André Filipe da Cunha Cruz
(Licenciado)

Entre Memórias

A Linha Violeta do Metro como mote para a Revitalização do Centro Histórico de Odivelas

Projeto Final de Mestrado para a Obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território

Orientação Científica:

Professor Doutor Luís Alberto Torres Sanchez Marques de Carvalho
Professor Doutor José Luís Mourato Crespo

Júri:

Presidente: Professor Doutor João Pedro Teixeira de Abreu Costa
Vogal: Professor Doutor Luís Alberto Torres Sanchez Marques de Carvalho
Vogal: Professor Doutor João Rafael Marques Santos

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA.ULisboa, Julho de 2024

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar a minha sincera gratidão a todos aqueles que, de várias formas, contribuíram para a realização deste trabalho.

Em primeiro lugar, agradeço profundamente aos meus pais pelo seu apoio incondicional, paciência e encorajamento ao longo deste percurso. A vossa dedicação e amor foram fundamentais para alcançar este objetivo.

Ao meu irmão, pela sua compreensão e pelo incentivo constante. A tua presença e palavras de motivação foram um grande alicerce nos momentos de desafio.

Agradeço também às minhas avós. Uma delas, que infelizmente já não está entre nós, foi sempre uma estrela que me guiou neste caminho. A outra, com a sua sabedoria e amor, ofereceu-me um apoio inestimável. Ambas desempenharam um papel importante na minha vida e no sucesso deste trabalho.

Às minhas amigas Carla Costa e Maria Inês Lacerda, gostaria de expressar um agradecimento especial. A vossa amizade, apoio contínuo e encorajamento foram verdadeiramente inestimáveis durante todo este processo.

Aos meus amigos e colegas, pelas discussões enriquecedoras, pelo apoio moral e pelas palavras de encorajamento. A vossa camaradagem e companheirismo tornaram este trajeto muito mais agradável e estimulante.

Um agradecimento especial aos meus orientadores, cujo conhecimento, orientação e paciência foram cruciais para a concretização deste trabalho. As vossas valiosas contribuições e conselhos ajudaram-me a superar obstáculos e a melhorar significativamente a qualidade da minha investigação.

A todos, o meu mais sincero obrigado. **Esta conquista é também vossa!**

RESUMO

A opção por este tema surge no contexto da implementação da Linha Violeta do Metro em Odivelas, visando compreender como esta nova Linha pode ter um impacto benéfico no município, especialmente na preservação do património, particularmente no Centro Histórico de Odivelas.

O propósito não é apenas melhorar o transporte e a mobilidade, mas também ser um fator de estímulo para a revitalização do Centro Histórico em questão.

O projeto propõe a elaboração de um Plano de Pormenor que vise desenvolver as várias unidades de intervenção identificadas com base nos eixos de ligação das estações de Metro 'Odivelas Estação' e 'Jardim do Castelinho' ao Centro Histórico de Odivelas.

Das unidades de intervenção foram destacadas para um nível de detalhe mais elaborado o reperfilamento e a infraestruturação da estrutura pedonal, viária e ciclável, visando melhorar a mobilidade, incentivar o transporte público e ciclável, e fomentar a atividade comercial e cultural, e também a reabilitação do lote 'Parque de Odivelas', na zona central da freguesia, que incluí uma edificação de uso misto (habitação e comércio) contendo estacionamento subterrâneo e uma praça adjacente.

Esperam-se melhorias na mobilidade, afluência turística, crescimento do comércio local e um ambiente mais seguro. Este projeto oferece uma abordagem integrada para o crescimento equilibrado e sustentável, destacando a Linha Violeta como um agente-chave nesse processo.

PALAVRAS-CHAVE

Revitalização Urbana • Centro Histórico de Odivelas

Infraestrutura de Transportes e Mobilidade

Espaço Público

ABSTRACT

The option for this theme arises in the context of the implementation of the Metro Violet Line in Odivelas, aiming to understand how this new Line can have a beneficial impact on the municipality, especially in the preservation of heritage, particularly in the Historic Center of Odivelas.

The purpose is not only to improve transport and mobility, but also to be a stimulating factor for the revitalization of the Historic Center in question.

The project proposes the elaboration of a Detailed Plan that aims to develop the various intervention units identified based on the connecting axes of the Metro stations 'Odivelas Estação' and 'Jardim do Castelinho' to the Historic Center of Odivelas.

Of the intervention units, the re-profiling and infrastructure of the pedestrian, road and cycling structure were highlighted for a more elaborate level of detail, aiming to improve mobility, encourage public and cycling transport, and encourage commercial and cultural activity, as well as rehabilitation of the 'Parque de Odivelas' lot, in the central area of the parish, which includes a mixed-use building (housing and commerce) containing underground parking and an adjacent square.

Improvements in mobility, tourist influx, growth in local commerce and a safer environment are expected. This project offers an integrated approach to balanced and sustainable growth, highlighting Violet Line as a key agent in this process.

KEY-WORDS

Urban Revitalization • Historic Center of Odivelas

Transport and Mobility Infrastructure

Public Space

ÍNDICE

III AGRADECIMENTOS
V RESUMO
VII ABSTRACT
XI ÍNDICE DE FIGURAS
XVII LISTA DE ACRÓNIMOS

1 **INTRODUÇÃO**
5 Tema e Motivação
7 Questões e Objetivos
9 Metodologia

11 **CAPÍTULO 1 ENQUADRAMENTO TEMÁTICO**
13 Revitalização Urbana • Centro Histórico de Odivelas
19 Infraestrutura de Transportes e Mobilidade
23 Espaço Público

29 **CAPÍTULO 2 O TERRITÓRIO: ODIVELAS CENTRO**
31 Localização e Enquadramento
33 Contexto Histórico
37 Leitura Crítica
45 Instrumentos de Gestão Territorial
49 Plano Diretor Municipal de Odivelas (PDM)
51 Servidões Legais e Restrições de Utilidade Pública
53 Área de Reabilitação Urbana – Núcleo Antigo de Odivelas
55 Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas

57 **CAPÍTULO 3 PROPOSTA DE UM PLANO DE PORMENOR PARA ODIVELAS CENTRO**
61 Conceito e Estratégia Urbana
67 Programa de Ação
77 Reperfilamento e Infraestruturação da Estrutura Pedonal, Viária e Ciclável
97 Operação de Edificação do Lote “Parque de Odivelas”
115 Programa de Execução e Plano Financeiro

119 **CONCLUSÃO**

125 BIBLIOGRAFIA
131 ANEXOS

ÍNDICE DE FIGURAS

2 Figura 1 Linhas do Metropolitano de Lisboa (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Metropolitano de Lisboa, 2023).

4 Figura 2 Futura Linha Violeta do Metro de Superfície (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Câmara Municipal de Odivelas, 2023).

6 Figura 3 Eixos de Ligação entre as Estações e o Centro Histórico de Odivelas (Triângulo Estratégico) (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Google Earth, 2024).

6 Figura 4 Figura 4 - Localização dos Pontos de Interesse do Centro Histórico de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Rui Jurze, 2014).

8 Figura 5 Ambiente do Projeto Proposto para a Nova Estação de Metro 'Odivelas Estação' da Linha Violeta (Autor: André Cruz, 2024).

12 Figura 6 Dimensões de Intervenção da Revitalização Urbana (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Dulce Moura e Isabel Guerra, 2006).

15 Figura 7 Fotografia Aérea do Centro Histórico de Odivelas (Fonte: Câmara Municipal de Odivelas, 2024).

16 Figura 8 Metro do Porto como mote para Reabilitação Profunda da Cidade (Fonte: Paulo Pimenta/Público, 2020).

18 Figura 9 Implementação da multimodalidade através da reconstrução das vias de trânsito (Fonte: NACTO & GDCI, 2016).

18 Figura 10 No espaço necessário para 60 carros cabem mais de 600 bicicletas (Fonte: Christopher Jones, 2012).

20 Figura 11 Plano de Mobilidade Urbana de Barcelona 2013-2018 (Fonte: Ajuntament de Barcelona, 2014).

20 Figura 12 Mobilidade Sustentável: O caso de sucesso da cidade de Barcelona (Fonte: Gabinete Eiga, 2020).

22 Figura 13 Características que tornam os espaços públicos mais agradáveis (Fonte: Projects for Public Spaces, 2019).

24 Figura 14 Características que tornam os espaços públicos mais agradáveis. Piazza della Signoria em Florença, Itália (Fonte: Samuli Lintula, 2006).

26 Figura 15 Praça do Toural | planta, fachadas Nascente e Poente e arboreto (Fonte: CE.EAUM, 2009).

26 Figura 16 Renovação Praça do Toural / Alameda de São Dâmaso e Rua de Santo António, Guimarães (Fonte: Câmara Municipal de Guimarães, 2015).

30 Figura 17 Território de Enquadramento de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Por-Data, 2021).

32 Figura 18 Expansão Urbana da Freguesia de Odivelas (1937-2011) e Expansão Urbana Prevista para 2026 (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Maria Azevedo e Silva, 2013).

34 Figura 19 Mosteiro de Odivelas e áreas adjacentes no Contexto do histórico temporal e sua evolução (Fonte: Autores e Anos Desconhecidos).

36 Figura 20 Localização das Fotografias de Trabalho de Campo em Odivelas para reconhecimento do Território de Estudo (Autor: André Cruz, 2024).

38 Figura 21 Fotografias de Trabalho de Campo em Odivelas para reconhecimento do Território de Estudo #1 (Autor: André Cruz, 2024).

40 Figura 22 Fotografias de Trabalho de Campo em Odivelas para reconhecimento do Território de Estudo #2 (Autor: André Cruz, 2024).

42 Figura 23 Fotografias de Trabalho de Campo em Odivelas para reconhecimento do Território de Estudo #3 (Autor: André Cruz, 2024).

44 Figura 24 Localização da Área de Intervenção no Contexto Municipal de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: QGIS, 2024).

46 Figura 25 Área de Intervenção Limite do Plano de Pormenor de Odivelas Centro na Freguesia de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Google Earth, 2024).

48 Figura 26 Uso do Solo da Área de Intervenção segundo o PDM de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: PDM de Odivelas, 2015).

50 Figura 27 Planta de Condicionantes: Servidões Legais e Restrições de Utilidade Pública segundo o PDM de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: PDM de Odivelas, 2015).

52 Figura 28 Área de Reabilitação Urbana – Núcleo Antigo de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: D.G.O.U. – Divisão de Planeamento Urbanístico e Projetos Estruturantes da CMO, 2015).

53 Figura 29 Objetivos Gerais da Área de Reabilitação Urbana – Núcleo Antigo de Odivelas (Fonte: D.G.O.U. – Divisão de Planeamento Urbanístico e Projetos Estruturantes da CMO, 2015).

54 Figura 30 Planta de Implantação do PPCHO (Fonte: CMO, 2018).

58 Figura 31 Enquadramento Territorial e Visão Área da Área de Intervenção Limite do Projeto em Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Google Earth, 2024).

60 Figura 32 Modelo Territorial do Plano Estratégico para o Município de Odivelas (Fonte: Grupo de Projeto Integrado III do 1º Semestre do 5º Ano).

62 Figura 33 Eixos Estratégicos da Área de Intervenção definida para o Projeto (Autor: André Cruz, 2024).

64 Figura 34 Planta Síntese (Autor: André Cruz, 2024).

68 Figura 35 Planta do Programa de Ação (Autor: André Cruz, 2024).

70 Figura 36 Ações da Unidade de Execução de Odivelas Estação (Autor: André Cruz, 2024).

72 Figura 37 Ações da Unidade de Execução do Jardim do Castelinho (Autor: André Cruz, 2024).

74 Figura 38 Ações da Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024).

76 Figura 39 Vias de Principal Interesse para o Reperfilamento e Infraestruturação da Estrutura Pedonal, Viária e Ciclável do Plano de Pormenor de Odivelas Centro (Autor: André Cruz, 2024).

78 Figura 40 Áreas de Influência das Estações em relação ao Centro Histórico de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: QGIS, 2024).

78 Figura 41 Planta resultante do Estudo de Tráfego do Plano de Pormenor de Odivelas Centro (Autor: André Cruz, 2024).

80 Figura 42 Esboço de Primeiras abordagens ás propostas de Reperfilamento e Infraestruturação dos Arruamentos (Autor: André Cruz, 2024).

82 Figura 43 Plantas e Perfis Tipo da Rua Major Caldas Xavier, da Situação Atual e Situação Proposta (Autor: André Cruz, 2024).

