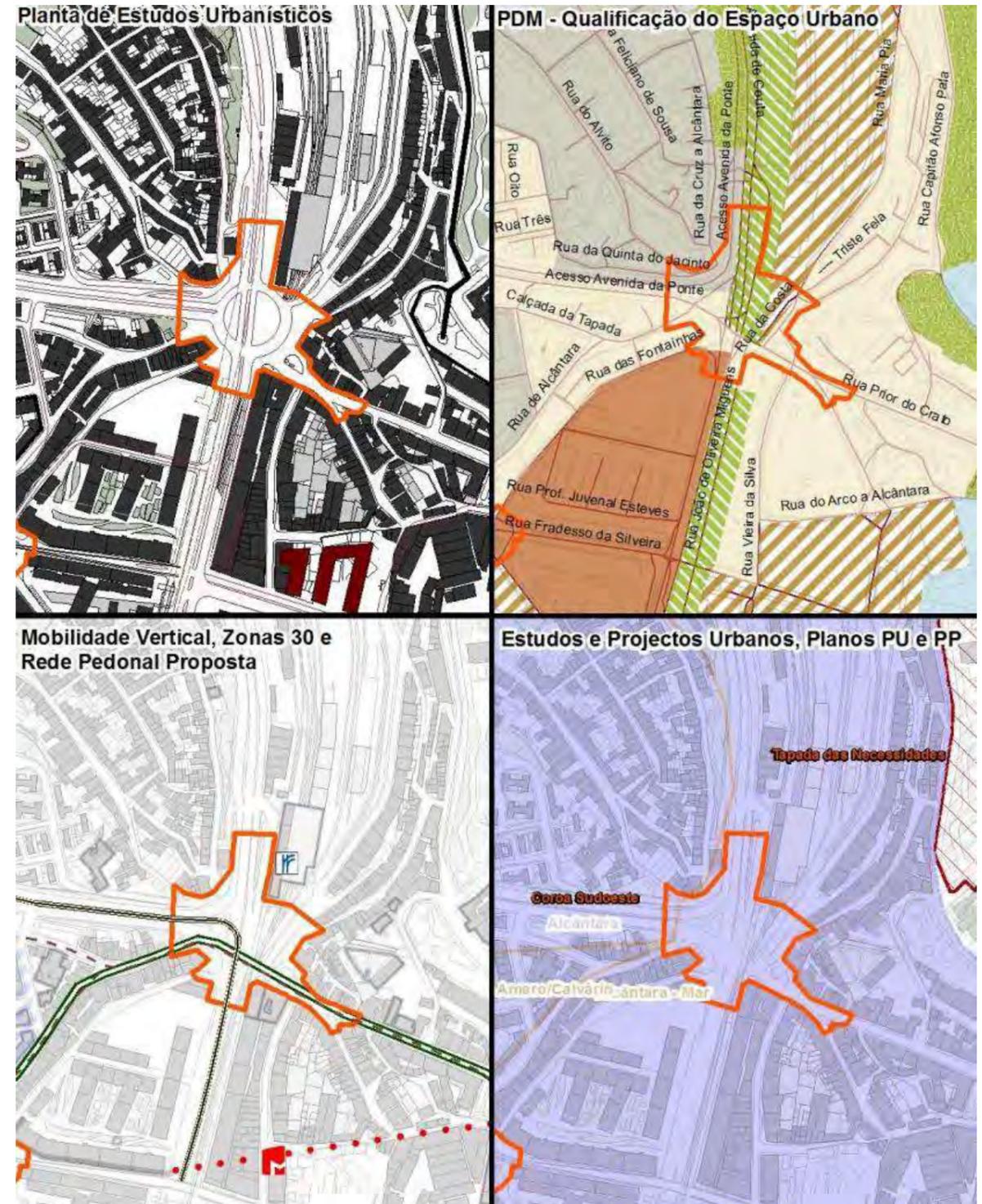
Direcção Geral do Património Cultural:

É parcialmente abrangido por Zona Especial de Protecção conjunta do Palácio das Necessidades.

O Local

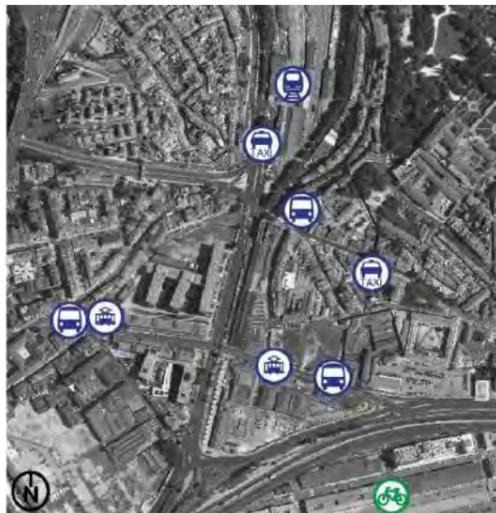
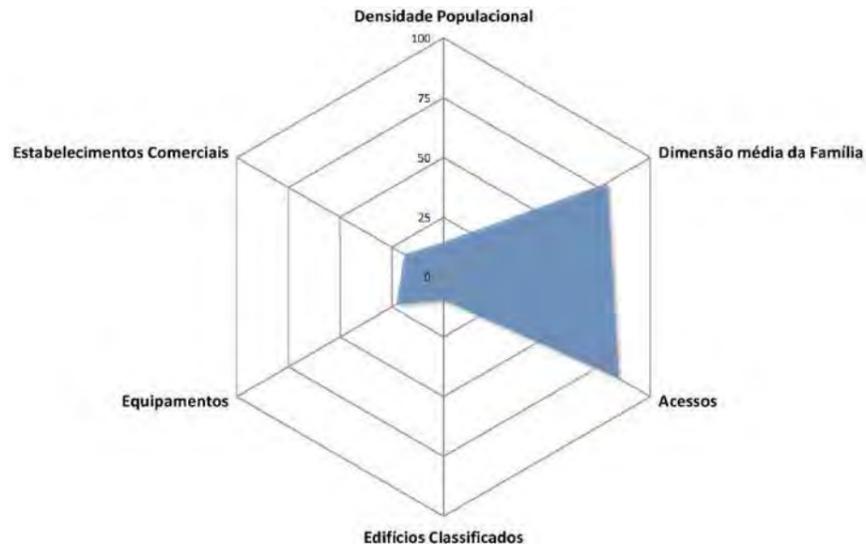
Zona de transição entre o centro da cidade e o seu polo Ocidental que ficou com a toponímia da antiga ponte árabe. Atualmente é uma encruzilhada confusa de rodovias de várias hierarquias viárias, de ferrovias de vários tipos e passeio sobre o encanamento da antiga ribeira, com forte suscetibilidade a inundações. Área da Cidade com um passado industrial é um sítio de contacto de vários bairros.

Uma envolvente com 11 272 habitantes e uma densidade populacional de 24,3 com uma dimensão média de família de 2,2.



Forças	Fraquezas
<p>Frentes de Comércio;</p> <p>Transportes Públicos (BUS e Elétrico e comboio e Praça de Táxis);</p> <p>Porta de entrada na cidade via margem sul (Ponte 25 de Abril);</p> <p>Integra a rede pedonal estruturante da cidade;</p> <p>Via Histórica de saída de Lisboa;</p>	<p>Sistema rodoviário muito demarcado.</p> <p>Incompatibilidade com o peão ao nível do estacionamento desordenado e das passagens pedonais, (passadeiras não uniformizadas). Passeios estreitos.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Interesse dos actores-chave de participarem na intervenção;</p> <p>Forte poder centralizador do cluster de restauração das cervejarias;</p> <p>Utilizar o valor simbólico do local como porta de entrada na cidade;</p> <p>Implementação do PU Alcântara;</p>	<p>Caso as bolsas de estacionamento na periferia (em análise) não avancem, a retirada de estacionamento pode levar a uma quebra na economia local;</p>
Linhas de Ação	
<p>Espaço Público: articular a intervenção na Rua Prior do Crato com a futura rotunda de alcântara; pedonalizar a lateral da rua João de Oliveira Miguéns; permitir uma intervenção faseada articulada e que garanta nas várias fases melhorar a circulação pedonal; estender a intervenção à Travessa da Triste Feia, regrando neste local o estacionamento, e requalificando o atravessamento pedonal da estação alcântara terra; permitir a viragem à esquerda na Avenida 24 de Julho para a Rua João de Oliveira Miguéns; Articulação da intervenção com a Carris e Refer; melhorar o percurso pedonal entre a estação de Alcântara Mar e Terra; introdução de um canal de mobilidade suave;</p> <p>Estudo Urbano: elaborar um estudo de fachadas para a envolvente edificada do Largo, através de uma nova paleta de cores que permita uma identificação própria;</p> <p>Economia e Inovação: programa de apoio aos comerciantes do Largo de Alcântara, potenciando e divulgando o cluster das cervejarias, com ações promocionais do comércio da rua; articular estas ações com as novas bolsas de estacionamento em análise na envolvente;</p>	





- Autocarro
- Praça de Táxis
- Combata
- Elétrico
- Asfalto
- Calçada de Vidraça
- Basalto
- Espaço Verde
- Farmácia
- Papeleria
- Habitação
- SP 01 Delegação
- Passadeira Rebaixada
- Passadeira
- Balizadores
- Ciclovía
- Ponto Focal ou de referência (Quilómetros)
- Quilómetros (Café/Restaurante)
- Quilómetros (Papeleria)
- Bancos
- Café/Restaurante
- Loja
- Devoluta/Obras
- Serviços





ESTRELA | LARGO DE SANTOS

18. Largo de Santos - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **ESTRELA**

Bairro: **SANTOS**

Compromissos:

É abrangido pela área do Projecto Urbano Avenida 24 de Julho e muito residualmente pelas áreas do Plano de Urbanização do Núcleo Histórico da Madragoa (Eficaz/Em revisão) e do Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana da Madragoa (Em elaboração).

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado;

Parcialmente em:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjunto Arquitectónico – quarteirão (37.31); Património Paisagístico – Jardim de Santos (37.56).

Direcção Geral do Património Cultural:

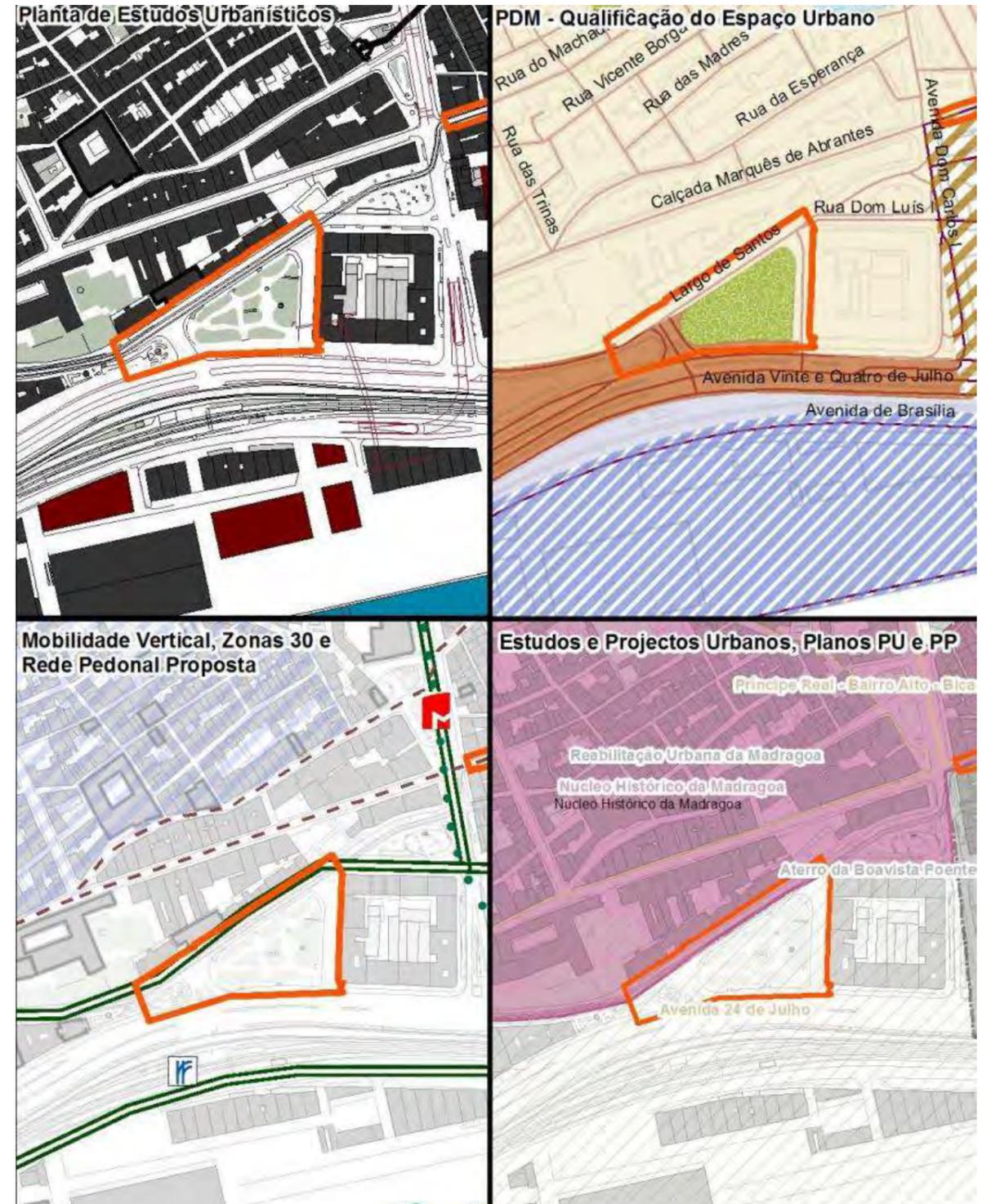
Confronta com frente edificada de Imóvel de Interesse Público – Cinema “Cinearte”/Companhia de Teatro “A Barraca”;

É abrangido por Zona Especial de Protecção a património classificado – Museu Nacional de Arte Antiga, Igreja de São Francisco de Paula, Convento das Trinas de Mocambo e Chafariz da Esperança.

O Local

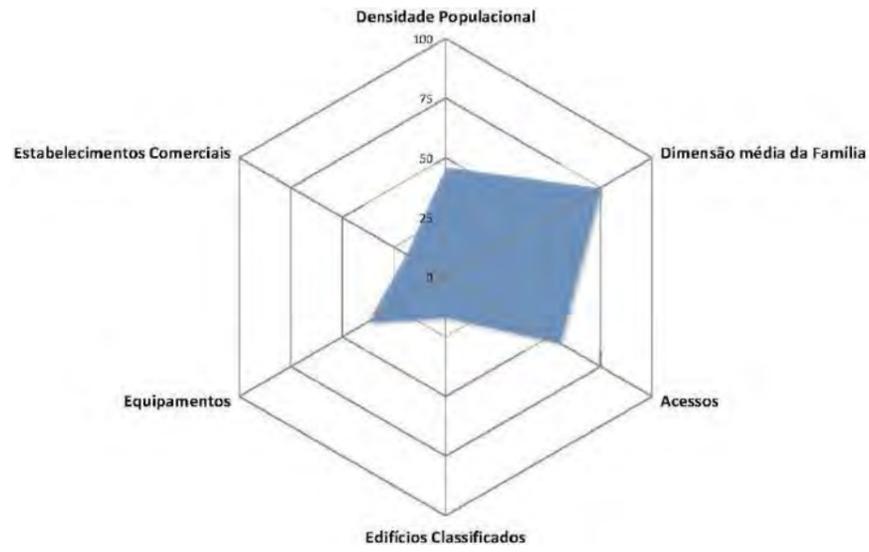
Espaço triangular no limite Ocidental do Aterro da Boavista. Tem um jardim triangular com forte arborização, zona que estabelece comunicação rodoviária entre a Avenida 24 de Julho e a Calçada Ribeiro Santos antiga linha de costa.

A população da envolvente atingindo os 9 754 habitantes com uma densidade populacional de 82,5 e uma dimensão média da família de 2,08.



<p>Forças</p> <p>Teatro A Barraca – Cinearte;</p> <p>Frente edificada comercial forte no lado norte do Largo;</p> <p>Praça Ribeirinha de transição entre o casco histórico e o Rio;</p> <p>Boas acessibilidades de transportes públicos (carris e Refer);</p> <p>Polo aglutinador em diferentes períodos do dia;</p> <p>Integra a rede pedonal estruturante da cidade;</p>	<p>Fraquezas</p> <p>Estacionamento desordenado e incompatível com o peão ocupando o espaço público. Falta de uniformização e coerência ao nível do pavimento;</p> <p>Deficiente acesso pedonal (e viário) ao Cais de Santos;</p>
<p>Oportunidades</p> <p>Integração do Largo de Santos na nova área de intervenção prioritária da frente ribeirinha central (que se estende até Santa Apolónia);</p> <p>Integração no projeto urbano da Avenida 24 de Julho;</p> <p>Documento Estratégico do Cais de Santos;</p>	<p>Ameaças</p> <p>Não apropriação do espaço público do Jardim pelos utilizadores da frente edificada do Largo;</p>
<p>Linhas de Ação</p> <p>Espaço Público: estudar a pedonalização dos arruamentos envolventes ao Largo de Santos, unindo ao Jardim a frente edificada; alargamento do passeio norte e introdução de faixa confortável; promover ligações pedonais francas ao Cais de Santos;</p> <p>Estudo Urbano: elaborar um estudo de fachadas para a envolvente edificada do Largo, através de uma nova paleta de cores e materiais, com predominância para o tratamento do rés-do-chão comercial, uniformizando a imagem arquitetónica desse plano;</p> <p>Economia e Inovação: programa de apoio aos comerciantes de Santos potenciando as atividades lúdicas; <i>Santos Design District</i>;</p>	





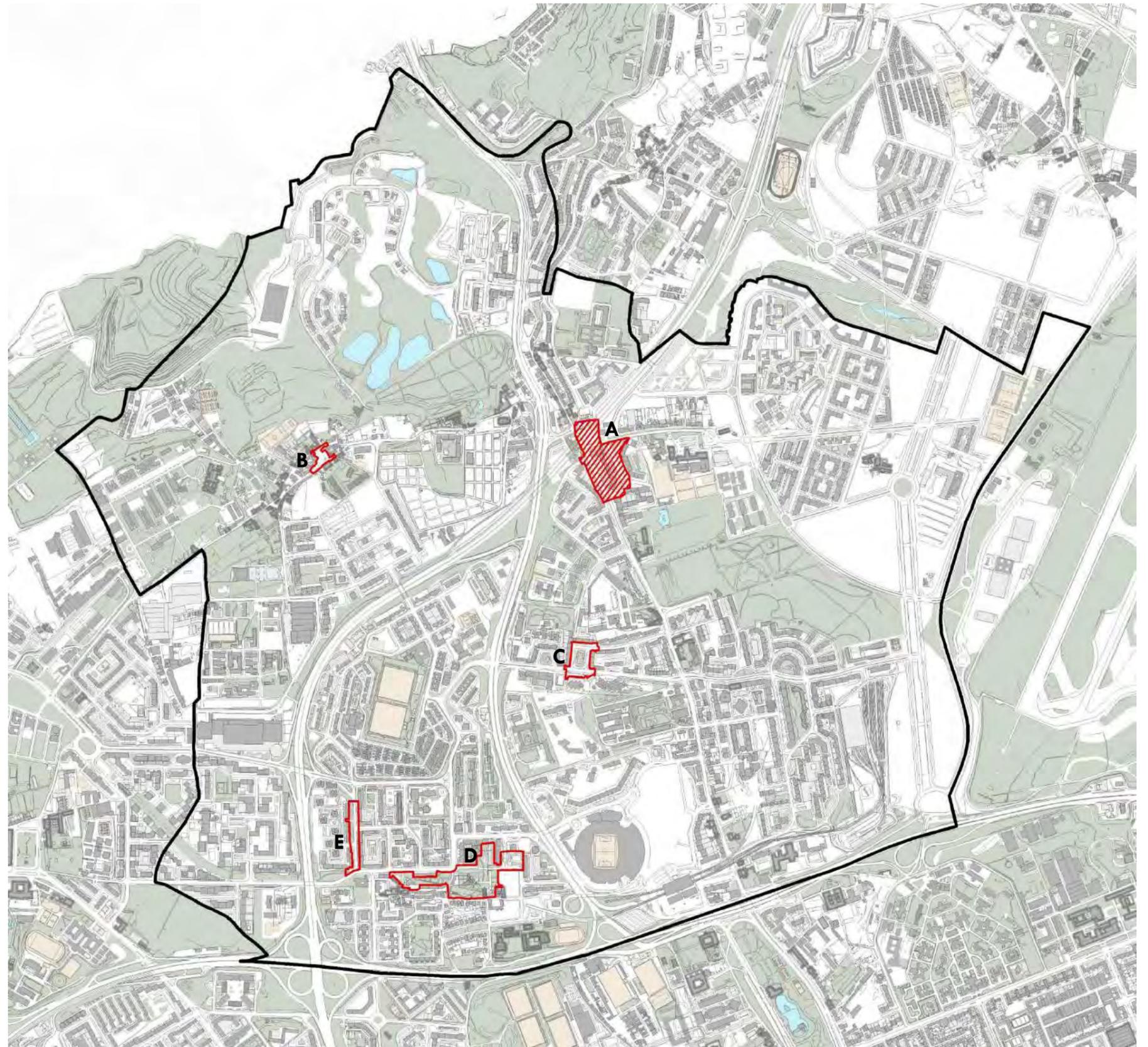
- Quiosque (Café)
 - Quiosque (papeleria)
 - Autocarro
 - Estação de comboios
 - Eléctrico
 - Asfalto
 - Calçada de Granito
 - Calçada de Basalto
 - Calçada de Vidraça
 - Calçada Portuguesa
 - Espaço Verde
 - I.S Pública
 - Passadeira Rebaixada
 - Passadeira não rebaixada
 - Ballzadores
 - Ponto Focal ou de referência (estatuário)
 - Habitação
 - Serviços
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Devoluta/Outras
- SP 01** | Teatro A Barraca
SP 02 | Estação Ferroviária de Santos





LUMIAR

- A Alameda das Linhas de Torres / Rua do Lumiar
- B Largo do Paço
- C Praça Rainha Santa
- D Jardins Prof António Sousa Franco e Francisco Caldeira Cabral
- E Rua Professor João Barreira



19. Alameda das Linhas de Torres/Rua do Lumiar - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **LUMIAR**

Bairro: **LUMIAR**

Compromissos:

É abrangida pelo Plano de Urbanização Alto do Lumiar (eficaz) e parcialmente pela área do Projecto Urbano Calçada de Carriche.

Está previsto o remate a noroeste com frentes edificadas propostas.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado.

Muito parcialmente em:

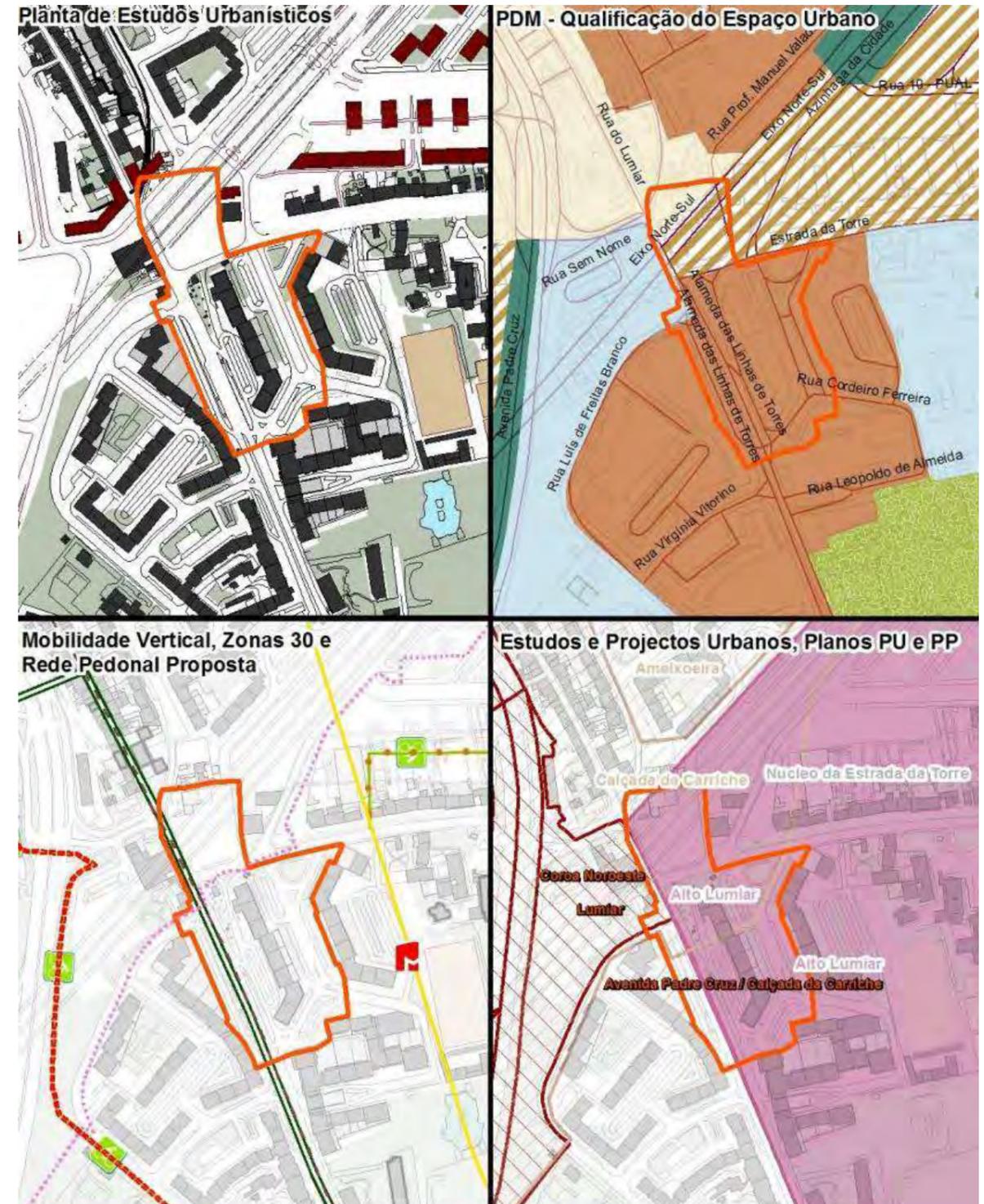
Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado;

Espaço Central e Residencial a Consolidar.