83 Figura 44 Fotografias de Reconhecimento da Rua Major Caldas Xavier (Autor: André Cruz, 2024).

84 Figura 45 Plantas e Perfis Tipo da Rua Guilherme Gomes Fernandes da Situação Atual e Situação Proposta (Autor: André Cruz, 2024).

85 Figura 46 Fotografias de Reconhecimento da Rua Guilherme Gomes Fernandes (Autor: André Cruz, 2024).

86 Figura 47 Plantas e Perfis Tipo da Rua Combatentes da Grande Guerra, da Situação Atual e Situação Proposta (Autor: André Cruz, 2024).

87 Figura 48 Fotografias de Reconhecimento da Rua Combatentes da Grande Guerra (Autor: André Cruz, 2024).

88 Figura 49 Plantas e Perfis Tipo da Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho, da Situação Atual e Situação Proposta (Autor: André Cruz, 2024).

89 Figura 50 Fotografias de Reconhecimento da Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho (Autor: André Cruz, 2024).

90 Figura 51 Plantas e Perfis Tipo da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes, da Situação Atual e Situação Proposta (Autor: André Cruz, 2024).

91 Figura 52 Fotografias de Reconhecimento da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Autor: André Cruz, 2024).

92 Figura 53 Plantas e Perfis Tipo da Rua Dr. Egas Moniz, da Situação Atual e Situação Proposta (Autor: André Cruz, 2024).

93 Figura 54 Fotografias de Reconhecimento da Rua Dr. Egas Moniz (Autor: André Cruz, 2024).

96 Figura 55 Localização do Lote 'Jardim de Odivelas' e Primeiras abordagens de desenho (Autor: André Cruz, 2024).

98 Figura 56 Fotografias do Existente no Lote (Autor: André Cruz, 2024).

99 Figura 57 Descrição da Categoria Operativa para o Espaço Urbanizado Central – Nível 1 (Fonte: PDM de Odivelas, 2015).

100 Figura 58 Desenhos de Esboço de algumas das principais praças de Lisboa (Autor: André Cruz, 2024).

100 Figura 59 Esboço de Primeiras abordagens ao desenho do Edificado do Lote (Autor: André Cruz, 2024).

102 Figura 60 Desenhos de Esboço para ver o melhor Enquadramento do Edifício com a Envolvente (Autor: André Cruz, 2024).

104 Figura 61 Planta do Piso Térreo (Autor: André Cruz, 2024).

106 Figura 62 Planta do Piso Tipo (Autor: André Cruz, 2024.

108 Figura 63 Corte J; J' da Proposta de Desenho para o Lote 'Parque de Odivelas' (Autor: André Cruz, 2024).

108 Figura 64 Corte K; K' da Proposta de Desenho para o Lote 'Parque de Odivelas' (Autor: André Cruz, 2024).

110 Figura 65 Axonometria da Proposta para o Lote 'Parque de Odivelas' (Autor: André Cruz, 2024).

111 Figura 66 Perspetiva Inicial e Intermédia do desenho do Edificado do Lote (Autor: André Cruz, 2024).

113 Figura 67 Mapa de Áreas do Lote 'Parque de Odivelas' (Autor: André Cruz, 2024).

116 Figura 68 Programa de Execução e Plano Financeiro do Plano de Pormenor de Odivelas Centro (Autor: André Cruz, 2024).

120 Figura 69 Tabela de Convergência do Plano de Pormenor de Odivelas Centro (Autor: André Cruz, 2024).

122 Figura 70 Atmosferas do Lote 'Parque de Odivelas' (Autor: André Cruz, 2024).

132 Figura 71 Densidade Populacional na Subsceções Estatísticas do Plano de Pormenor de Odivelas Centro em 2021 (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Census, 2021).

133 Figura 72 Uso de Solos na área do Plano de Pormenor de Odivelas Centro (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: PDM de Odivelas, 2015).

134 Figura 73 Esquema de Circulação e Principais Vias de Ligação da Freguesia de Odivelas (Autor: André Cruz, 2024; Fonte: Google Maps, 2024).

135 Figura 74 Vias Alternativas caso a Zona de Coexistência da Rua Combatentes da Grande Guerra passe a ser exclusiva para moradores (Autor: André Cruz, 2024).

136 Figura 75 Planta de Demolições (Vermelhos e Amarelos) (Autor: André Cruz, 2024).

LISTA DE ACRÓNIMOS

AML	Área Metropolitana de Lisboa
ARU	Área de Reabilitação Urbana
CHO	Centro Histórico de Odivelas
CML	Câmara Municipal de Lisboa
CMO	Câmara Municipal de Odivelas
CREL	Cintura Regional Exterior de Lisboa
CRIL	Cintura Regional Interior de Lisboa
IC	Itinerário Complementar
NHO	Núcleo Histórico de Odivelas
ONU	Organização das Nações Unidas
PDM	Plano Diretor Municipal
PGU	Plano Geral de Urbanização
PP	Plano de Pormenor
PPCHO	Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas
PPOC	Plano de Pormenor de Odivelas Centro
PU	Plano de Urbanização
UOPG	Unidade Operativa de Planeamento e Gestão

INTRODUÇÃO

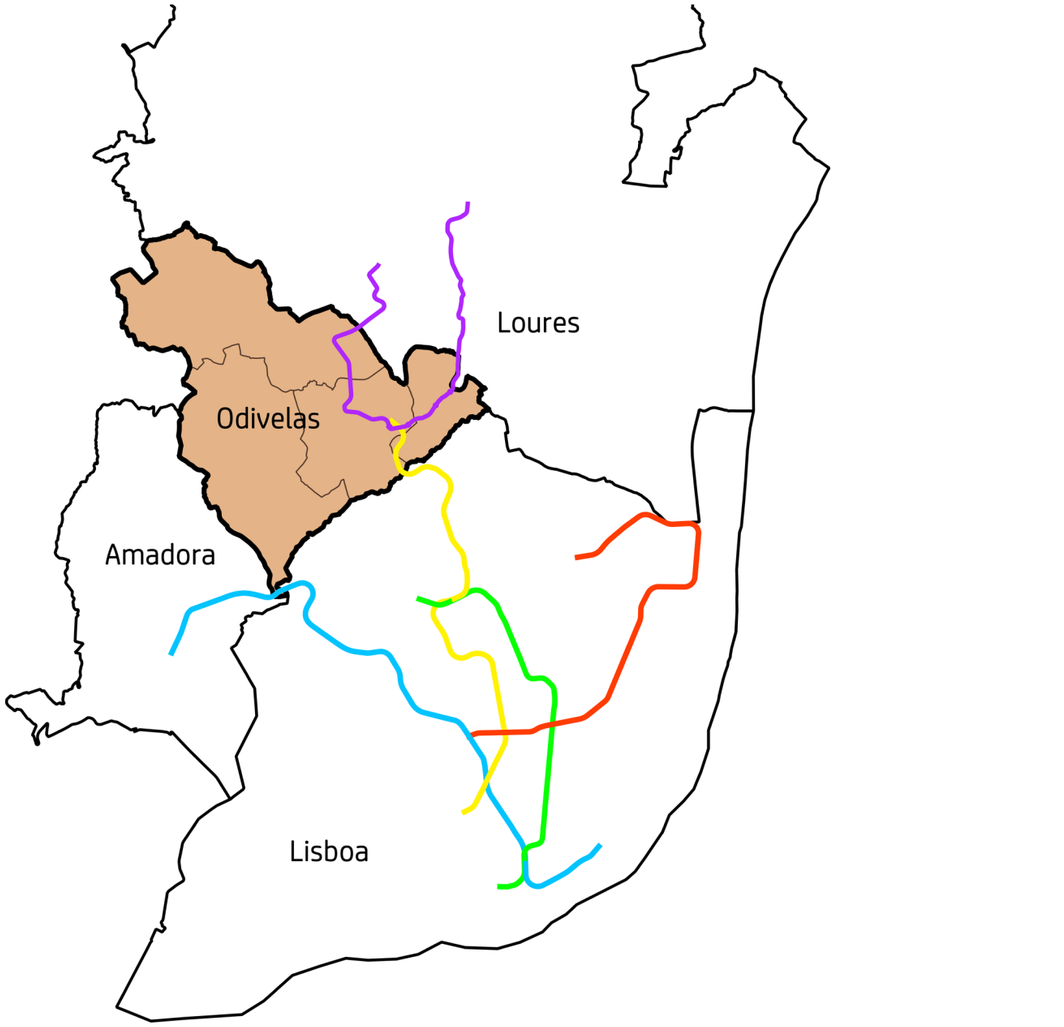


Figura 1 - Linhas do Metropolitano de Lisboa

A crescente importância da infraestrutura urbana no desenvolvimento sustentável das cidades desperta um interesse renovado na interseção entre mobilidade, preservação patrimonial e revitalização socioeconómica. Neste contexto, a chegada da Linha Violeta do Metro Ligeiro de Superfície a Odivelas representa um marco importante que, além de repensar a dinâmica de transporte, visa ser um incentivo para transformações mais profundas na comunidade, com ênfase peculiar na salvaguarda do património local, nomeadamente o Centro Histórico de Odivelas.

11.5 Km • **17** Estações • **12** Estações de Superfície • **3** Estações Subterrâneas • **2** Estações em Trincheira

Investimento na expansão da Linha Violeta:

390M€ pelo PRR Investimento Europeu

137M€ pelo Orçamento de Estado (2026)

527M€ Investimento total previsto

Figura 2 - Futura Linha Violeta do Metro de Superfície

Sem Escala

Tema e Motivação

O tema em questão foi lançado no ano letivo 2023/2024 na unidade curricular Projeto Integrado III e foi dado o seguimento para o Projeto Final de Mestrado atual. Seguiu da convicção de que a chegada da Linha Violeta não deve ser considerada apenas como uma melhoria na infraestrutura de transporte, mas como um potencial incentivo para a revitalização económica, social e cultural do Centro Histórico de Odivelas. Este local, impregnado de história e significado cultural, é não apenas um ponto de referência geográfica, mas uma testemunha viva do passado, cuja preservação é benéfica para a identidade e coesão do município.

Figura 3 - Eixos de Ligação entre as Estações e o Centro Histórico de Odivelas (Triângulo Estratégico)

Sem Escala

Figura 4 - Localização dos Pontos de Interesse do Centro Histórico de Odivelas

Questões e Objetivos

A implementação da Linha Violeta do Metro em Odivelas levanta várias questões importantes para o desenvolvimento urbano sustentável do município, com especial atenção à preservação e revitalização do seu património histórico. Uma das principais questões abordadas pelo projeto é como esta nova linha de metro pode impactar positivamente o município, não só em termos de transporte e mobilidade, mas também ser um catalisador para a revitalização económica, social e cultural do Centro Histórico de Odivelas.

Entre as questões abordadas estão:

— De que maneira a Linha Violeta pode contribuir para a revitalização do Centro Histórico de Odivelas?

— Como integrar a nova infraestrutura de transporte com as iniciativas de preservação patrimonial?

— Quais são as necessidades de mobilidade dos residentes e visitantes do Centro Histórico de Odivelas?

— Quais são as intervenções específicas necessárias para melhorar a acessibilidade e a conectividade urbana no contexto do Centro Histórico de Odivelas?

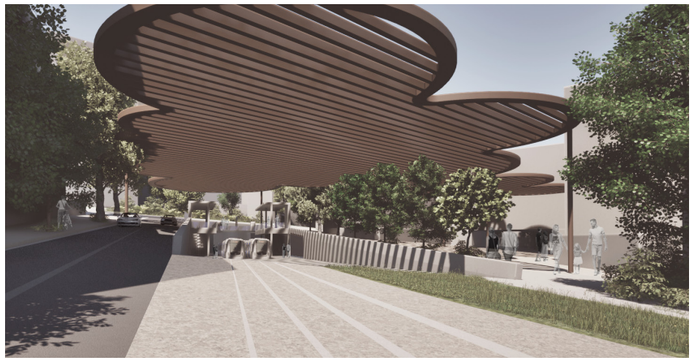
Os objetivos do projeto foram delineados com base nestas questões e estruturam-se em torno de três eixos principais de atuação: **Infraestruturação e Reabilitação Urbana**, **Promoção da Mobilidade**, e **Recuperação e Valorização do Património**.

No âmbito da Infraestruturação e Reabilitação Urbana, o plano detalha intervenções específicas ao nível do reperfilamento e infraestruturação das estruturas pedonais, viárias e cicláveis. Estas ações visam não só melhorar a mobilidade, mas também incentivar o uso do transporte público e ciclável, e fomentar a atividade comercial e cultural.

A Promoção da Mobilidade visa melhorar a ligação entre as estações 'Odivelas Estação' e 'Jardim do Castelinho' e o Centro Histórico de Odivelas, assegurando que as intervenções aumentem a acessibilidade para todos os utilizadores.

No eixo da Recuperação e Valorização do Património, o objetivo é preservar e valorizar o património histórico e cultural do Centro Histórico de Odivelas, integrando-o no plano de desenvolvimento urbano. Este eixo inclui também a reabilitação de um lote intitulado 'Parque de Odivelas' que engloba uma edificação de uso misto, onde procura não só contribuir para a melhoria da infraestrutura urbana, mas também para o aumento da atividade económica e comercial na área em foco.

Espera-se que estas ações resultem em melhorias significativas na mobilidade, um aumento na afluência turística, crescimento do comércio local e a criação de um ambiente urbano mais seguro e atrativo.



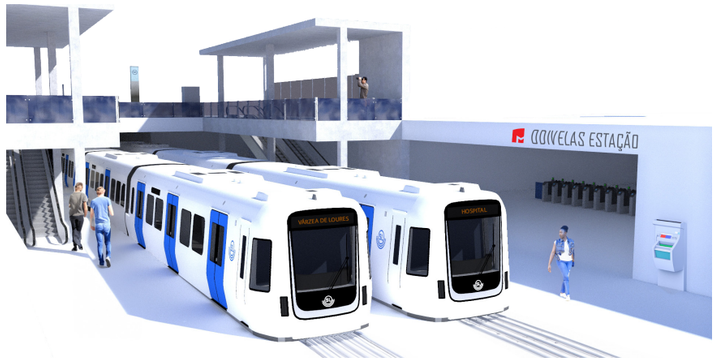


Figura 5 - Ambiente do Projeto Proposto para a Nova Estação de Metro 'Odivelas Estação' da Linha Violeta

Metodologia

A metodologia delineada para este projeto abrange diversas fases estruturadas, divididas entre um contexto mais temático e bibliográfico e um contexto de projeto, com as diversas intervenções a serem aplicadas ao local.

A abordagem inicial consiste na definição dos objetivos do projeto para a área de intervenção em causa, e também num levantamento bibliográfico, identificando estudos sobre os conceitos/palavras-chave e projetos referência que se consideram importantes para auxiliar no desenvolvimento do projeto. Simultaneamente, documentos municipais, planos urbanos, dados estatísticos e regulamentos locais são analisados para a sua contextualização, assim como várias visitas ao local para melhor leitura e reflexão da realidade atual da área de intervenção em causa.

Segue-se uma análise da situação atual e histórica do Centro Histórico de Odivelas, onde elementos patrimoniais, desafios urbanos e condições de mobilidade são examinados.

A fase seguinte dedica-se à documentação de todas as etapas do projeto, garantindo uma compilação de informações para futura referência e disseminação do conhecimento adquirido. É importante abranger o desenvolvimento de estratégias integradas, alinhadas com as diretrizes de reabilitação urbana, mobilidade e preservação do património.

Adota-se uma abordagem de escala urbana numa primeira fase, mais abrangente do território de estudo para definição do conceito. Após a definição do mesmo, realiza-se uma análise mais detalhada para concretizar as ideias iniciais e transformá-las em soluções viáveis.

Elaboram-se os planos urbanos em escala de 1:2000, que fornecem uma visão geral da área de intervenção, incluindo a distribuição de usos do solo, infraestruturas e redes de transporte, entre outros. O desenvolvimento programático consiste na definição dos diferentes espaços e funções do projeto, representados em escala de 1:1000 e 1:500, permitindo uma compreensão mais precisa da distribuição e organização dos elementos.

Estas fases são acompanhadas de maquetes, por serem ferramentas importantes para visualizar e comunicar o projeto em diferentes estágios de desenvolvimento. Elas permitem uma compreensão tridimensional do espaço e ajudam a avaliar proporções, volumes e relações espaciais.

Tudo será incluído num Programa de Execução e Plano Financeiro geral, detalhando as etapas necessárias para a implementação do projeto, estabelecendo prazos para garantir a viabilidade das intervenções propostas e o seu enquadramento orçamental previsto.

Capítulo 1

ENQUADRAMENTO TEMÁTICO

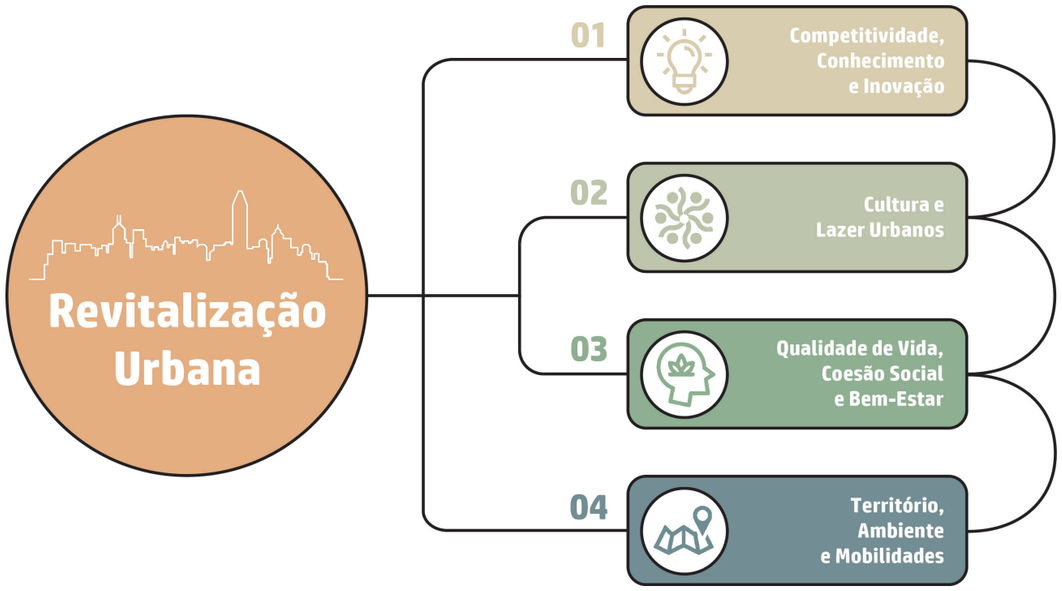


Figura 6 - Dimensões de Intervenção da Revitalização Urbana

Revitalização Urbana • Centro Histórico de Odivelas

> “Seguidas do adjetivo urbana, reabilitação, renovação, regeneração, revivificação, revitalização, conservação, preservação, são, a par da requalificação, outros tantos termos utilizados na prática e na análise das intervenções nos centros históricos e nas áreas urbanas reconvertidas para novos usos.”

(Fortuna & Leite, 2009, p. 42)

O panorama urbano contemporâneo é marcado por uma série de desafios complexos e interligados, que exigem respostas inovadoras e abrangentes por parte dos municípios e da sociedade em geral. Entre esses desafios, destaca-se a degradação das áreas urbanas, o aumento da densidade populacional e a necessidade premente de promover um desenvolvimento urbano sustentável e equitativo (ONU-Habitat, 2022).

A revitalização urbana é um conceito relevante atualmente, que se refere ao processo de renovação e regeneração de áreas urbanas em declínio, visando promover uma transformação afirmativa e duradoura. Este processo envolve a implementação de políticas, programas e projetos que visam melhorar a qualidade de vida dos residentes, revitalizar a economia local e promover a sustentabilidade ambiental (Fortuna & Leite, 2009; Amirtahmasebi et al., 2016).

A valorização dos centros históricos, por sua vez, revela o seu valor único e irreplicável dessas áreas como testemunhos vivos da história e da identidade cultural de uma cidade. Estes locais muitas vezes enfrentam desafios como a degradação do património arquitetónico, a descaracterização comercial e a pressão da especulação imobiliária. Assim, a valorização dos centros históricos envolve a implementação de estratégias de preservação, revitalização e dinamização, visando proteger e promover o seu património cultural, atraindo investimentos e turismo, e criando espaços públicos de convívio (Pickard, 2000; Fortuna & Leite, 2009; UNESCO, 2011).

Em conjunto, a revitalização urbana e a valorização dos centros históricos representam abordagens integradas e complementares para enfrentar os desafios urbanos contemporâneos. Ao promover a renovação e a revitalização de áreas urbanas degradadas, ao mesmo tempo que preserva e valoriza o património cultural e histórico das cidades, estas abordagens contribuem para a construção de comunidades mais sustentáveis, inclusivas e resilientes, capazes de enfrentar os desafios do século XXI (Pickard, 2000; Fortuna & Leite, 2009; Amirtahmasebi et al., 2016).

Figura 7 - Fotografia Aérea do Centro Histórico de Odivelas

Figura 8 - Metro do Porto como mote para Reabilitação Profunda da Cidade

Metro do Porto, Porto, 2001

Um projeto de referência que atende esses dois conceitos foi integradamente a implementação do Metro do Porto, inaugurado em 2001, e de como um sistema público pode desempenhar um papel crucial na revitalização urbana do centro histórico de uma cidade. A sua implementação teve um impacto significativo na cidade, tanto em termos de mobilidade urbana como desenvolvimento económico e social (Oliveira, 2007; Universidade do Porto, 2018).

Essa infraestrutura proporcionou uma melhoria significativa na acessibilidade ao Centro Histórico da cidade. Ao oferecer uma opção de transporte rápido, o Metro atraiu mais visitantes para a área central, aumentando o fluxo de pessoas, o que contribuiu para a dinamização do comércio local (Fernandes & Cannatà, 2006; Universidade do Porto, 2018).

Outros fatores a serem considerados foi o de ter permitido a redução do tráfego de veículos no Centro Histórico da cidade, o que amenizou a poluição do ar e o congestionamento nas ruas estreitas, possibilitando um melhor aproveitamento do património cultural e arquitetónico da área (Fernandes & Cannatà, 2006; Universidade do Porto, 2018).

A implementação do Metro no Porto foi acompanhada de muitas empreitadas de reabilitação urbana nas áreas circundantes das estações, que incluíram a renovação de edifícios antigos, a criação de espaços públicos, a instalação de novos equipamentos urbanos e a melhoria da segurança e iluminação pública (Fernandes & Cannatà, 2006; Resende, 2022).

Além disso, integrou-se com outros modos de transporte, como o autocarro e velocípedes, oferecendo opções de deslocamento multimodais para os cidadãos, o que aperfeiçoou o acesso não apenas ao Centro Histórico, mas também à restante linha, incentivando, dessa forma, o uso do transporte público como uma alternativa ao transporte privado (Fernandes & Cannatà, 2006; Universidade do Porto, 2018).

Em suma, ao analisar o impacto do Metro do Porto na Revitalização do Centro Histórico, é possível extrair estratégias aplicáveis ao contexto de Odivelas. A implementação da Linha Violeta pode desempenhar um papel relevante na transformação do Centro Histórico de Odivelas, tornando-o mais acessível, atrativo e economicamente próspero.