O Local

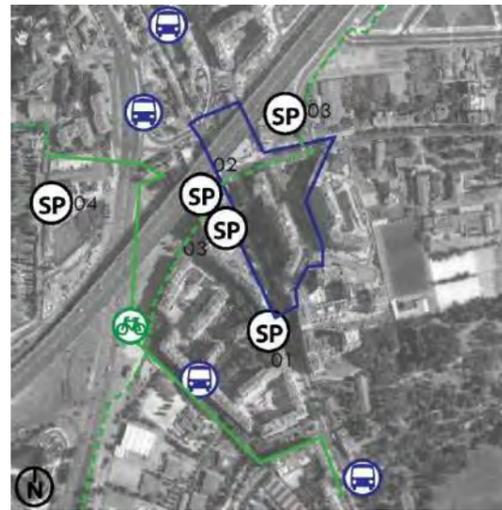
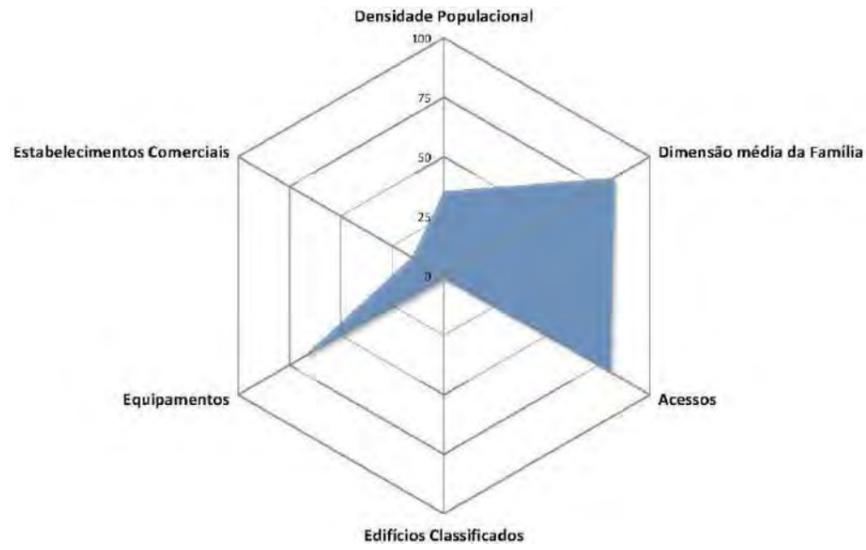
Antiga Rua de saída para Norte da Cidade, actual área de confluência de múltiplas artérias rodoviárias sob o recente viaduto da Via Rápida Norte – Sul. A sobrecarga de rodovia estilhaçou os percursos pedonais.

A envolvente com uma população de 16 272 correspondendo a uma densidade de 63,93 e uma dimensão média de 2,3.

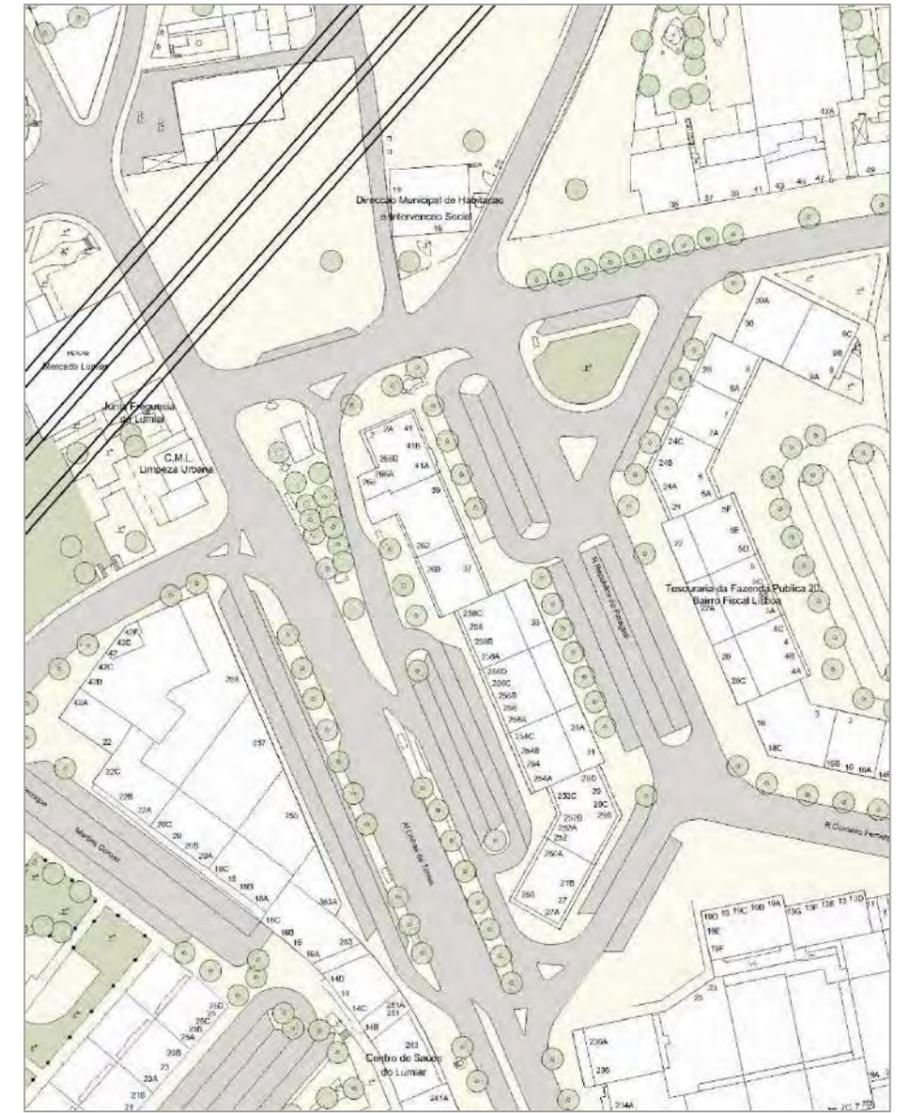
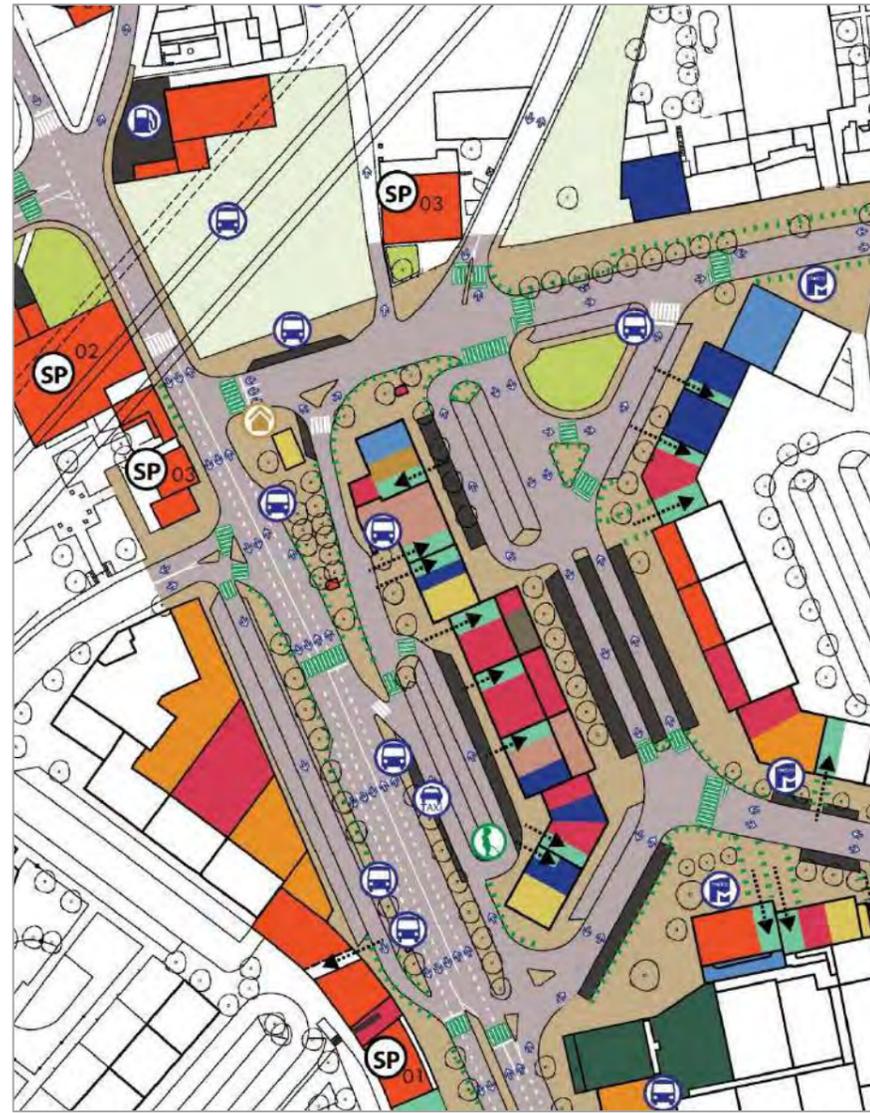


Forças	Fraquezas
Interface de transportes; Principal centralidade da área norte da cidade, com capacidade de atração extra-freguesia (atrai igualmente Santa Clara); Integra a rede pedonal estruturante da cidade; Via Histórica de saída de Lisboa;	Excesso de áreas de circulação viária em detrimento da rede pedonal; Espaço público desqualificado;
Oportunidades	Ameaças
Existência de vazios urbanos ocupados por estacionamento desordenado, que poderão ser transformados em áreas públicas de lazer;	Continuação dos vazios urbanos sem tratamento; Dificuldade em chegar a acordo com os proprietários particulares que são necessários expropriar;
Linhas de Ação	
Espaço Público: conferir um carácter de Alameda na área da Praça, dando sequência ao perfil deste arruamento, através da introdução de um separador central; pedonalização dos espaços laterais à área do canal rodoviário; introdução de estrutura arbórea central;	
Estudo Urbano: estudo de estrutura urbana de remate de malhas, que permita a ligação da Alameda à Rua Professor Manuel Valadares;	
Economia e Inovação: programa de apoio à reconversão de usos no piso térreo da Alameda;	





- | | |
|------------------------|----------------------|
| Autocarro | Passadeira Rebaixada |
| Praça de Táxis | Passadeira |
| Metro | Balizadores |
| Posto de abastecimento | L.S. Público |
| Asfalto | Quiosque (Papeleria) |
| Calçada de Vidraça | Garagem |
| Calçada de Granito | Bancos |
| Espaço Verde | Café/Restaurante |
| Farmácia | Loja |
| Papeleria | Devaluto/Obras |
| Habitação | Serviços |
| Mini Mercado | Centro Comercial |
- SP 01** Centro de Saúde da Lumiar
SP 02 Mercado da Lumiar
SP 03 Junta de Freguesia do Lumiar
SP 04 Cemitério da Lumiar

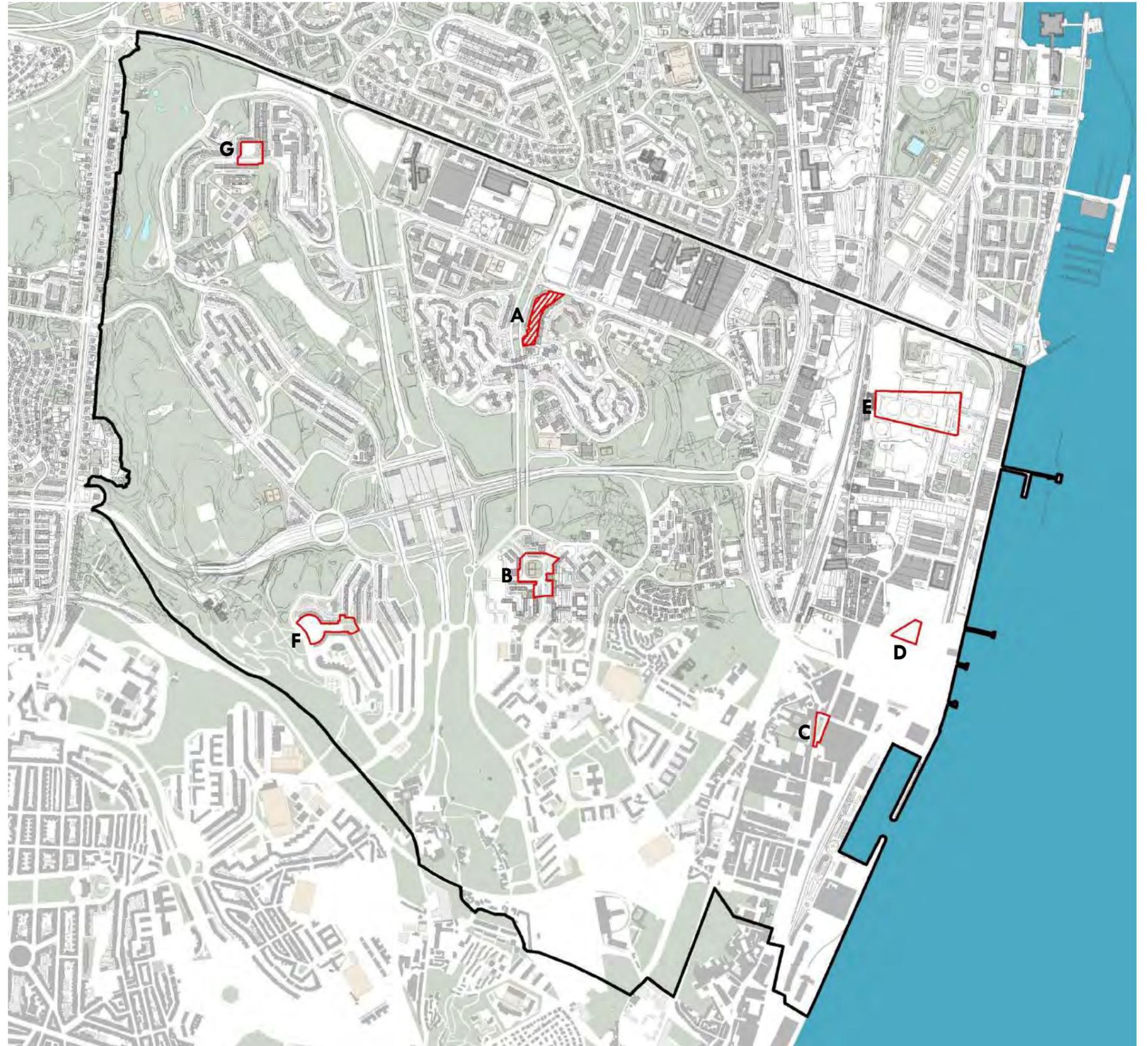


EXISTENTE



MARVILA

- A Rua Actriz Palmira Bastos
- B Praça Dr. Fernando Amado
- C Praça David Leandro da Silva
- D Braço de Prata
- E Parque Maior
- F Praça de Macau
- G Praça Raul Lino



MARVILA | RUA ACTRIZ PALMIRA BASTOS

20. Rua Actriz Palmira Bastos - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **MARVILA**

Bairro: **BAIRRO DAS AMENDOEIRAS**

Compromissos:

É abrangido pela área do Projecto Urbano Viver Marvila e do Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental (em elaboração).

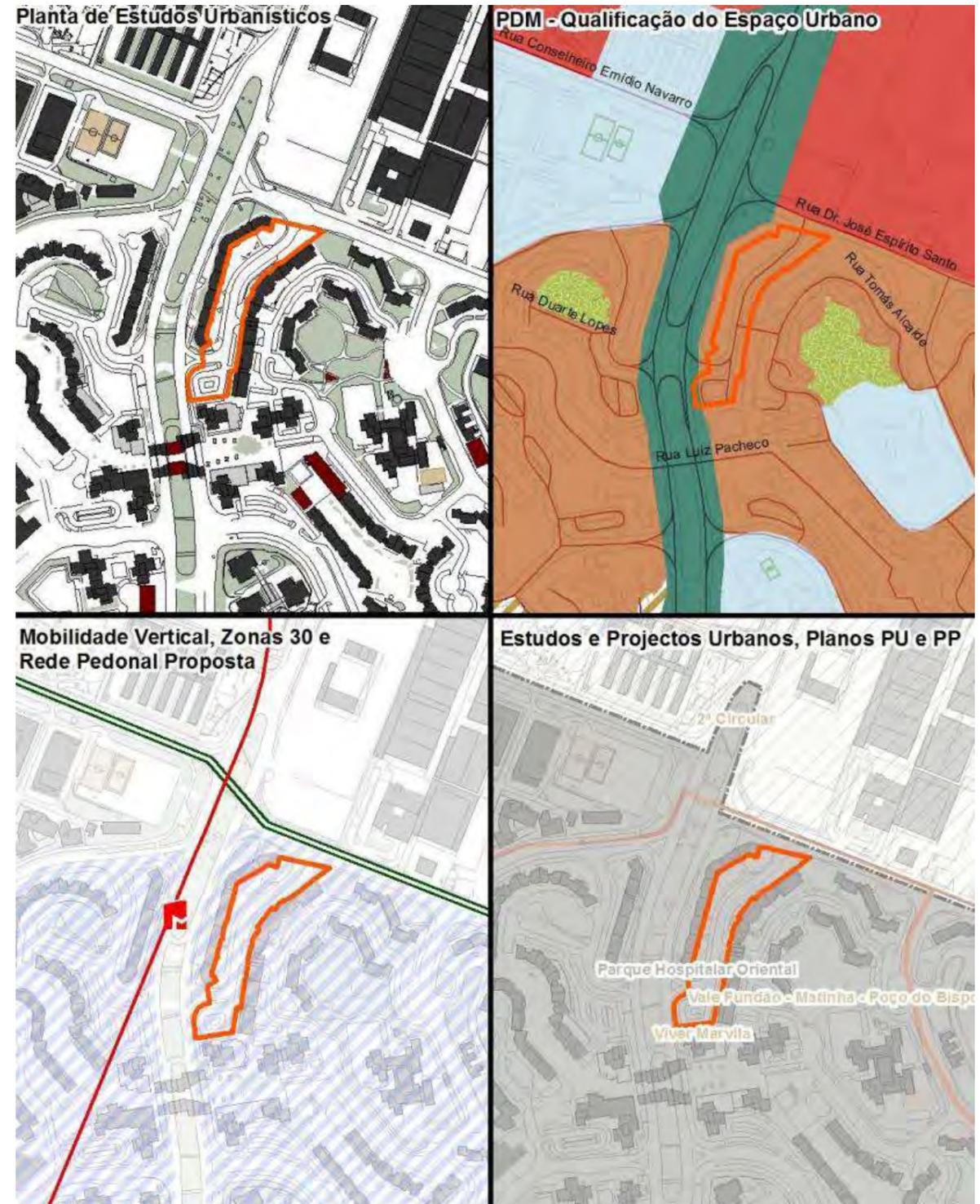
PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado.

O Local

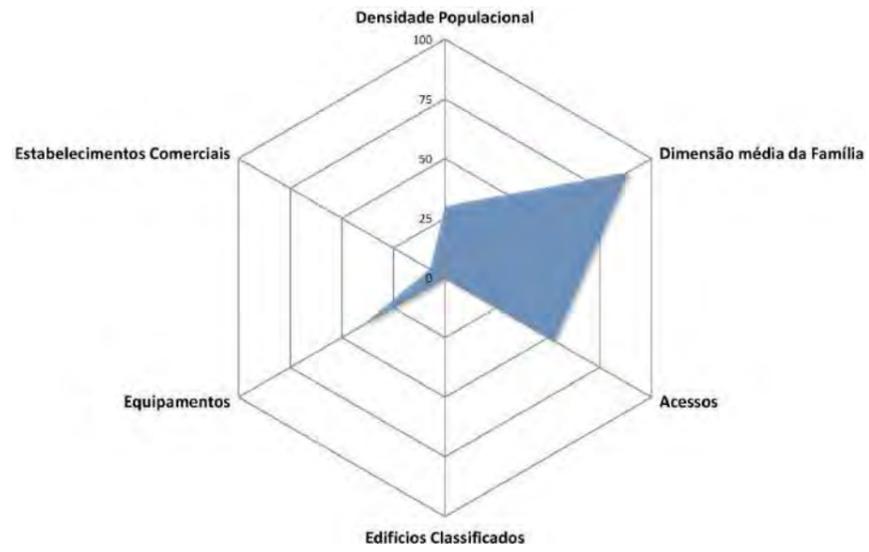
Artéria mais desenvolvida em termos de comércio, pertencente à Zona I (Bairro do Olival) do Plano de Chelas, cuja orientação Norte – Sul parece favorecer a sua luminosidade ao longo do ano.

Com uma população da envolvente de 9 404 habitantes, uma densidade de 49,4 e uma dimensão média de família de 2,47.



<p>Forças</p> <p>Boa acessibilidade com o metro e carris, Existência de frentes de comércio e esplanadas associadas;</p> <p>Zona dotada de muitos lugares de estacionamento;</p>	<p>Fraquezas</p> <p>Estacionamento abusivo interferindo com o peão.</p> <p>Não possui estacionamento de bicicletas e mobiliário urbano.</p>
<p>Oportunidades</p> <p>Intervir no espaço público como potenciador do reforço desta centralidade no âmbito do projeto alargado da regeneração social de Marvila – Programa Viver Marvila;</p> <p>Proximidade do futuro Hospital de Todos os Santos;</p>	<p>Ameaças</p> <p>Regularização com diminuição da oferta de estacionamento à superfície;</p>
<p>Linhas de Ação</p> <p>Espaço Público: Reduzir a faixa de rodagem, alargamento dos passeios, exclusão das bolsas de estacionamento existentes, introdução de ciclovia e estrutura arbórea.</p> <p>Estudo Urbano: elaborar um estudo de fachadas para a envolvente edificada da rua, que através de uma nova paleta de cores permita uma identificação própria da Praça;</p>	



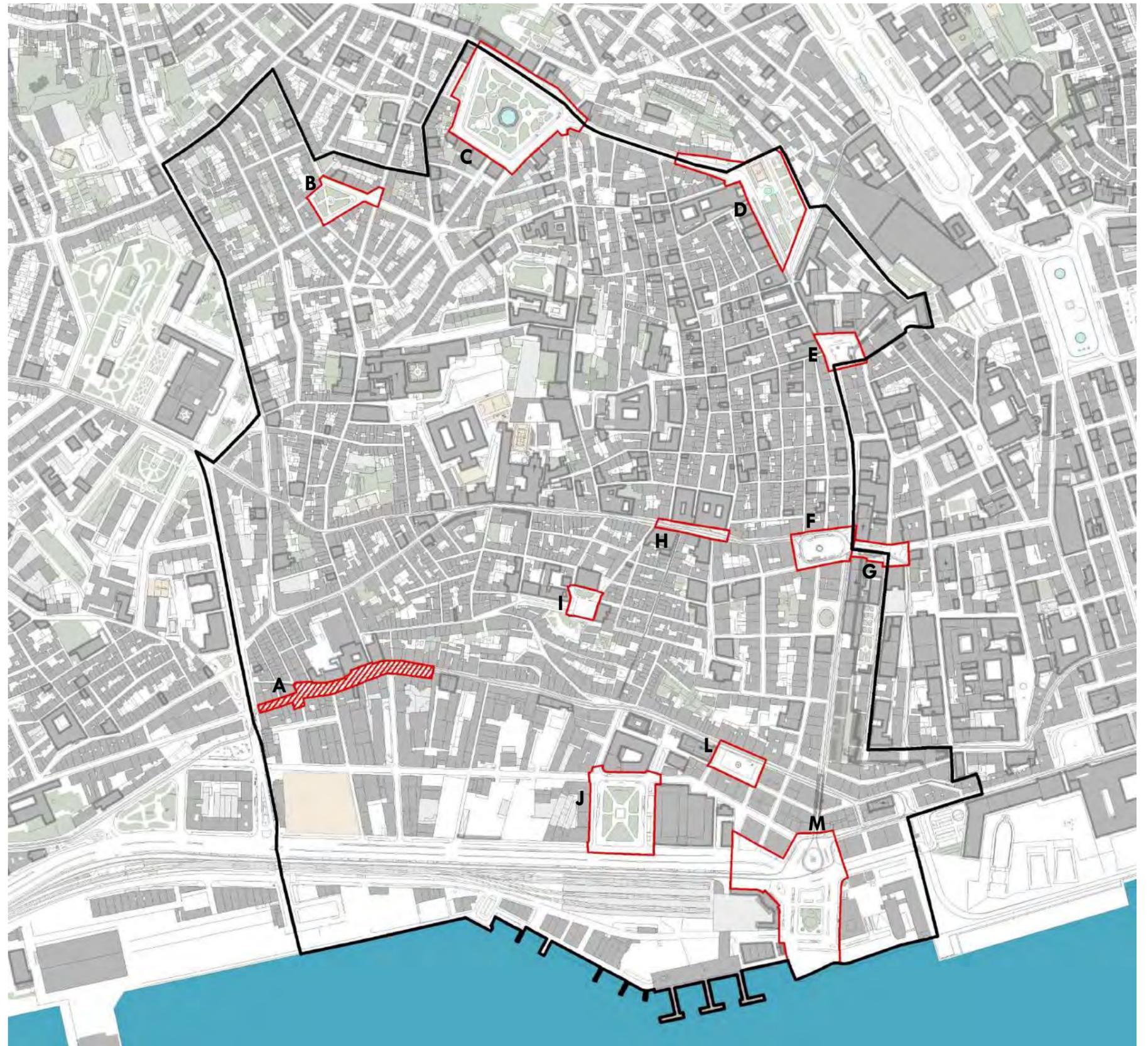


- | | |
|--------------------|--------------------------|
| Autocarro | Passadeira Rebaixada |
| Metro | Passadeira não rebaixada |
| Ciclovía | Balizadores |
| Asfalto | Habitação |
| Calçada de Vidraço | Bancos |
| Calçada Portuguesa | Loja |
| Basalto | Café/Restaurante |
| Lajetas | Mini-Mercado |
| Espaço Verde | Ser vicos |
| | Devoluta/Obras |



MISERICÓRDIA

- A Largo do Conde Barão
- B Praça das Flores
- C Jardim Príncipe Real
- D São Pedro de Alcântara
- E Largo Trindade Coelho (Misericórdia)
- F Praça Luís de Camões
- G Largo das Duas Igrejas / Chiado
- H Largo do Calhariz
- I Largo de Santa Catarina (Adamastor)
- J Praça D. Luís I
- L Praça de S. Paulo
- M Cais do Sodré



MISERICÓRDIA | LARGO DO CONDE BARÃO

21. Largo do Conde Barão - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **MISERICÓRDIA**

Bairro: **CONDE BARÃO**

Compromissos:

Lado norte:

Projecto Urbano Príncipe Real – Bairro Alto – Bica; Plano de Urbanização do Núcleo Histórico da Madragoa (eficaz/em revisão) e Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana do Bairro Alto e Bica (em elaboração).

Lado sul:

Projecto Urbano Avenida 24 de Julho; Plano de Pormenor do Aterro da Boavista Poente (em elaboração) e Plano de Pormenor do Aterro da Boavista nascente (eficaz).

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Lado norte:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado.

Lado sul:

Espaço Central e Residencial a consolidar.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Conjunto Arquitectónico – edifícios de habitação plurifamiliar (49.27); 2 Imóveis – Edifício de habitação plurifamiliar e antiga Fábrica Vulcano e Colares (49.25; 49.26); 2 imóveis e Logradouros – Palácio Alvíto (49.13) e Palácio Alarcão (49.15); Lojas de referência histórica – fachada da loja Casa dos Parafusos (49.15 A), fachada de azulejo da loja J. Villa Nova Cª (49.61).

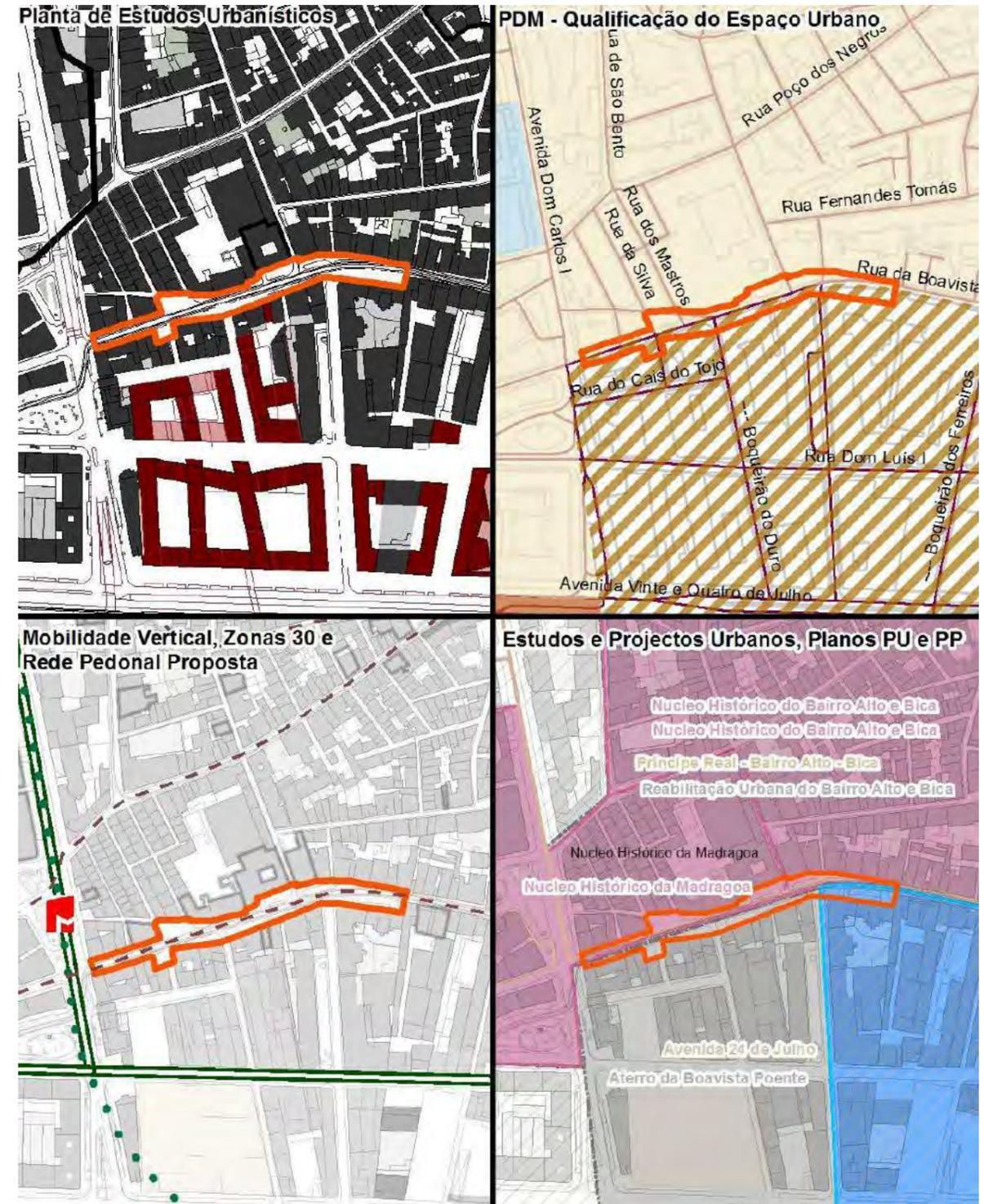
Direcção Geral do Património Cultural:

Confronta com frente edificada de Monumento Nacional – Palácio que pertenceu aos Almadás (Provedores da Casa da Índia) e é parcialmente abrangido pela respectiva Zona de Protecção; É parcialmente abrangido pela Zona Especial de Protecção do Bairro Alto e imóveis classificados na sua área envolvente.

O Local

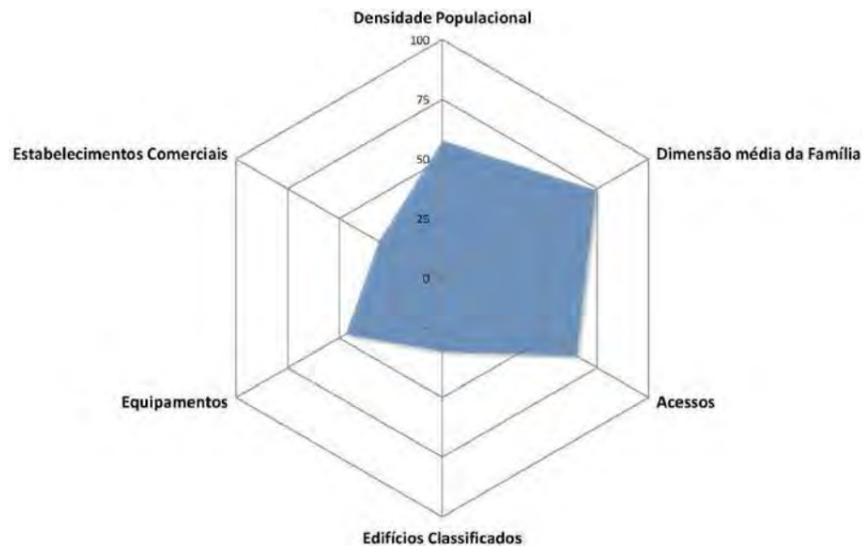
Antiga Rua da Bica Duarte Belo e zona industrial do início do séc. XX, corresponde a um alargamento espontâneo do espaço entre fachadas da Rua da Boavista.

Envolvente com uma população de 11 710, uma densidade populacional de 94,6 e uma dimensão média da família de 2,06.

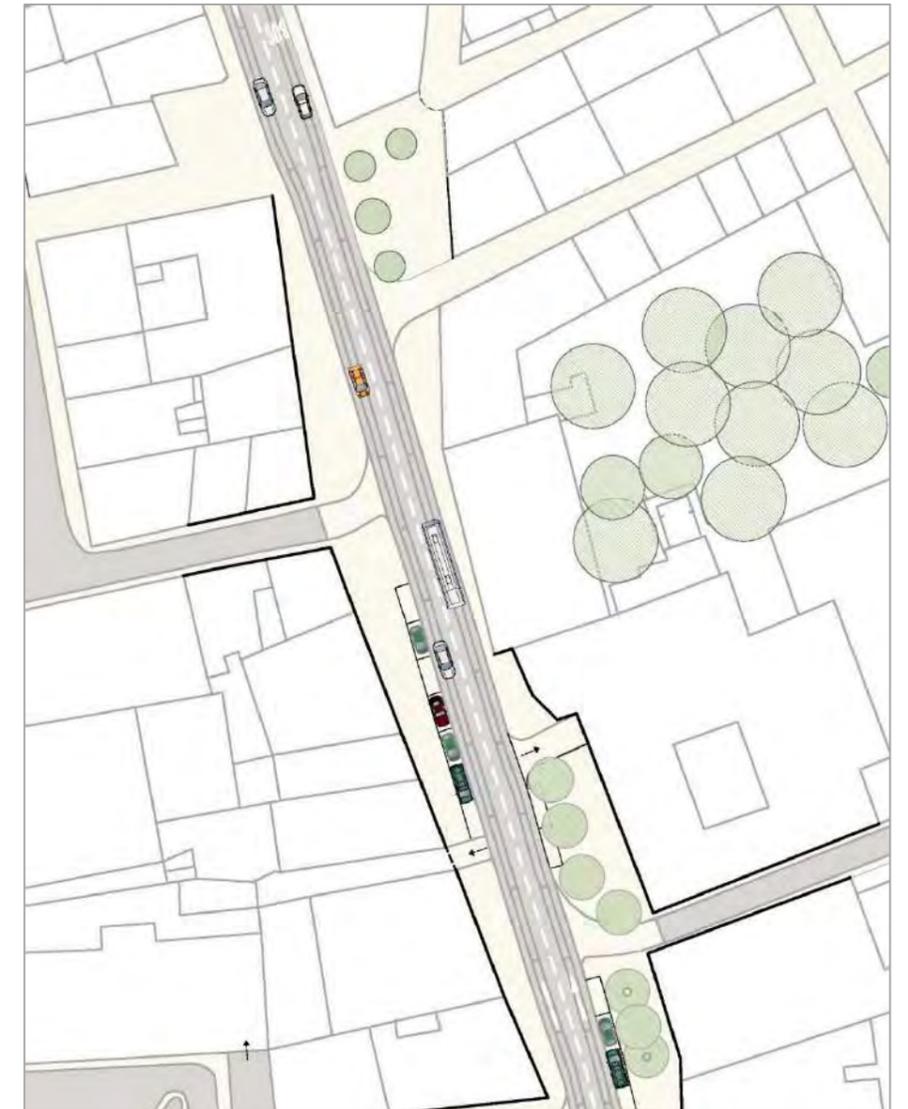


Forças	Fraquezas
<p>Existência de frentes de comércio;</p> <p>Apropriação do espaço público com esplanadas;</p> <p>Proximidade da futura estação de metropolitano da Avenida D. Carlos (ligação linha amarela a verde, Rato – Cais do Sodré);</p> <p>Frentes de património edificado classificado;</p> <p>Via Histórica de saída de Lisboa;</p>	<p>Zona de edificado degradado e devoluto;</p> <p>Falta de uniformização e coerência ao nível do pavimento; Zona de sombreamento excessivo criando desconforto;</p> <p>Reduzida dimensão do passeio sul;</p> <p>Sobredimensionamento dos lugares de estacionamento;</p> <p>Interrupções do canal pedonal, devido aos diversos arruamentos que interseam o Largo;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Potencialidade de reconversão de espaços comerciais em rés-do-chão devolutos;</p> <p>Implementação do Plano de Urbanização do Núcleo Histórico da Madragoa, Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana do Bairro Alto e Bica, Planos de Pormenor do Aterro da Boavista Nascente e Poente;</p> <p>Projeto Urbano Avenida 24 de Julho;</p>	<p>Estado de conservação do edificado;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: introdução de um pavimento contínuo com um albedo elevado, que garanta a unidade de todo o espaço público; articulação deste espaço com a intervenção do Largo da Esperança; garantir a continuidade aos percursos pedonais em todas as transversais através do pavimento; pedonalização da Travessa Cais do Tojo;</p> <p>Economia e Inovação: programa de apoio à reabilitação dos imóveis situados no Largo do Conde Barão; implementação do programa rés-do-chão aos espaços comerciais devolutos;</p>	

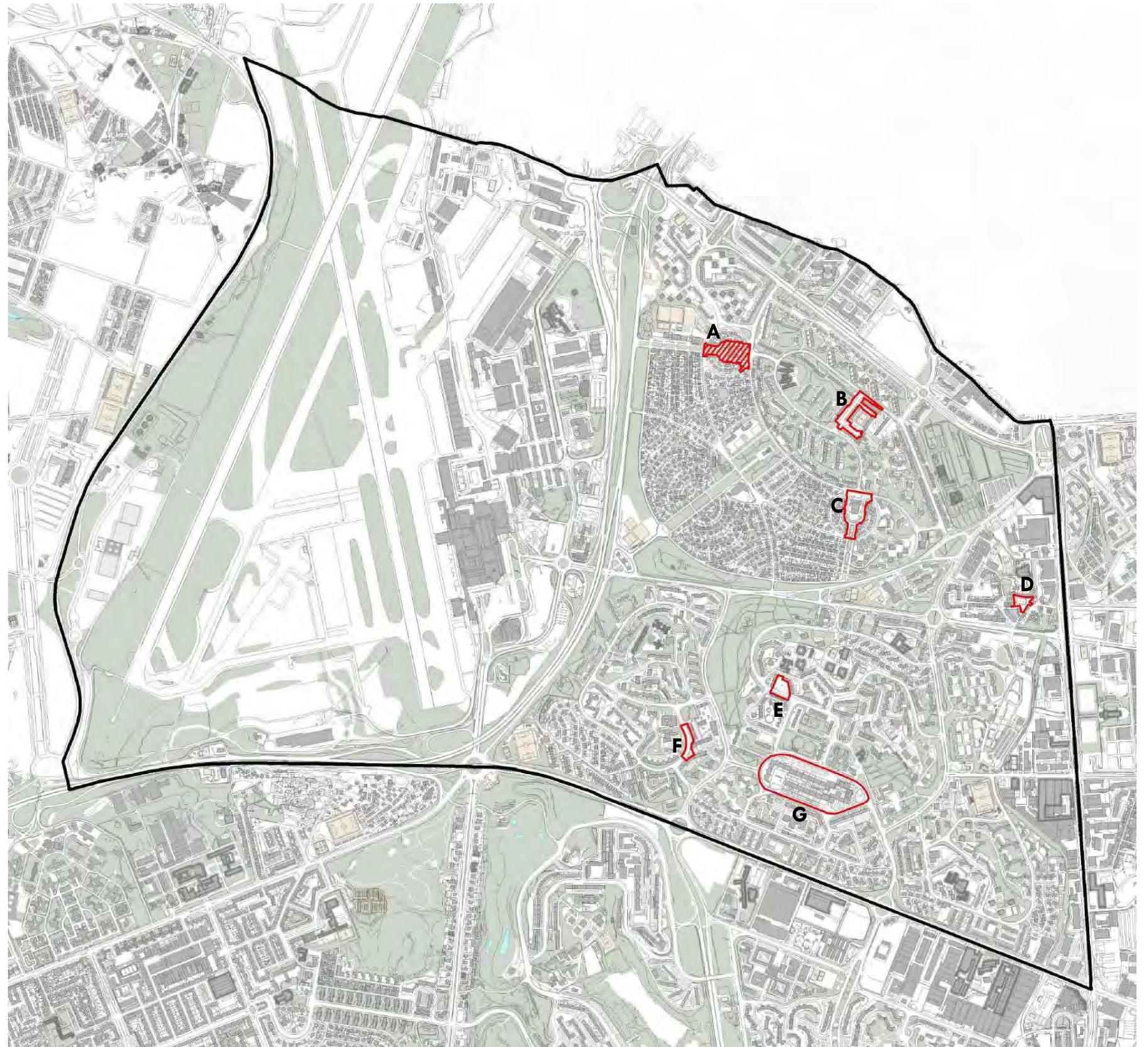




- | | |
|--------------------------|----------------------|
| Autocarro | Passadeira |
| Praça de Táxis | Zona Pedonal |
| Electrico | Balizadores |
| Parque de Estacionamento | Quiosque (papelaria) |
| Asfalto | Papelaria |
| Calçada de Vidraça | Bancos |
| Calçada Portuguesa | Café/Restaurante |
| Calçada de Basalto | Loja |
| Lajetas | Devaluto/Obra |
| Espaço Verde | Serviços |
| | Mini-Mercado |
| | Farmácia |



- A Praça Norte
- B Rua Capitão Tenente Oliveira e Carmo
- C Praça das Casas Novas
- D Praça Viscondessa dos Olivais
- E Praça Cidade do Luso
- F Rua Cidade de Nampula
- G Rua Cidade de Bolama (Olivais Shopping)



22. Praça Norte - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **OLIVAIS**

Bairro: **BAIRRO DA ENCARNAÇÃO**

Compromissos:

Não tem.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

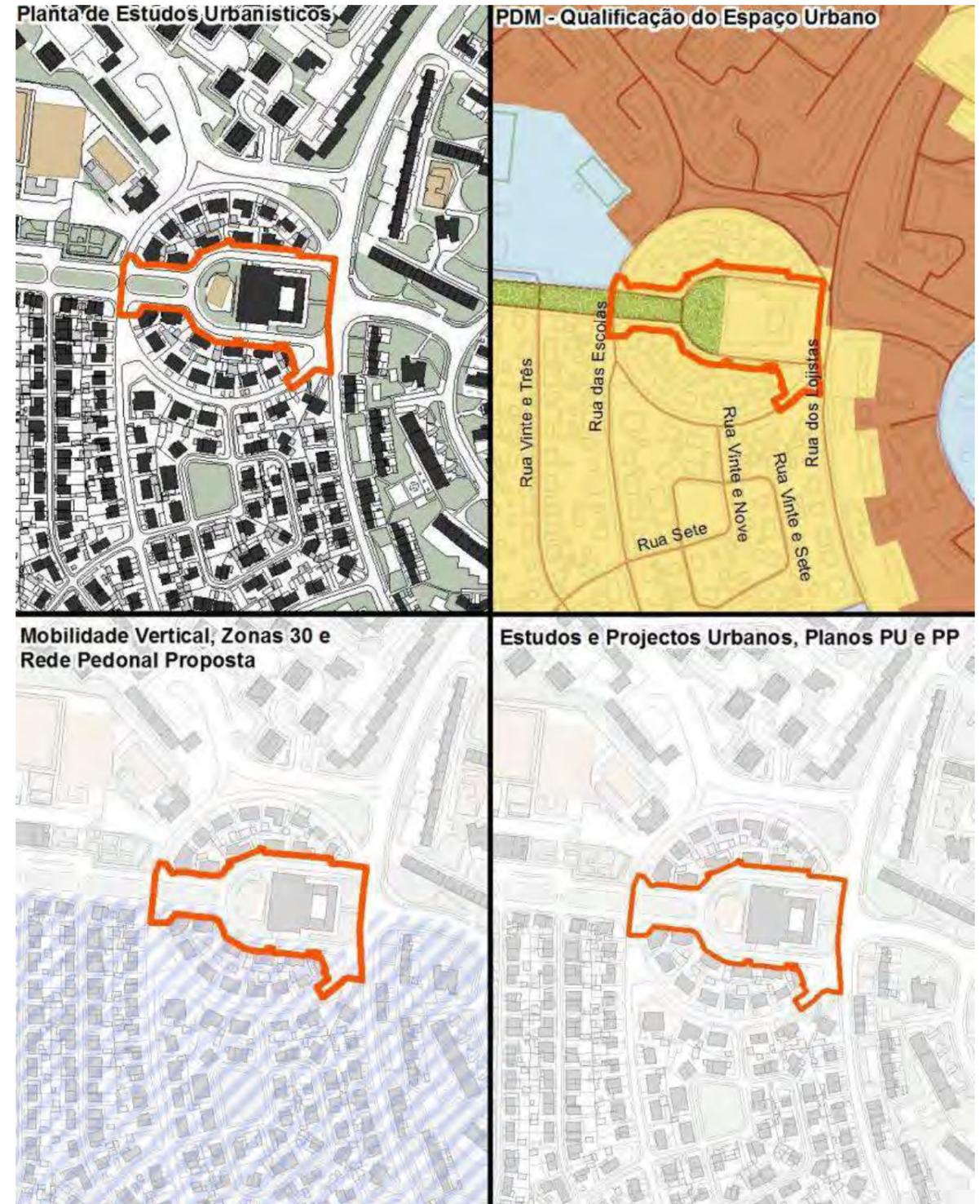
Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano D Consolidado.

O Local

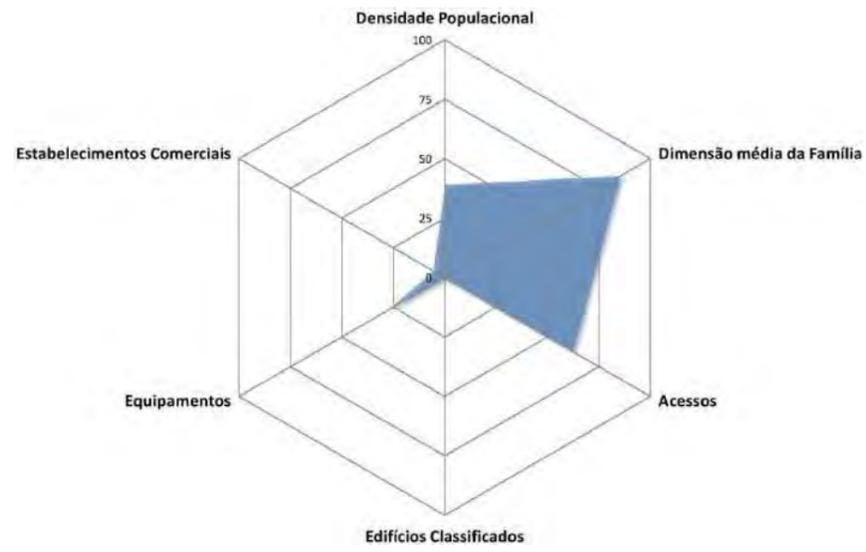
Envolvente ajardinada do Mercado Norte (1963) do Bairro da Encarnação (1938) “aberto” aos moradores de parte dos blocos de Olivais Norte e da Quinta do Morgado.

Com uma envolvente com 10 922 correspondendo a uma densidade de 64 e uma dimensão média da família de 2,38.