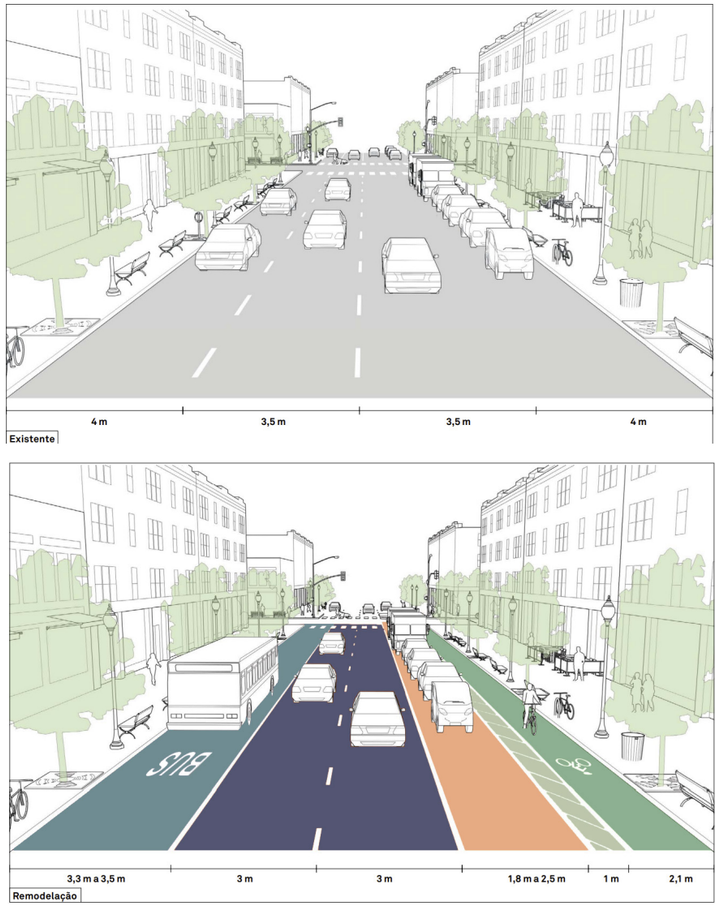


Figura 9 - Implementação da multimodalidade através da reconstrução das vias de trânsito

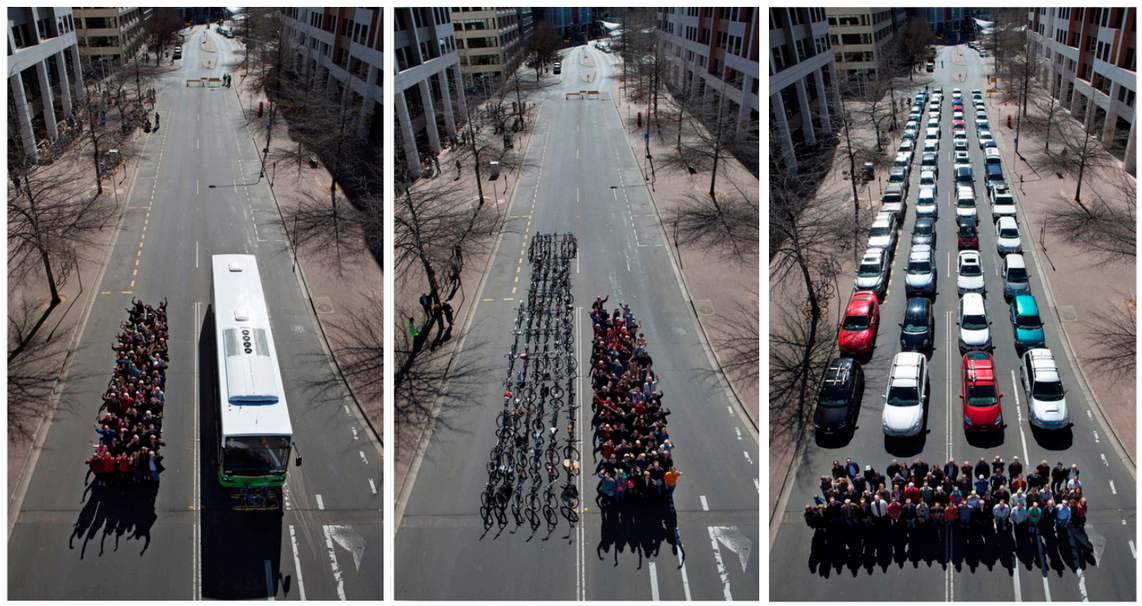


Figura 10 - No espaço necessário para 60 carros cabem mais de 600 bicicletas

Infraestrutura de Transportes e Mobilidade

> “Fruto da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização das atividades, das novas formas de organização profissional, dos novos modos e estilos de vida que a sociedade contemporânea despoletou, a mobilidade urbana, em particular a dos espaços metropolitanos, é hoje uma realidade muito diversificada e heterogénea, marcada por uma maior complexidade das cadeias de deslocação diária. Estes novos paradigmas, resultantes das sociedades contemporâneas em emergência, colocam-nos novos desafios, quer do ponto de vista social, quer do planeamento urbanístico, dos transportes e da comunicação, na construção de uma cidade segura e acessível a todos.”
>
> (Teles, 2017, p. 6)

A infraestrutura de transportes e a mobilidade são conceitos que desempenham um papel relevante no desenvolvimento urbano sustentável, influenciando diretamente diversos aspetos da vida nas cidades. Estes elementos constituem a espinha dorsal das áreas urbanas, afetando a acessibilidade, a conetividade, a eficiência económica e a qualidade de vida dos seus habitantes (Tiwari, 2019; Observatório das Cidades, 2023).

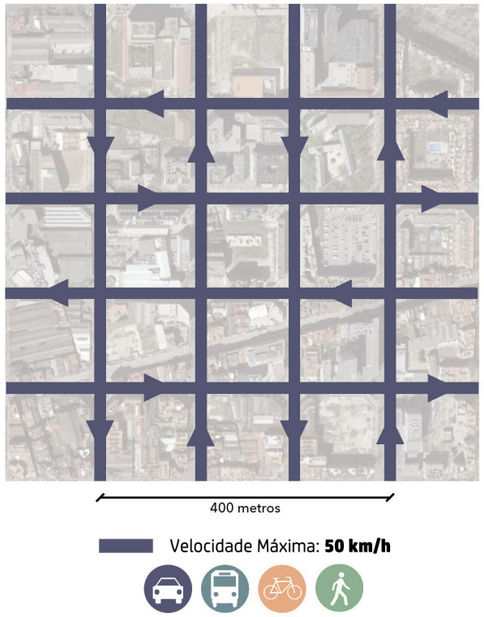
Um planeamento urbano eficaz deve considerar a localização e o desenho das vias de transporte, sistemas de transporte público, ciclovias e passeios, para promover uma mobilidade sustentável e inclusiva. Isso incluí o estabelecimento de zonas pedonais, a criação de corredores de transporte público dedicados, a implementação de sistemas de bicicletas partilhadas e a promoção de políticas de uso de solo que incentivem a densidade urbana e a diversidade de usos (Teles, 2017; Tiwari, 2019; Observatório das Cidades, 2023).

Além disso, é importante integrar a infraestrutura de transportes e a mobilidade com outras políticas e estratégias urbanas, como habitação, uso do solo, meio ambiente e economia. Isso requer uma abordagem mais aprofundada, uma vez que as decisões tomadas neste âmbito têm impactos significativos na vida quotidiana dos cidadãos e no funcionamento da cidade na totalidade (World Conference on Transport Research Society, 2004; Teles, 2017; Tiwari, 2019).

Por um lado, é necessário garantir a acessibilidade generalizada, proporcionando meios de transporte eficientes e acessíveis à maioria da população dos municípios, incluindo pessoas com mobilidade reduzida, idosos e crianças, mas por outro, é importante promover a sustentabilidade ambiental, reduzindo as emissões de poluentes e mitigando os impactos negativos do transporte na qualidade do ar e no ambiente urbano (World Conference on Transport Research Society, 2004; Teles, 2017; Tiwari, 2019).

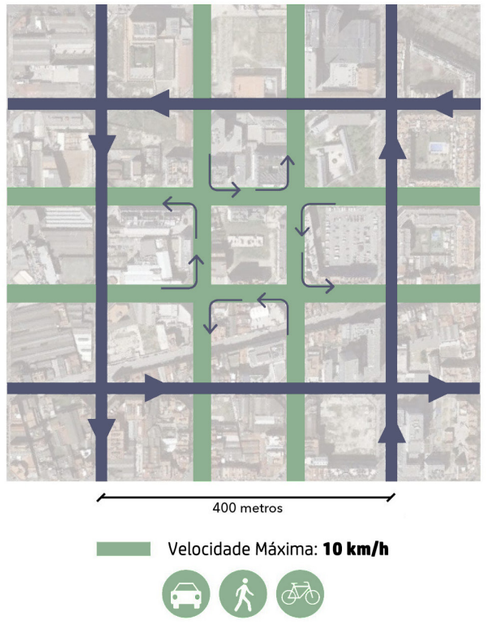
Hierarquia Viária no Modelo de Supermanzana (Barcelona)

SITUAÇÃO ATUAL



• O Transporte Motorizado têm prioridade sobre todos os veículos e sobre os peões, mesmo nas Supermanzanas.

SUPERMANZANA



• Prioridade total ao peão, os veículos têm permissão de entrar mas apenas os de moradores. As bicicletas podem circular em duplo sentido e adapta-se a qualquer local da Supermanzana.

Figura 11 - Plano de Mobilidade Urbana de Barcelona 2013-2018

Figura 12 - Mobilidade Sustentável: O caso de sucesso da Cidade de Barcelona

Cidade de Barcelona, Barcelona, 2018

O caso da cidade de Barcelona revelou-se bastante completo em termos dos conceitos expostos, uma vez que é reconhecida como uma cidade que desenvolveu políticas e projetos inovadores para melhoria da mobilidade urbana e promoção do desenvolvimento sustentável (Queirós, 2010; Boada, 2019).

A cidade adotou uma abordagem ampla e integrada para lidar com os desafios de mobilidade, dando prioridade ao transporte público, como metros, autocarros e elétricos, e promovendo iniciativas para diminuir o número de veículos particulares no centro da cidade. Além disso, investiu-se também em infraestruturas para promover o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo (Queirós, 2010; Boada, 2019).

Outro aspeto relevante do caso de Barcelona é a integração da infraestrutura de transportes com outras políticas e estratégias urbanas, como o planeamento de uso do solo, habitação, revitalização urbana e promoção do turismo. A cidade adotou uma abordagem colaborativa para o desenvolvimento urbano, envolvendo os cidadãos, as empresas e as organizações da sociedade civil na tomada de decisões e na implementação de projetos (Queirós, 2010; Estrada, 2015; Boada, 2019).

Destacou-se também pela sua capacidade de inovação e adaptação às novas tendências e tecnologias no campo da mobilidade urbana. A cidade investiu em soluções inteligentes, como sistemas de transporte público integrados, aplicações móveis para planeamento de viagens e gestão de tráfego, e infraestruturas para veículos elétricos e partilhados (Queirós, 2010; Estrada, 2015; Boada, 2019).

Estas medidas são ótimos exemplos de como Odivelas pode adotar uma abordagem ampla e integrada para enfrentar os desafios de mobilidade, ao terem um impacto direto na qualidade de vida dos habitantes, reduzindo congestionamentos, emissões de poluentes e ruídos, ao mesmo tempo, em que melhoram a acessibilidade e a segurança viária.

Além disso, Barcelona implementou políticas de gestão de estacionamento e restrição de acesso a determinadas áreas, contribuindo para a revitalização de espaços urbanos e a valorização de áreas históricas. Podem ser ótimas oportunidades para reduzir o tráfego e a falta de estacionamento de certas áreas de Odivelas, em especial no seu Centro Histórico, dando prioridade ao transporte público e incentivando iniciativas para diminuir o uso de veículos privados (Queirós, 2010; Boada, 2019).

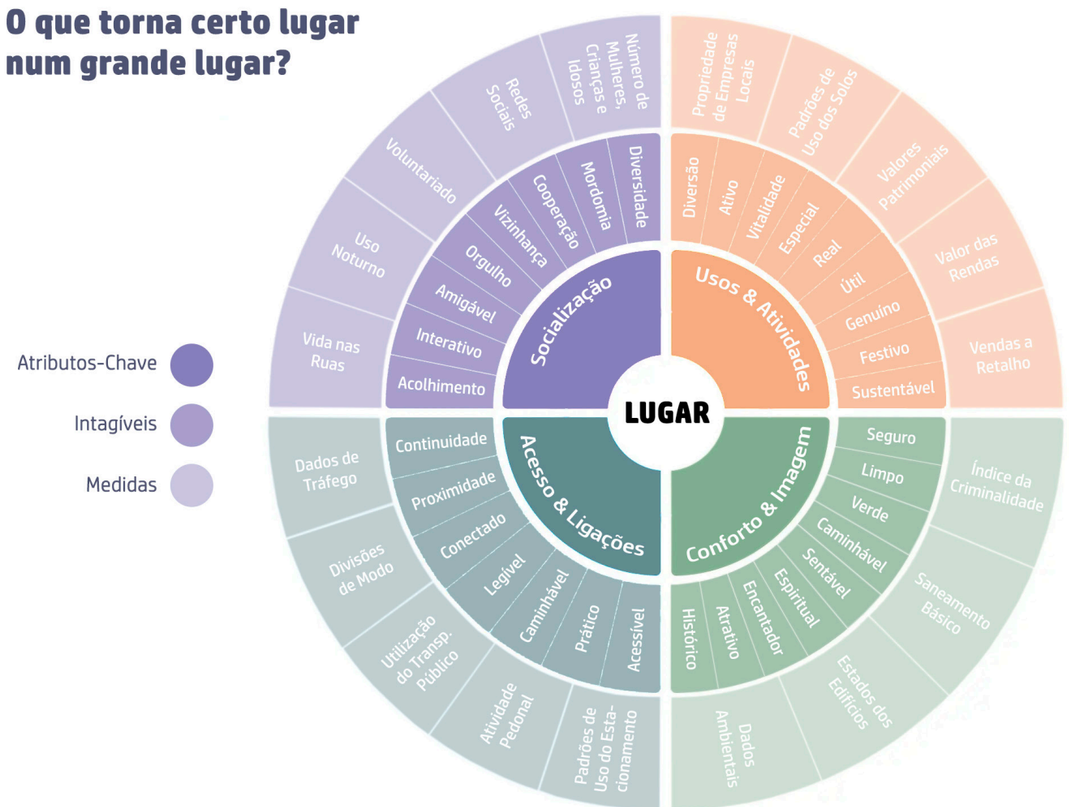


Figura 13 - Características que tornam os espaços públicos mais agradáveis

Espaço Público

> "A noção de espaço público remete para o modo como nas sociedades modernas se constituiu e institucionalizou uma esfera de intermediação entre o Estado e a sociedade civil, onde se expressa publicamente a opinião sobre assuntos do interesse coletivo ou que, relevando de interesses privados, são passíveis de disputa coletiva."