Forças	Fraquezas
<p>Atractividade do mercado e das lojas contíguas / Comércio na envolvente próxima;</p> <p>Principal centralidade do Bairro da Encarnação;</p>	<p>Falta de atractividade nos percursos pedonais envolventes;</p> <p>Ausência de vãos para as áreas exteriores das lojas do mercado;</p> <p>Pouca utilização do espaço público envolvente ao Mercado;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Possibilidade de reconversão do espaço público existente;</p> <p>Reabilitação do Mercado e sua abertura para o exterior;</p>	<p>Em resultado da existência do mercado ocorrem alguns casos de estacionamento ilegal causando interferência com o peão;</p> <p>Redução de estacionamento pintado sobre o passeio;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: uniformização do pavimento com identificação clara do canal de circulação e respetivo estacionamento, sobrelevando a área de circulação viária; introdução de novo pavimento na faixa de rodagem; regularização do estacionamento a norte do mercado; alteração da faixa de rodagem e talude verde, a sul do mercado, regularizando estacionamento e aumentando a área de passeio junto ao edificado; criação de uma praça seca na fachada nascente do Mercado; criação de um pequeno anfiteatro que interliga o espaço público poente ao Mercado com o novo parque infantil;</p> <p>Estudo Urbano: proposta de ampliação da fachada poente do Mercado, com criação de espaço com esplanada; elaborar um estudo de fachadas para a envolvente edificada da rua, que através de uma nova paleta de cores permita uma identificação própria da Praça;</p>	



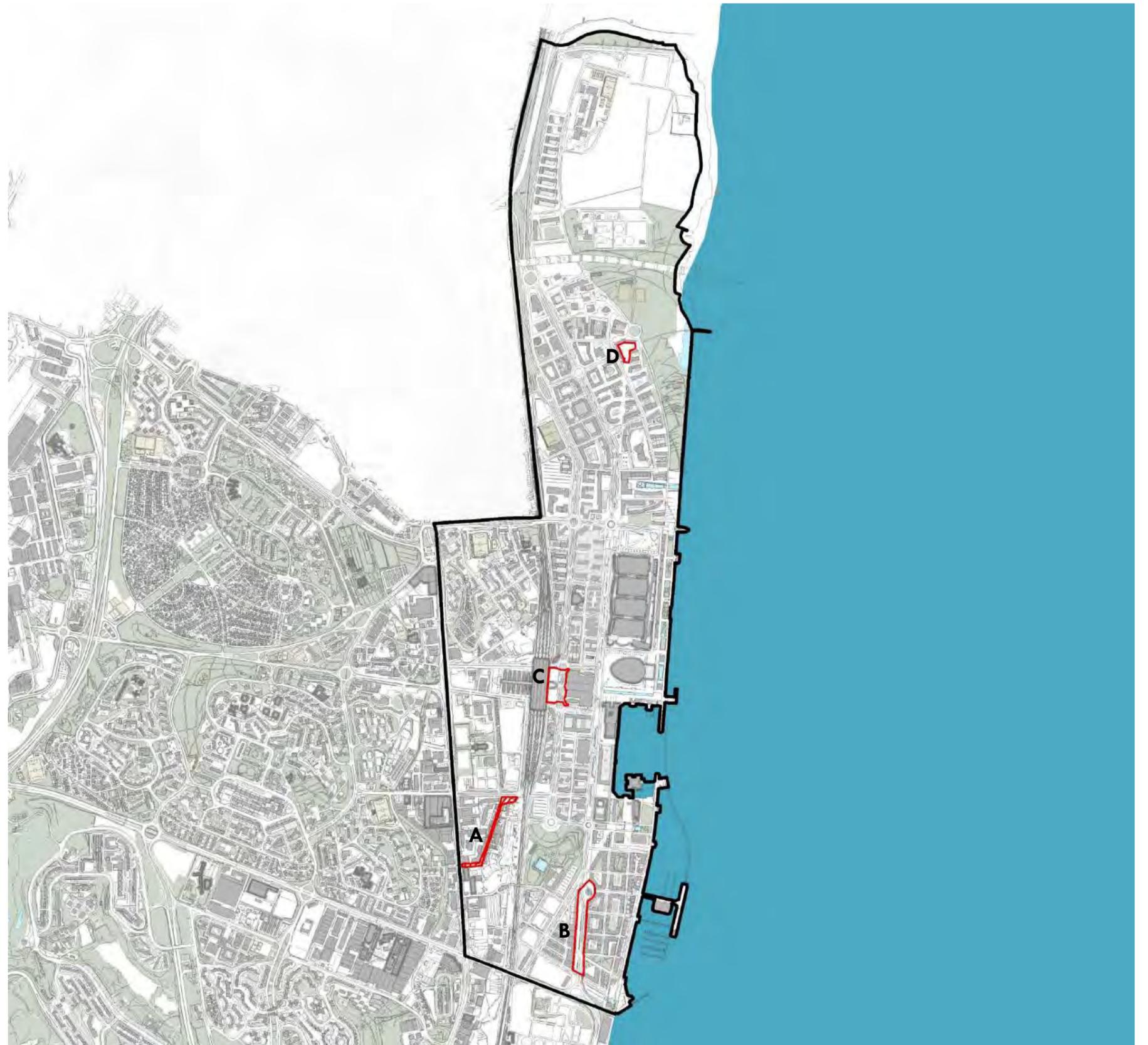


- Autocarro
 - Praça de Táxis
 - Asfalto
 - Calçada de Vidraça
 - Calçada Portuguesa
 - Basalto
 - Espaço Verde
 - Passadeira Rebaixada
 - Balizadores
 - Ponto Focal ou de referência
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Farmácia
 - Consultórios
 - Mini-Mercado
 - Devoluto/Obras
- SP 01** | Mercado Municipal



PARQUE DAS NAÇÕES

- A Rua da Centieira
- B Alameda dos Oceanos / Porta do Mar
- C Praça do Oriente
- D Terreiro dos Corvos



23. Rua da Centieira - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **PARQUE DAS NAÇÕES**

Bairro: **SANTA ISABEL**

Compromissos:

É abrangida pelo Plano de Urbanização da Área Envolvente à Estação do Oriente (em elaboração).

Estão previstas frentes edificadas no remate sul da rua...

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado;
Espaço de Actividades Económicas a consolidar.

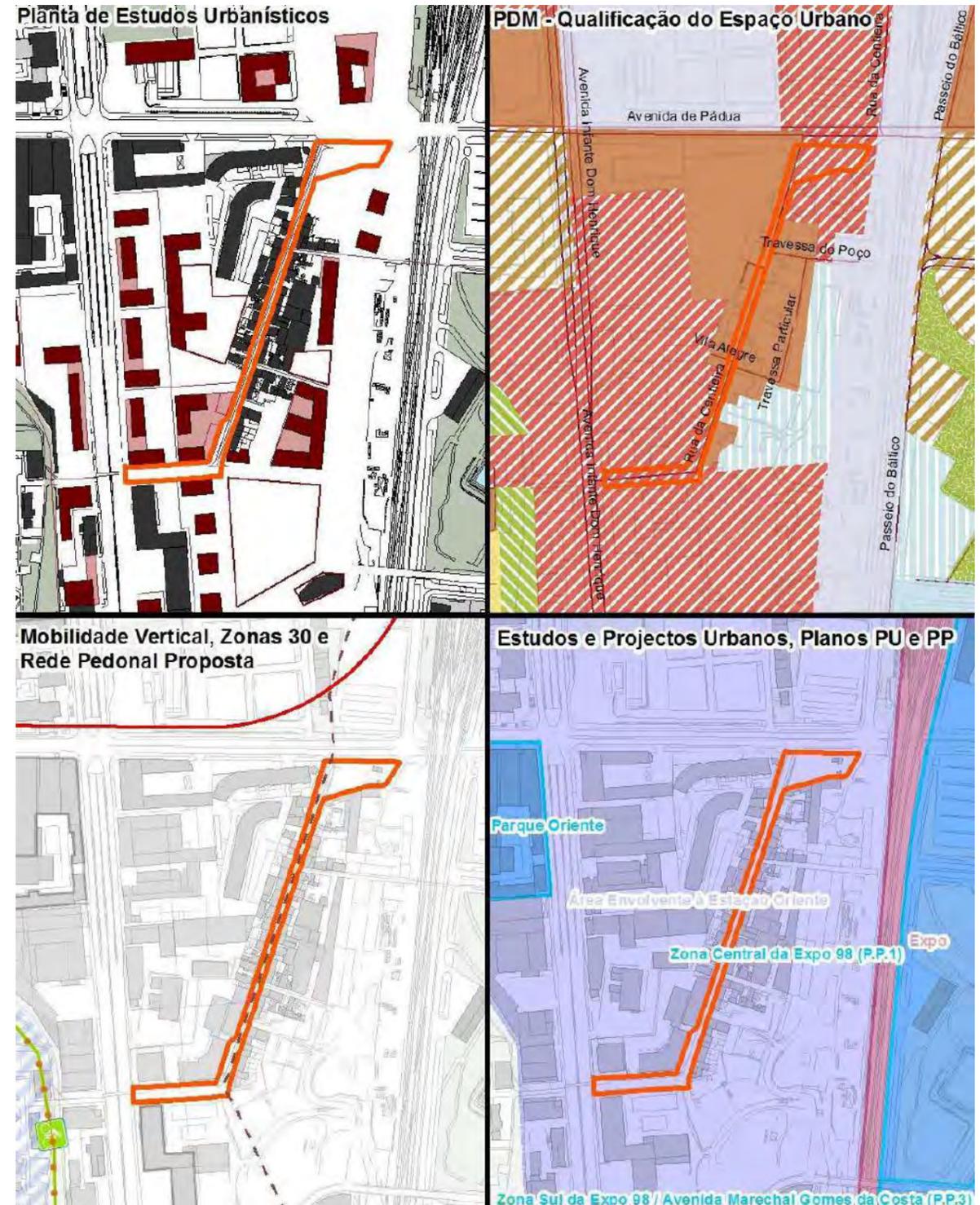
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Imóvel e Logradouro – edifício industrial (33.47).

O Local

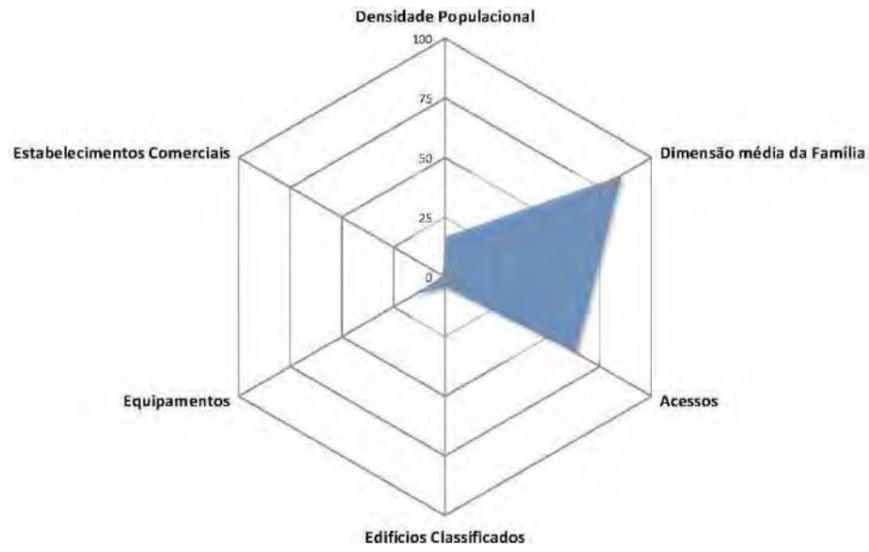
Rua em recta quebrada mas cuja principal e mais antiga parte tem uma orientação Norte - Sul, com várias centenas de metros e com casario antigo oitocentista decadente e hoje alguns restaurantes. Ficou no meio de uma ocupação industrial envolvente tendo agora dificuldade de ligação e afirmação perante a nova malha urbana do Parque das Nações. Simples pormenores como seja o separador central da Av. de Pádua contribuem para o isolamento desta Rua.

Área envolvente com 6 032 correspondendo a uma densidade de 30,6 e a uma dimensão média de família de 2,37.

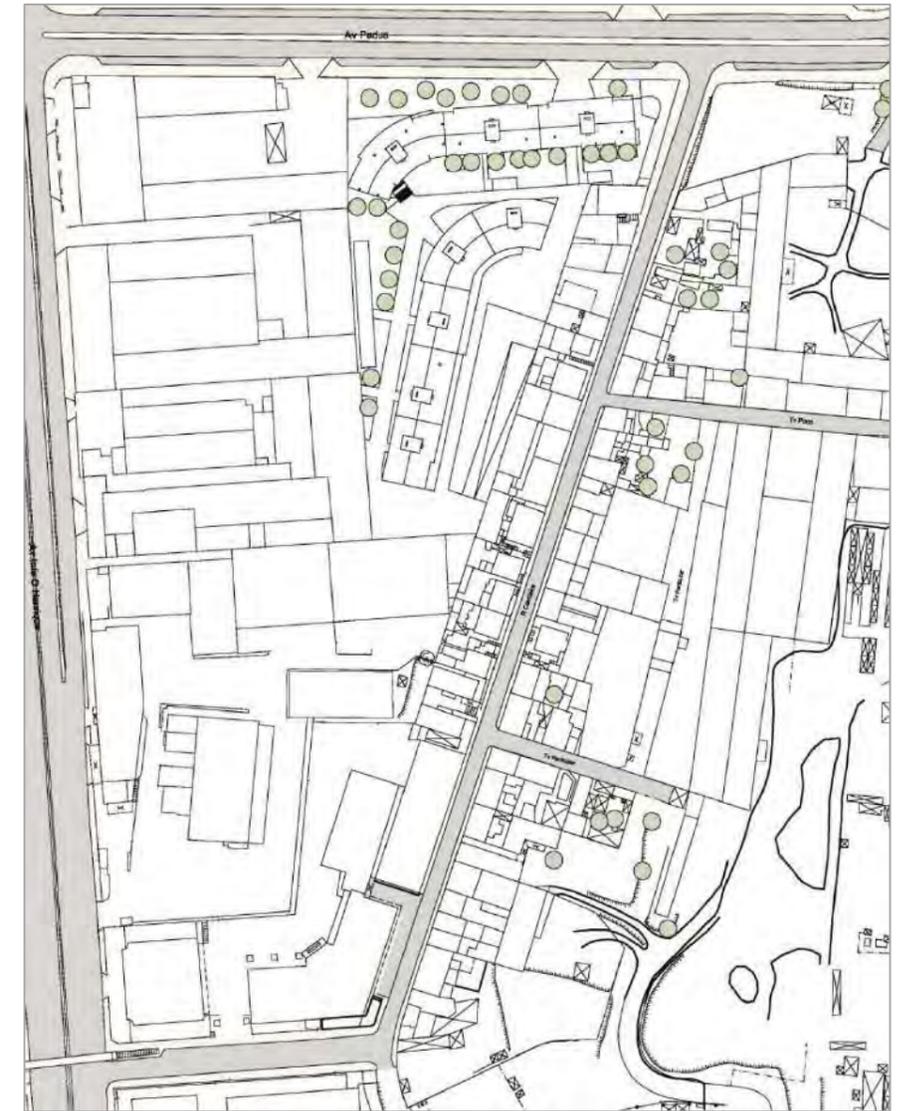


<p>Forças</p> <p>Boas acessibilidades rodoviárias na proximidade;</p> <p>Via Histórica de saída de Lisboa;</p>	<p>Fraquezas</p> <p>Falta de uniformização no pavimento rodoviário e em mau estado de conservação;</p> <p>Edificado em mau estado de conservação;</p>
<p>Oportunidades</p> <p>Criar uma centralidade histórica na nova freguesia do Parque das Nações, numa rua que mantém o espírito de lugar inalterável; Integra o Plano de Urbanização da Área Envolvente à Estação do Oriente (em elaboração);</p>	<p>Ameaças</p> <p>Não adesão dos proprietários,</p> <p>Estado de conservação e adulteração arquitetónica de alguns imóveis;</p>
<p>Linhas de Ação</p> <p>Espaço Público: criação de um plano único no pavimento, com demarcação de alguns lugares de moradores; condicionar o trânsito apenas a moradores e trânsito local;</p> <p>Estudo Urbano: elaborar um estudo de cérceas e estudo de fachadas para a rua, que através de uma nova paleta de cores permita uma identificação própria da Praça;</p> <p>Economia e Inovação: programa de apoio à reabilitação dos imóveis situados na rua; implementação de uma estratégia que permita criar uma diferenciação da rua em termos de oferta e reforce a sua centralidade simbólica da freguesia;</p>	





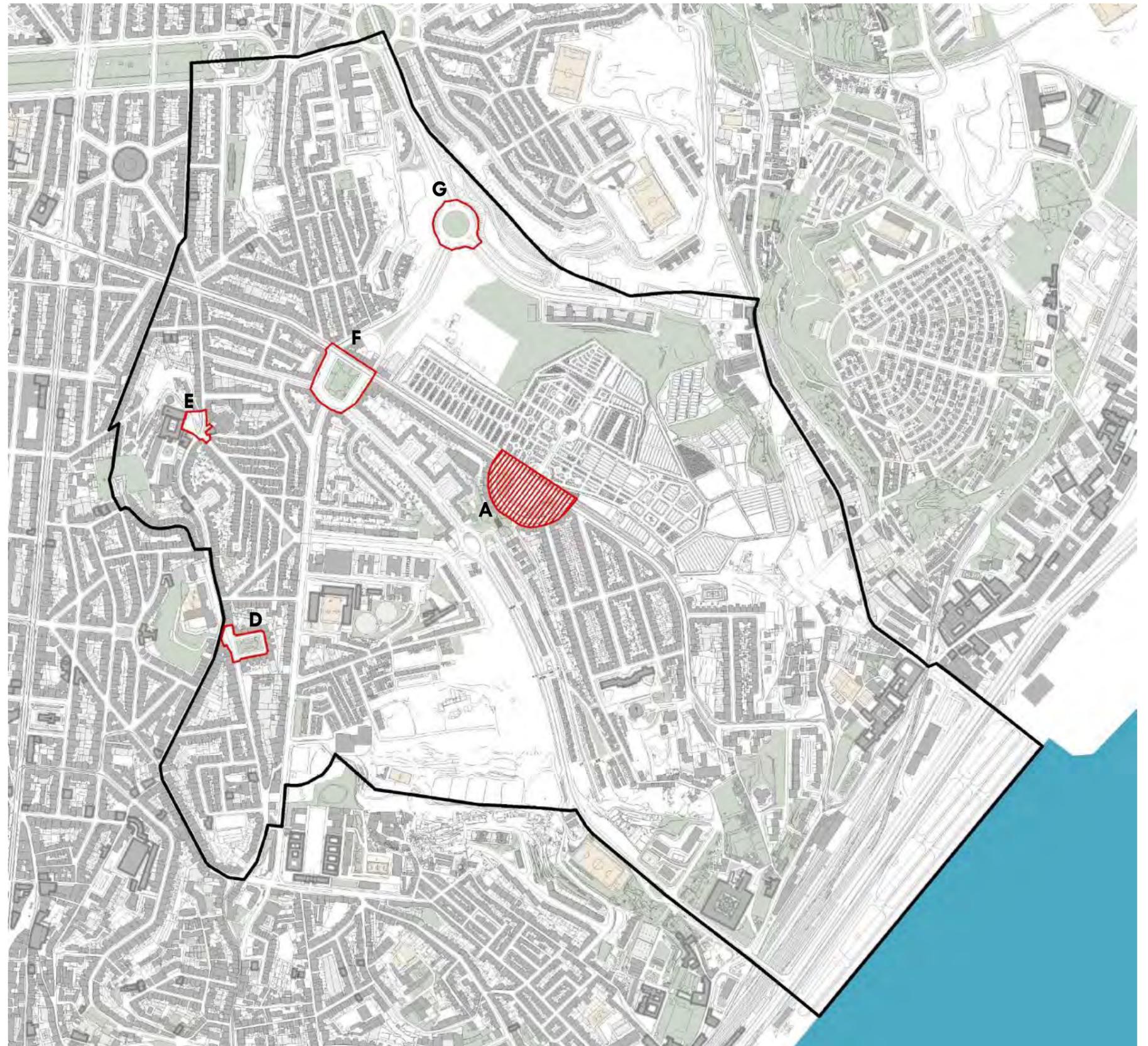
- Balizadores
- Garagem
- Autocarro
- Serviços
- Asfalto
- Habitação
- Calçada de Vidraço
- Café/Restaurante
- Espaço Verde
- Loja
- Calçada de granito
- Devoluto/Obras



EXISTENTE

PENHA DE FRANÇA

- A Parada do Alto de S. João
- D Praça António Sardinha
- E Largo da Penha de França
- F Praça Paiva Couceiro
- G Rotunda da Quinta Nova



PENHA DE FRANÇA | PARADA DO ALTO DE S. JOÃO

24. Parada do Alto de São João - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **PENHA DE FRANÇA**

Bairro: **LOPES**

Compromissos:

Encontra-se abrangida pelo Projecto Urbano Avenida Afonso III.

É atravessada por túnel proposto.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado urbano B Consolidado;

Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado.

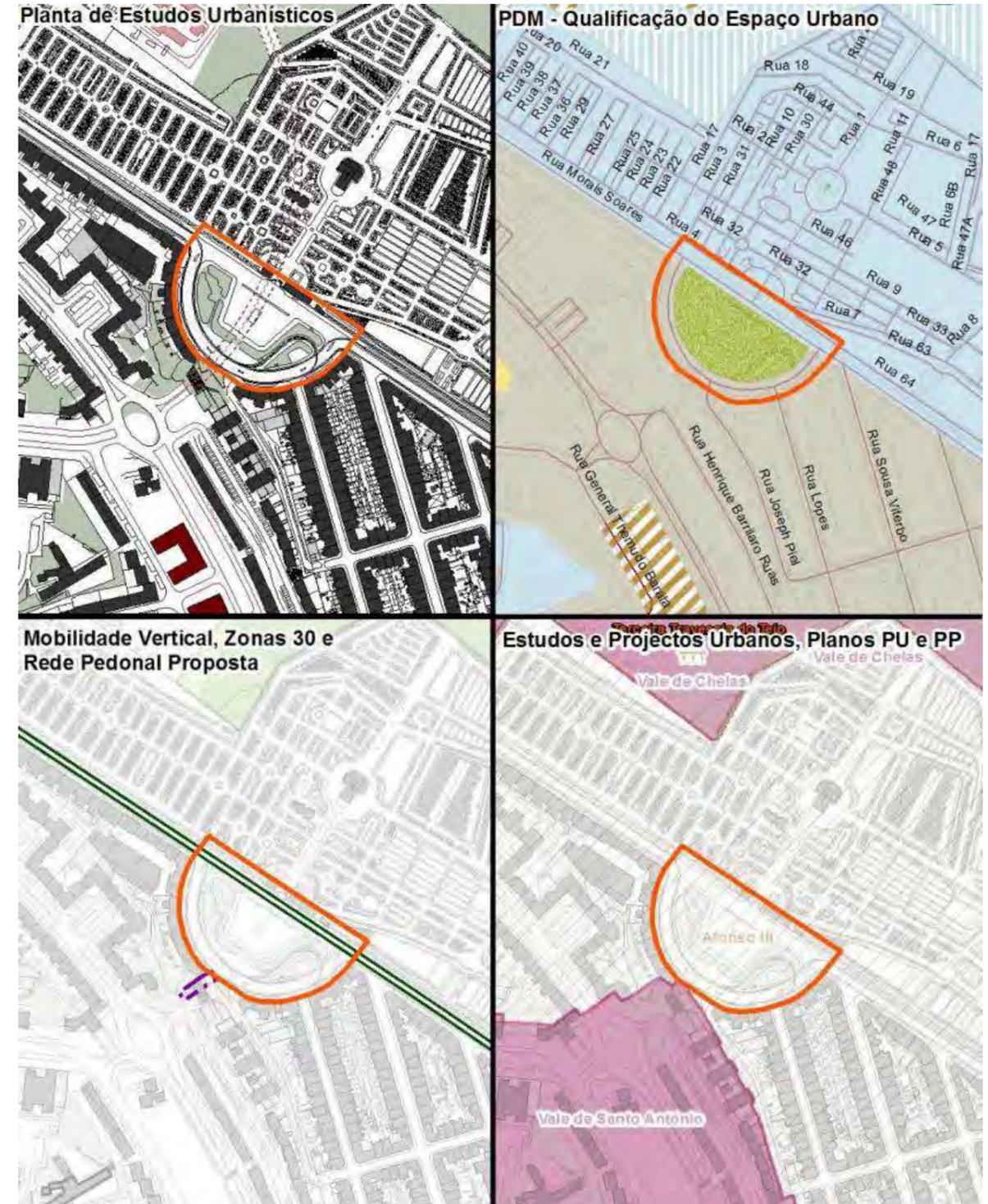
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

2 Conjuntos Arquitectónicos – Cemitério do Alto de São João (41.11), Edifícios de habitação plurifamiliar (41.02).

O Local

Zona fronteira à entrada principal do Cemitério do Alto de S. João (1833) com as necessárias funções de servir de parada militar. Funciona ordinariamente como largo ajardinado com estacionamento para moradores e visitantes do Cemitério.

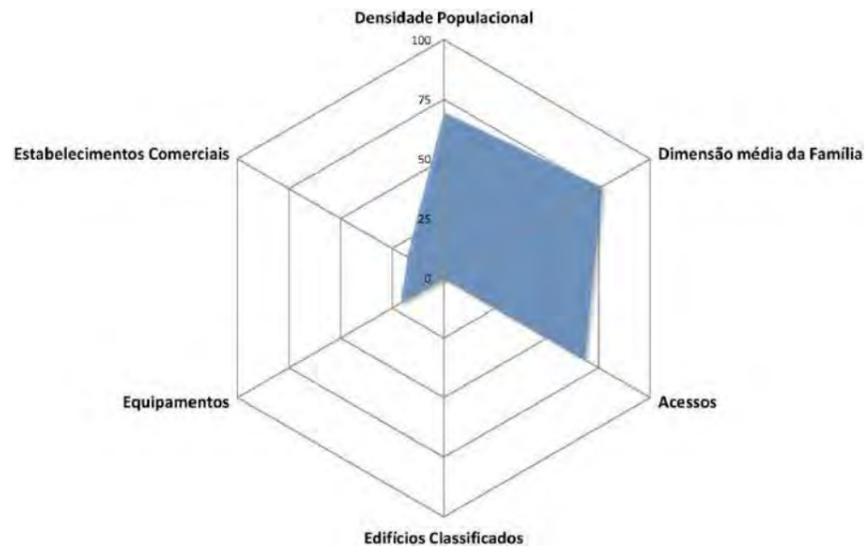
Envolve com 19 012 habitantes, com uma densidade de 114 e uma dimensão média da família de 2,13.



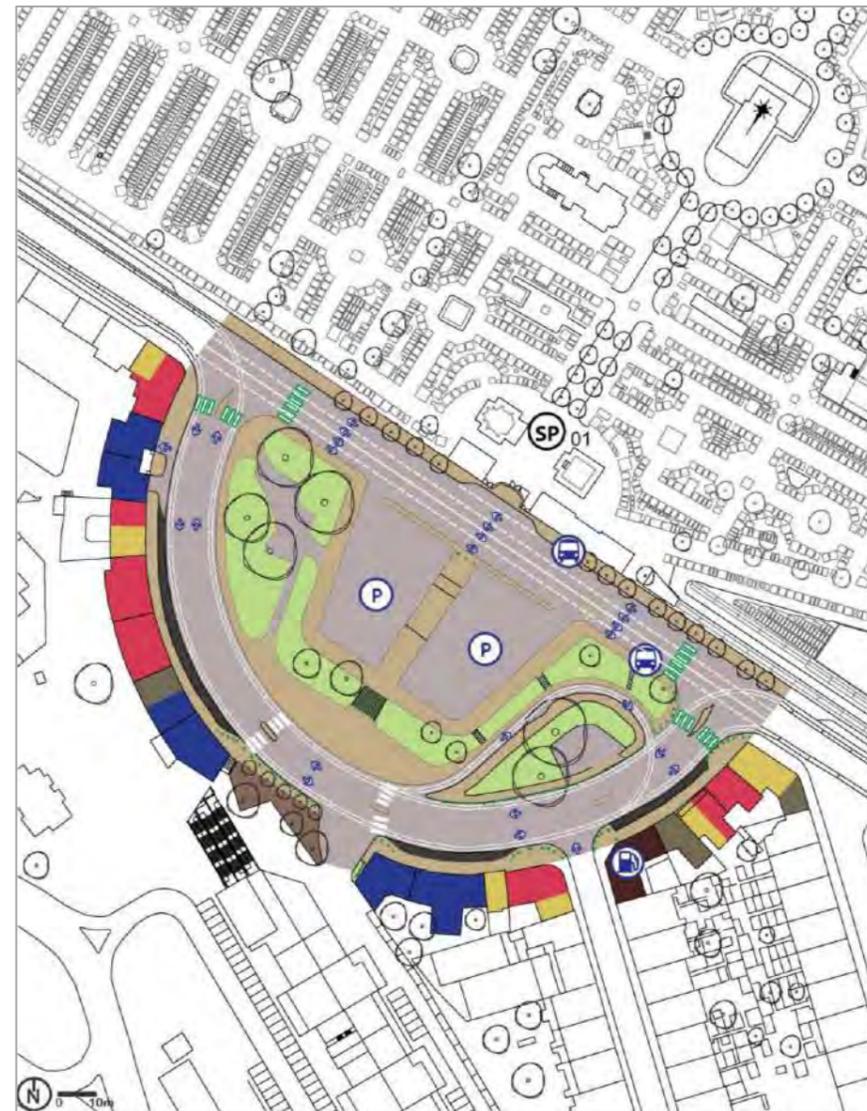
PENHA DE FRANÇA | PARADA DO ALTO DE S. JOÃO

Forças	Fraquezas
<p>Cemitério do Alto de S. João;</p> <p>Parque de estacionamento;</p> <p>Jardim com área verde e mobiliário urbano e frentes de comércio;</p> <p>Existência de infraestrutura de eléctrico;</p>	<p>Difícil atravessamento pedonal entre o Cemitério e o espaço público;</p> <p>Estacionamento desordenado e incompatível com o peão;</p> <p>Excesso de área rodoviária;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Elaboração de estudos viários estruturantes;</p> <p>Elaboração de estudo de viabilidade para a construção de um parque de estacionamento que permita a reabilitação do espaço público e estabelecer uma ligação pedonal através de elevador e escadas ao Vale de Santo António;</p> <p>Análise com a Carris sobre a viabilidade de reativar a carreira de eléctrico;</p>	<p>Forte carácter de Parada do Cemitério, impeditivo de outros usos;</p> <p>Não implementação dos estudos prospetivos em curso;</p> <p>Desqualificação do comércio de rua;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: promover uma ligação pedonal segura entre a Parada e o Cemitério; potenciar a circulação pedonal circular; garantir o acesso ao Cemitério e faixa restrita, maximizando a pedonalização da entrada; aumentar a arborização da parada, maximizando o estacionamento através de um parque subterrâneo; densificar a oferta do espaço público da Parada com a construção de um parque infantil e introdução de um quiosque / espaço para floristas, dotando o espaço de outra atractividade e uma consequente utilização de lazer;</p> <p>Estudo Urbano: elaborar um estudo de cérceas e estudo de fachadas para a rua, que através de uma nova paleta de cores permita uma identificação própria da Praça, com incidência para a uniformização dos rés-do-chão comerciais;</p> <p>Economia e Inovação: desenvolver com os comerciantes uma estratégia de reconversão dos espaços comerciais à nova função da Parada;</p>	





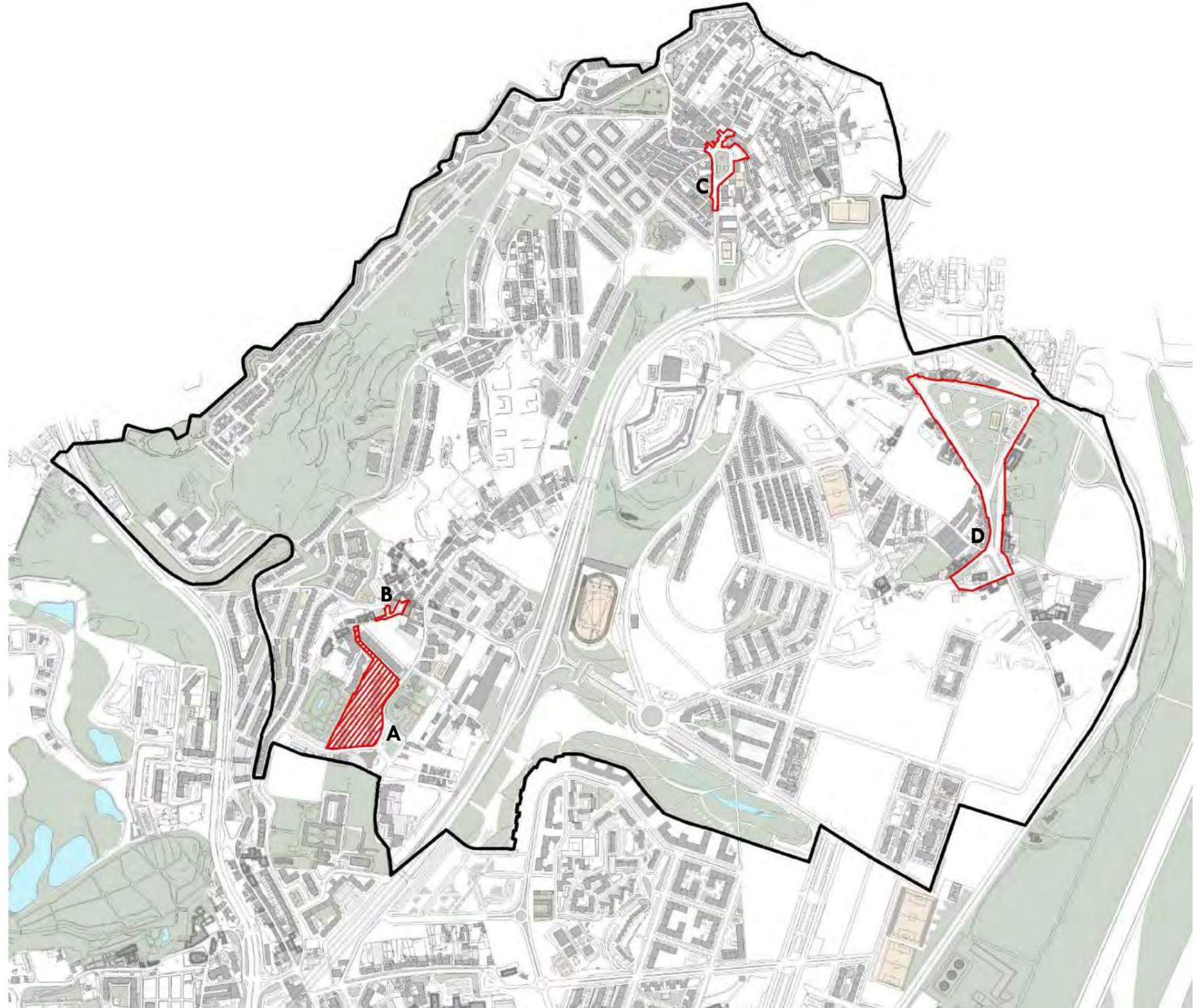
- Autocarro
- Parque de estacionamento
- Posto de abastecimento
- Espaço Verde
- SP 01 Cemitério do Alto de São João
- Passadeira
- Passadeira Rebaixada
- Balizadores
- Asfalto
- Calçada de Vidroço
- Basalto
- Infraestrutura - (Posto de Gasolina)
- Habitação
- Café/Restaurante
- Loja
- Devoluto/Obras





SANTA CLARA

- A Bairro de Santa Clara
- B Largo do Ministro
- C Largo das Galinheiras
- D Largo Defensores da República e Campo das Amoreiras



25. “Bairro de Santa Clara” – Centralidade Proposta

Freguesia: **SANTA CLARA**

Bairro: **AMEIXOEIRA**

Compromissos:

Encontra-se abrangido pelo Projecto Urbano Ameixoeira.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado.

Muito parcialmente em Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado.

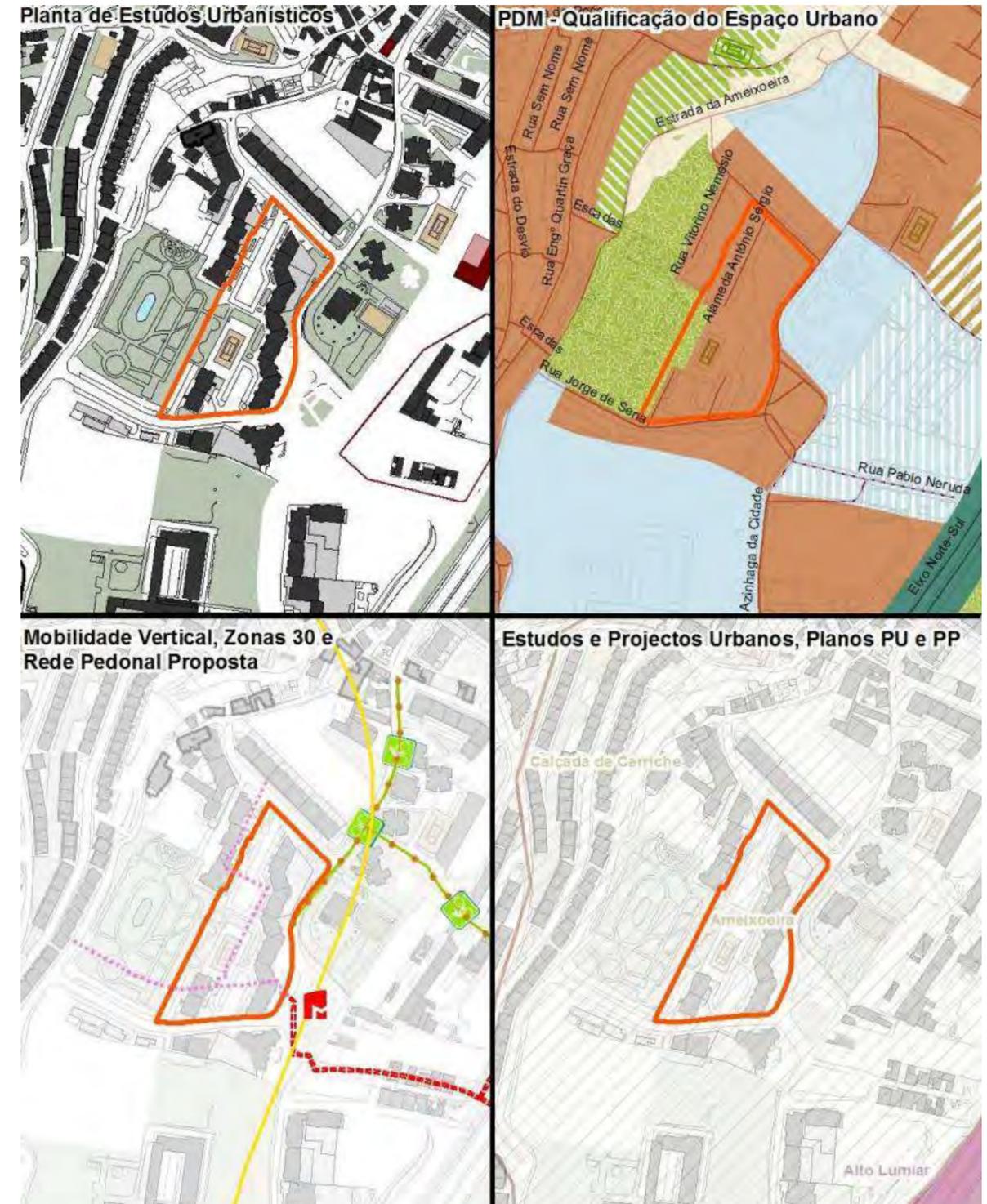
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

Património Paisagístico – Jardim da Ameixoeira (05.09A).

O Local

Área central de uma zona urbana entre o Vale da Calçada de Carriche e a Via Norte Sul com eixo na Estrada da Ameixoeira. Apesar da proximidade do Jardim de Santa Clara e de edificações antigas com alguma expressividade, esta parte central delimitada por edifícios recentes não tem identidade definida embora a sua centralidade seja marcada pela paragem do Metropolitano na Azinhaga da Cidade. O interior deste quarteirão aberto é muito marcado pelo estacionamento automóvel.

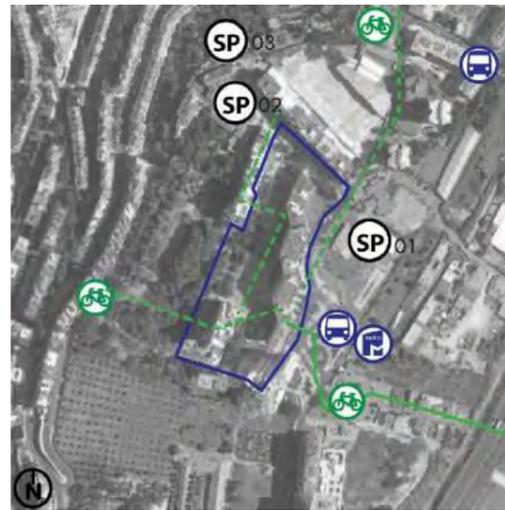
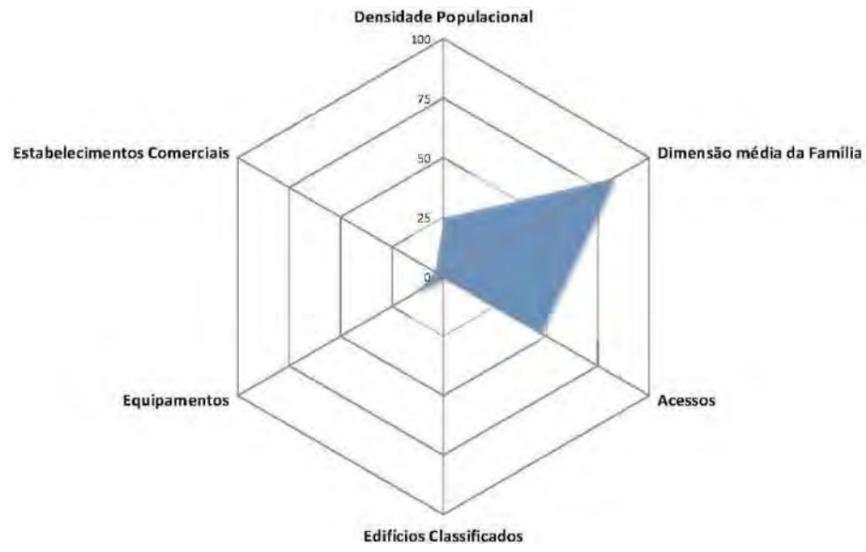
A envolvente tem 9 098 correspondendo a uma densidade de 44,33 e a uma dimensão média de família de 2,31.



Forças	Fraquezas
Reabilitação recente do Jardim de Santa Clara; Proximidade da estação de metropolitano (Ameixoeira); Equipamento de ensino superior; Frentes comerciais; Rede ciclável estruturante da cidade;	Desconecção dos espaços públicos; Barreiras arquitectónicas que impedem a acessibilidade universal entre espaços; Excesso de estacionamento à superfície;
Oportunidades	Ameaças
Possibilidade de instalação da nova sede da Junta de Freguesia e da nova esquadra de Santa Clara no local;	Redução do número de lugares de estacionamento à superfície;
Linhas de Ação	
Espaço Público: promover a continuidade da estrutura pedonal; alargamento do passeio norte e introdução de estrutura arbórea na Rua Vitorino Nemésio; pedonalizar a Alameda António Sérgio, garantindo os acessos locais e rede de mobilidade suave; Economia e Inovação: propor a alteração do nome da estação de metropolitano de “Ameixoeira” para “Santa Clara”, reforçando a identidade do local; programa de apoio à eliminação das barreiras arquitectónicas existentes nos edifícios privados com atravessamentos públicos, melhorando a articulação do espaço públicos confinantes;	



SANTA CLARA | BAIRRO DE SANTA CLARA

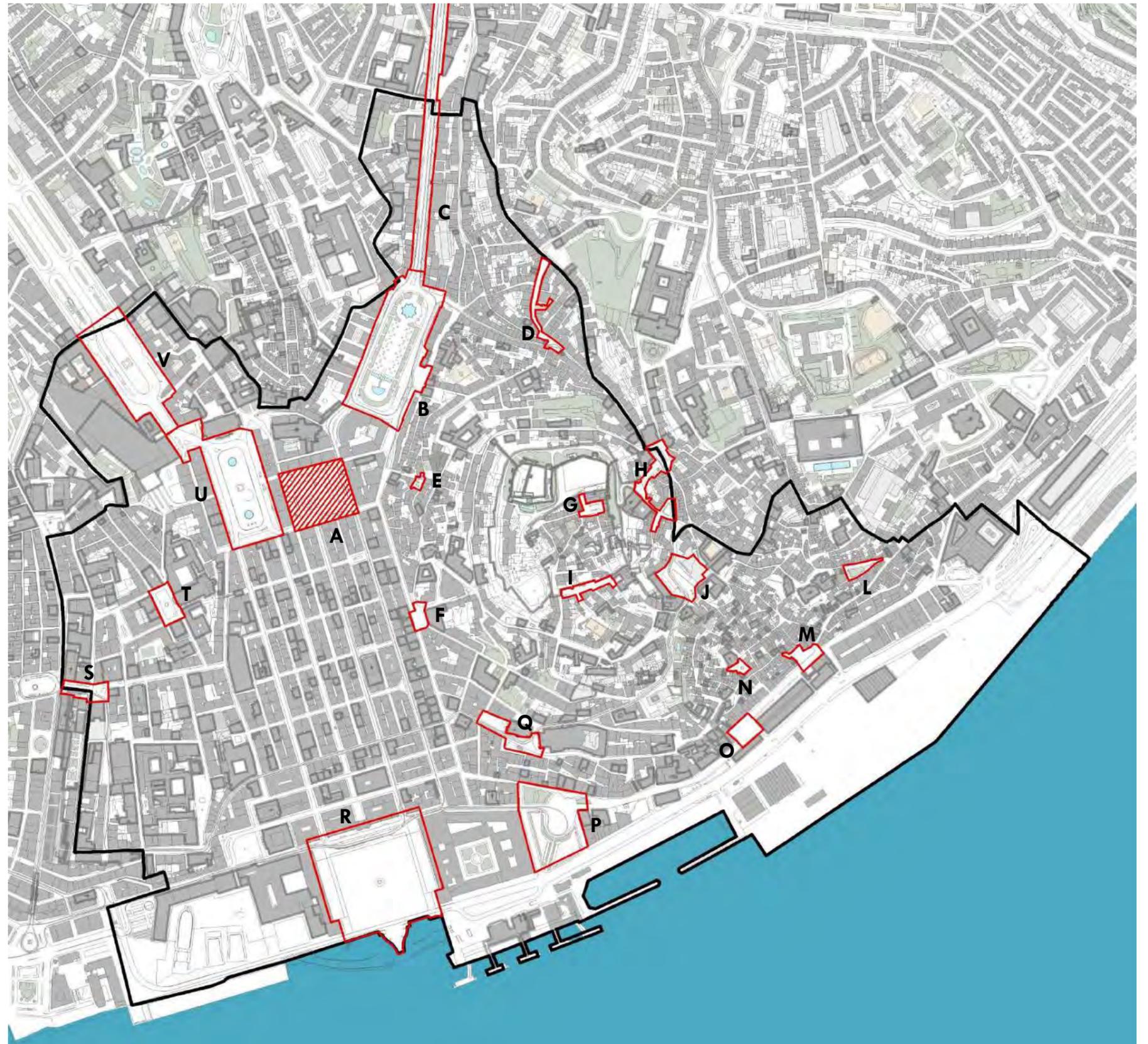


- Autocarro
 - Metro
 - Asfalto
 - Calçada de Vidroça
 - Calçada de Granito
 - Espaço Verde
 - Passadeira Rebalçada
 - Balizadores
 - Garagem
 - Bancos
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Devoluto/Obras
 - Serviços
 - Farmácia
 - Papelaria
 - Habitação
 - Mini-Mercado
- SP 01** Escola Básica Eurico Gonçalves
SP 02 Instituto Superior de Gestão
SP 03 Igreja Paroquial da Amalcoeira



SANTA MARIA MAIOR

- A Praça da Figueira
- B Martim Moniz
- C Avenida Almirante Reis
- D Terreirinho / Olarias
- E Largo dos Trigueiros
- F Largo do Caldas
- G Largo de Santa Cruz do Castelo
- H Largo Rodrigues de Freitas
- I Rua do Chão da Feira
- J Largo das Portas do Sol
- L Rua do Vigário
- M Largo do Chafariz de Dentro
- N Largo de São Miguel
- O Terreiro do Trigo
- P Campo das Cebolas
- Q Largo da Sé
- R Praça do Comércio
- S Largo das Duas Igrejas / Chiado
- T Largo do Carmo
- U Rossio
- V Restauradores



26. Praça da Figueira - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **SANTA MARIA MAIOR**

Bairro: **ARROIOS**

Compromissos:

Encontra-se abrangido pelo Projecto Urbano - Baixa e pelo Plano de Pormenor de Salvaguarda da Baixa Pombalina (eficaz).

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano B Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

3 Conjuntos Arquitectónicos (31.35; 31.66; 48.166); 3 Lojas de Referência Histórica e/ou artística – Hospital das Bonecas (31.87), Pastelaria Suíça (31.79) e Confeitaria Nacional (48.07); Objecto Singular – Estátua Equestre de D. João I (31.36).

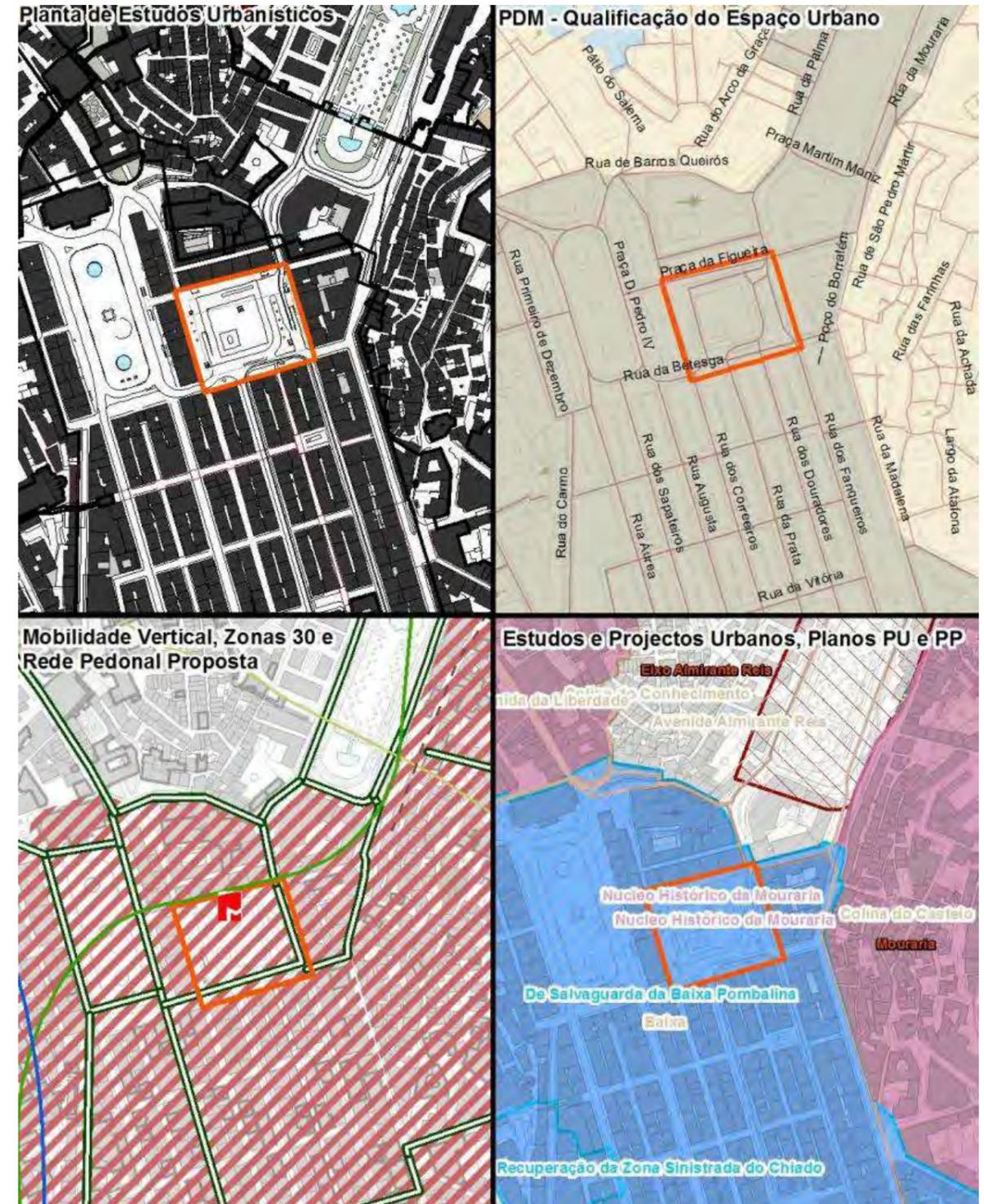
Direcção Geral do Património Cultural:

Integra Conjunto de Interesse Público – Lisboa Pombalina.