(Ferreira, 2012, p. 91)

O conceito de espaço público é amplo e tem sido objeto de estudo e discussão por parte de urbanistas, arquitetos, sociólogos e outros profissionais há décadas. Trata-se de um elemento essencial no tecido urbano, desempenhando um papel importante na vida das cidades e na experiência coletiva dos seus habitantes (Carr, 1992; Gehl, 2010; Carmona, 2021).

O espaço público pode ser definido como áreas acessíveis e utilizáveis por todos os membros da comunidade, independentemente de idade, género, estatuto socioeconómico ou origem étnica. Estes espaços podem variar em escala e forma, incluindo desde pequenos recantos urbanos, como praças e jardins, até grandes alamedas e avenidas. Características comuns dos espaços públicos incluem a acessibilidade, a inclusão, a segurança, a vitalidade e a capacidade de promover a interação social e cultural (Carr, 1992; Gehl, 2010; Carmona, 2021).

Figura 14 - Características que tornam os espaços públicos mais agradáveis. Piazza della Signoria em Florença, Itália

Apesar da sua importância, o conceito de espaço público enfrenta uma série de desafios no contexto urbano contemporâneo. A crescente urbanização, a privatização do espaço público, o congestionamento, a degradação ambiental e a exclusão social são apenas alguns dos problemas que o afetam. No entanto, há também uma série de tendências emergentes que influenciam como o espaço público é concebido, utilizado e gerido. Isso inclui a ênfase na sustentabilidade ambiental, na acessibilidade universal, na tecnologia digital, na participação cívica e na adaptação às mudanças climáticas (Lynch, 1964; Madanipour, 2003; Gehl, 2010).

Em ênfase, o conceito de espaço público é importante para compreender e projetar cidades que sejam mais humanas, justas e sustentáveis. Ao considerar as múltiplas dimensões e perspetivas relacionadas com este conceito, podemos contribuir para a criação de espaços públicos que enriquecem a vida urbana e promovem o bem-estar de todos os seus habitantes (Lynch, 1964; Madanipour, 2003; Gehl, 2010).

Figura 15 - Praça do Toural | planta, fachadas Nascente e Poente e arboreto

Figura 16 - Renovação Praça do Toural / Alameda de São Dâmaso e Rua de Santo António, Guimarães

Projeto de Requalificação Urbana, Guimarães, 2012

A renovação da Praça do Toural, Alameda de São Dâmaso e Rua de Santo António em Guimarães podem ser vistos como exemplos de como os princípios e conceitos associados ao espaço público foram aplicados concretamente.

O projeto de renovação foi uma iniciativa de grande relevância para a revitalização urbana e o desenvolvimento sustentável da cidade de Guimarães. Esta intervenção visou transformar esses espaços emblemáticos, tornando-os mais atrativos, funcionais e adequados às necessidades dos cidadãos e visitantes (Borges, 2012; Carvalho, 2015; Ribeiro, 2016).

A Praça do Toural, situada no coração da cidade, foi alvo de uma requalificação significativa, com a criação de zonas pedonais, áreas verdes e espaços de lazer. A renovação teve como objetivo principal promover a convivência e a interação social, transformando a praça num ponto de encontro para a comunidade. Foram também realizadas melhorias na iluminação, no mobiliário urbano e na acessibilidade, garantindo um ambiente mais seguro e acolhedor (Borges, 2012; Carvalho, 2015; Ribeiro, 2016).

A Alameda de São Dâmaso e a Rua de Santo António, por sua vez, foram alvo de intervenções que visaram valorizar o património arquitetónico e histórico da cidade. Foram restaurados edifícios antigos, preservando a sua traça original e integrando-os harmoniosamente no ambiente urbano renovado. Além disso, foram criados espaços de fruição pública, como esplanadas e áreas de descanso, que convidam os cidadãos a desfrutar do espaço urbano de forma tranquila e aprazível (Borges, 2012; Carvalho, 2015; Ribeiro, 2016).

O projeto da renovação dessas áreas de Guimarães foi realizado com base numa abordagem participativa, que envolveu os moradores, comerciantes e demais partes interessadas no processo de planeamento e decisão. Esta colaboração, apesar de polémica em muitos campos, foi fundamental para garantir que as intervenções realizadas refletissem as necessidades e aspirações da comunidade, promovendo assim um sentido de pertença e identidade local (Borges, 2012; Carvalho, 2015; Ribeiro, 2016).

Da mesma forma que em Guimarães, em Odivelas é possível integrar os diferentes espaços públicos, como praças, parques e ruas, para criar uma rede coerente e acessível de áreas de convívio e lazer. Isso pode envolver a requalificação de espaços existentes, a criação de novos espaços verdes e a melhoria da conectividade entre eles.

Capítulo 2

O TERRITÓRIO: ODIVELAS CENTRO

Figura 17 - Território de Enquadramento de Odivelas

Localização e Enquadramento

Localizado no distrito de Lisboa, em Portugal, o município de Odivelas é uma peça importante na dinâmica da Área Metropolitana de Lisboa. Com uma posição estratégica a noroeste do centro da capital, Odivelas serve como uma ligação capital entre Lisboa e outras localidades da região metropolitana (Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

Odivelas foi elevado à categoria de município a 14 de dezembro de 1998, devido à separação de sete freguesias da então zona sudoeste do concelho de Loures. É atualmente um dos concelhos com maior densidade populacional do país (5.612 hab/km2), cerca de 49 vezes superior à do contexto nacional e 6 vezes mais que a Área Metropolitana de Lisboa. O município foi afetado pelo fenómeno de uma urbanização intensiva e um movimento de ocupação ao longo dos anos, sendo de valor mais expressivo a partir da década de 50 do século XX (Câmara Municipal de Odivelas, 2015; INE, 2021) (Anexo A).

O município é delimitado a sudeste pelo concelho de Lisboa, a nordeste pelo concelho de Loures, a sudoeste pelo concelho da Amadora e a oeste pelo concelho de Sintra. Atualmente, Odivelas é composto por quatro freguesias: Odivelas, União das Freguesias de Pontinha e Famões, União de Freguesias de Póvoa de Santo Adrião e Olival de Basto e União de Freguesias de Ramada e Caneças, distribuídas numa área de 26,4 km2 e com uma população de 148.034 habitantes (Câmara Municipal de Odivelas, 2015; INE, 2021).

É um município de contrastes, eminentemente urbano, mas contendo em duas das suas localidades (Caneças e Famões) traços rurais.

Há uma tendência afirmativa de crescimento económico do município nos últimos anos com a implantação de grandes infraestruturas viárias no mesmo, como a CREL e a CRIL e, em parte, o Eixo Norte/Sul. O setor predominante em Odivelas é o terciário, seguindo-se o setor secundário e por fim o primário, este último não tendo presença muito acentuada (Câmara Municipal de Odivelas, 2015; Observatório das Cidades, 2023).

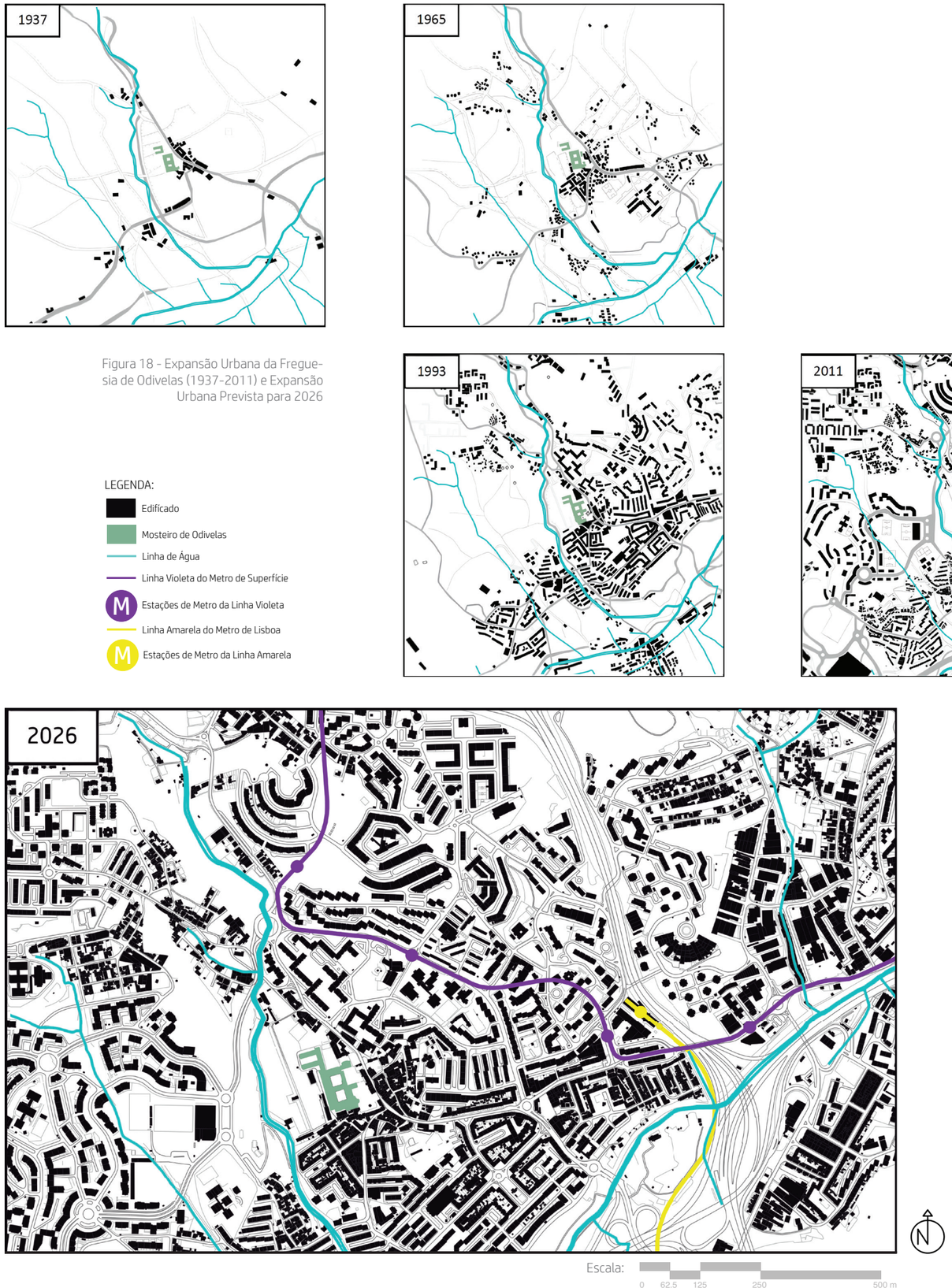


Figura 18 - Expansão Urbana da Freguesia de Odivelas (1937-2011) e Expansão Urbana Prevista para 2026

Contexto Histórico

O nome "Odivelas" tem origens históricas que se misturam com lendas antigas, embora uma teoria suponha que possa ter surgido da designação árabe de um rio local. Contudo, documentos de 1190 registam, pela primeira vez, o nome Odivelas em transações de propriedade, indicando a presença humana e a atividade económica na região desde há muito tempo (Saraiva, 1978; Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

A história de Odivelas remonta a períodos pré-históricos, com vestígios de sepulturas megalíticas e outros artefactos antigos testemunhando a ocupação humana ao longo dos milénios. A fundação do Mosteiro de Odivelas por D. Dinis no século XIII marcou um ponto de viragem na história local, transformando o município num centro de atividade religiosa e cultural (Saraiva, 1978; Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

O Mosteiro de Odivelas atraiu figuras importantes da história de Portugal, como D. Filipa de Lencastre e o escritor Gil Vicente, cuja obra "Auto da Cananeia" foi representada pela primeira vez no mosteiro. No entanto, também foi palco de episódios controversos, incluindo confrontos com a Inquisição e intrigas envolvendo figuras da nobreza (Saraiva, 1978; Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

Eventos como feiras tradicionais, como a que acontecia em homenagem a São Dionísio, e a presença de missionários retornados das colónias africanas e asiáticas adicionaram camadas à história multifacetada de Odivelas. O terramoto de 1755 causou danos significativos na região, mas também levou a um aumento da migração de lisboetas em busca de uma vida mais segura e saudável fora da cidade (Saraiva, 1978; Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

No século XIX, com o desenvolvimento urbano e a construção de infraestruturas como aquedutos e bairros sociais, Odivelas experimentou uma transformação profunda na sua paisagem e demografia. O século XX trouxe mudanças administrativas significativas, com Odivelas tornando-se um município independente em 1998, após décadas de reivindicações e movimentos locais (Saraiva, 1978; Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

Neste caso o Contexto Histórico é importante para o projeto, pois ao intervir no local em questão todas as alterações ou melhoramentos devem ter em conta a identidade do local, os desafios, oportunidades e acima de tudo devem ser relevantes e culturalmente sensíveis às necessidades e aspirações da comunidade de Odivelas.