O Local

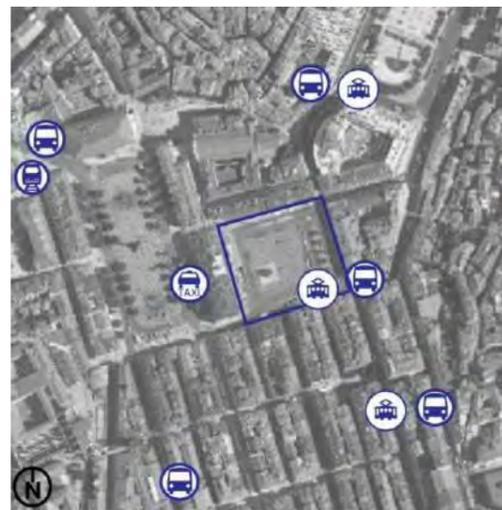
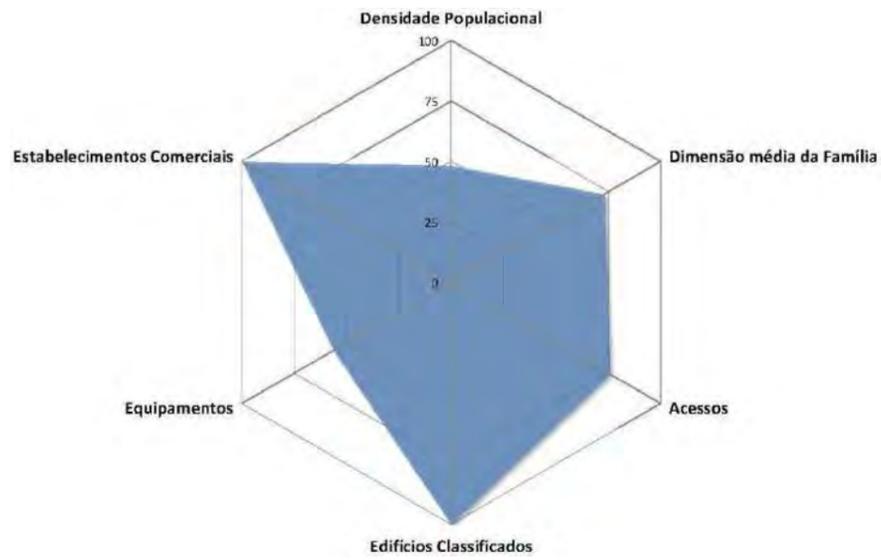
Local do antigo Hospital de Todos-os-Santos e do posterior local do Mercado do Plano Pombalino da Baixa. Conservou-se com o edifício de arquitectura do ferro (de 1885) até aos anos 50. Actualmente, praça sobre estacionamento automóvel ocupando o coração da Cidade, tendo como ponto focal a estátua equestre de D. João I. Comunica por pequenos arruamentos com o Rossio.

A envolvente tem 11 674 habitantes e uma densidade de 86,49 e uma dimensão média da família de 2,03.

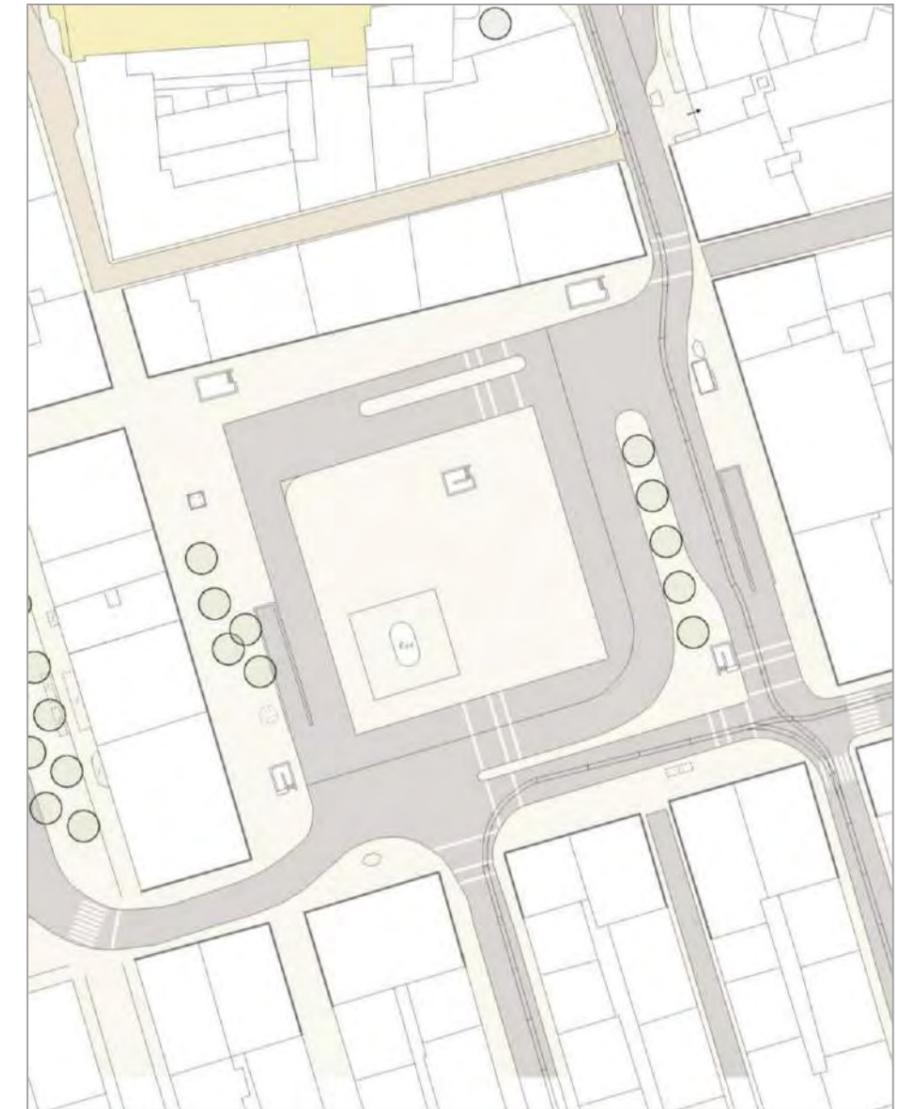
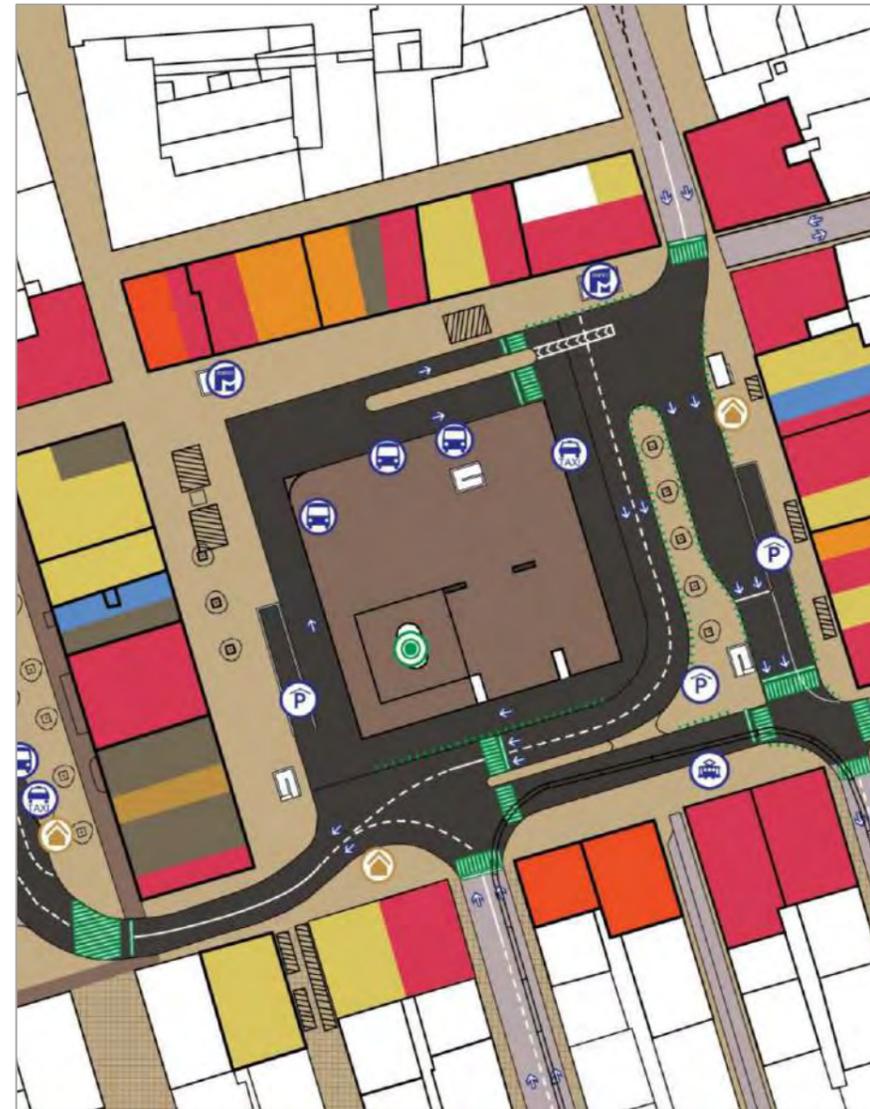


Forças	Fraquezas
Baixa Pombalina; Centralidade da Praça; Nobreza do Espaço público; Poder de atracção municipal; Intervenção de espaço público recente; Interface de transportes, parque de estacionamento subterrâneo; Integra a rede pedonal estruturante da cidade; Zona de Qualificação Pedonal;	Interface de transportes; Localização das entradas/saídas do parque de estacionamento subterrâneo; Fracá utilização do espaço central; Excesso de canais rodoviários; Intervenção de espaço público recente;
Oportunidades	Ameaças
Intervenção incluída na Área de Intervenção Territorial Integrada; Candidatura da Baixa Pombalina a Património da Humanidade; Restruturação das carreiras de transportes públicos, no âmbito dos projetos de espaço público da Baixa Pombalina,	Estado de conservação do edificado da Praça; Dificuldade de reformulação do interface de transportes públicos; Desqualificação dos comércio da Praça;
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: reformulação do sistema de circulação (integrado no esquema geral da Baixa Pombalina); promover o aumento do espaço público pedonal na área central da praça; mobiliário urbano de estadia; análise da transferência de interfaces de carreiras da carris para praças envolventes no âmbito dos estudos em elaboração (Martim Moniz e Campo das Cebolas/Santa Apolónia); potenciar a função de estadia na placa central; análise da alteração entradas e saídas do parque de estacionamento subterrâneo;</p> <p>Estudo Urbano: elaborar um estudo de fachadas para a envolvente edificada da rua, que através de uma nova paleta de cores/cenografia permita reforçar o valor arquitetónico da Praça Pombalina e reforce a sua identificação, com incidência nos rés-do-chão comerciais;</p> <p>Economia e Inovação: elaboração de programa estratégico de identidade da Praça da Figueira com a JF Santa Maria Maior;</p>	





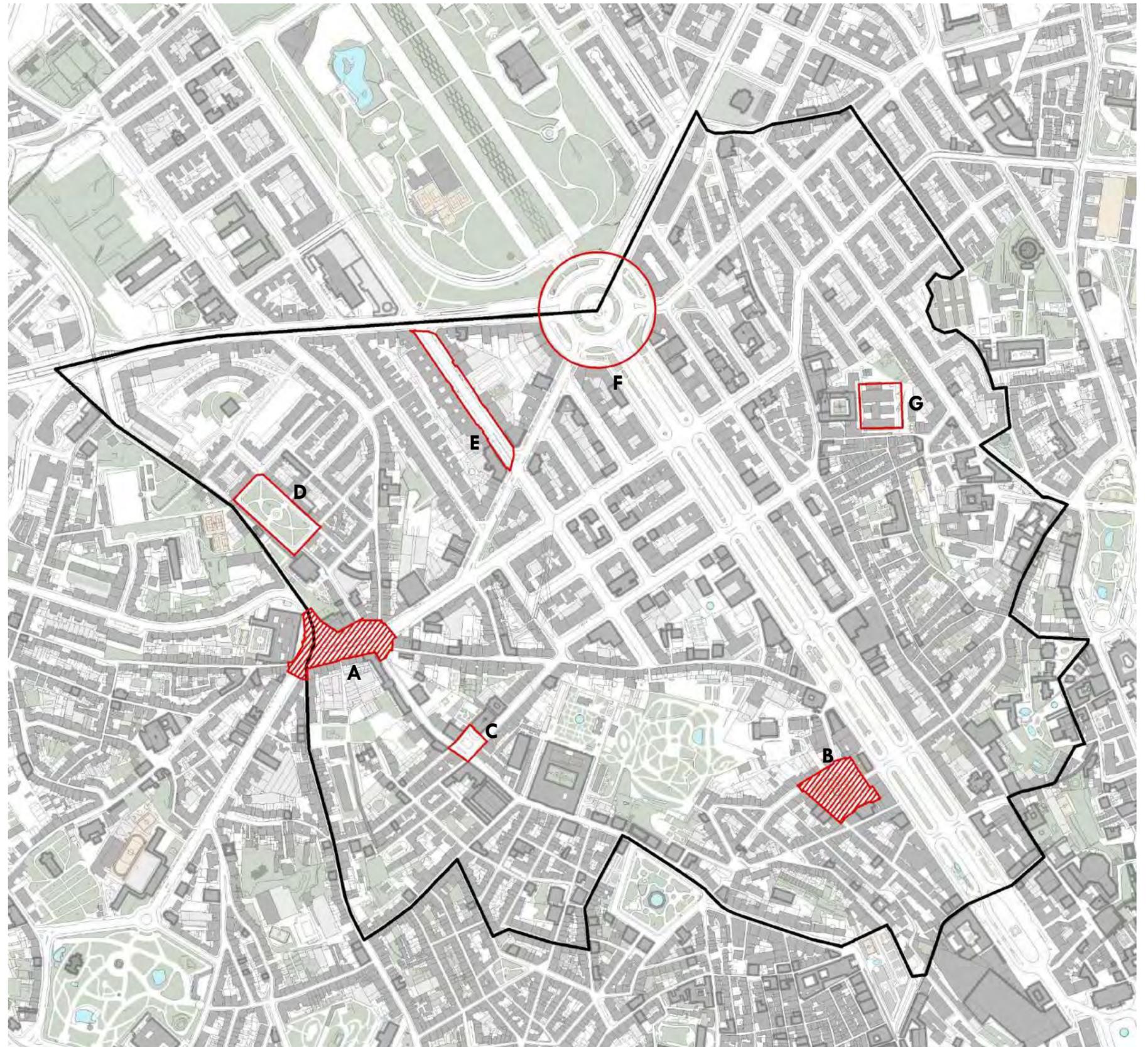
- | | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |



EXISTENTE

SANTO ANTÓNIO

- A Largo do Rato
- B Praça da Alegria
- C Largo de São Mamede
- D Praça das Amoreiras (Jardim)
- E Rua Castilho
- F Marquês de Pombal
- G Praça de Santa Marta



27. Largo do Rato - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **SANTO ANTÓNIO**

Bairro: **SÃO MAMEDE**

Compromissos:

Encontra-se parcialmente abrangido a sul pelo Projecto Urbano Príncipe Real – Bairro Alto – Bica e muito parcialmente a nascente pelo Projeto Urbano Avenida de Liberdade.

Existe um desenho de espaço público proposto.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado.

Muito parcialmente em:

Espaço de Usos Especiais de Equipamentos Consolidado;

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

2 Imóveis e Logradouros – antigo Mosteiro do rato (30.13) e Palácio dos Marqueses da Praia (46.20); Conjunto Arquitectónico (30.20); Loja de Referência Histórica e/ou artística – fachada da antiga Papelaria Fernandes (46.35).

Direcção Geral do Património Cultural:

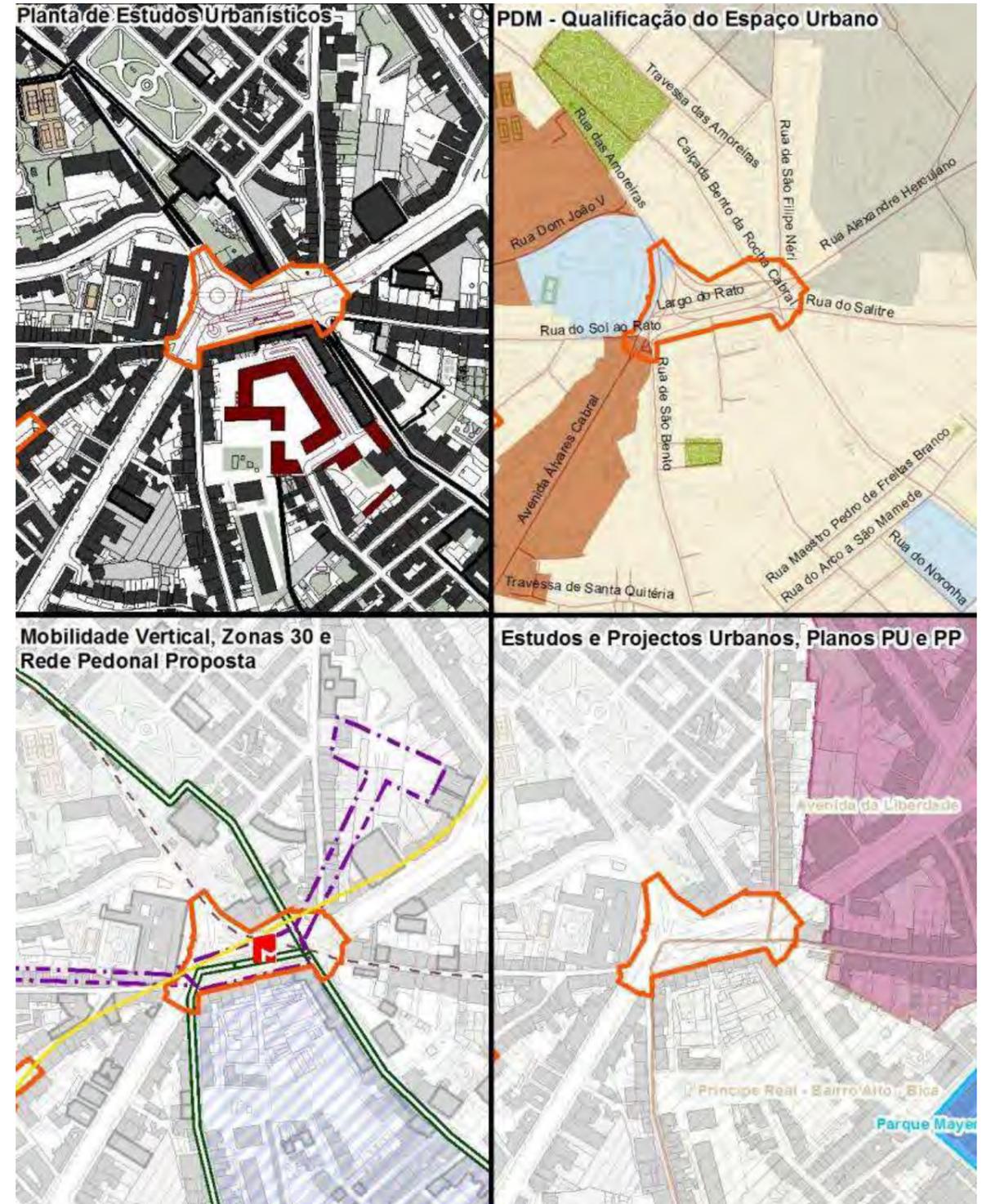
É atravessado por Monumento Nacional – Aqueduto das Águas Livres, seus Aferentes e Correlacionados / Aqueduto das Águas Livres e Mãe de Água e abrangido pela respetiva Zona de Protecção;

Possui frentes edificadas de 2 Imóveis de Interesse Público – Real Fábrica das Sedas e Palácio Palmela, e é parcialmente abrangido pelas respetivas Zonas de Protecção;

É residualmente abrangido por Zona Especial de Protecção conjunta do Bairro Alto e imóveis classificados na sua área envolvente.

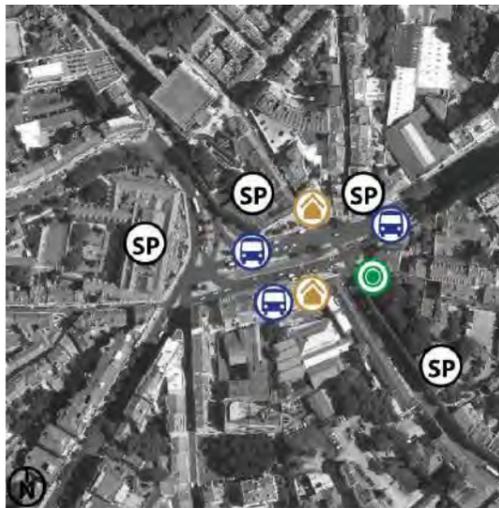
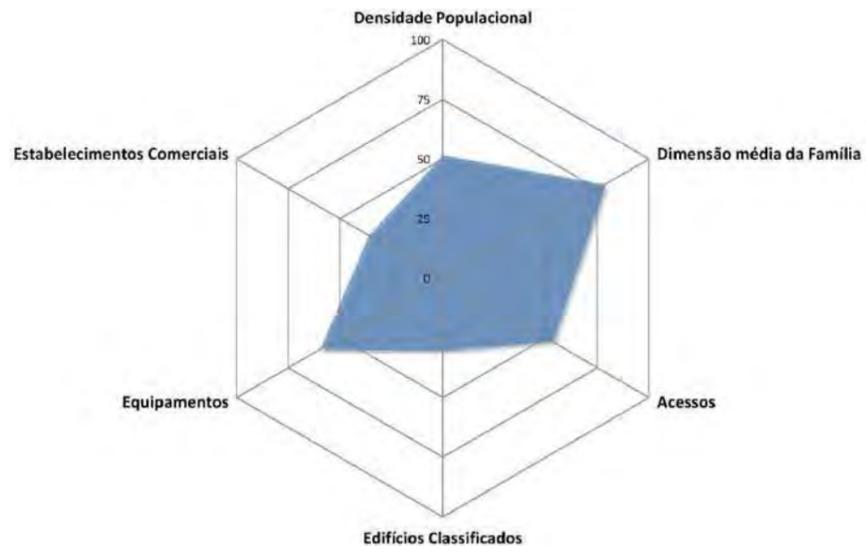
O Local

Largo empenado que corresponde talvez ao mais intrincado nó rodoviário da Cidade, onde afluem várias importantes antigas ruas. Marcado pela presença do Convento e proximidade da monumental Mãe-de-Água da Amoreiras que tinha permitido a instalação de várias indústrias nas proximidades. A área envolvente tem 13 177 habitantes, uma densidade populacional de 84,5 e uma dimensão média de família de 2,19.

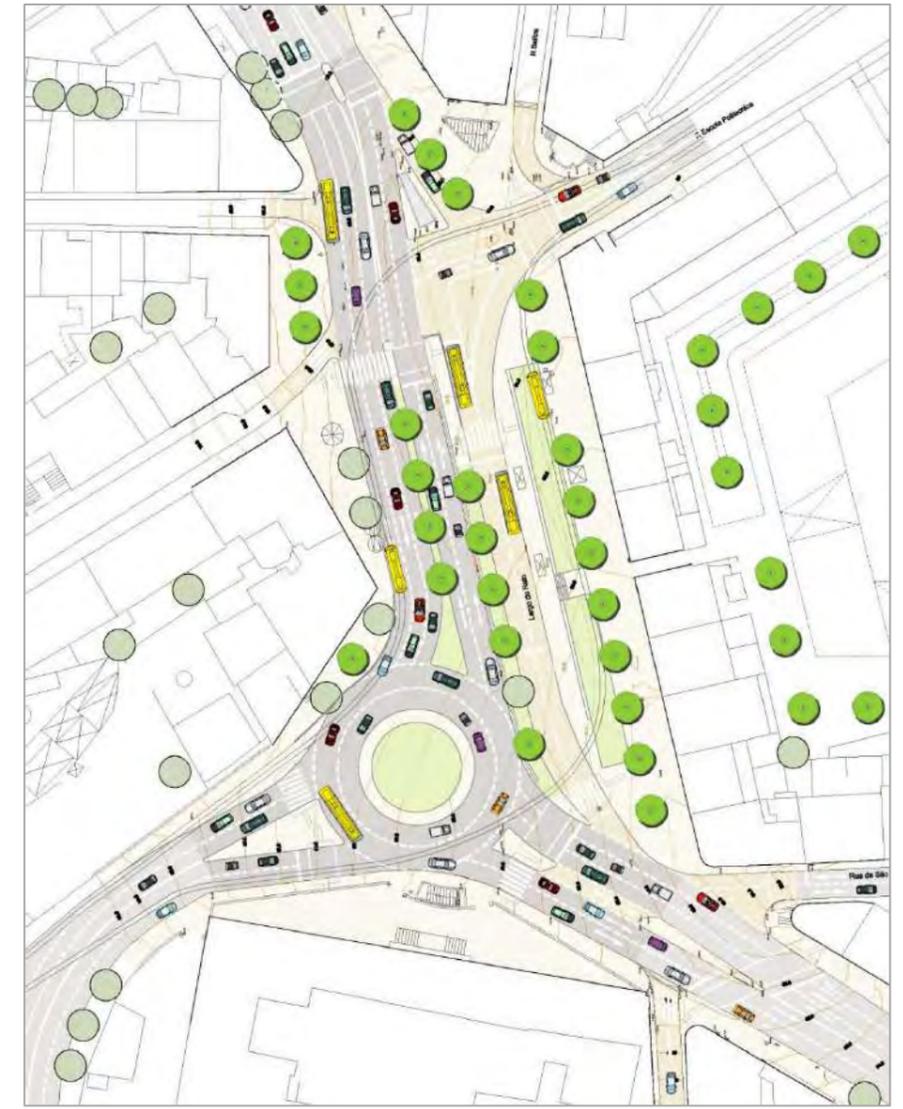
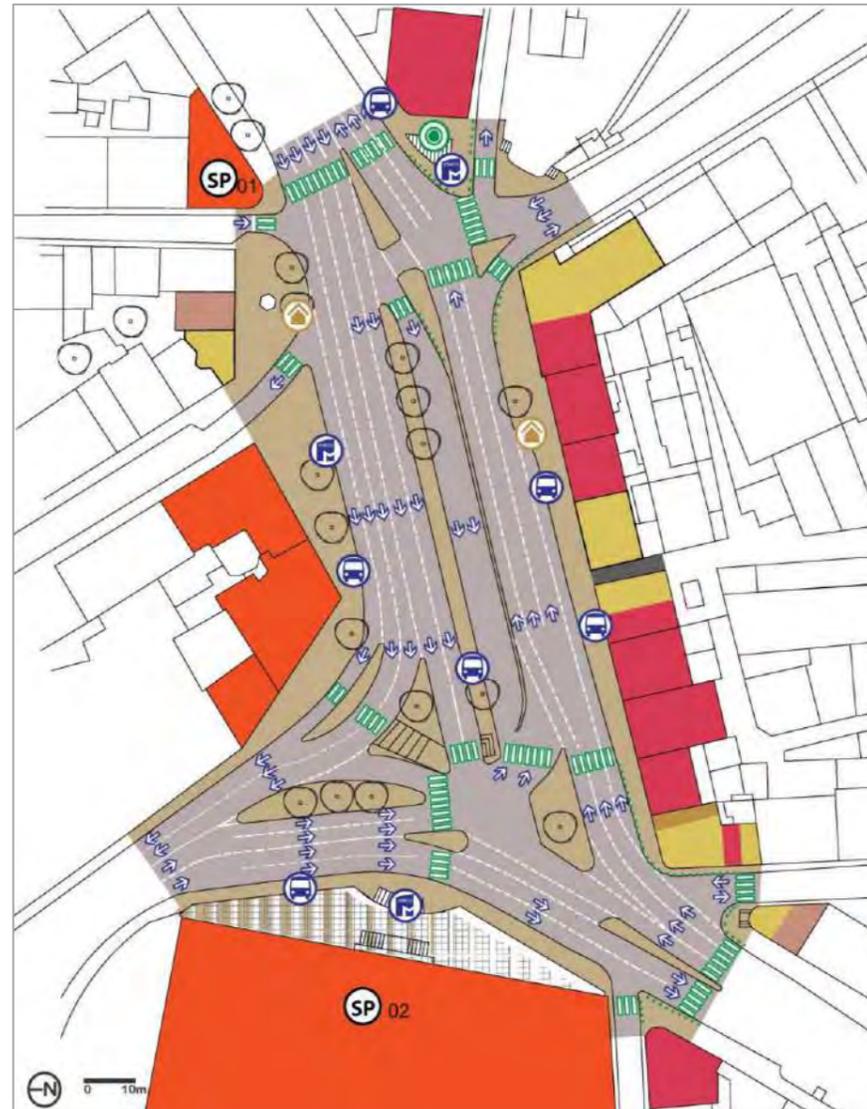


<p>Forças</p> <p>Existência de Frentes de comércio e serviços públicos; Interface urbano de transportes públicos com estação Terminal da Linha de metropolitano existente (amarela);</p> <p>Carga simbólica do Espaço; Forte poder de atratividade pela sua posição estratégica na distribuição das redes: viária, transportes e pedonal; Valor arquitetónico das suas frentes edificadas com diferentes escalas e funções, que enriquecem o local; Função de porta de entrada no casco histórico da cidade; Integra a rede pedonal estruturante da cidade;</p>	<p>Fraquezas</p> <p>Presença rodoviária muito demarcada criando incompatibilidade no atravessamento pedonal;</p> <p>Inexistência de locais de estadia resultando na falta de mobiliário urbano e elementos arbóreos;</p> <p>Presença de barreiras físicas (muros e gradeamentos) que promovem cortes na leitura espacial do Largo;</p> <p>Inexistência de ciclovias e mobiliário para estacionar bicicletas;</p> <p>Topografia do Largo;</p>
<p>Oportunidades</p> <p>Valorizar o interface urbano de transportes públicos (carris, metropolitano) com a ligação à linha da Refer através do projeto urbano do Mercado do Rato;</p>	<p>Ameaças</p> <p>Excessivo peso do interface urbano de transportes públicos (carris, metropolitano);</p> <p>Forte carga rodoviária;</p>
<p>Linhas de Ação Principais</p> <p>Espaço Público: Aumentar o passeio sul do Largo, junto da frente comercial, dotando-o de dimensão de estadia; potenciar este espaço de uma nova estrutura arbórea que potencie a estadia e o aumento das áreas de esplanada; articular esta intervenção com os projetos existentes na área da acessibilidade pedonal; promover a integração da mobilidade suave, integrando-o numa nova rede da 7ª Colina; compatibilização da proposta de espaço público com a reposição da carreira de elétrico, aproveitando sempre que possível a infraestrutura existente; estudo de circulação viária de toda a área envolvente com introdução de medidas que possibilitem a execução da proposta; implementar um sistema de circulação viário que permita a inversão de sentido em todas as direções (explorar a possibilidade de rotunda); acentuar o eixo focal da Igreja de Nossa Senhora da Conceição (via Rua Alexandre Herculano / Rua do Salitre) e da Avenida Álvares Cabral; melhorar e tornar mais seguro o atravessamento pedonal do Largo através de novos percursos pedonais; retirar o estacionamento no espaço fronteiro à Igreja de Nossa Senhora da Conceição, introduzindo mobiliário urbano que fomente a estadia;</p> <p>Estudo Urbano: elaborar um estudo de fachadas para a frente edificada sul do Largo, que através de um estudo de cérceas e uma nova paleta de cores que permita valorizar a frente mais heterogénea do Largo, com incidência nos rés-do-chão comerciais;</p> <p>Economia e Inovação: elaboração de programa de apoio à reabilitação dos imóveis situados no Largo; implementação do programa rés-do-chão como forma de reconverter e diversificar a oferta comercial existente;</p>	





- Metro
- Autocarro
- Asfalto
- Calçada de Vidro
- Calçada Portuguesa
- Basalto
- Espaço Verde
- 01 Correios
- 02 Igreja de Nossa Senhora da Conceição
- Passadeira Rebaixada
- Barrizadores
- Ponto Focal ou de referência - Chafariz do Rato
- Quiosque (papeleria)
- Farmácia
- Loja
- Café/Restaurante
- Serviços



28. Praça da Alegria - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **SANTO ANTÓNIO**

Bairro: **MÃE D'ÁGUA**

Compromissos:

É abrangida pelo Projecto Urbano Avenida de Liberdade, pelo Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente (e ficaz/em revisão) e residualmente a noroeste pelo Plano de Pormenor do Parque Mayer (eficaz).

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado.

Parcialmente em:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

2 Conjuntos Arquitectónicos – edifícios de habitação plurifamiliar (45.38; 45.53); 3 Imóveis – antigo Palácio S. Miguel (45.49), 2 edifícios de habitação plurifamiliar (45.51; 45.52).

Direcção Geral do Património Cultural:

Faz parte de Conjunto de Interesse Público – Avenida da Liberdade;

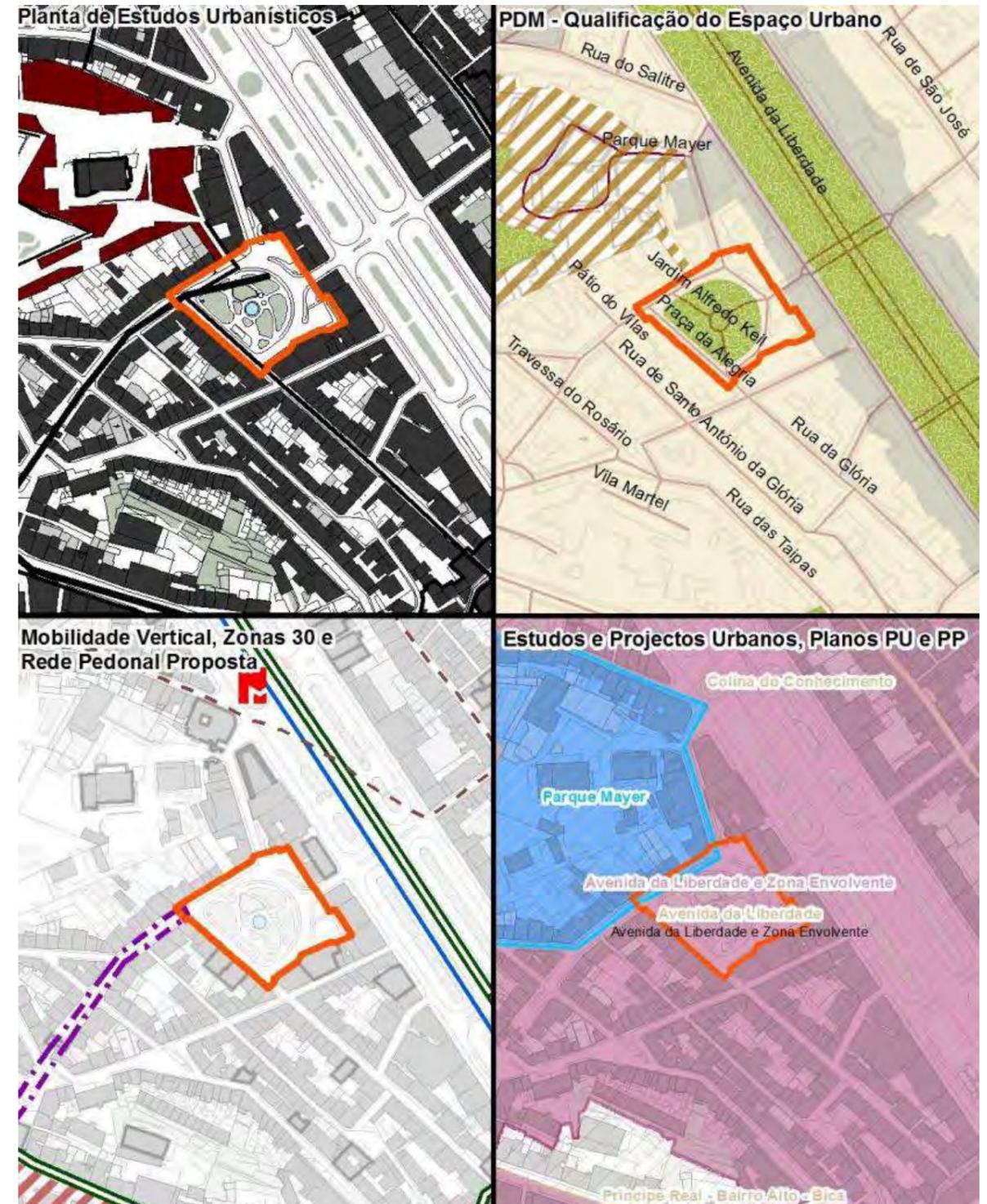
É atravessada por Monumento Nacional – Aqueduto das Águas Livres, seus Aferentes e Correlacionados / Aqueduto das Águas Livres e Mãe de Água e abrangido pela respetiva Zona de Protecção;

É abrangida por Zona Especial de Protecção conjunta dos imóveis classificados da Avenida da Liberdade e área envolvente.

O Local

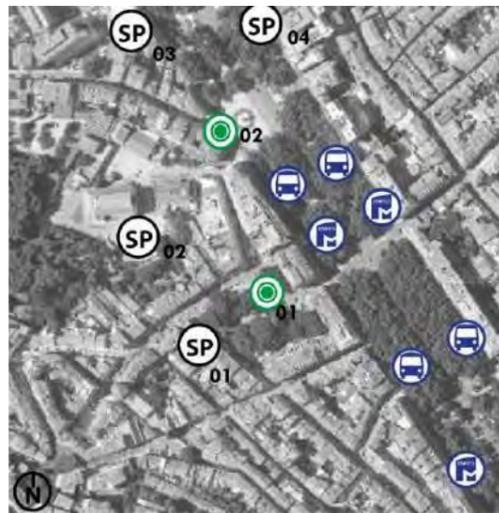
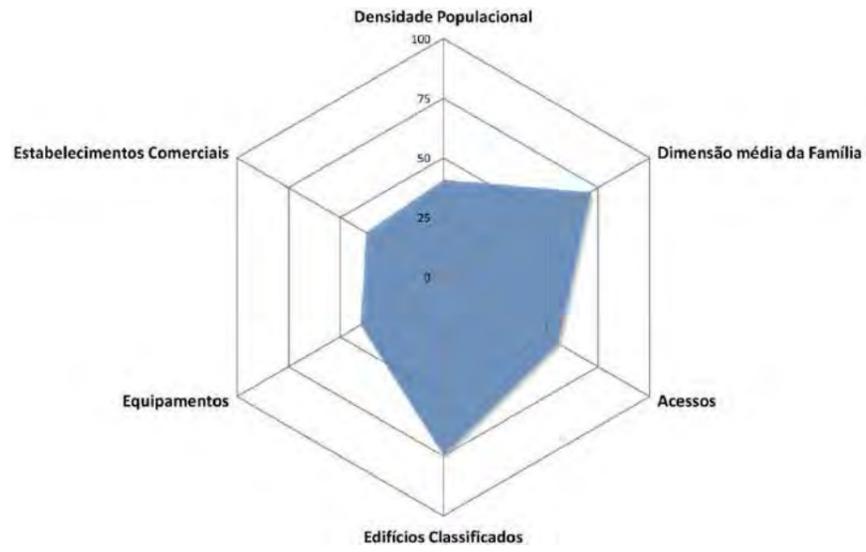
Praça trapezoidal com ajardinamento central (Jardim Alfredo Keil) situada nos antigos limites da cidade correspondendo ao limite Norte do Passeio Público, marcado esteticamente pelo Romantismo. Zona que fazia a transição entre o Vale da Avenida e a zona rural mais acima onde era marcante a Quinta dos Jesuítas actual Jardim Botânico.

Os habitantes da envolvente são em número de 8 381 correspondem a uma densidade de 67 e a uma dimensão média de família de 1,99.

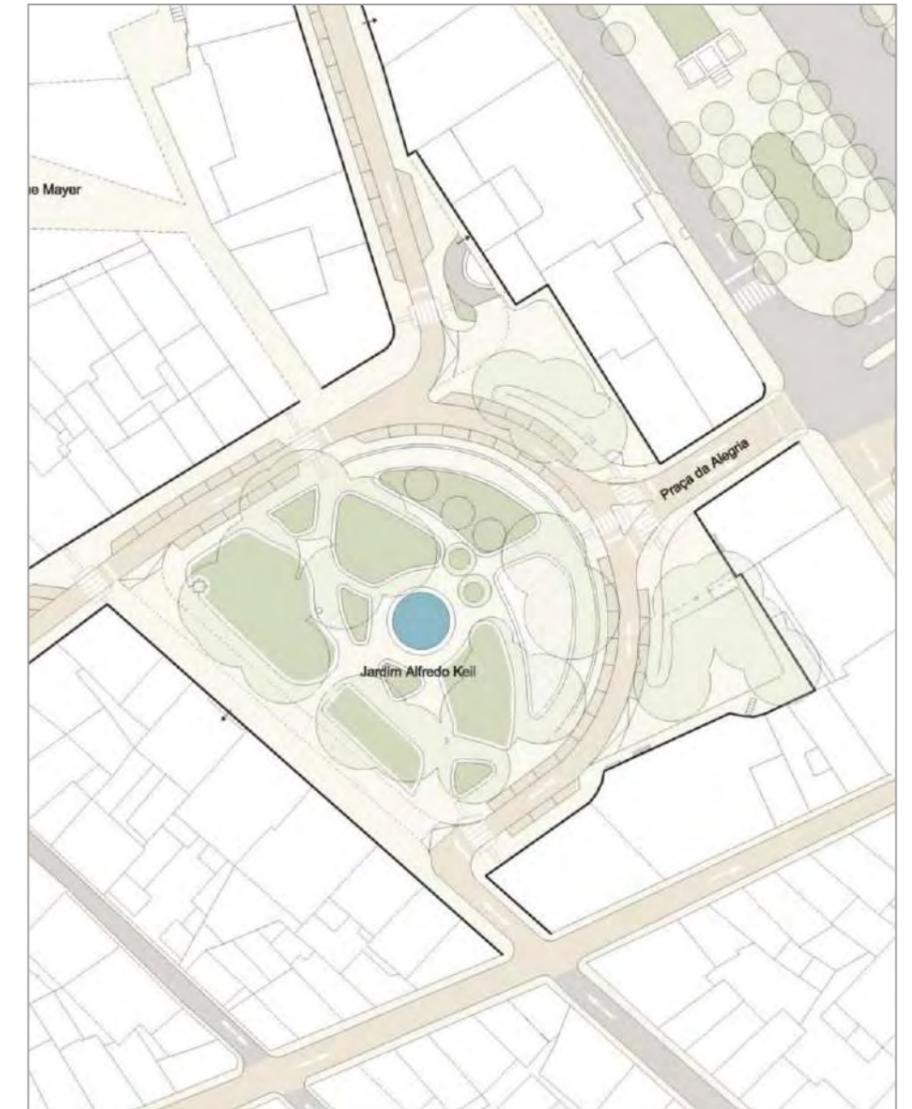


Forças	Fraquezas
<p>Mobiliário urbano e vegetação em bom estado de conservação;</p> <p>Existência de Frentes de comércio e serviços públicos;</p> <p>Integrada em área de Imóvel Classificado – Conjunto de Interesse Público (Avenida da Liberdade);</p>	<p>Pavimentos desadequados e em mau estado de Conservação;</p> <p>Estacionamento desordenado e incompatível com o peão em alguns pontos;</p> <p>Inexistência de esplanadas;</p> <p>Carência de um parque infantil;</p> <p>Topografia da Praça;</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Implementação do Plano de Pormenor do Parque Mayer e do Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente;</p> <p>Alteração de usos em edifícios da Praça, com usos de restauração potenciadores da criação de novas esplanadas;</p>	<p>Demora na implementação da requalificação do Parque Mayer;</p> <p>Forte papel de distribuidor no sistema viário das encostas da Avenida;</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Espaço Público: pedonalização dos topos nascentes sobrelevados da Praça, com potencialização do uso de esplanadas; potenciar a acessibilidade universal no percurso pedonal confortável e meios auxiliares que contribuam para a eliminação das barreiras arquitetónicas; (Praça da Alegria/Príncipe Real); construção de um parque infantil na Praça; condicionamento do sistema de circulação rodoviária, através da sobrelevação do topo poente da Praça, promovendo uma ligação direta desta frente ao Jardim Alfredo Keil;</p> <p>Estudo Urbano: elaborar um estudo de fachadas para a envolvente edificada da rua, que através de uma nova paleta de cores melhor o albedo da Praça, mantendo a forte estrutura arbórea do local;</p> <p>Economia e Inovação: programa de intervenção junto dos proprietários particulares, no sentido de estimular a reabilitação dos edifícios e transformação dos pisos térreos em espaços potenciadores de uso público;</p>	



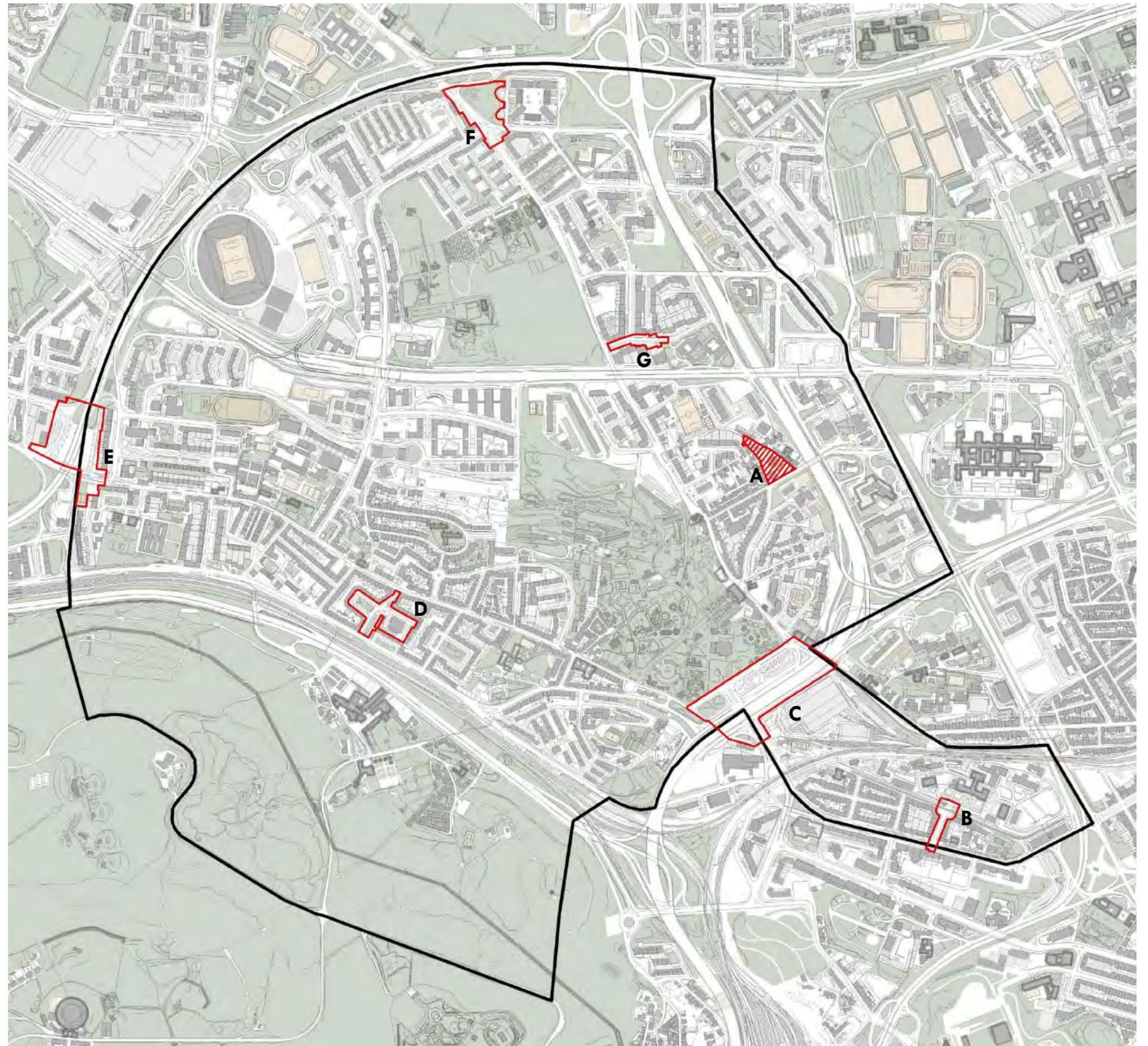


- Autocarro
 - Metro
 - Quiosque (papelaria)
 - Lajetas
 - Calçada de granito
 - Calçada de Vidraço
 - Asfalto
 - SP
 - Ponto Focal ou de referência
 - 01** Estátua de Alfredo Keil
 - 02** Monumento aos Mortos da Grande Guerra
 - Passadeira
 - Serviços
 - Devoluto/Obras
 - Café/Restaurante
 - Pensão (Residência Alegria)
 - Devoluto/Obras
 - Loja
 - Garagem
- 01** Bombeiros Voluntários da Ajuda
02 Parque Mayer
03 Cinema São Jorge
04 Teatro Tivoli



SÃO DOMINGOS DE BENFICA

- A Rossio de Palma
- B Avenida Madame Curie
- C Praça Marechal Humberto Delgado / Sete Rios
- D Praça General Vicente Freitas (Mercado S. Domingos de Benfica)
- E Alameda Manuel Ricardo Espírito Santo (Fonte Nova e Califa)
- F Estrada da Luz / Torres de Lisboa
- G Rua Abranches Ferrão



29. Rossio de Palma - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **SÃO DOMINGOS DE BENFICA**

Bairro: **PALMA DE BAIXO**

Compromissos:

É abrangida pelo Plano de Pormenor Palma de Baixo (eficaz).

Tem frentes edificadas propostas.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado.

Muito parcialmente em:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano C Consolidado.