Figura 19 - Mosteiro de Odivelas e áreas adjacentes no Contexto do histórico temporal e sua evolução

Leitura Crítica

A leitura crítica em torno da freguesia de Odivelas e do seu Centro Histórico pode focar-se nas lacunas existentes no território e no contexto em que se inserem, como alguns desafios urbanos e sociais existentes, pois tratasse de uma freguesia com uma malha urbana existente já bastante consolidada e diversificada (Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

≈51 ha

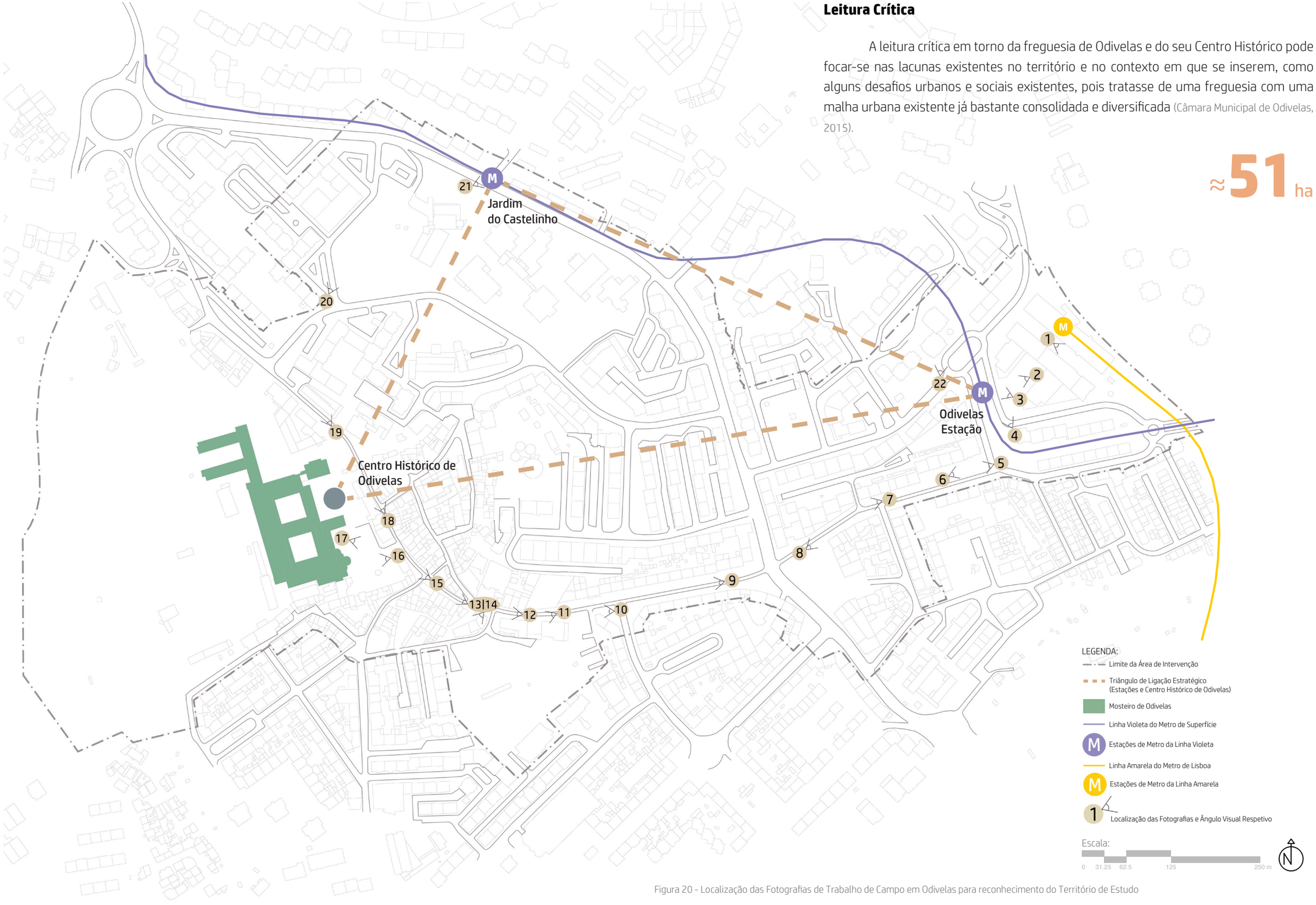


Figura 20 - Localização das Fotografias de Trabalho de Campo em Odivelas para reconhecimento do Território de Estudo

Figura 21 - Fotografias de Trabalho de Campo em Odivelas para reconhecimento do Território de Estudo #1

Odivelas é uma freguesia que ao longo dos anos se tem tornado cada vez mais cosmopolita, com uma população bastante diversificada em termos de origens étnicas e culturais, o que pode criar uma riqueza social, mas também pode ser desafiante em termos de coesão social se não forem geridos adequadamente os conflitos ou desigualdades (Rede Social de Odivelas, 2017).

A falta de áreas de convivência e integração comunitária pode ser um desafio. Projetos que criam espaços onde a comunidade se pode reunir e interagir são importantes para fortalecer os laços sociais, promover a equidade e a inclusão (Rede Social de Odivelas, 2017).

Figura 22 - Fotografias de Trabalho de Campo em Odivelas para reconhecimento do Território de Estudo #2

Odivelas apresenta uma infraestrutura urbana medianamente bem desenvolvida, incluindo transporte público, escolas, serviços de saúde e espaços de lazer. No entanto, podem ser necessários investimentos adicionais para melhorar e expandir essa infraestrutura para atender às crescentes necessidades da população (Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

Um dos problemas facilmente identificável é a falta de habitação acessível, tendo a sua proximidade a Lisboa e o aumento sucessivo das rendas das habitações em Portugal os maiores fatores para o decréscimo do número de novas habitações de renda acessível (Rede Social de Odivelas, 2017).

A falta de zonas cicláveis e pedonais leva a que o município e o seu Centro Histórico tenha um meio de transporte alternativo em falta seguramente da sua utilização. A criação e o foco na sua criação devem ser algo a propor no desenvolvimento do projeto (Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

18

19

17

Figura 23 - Fotografias de Trabalho de Campo em Odivelas para reconhecimento do Território de Estudo #3

20

16

22

21

Outro aspeto a ter em conta é o grande nível de tráfego na freguesia de Odivelas e a notória falta de estacionamento, o que leva muitas vezes os cidadãos a estacionarem as suas viaturas próprias nos passeios e em zonas de estacionamento proibido (Câmara Municipal de Odivelas, 2019).

Sente-se claramente que Odivelas é uma zona estilo dormitório onde a maioria da população trabalha e usa o seu transporte, seja ele individual ou público, maioritariamente para ir e vir do município de Lisboa. Com o passar dos anos o nível de empregabilidade no seu próprio município tem aumentado levando a que as pessoas se consigam fixar e ter deslocações menores (Rede Social de Odivelas, 2017).

É notável também a falta de áreas verdes e parques urbanos, principalmente na zona central de Odivelas. A falta de organização e a construção descontrolada a partir dos anos 50 do século XX levou a que seja difícil arranjar locais para implementar esse tipo de áreas (Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

No fundo, Odivelas é um município já bastante consolidado, mas ainda com bastante potencial aquando da inclusão da Linha Violeta do Metro de Superfície.

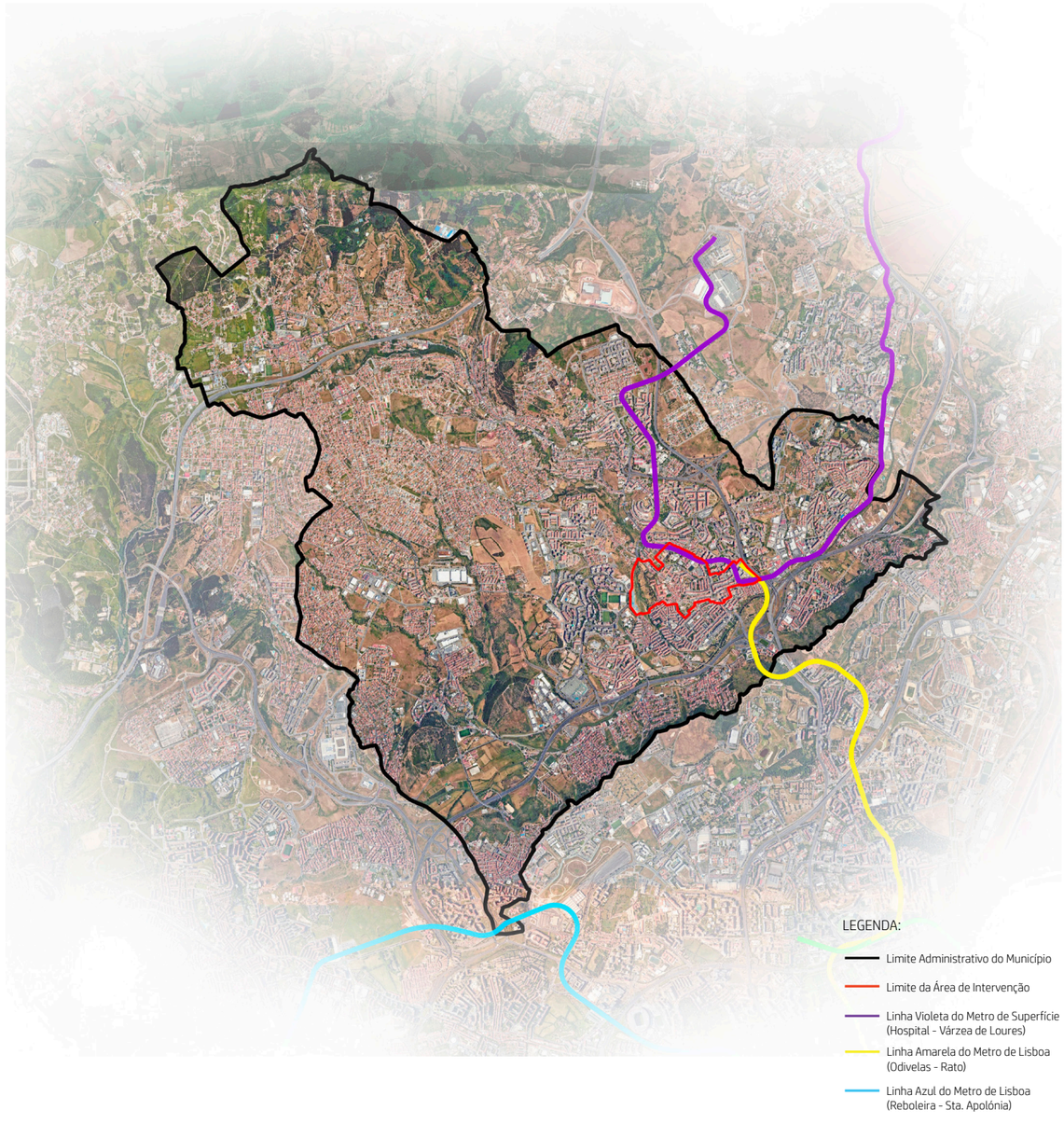


Figura 24 - Localização da Área de Intervenção no Contexto Municipal de Odivelas

Sem Escala

Instrumentos de Gestão Territorial

Em Odivelas, assim como em muitos outros municípios, vários instrumentos de gestão do território são implementados para orientar o desenvolvimento urbano de forma sustentável e integrada.

Para o projeto foi definida uma área de intervenção de 51.38ha (513.847m2), intitulada de Plano de Pormenor de Odivelas Centro, composto pela totalidade da área do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas, a área da Unidade de Execução do Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação] realizado no primeiro semestre de Projeto Integrado III e a ligação entre as Estações de "Odivelas Estação" e "Jardim do Castelinho" com o Centro Histórico de Odivelas.

Tendo em conta a área de intervenção, foram analisados os seguintes instrumentos de gestão territorial nela coincidentes:

— Plano Diretor Municipal de Odivelas (PDM)

— Servidões Legais e Restrições de Utilidade Pública

— Área de Reabilitação Urbana – Núcleo Antigo de Odivelas

— Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas

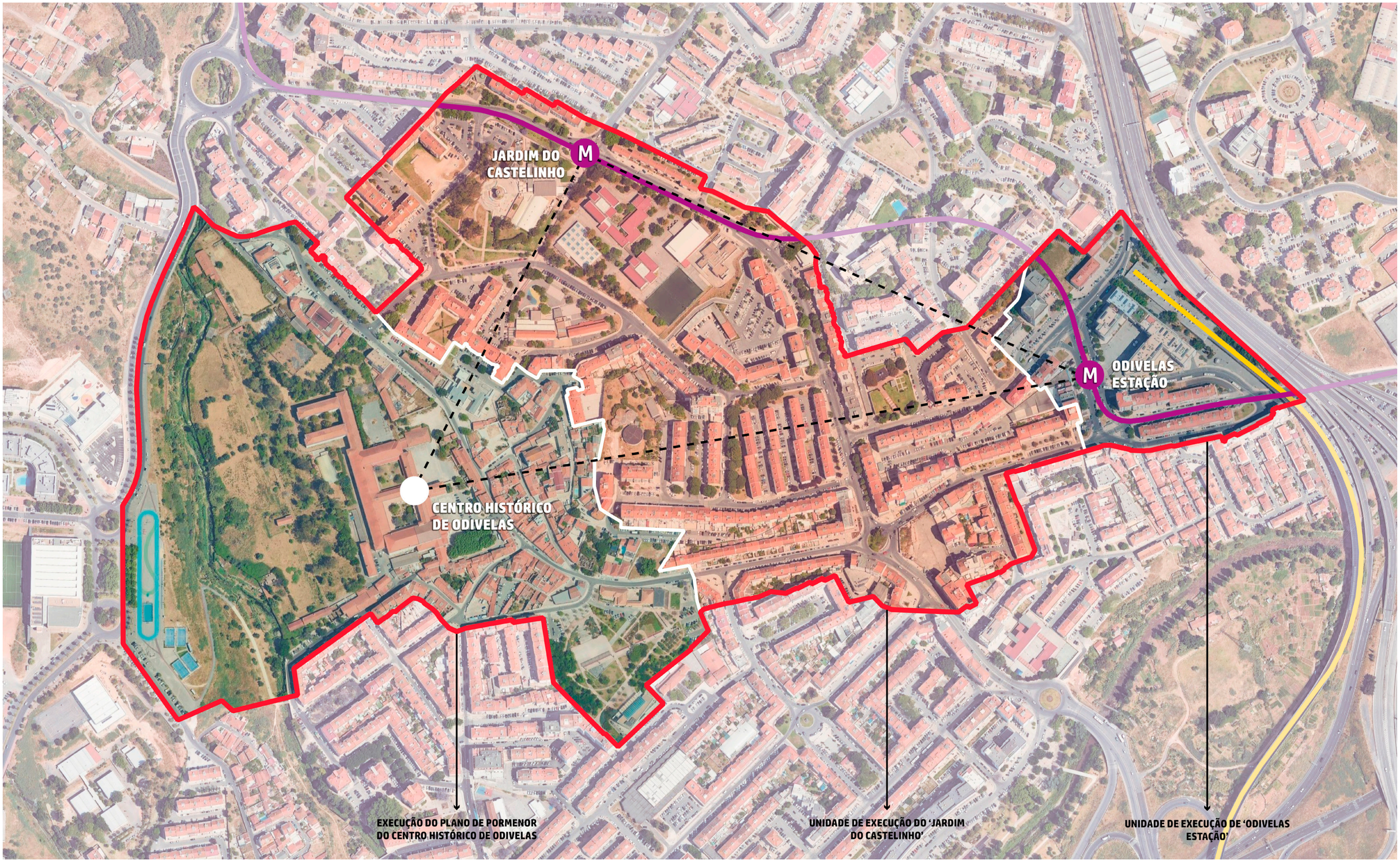


Figura 25 - Área de Intervenção Limite do Plano de Pormenor de Odivelas Centro na Freguesia de Odivelas

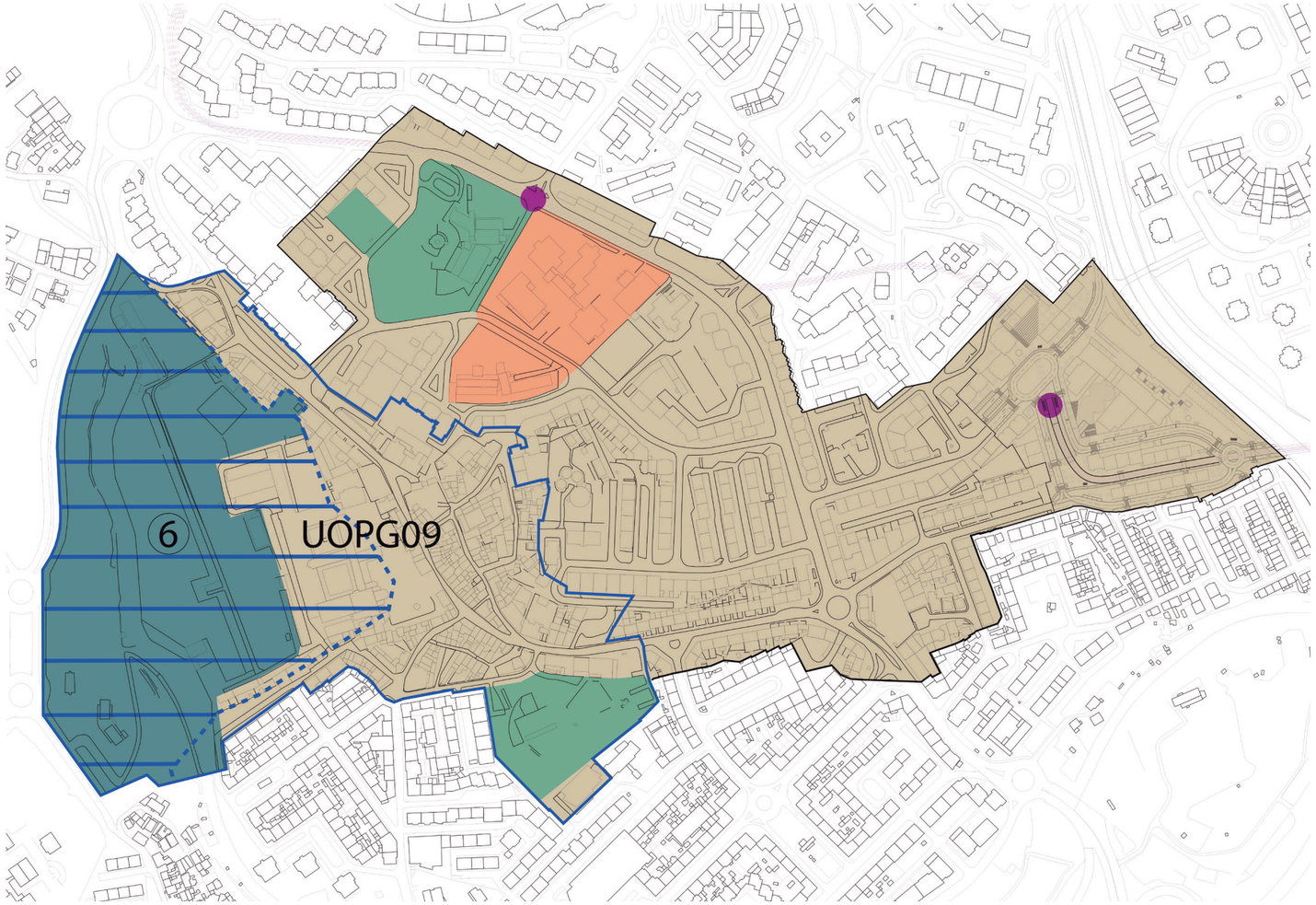


Figura 26 - Uso do Solo da Área de Intervenção segundo o PDM de Odivelas

LEGENDA:

- Solo Rural (Rústico):
  - Espaço de Equipamentos e Outras Estruturas
- Solo Urbano:
  - **Solo Urbanizado Consolidado**
  - Espaço Urbanizado Central - Nível 1
  - Espaço Urbanizado Consolidado Verde
  - Espaço Urbanizado de Uso Especial - Equipamentos
  - **Áreas de Gestão Condicionada**
  - UOPG09 Unidade Operativa de Planeamento e Gestão - nº 09
  - 6 Área de Interesse Público (artº. 50)

N

Sem Escala

Plano Diretor Municipal de Odivelas (PDM)

O Plano Diretor Municipal (PDM) de Odivelas é um instrumento essencial para o ordenamento do território, dividindo-o em diversas zonas com usos e regras específicas de ocupação do solo. Essa divisão inclui zonas residenciais, comerciais, industriais e de proteção ambiental, entre outras, sendo o zoneamento fundamental para assegurar um desenvolvimento urbano coerente e organizado (Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

A última alteração realizada ao PDM pelo município data de 2 de Setembro de 2015, tendo a sua primeira versão independente de Loures no ano de 1998, aquando da separação com o município vizinho (Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

EIXOS ESTRATÉGICOS DO PDM:

1. Reforçar o papel de Odivelas no contexto metropolitano
2. Qualificar Odivelas como espaço urbano e humanizado
3. Afirmar Odivelas como espaço de oportunidade

No contexto deste projeto, a área de intervenção reparte-se nas classes de Solo Rural ou Rústico e o Solo Urbano. No Solo Rural, a categoria operativa predominante é o Espaço de Equipamentos e Outras Estruturas. Por sua vez, o Solo Urbano abrange a maioria da área de intervenção e divide-se em três categorias operativas: o Espaço Urbanizado Central – Nível 1, o Espaço Urbanizado Consolidado Verde e o Espaço Urbanizado de Uso Especial – Equipamentos (Câmara Municipal de Odivelas, 2015) (Anexo A).

Além disso, na área de intervenção, destaca-se a presença de uma área designada como Área de Interesse Público, conforme estabelecido no artigo 50 do PDM. Esta área encontra-se inserida na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão n.º 09 – Centro Histórico de Odivelas, refletindo a importância atribuída à preservação e valorização do património histórico e cultural do município (Câmara Municipal de Odivelas, 2015).

Figura 27 - Planta de Condicionantes: Servidões Legais e Restrições de Utilidade Pública segundo o PDM de Odivelas

Servidões Legais e Restrições de Utilidade Pública

Para analisar as restrições na área de intervenção, foram consideradas as seguintes condições do Plano Diretor Municipal (PDM):

— Áreas hídricas públicas ao longo das margens da Ribeira de Odivelas;

— Restrições agrícolas e florestais, como a Reserva Agrícola Nacional e árvores de interesse público;

— Restrições ecológicas, como a Reserva Ecológica Nacional e áreas com risco de erosão;

— Proteção do património edificado, incluindo imóveis classificados e zonas especiais de proteção;

— Infraestruturas como abastecimento de água, drenagem de águas residuais, rede elétrica e rodoviária (Câmara Municipal de Odivelas, 2015; Quaternaire Portugal, 2017).