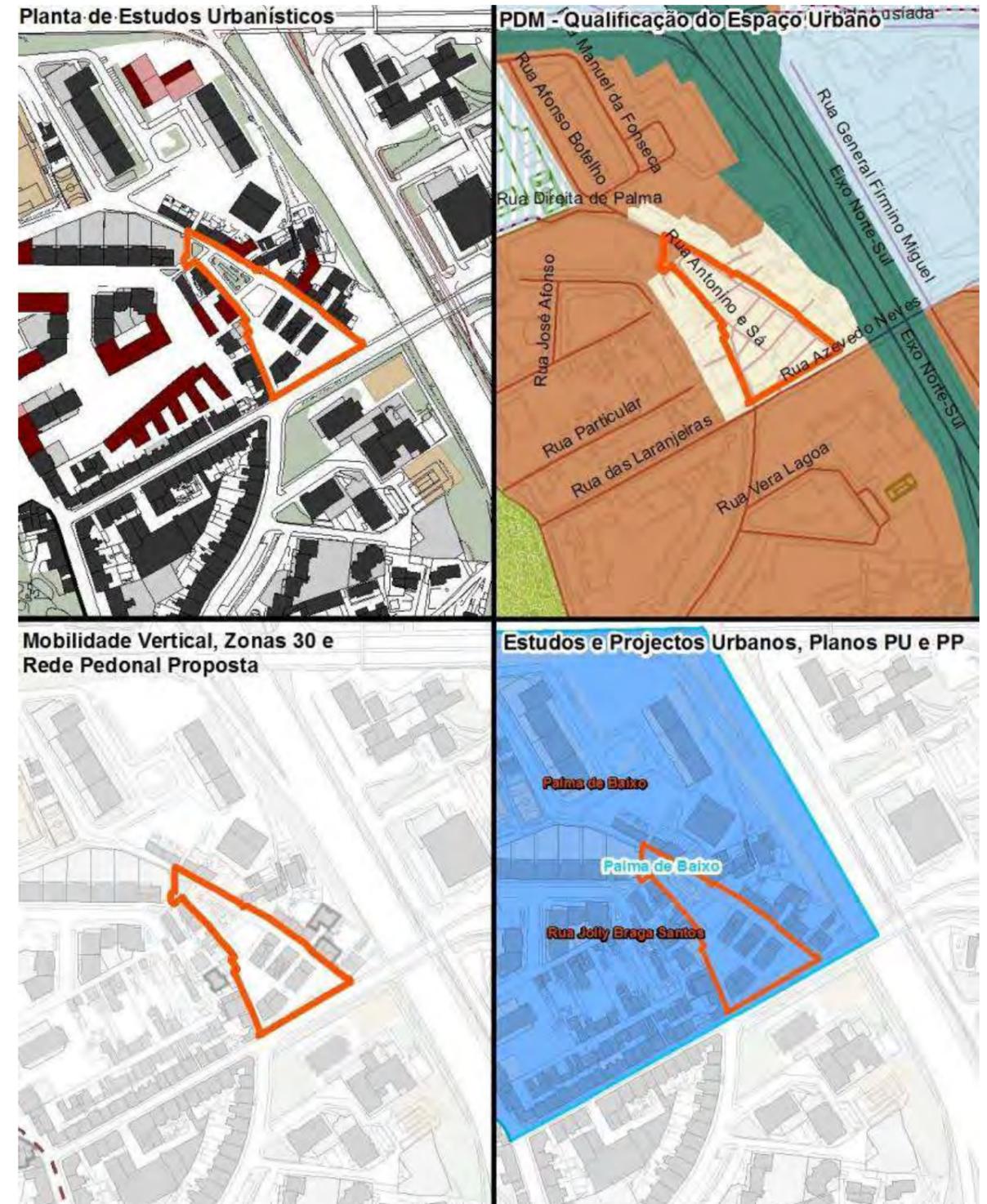
Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

2 Imóveis – edifício de habitação plurifamiliar (39.09) e Casa da Quinta das Palmeiras (39.52); Objecto Singular – Mina de água (39.53).

O Local

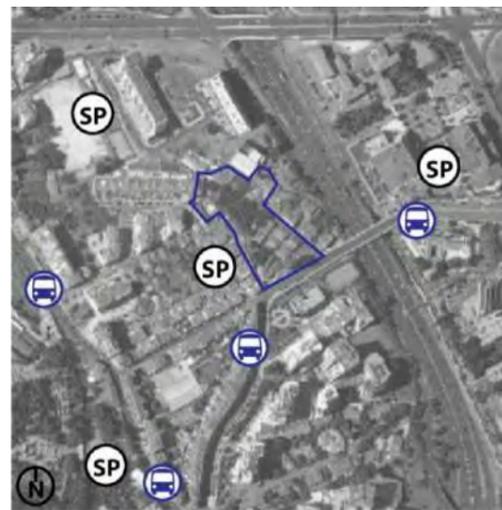
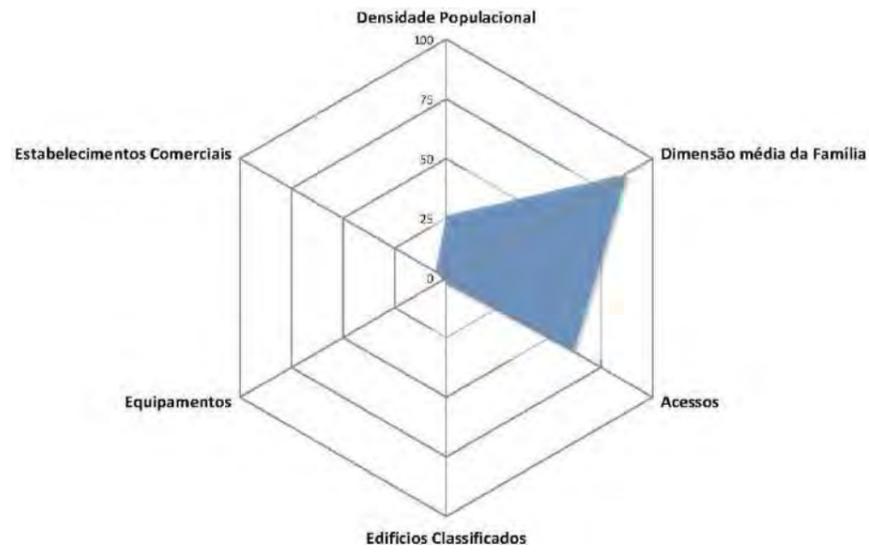
Praceta arborizada de um antigo Rossio do antigo núcleo rural, junto a uma das vias de saída da Cidade (Estrada das Laranjeiras-Luz). A envolvente teve algumas indústrias (cerâmica e têxtil) o que terá originado algumas vilas. Ficou este núcleo como área remanescente e isolada mas com forte identidade devido à sua morfologia e escala.

A envolvente com 10 072 habitantes e uma densidade populacional de 47,21 e uma dimensão média de família de 2,43.



Forças	Fraquezas
<p>Valor histórico;</p> <p>Centralidade a equipamentos, comércio e serviços (Universidade Católica, Loja do Cidadão, Jardim Zoológico...);</p> <p>Comunidade local;</p> <p>Parcerias (Junta de Freguesia).</p>	<p>Infraestruturas viárias;</p> <p>Estacionamento caótico;</p> <p>Circulação e mobilidade pedonal;</p> <p>Manutenção do mobiliário urbano, do espaço público e do saneamento;</p> <p>Edificações privadas não rehabilitadas;</p> <p>Desinvestimento camarário.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Ações programadas pela Junta de Freguesia e UCT/UITN (manutenção e conservação local);</p> <p>Capacidade associativa da população;</p> <p>Concretização do Plano de Pormenor da Palma de Baixo;</p> <p>Projetos urbanos como “Um bairro, uma praça”.</p>	<p>Edificado maioritariamente privado;</p> <p>Falta de investimento (público e privado);</p> <p>Envelhecimento da população;</p> <p>Imóveis desocupados;</p> <p>Encerramento de comércio.</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Reabilitação do espaço público e infraestruturas e valorização dos elementos patrimoniais;</p> <p>Dinamização das atividades económicas;</p> <p>Reabilitação do edificado particular através da divulgação dos incentivos dos Benefícios Fiscais e em último caso com ação de intimação para obras de conservação aos proprietários;</p> <p>Ações pontuais já iniciadas:</p> <p>Intervenção no sistema de iluminação pública que se encontrava maioritariamente desativado;</p> <p>Solicitação à Junta de Freguesia no âmbito das suas competências para reforço da limpeza urbana;</p> <p>Pedido de verificação do sistema de saneamento da zona à DMPO;</p> <p>Solicitação à DMMT/DGMT de estudo de estacionamento e circulação viária a implementar em fase de teste;</p> <p>Levantamento do estado fitossanitário do arvoredo à DMAU;</p> <p>Solicitação à DMC sobre a viabilidade do restauro do chafariz.</p>	





- Autocarro
 - Asfalto
 - Calçada de Vidraço
 - Calçada de Granito
 - Basalto
 - Espaço Verde
 - Passadeira
 - Balizadores
 - Ponto Focal ou de referência (Chefariz)
 - Café/Restaurante
 - Loja
 - Devaluta/Obras
 - Serviços
 - Habitação
- SP** 01 Sport Futebol Palmense



EXISTENTE



SÃO VICENTE

- A Largo da Graça
- B Largo dos Sapadores
- C Largo Quinta do Ferro
- D Campo de Santa Clara



30. Largo da Graça - Centralidade existente a reabilitar/requalificar

Freguesia: **SÃO VICENTE**

Bairro: **GRAÇA**

Compromissos:

É abrangido pela área do Projecto Urbano Colina do Castelo.

PDM – Qualificação do Espaço Urbano:

Espaço Central e Residencial – Traçado Urbano A Consolidado.

Possui frentes edificadas integradas na Carta Municipal do Património:

3 Conjuntos Arquitectónicos – edifícios de habitação (16.02; 16.32) e Vila Sousa (16.33); Imóvel – Palácio dos Senhores de Trofa (16.34); Património Paisagística – Miradouro da Graça e Jardim Augusto Gil (16.30).

Direcção Geral do Património Cultural:

É atravessada por Monumento Nacional – Castelo de São Jorge e restos das Cercas de Lisboa (Muralha Fernandina) e é abrangido pela respetiva Zona de Protecção;

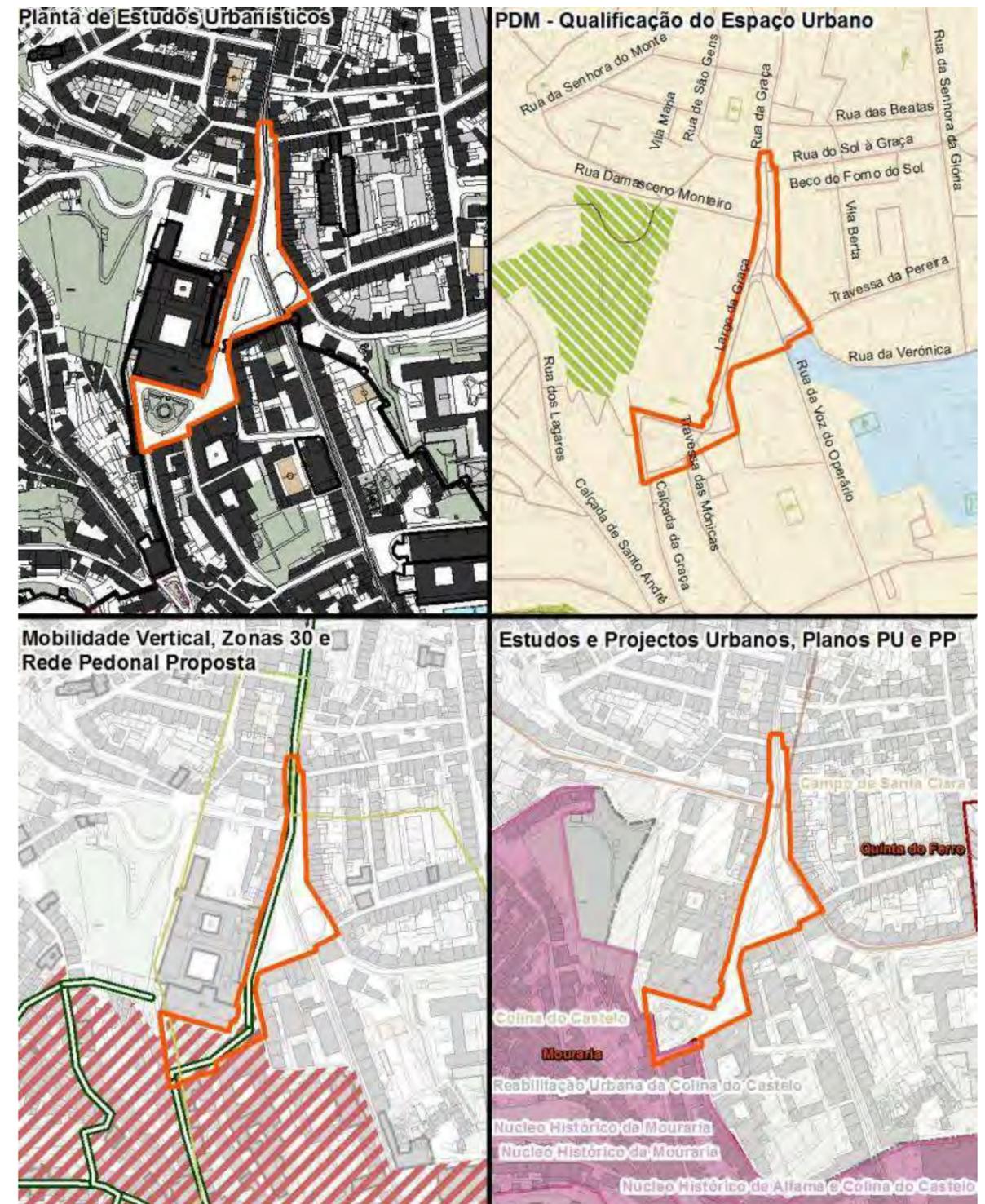
Tem frentes edificadas de Monumento Nacional – Convento da Graça e é parcialmente abrangido pela respetiva Zona de Protecção;

Tem frentes edificadas abrangidas pela Zona de Protecção a Imóvel de Interesse Público – Vila Berta, bem como frentes edificadas abrangidas pela Zona Especial de Protecção a Monumento de Interesse Público – Edifício Sede de “A Voz do Operário”. O espaço público é residualmente abrangido por estas zonas de protecção.

O Local

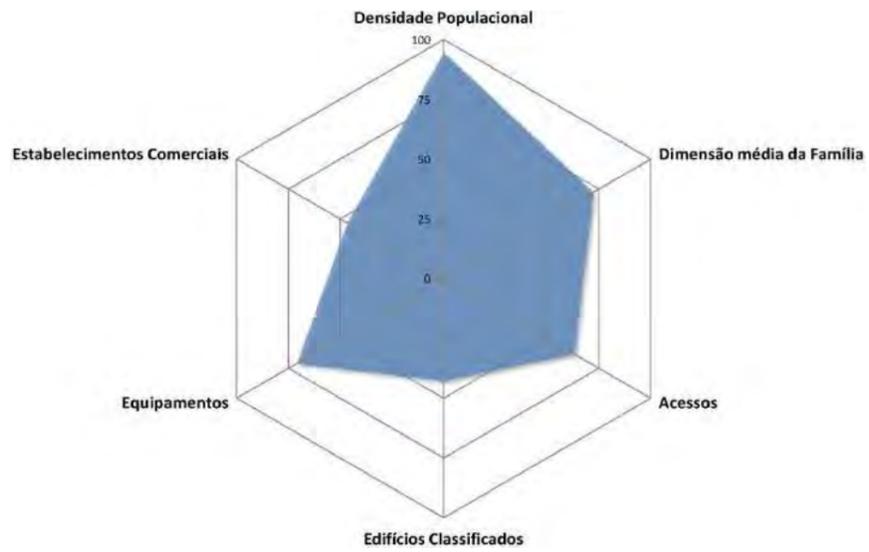
Espaço polinucleado fronteiro ao Convento da Graça constituído por três zonas triangulares arborizadas e ajardinadas e intercomunicantes. É uma área com forte vida urbana nomeadamente pela quantidade de estabelecimentos comerciais que tem.

Com uma população na envolvente de 20 531 habitantes, uma densidade populacional de 154,9 e uma dimensão média da família de 2,01.

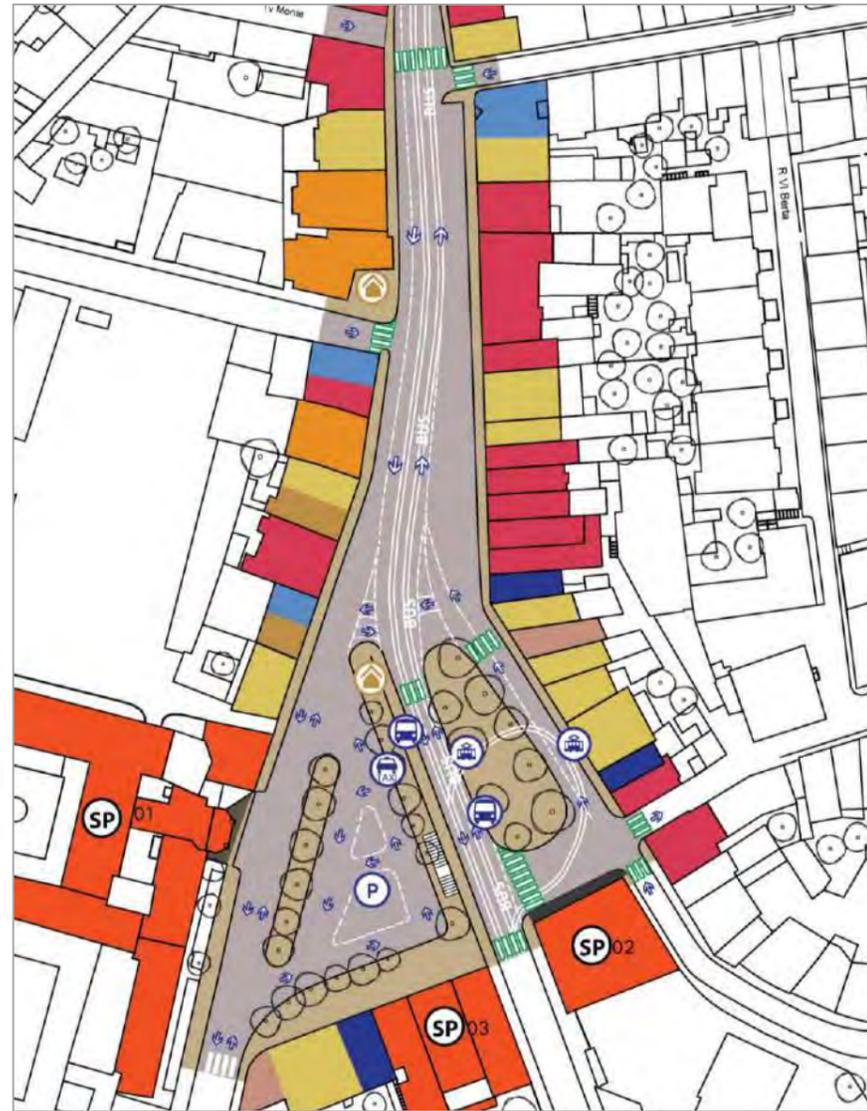


Forças	Fraquezas
<p>Grande centralidade e vitalidade;</p> <p>Comércio local apresentando grande vitalidade;</p> <p>Área de atração turística.</p>	<p>Edificado geralmente degradado, necessitando reabilitação;</p> <p>Estacionamento anárquico;</p> <p>Zonas de estadia de expressão muito reduzida;</p> <p>Grande dimensão das zonas de trânsito automóvel em detrimento das pedonais.</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Programa de ação aprovado no orçamento participativo de 2013;</p> <p>Aproveitar a sinergia criada pela execução do parque na encosta da Mouraria;</p> <p>Aproveitar as sinergias do aumento da procura turística da Cidade e em especial da linha do elétrico 28.</p>	<p>Estacionamento anárquico;</p> <p>Confusão na circulação automóvel e insegurança nos atravessamentos pedonais.</p>
Linhas de Ação Principais	
<p>Criação de uma unidade visual nos espaços diversificados que constituem o Largo;</p> <p>Dinamização comercial e turística;</p> <p>Melhoria da acessibilidade pedonal através do aumento da largura dos passeios - onde possível - introdução de pavimentos confortáveis e seguros em articulação com a calçada de vidro existente;</p> <p>Criação e ampliação de espaços de estadia, também associados ao elétrico;</p> <p>Criação de zonas de esplanada associadas ao comércio de restauração;</p> <p>Disciplinar o estacionamento;</p> <p>Criar condições de segurança e conforto no entroncamento com a Rua Damasceno Monteiro através da alteração da geometria, permitindo a criação de passeio.</p>	





- | | |
|---|--|
| Autocarro | Passadeira Rebaixada |
| Praça de Táxis | Passadeira |
| Eléctrico | Ballizadores |
| Parque de Estacionamento | Ponto Focal ou de referência (Miradouro e Igreja da Graça) |
| Asfalto | Quiosque (Papelaria) |
| Calçada de Vidraça | Serviços |
| Calçada de Granito | Bancos |
| Mini-Mercado | Café/Restaurante |
| Farmácia | Loja |
| Papelaria | Devoluta/Obra |
| Habitação | |
| SP 01 Exército SP 02 Bombeiros SP 03 Sociedade Promotora da Escolas | |





CENTRALIDADES

Largo da Ajuda (Palácio) • Calçada da Ajuda • Largo dos Marcos • Travessa do Armador • Largo da Memória • **Largo da Boa-Hora à Ajuda** • Rua da Igreja (Caramão) • Rua Roy Campbell • **Largo do Rio Seco** • Jardim Avelar Brotero • Rua Luís de Camões • **Largo do Calvário** • Largo do Bairro do Alvito • **Avenida da Igreja** • Cruzamento Estados Unidos da América • Praça de Londres/Avenida Guerra Junqueiro • Areeiro • **Avenida de Roma** • Praça João do Rio • Alameda D. Afonso Henriques • Rotunda das Olaias • **Praça do Chile** • Mercado de Arroios • Igreja dos Anjos • Praça das Novas Nações • **Largo do Leão** • Largo D. Estefânia • Largo do Intendente • Praça José Fontana • Campo Mártires da Pátria • Avenida Almirante Reis • Campo Pequeno • **Saldanha** • Rua Marquês de Fronteira/ Corte Inglês • Rua da Beneficência • **Picoas** • Largo de São Sebastião • Largo da Madre de Deus • **Alameda do Beato** • Casal do Pinto • Xabregas • Praça Lanceiros • Praça S. Francisco Xavier • Rua Duarte Pacheco Pereira • Rua da Igreja (Caselas) • **Rua de Belém** • Largo Luís Alves Miguel (Forte do Areia) • Largo da Princesa • Rua D. Maria I • Rua Maria Lamas (Largo) • Largo do Uruguai • Jardim João Francisco Ludovice (Mercado de Benfica) • Avenida Gomes Pereira • Alameda Manuel Ricardo Espírito Santo (Fonte Nova e Califa) • **Largo da Igreja de Benfica** • Praça S. João Bosco • Jardim da Parada • **Igreja Santo Condestável/Mercado de Campo de Ourique** • **Largo Igreja de Santa Isabel** • Rua Ferreira Borges/Rua Domingos Sequeira • Praça Afonso do Paço • Rua Saraiva de Carvalho (Largo Correios) • Rua Silva Carvalho • **Rua de Campolide** • Rua Rio Cávado • Largo de Carnide • Largo da Luz • Praça São Francisco de Assis • Maria Droste • **Rua Padre Américo** • Praça da Estrela • Rua de Sant'Ana à Lapa • Rua São João da Mata • Largo da Esperança • Largo de Santos-o-Velho • **Largo de Santos** • **Largo de Alcântara** • Praça Rainha Santa • Rua Professor João Barreira • Jardins Prof. Ant. Sousa Franco e Francisco Caldeira Cabral • **Alameda das Linhas de Torres e Rua do Lumiar** • Largo do Paço • **Rua Atriz Palmira Bastos** • Praça de Macau • Praça Dr. Fernando Amado • Praça Raul Lino • Braço de Prata • Praça David Leandro da Silva • Parque Maior • Praça Dom Luís I • Largo do Calhariz • Praça Luís de Camões • Largo Trindade Coelho (Misericórdia) • **Largo do Conde Barão** • São Pedro de Alcântara • Praça das Flores • Jardim Príncipe Real • Alto de Santa Catarina (Adamastor) • Praça de S. Paulo • Cais do Sodré • **Praça Norte** • Praça das Casas Novas • Rua Capitão Tenente Oliveira e Carmo • Rua Cidade de Nampula • Rua Cidade de Bolama (Olivais Shopping) • Praça Cidade do Luso • Praça da Viscondessa dos Olivais • **Rua da Centieira** • Praça do Oriente • Terreiro dos Corvos • Alameda dos Oceanos/Porta do Mar • **Parada do Alto de São João** • Praça Paiva Couceiro • Largo da Penha de França • Praça António Sardinha • Rotunda da Quinta Nova • Largo do Ministro • Largo das Galinheiras • Largo Defensores da República • **Bairro de Santa Clara** • Largo de São Miguel • Terreiro do Trigo • Rua do Vigário • Largo do Chafariz de Dentro • Largo das Portas do Sol • Restauradores • Praça do Comércio • **Praça da Figueira** • Rossio • Largo de Santa Cruz do Castelo • Rua do Chão da Feira • Largo do Carmo • Largo das duas Igrejas / Chiado • Largo do Caldas • Largo dos Trigueiros • Terreirinho • Martim Moniz • Largo da Sé • Campo das Cebolas • Praça das Amoreiras (Jardim) • Rua Castilho • Praça de Santa Marta • **Largo do Rato** • Largo de São Mamede • **Praça da Alegria** • Marquês de Pombal • Praça General Vicente Freitas (Mercado S. Domingos de Benfica) • Estrada da Luz/Torres de Lisboa • Rua Abranches Ferrão • Avenida Madame Curie • **Rossio de Palma** • Azinhaga dos Barros • Praça Marechal Humberto Delgado (Jardim Zoológico) • **Largo da Graça** • Largo Rodrigues de Freitas • Largo Quinta do Ferro • Campo de Santa Clara • Largo dos Sapadores