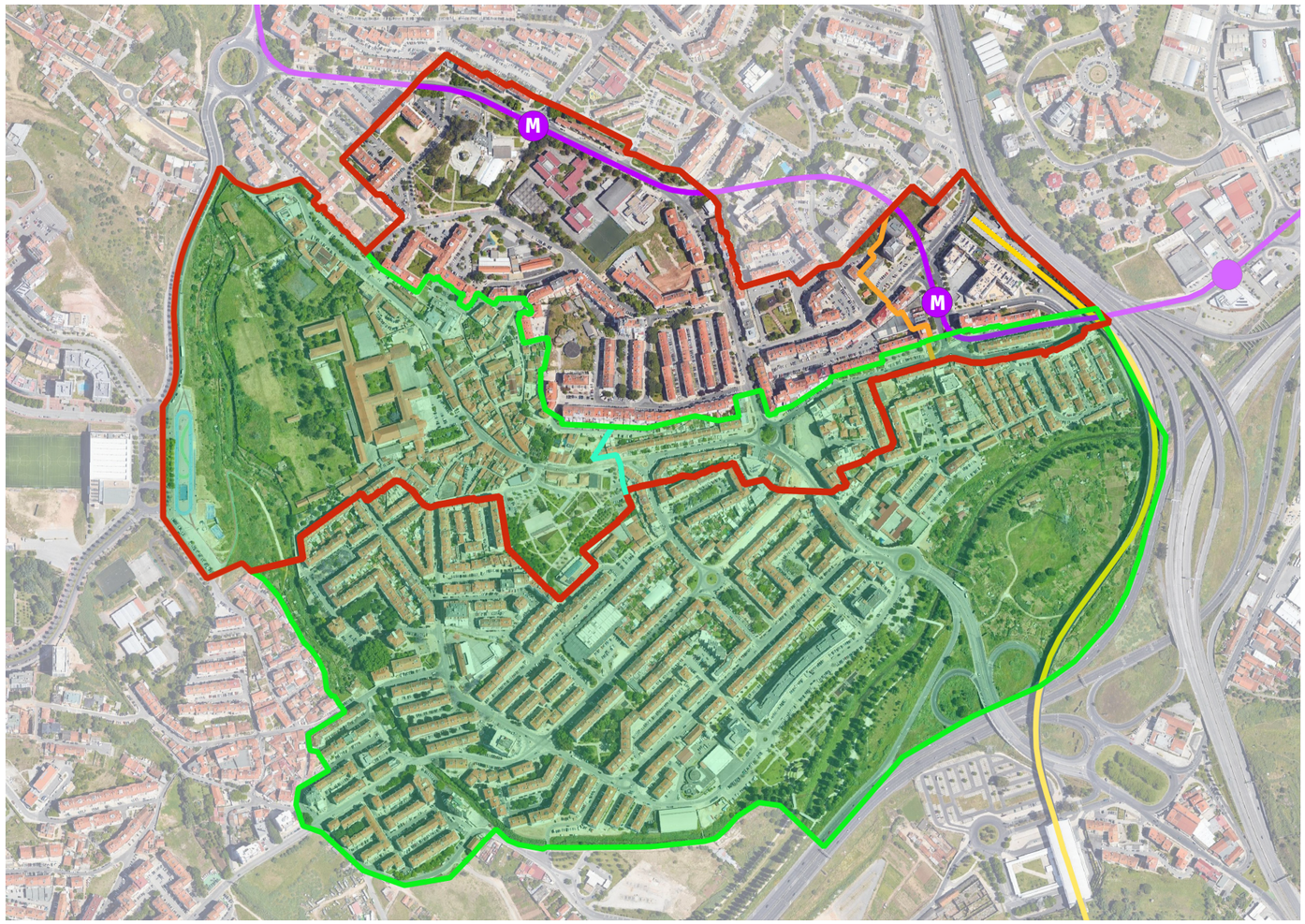


Figura 28 - Área de Reabilitação Urbana – Núcleo Antigo de Odivelas

Área de Reabilitação Urbana – Núcleo Antigo de Odivelas

As Áreas de Reabilitação Urbana (ARUs) são áreas delimitadas no território onde são implementadas medidas de reabilitação urbana e revitalização. O objetivo das ARUs é promover a recuperação de áreas urbanas degradadas, preservar o património edificado, fomentar a requalificação do espaço público e estimular o investimento privado. Em Odivelas, as ARUs podem ser identificadas em zonas específicas que requerem intervenção e regeneração urbana (Gonçalves, 2012).

A área de intervenção do projeto encontra-se incorporada em parte na área de Reabilitação Urbana do Núcleo Antigo de Odivelas, tendo como objetivo implementar um processo de regeneração urbana que seja estratégico para o desenvolvimento local e regional, visando reanimar o centro da cidade, conferindo-lhe urbanidade e identidade. Apesar de ocupar uma pequena área na cidade, o núcleo antigo de Odivelas é de extrema importância para a identidade do município, devido ao seu caráter simbólico na memória coletiva, à presença de património cultural e arquitetónico e à concentração de equipamentos públicos (D.G.O.U. – Divisão de Planeamento Urbanístico e Projetos Estruturantes, 2015).

OBJETIVOS GERAIS:

1. Valorização e salvaguarda da história e do património cultural e urbanístico
2. Reabilitação e requalificação da área urbana
3. Valorização da imagem urbana e melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade
4. Promover áreas de lazer e comércio, inovadoras e criativas
5. Promover a coesão e inclusão sociais

Figura 29 - Objetivos Gerais da Área de Reabilitação Urbana – Núcleo Antigo de Odivelas

Figura 30 - Planta de Implantação do PPCHO

Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas

O Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas, em execução, estabelece as diretrizes para a ocupação e regulamentação urbanística de uma área específica do município. O plano incluí a área total da UOPG 09 coincidente com o Centro Histórico de Odivelas.

O seu conceito é valorizar o património cultural e histórico do município de Odivelas, transformando-o num espaço atrativo e multifuncional. Os principais objetivos do plano incluem a reabilitação e requalificação da área urbana, a preservação do património cultural, a melhoria das relações entre o centro histórico, a Ribeira de Odivelas e a cidade, e a valorização da imagem urbana, com a melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade (Quaternaire Portugal, 2017).

Os principais objetivos são expressos e alcançados através das seguintes intervenções independentes, que envolvem escolhas concretas e setoriais do Plano de Pormenor:

1. Qualificação do Largo D. Dinis (UI 1)
2. Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação automóvel condicionada
3. Parque de estacionamento da Igreja (UI 2)
4. Silo automóvel (UI 3)
5. Recuperação e valorização das margens da Ribeira de Odivelas (UI 4)
6. Dinamização da reabilitação urbana
7. Dinamização comercial
8. Dinamização cultural
9. Monitorização dos efeitos do plano no ruído ambiente da envolvente

Capítulo 3

PROPOSTA DE UM PLANO DE PORMENOR PARA ODIVELAS CENTRO

Figura 31 - Enquadramento Territorial e Visão Área da Área de Intervenção Limite do Projeto em Odivelas

O presente capítulo consiste na caracterização da proposta de intervenção urbana desenvolvida, resultante de um processo de análise e projeto realizado ao longo do 5.º Ano, no âmbito das unidades curriculares de Projeto Integrado III e Projeto Final de Mestrado. Esta caracterização surge na sequência da apresentação das análises mais relevantes realizadas nos capítulos anteriores, as quais serviram de base e orientação para o desenvolvimento do presente projeto.

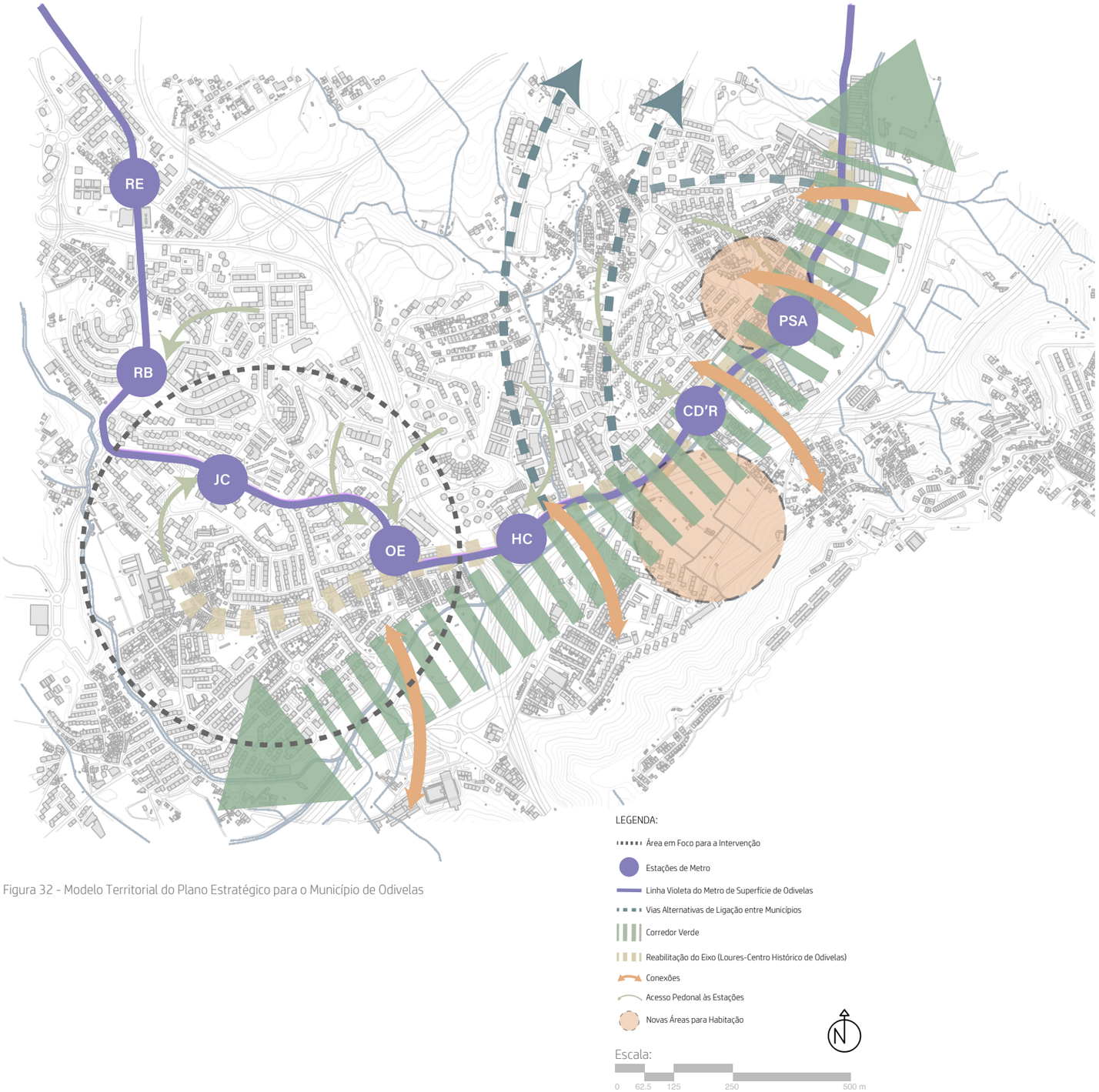


Figura 32 - Modelo Territorial do Plano Estratégico para o Município de Odivelas

Conceito e Estratégia Urbana

Na elaboração das estratégias e dos objetivos para o projeto, procurou-se harmonizar as sugestões do quadro conceptual de referência com as interações entre os principais instrumentos de planeamento estratégico e as questões específicas do contexto local. Este processo representa uma síntese, onde se entrelaçam as diretrizes conceptuais com as necessidades concretas do projeto, visando alcançar uma abordagem abrangente e eficaz para a intervenção urbana proposta.

No Plano Estratégico, elaborado em grupo no 1.º Semestre para o Município de Odivelas, incorpora-se o conceito de criar um ambiente arquitetónico e urbanístico que promova a sustentabilidade, integração com a edificação existente e a melhoria nas condições de mobilidade e acessibilidade para todos. Foi tido em consideração os seguintes pontos:

— A reabilitação do perfil de ligação entre o município de Loures e o Centro Histórico de Odivelas, permitindo não só a reabilitação de áreas degradadas, mas também o reperfilamento das vias de ligação, possibilitando a fluidez do Metro de Superfície na via dedicada e a que seja possível na estações um desaguamento de passageiros vindos dos variados meios de transporte para usufruto do Metro e não uma concorrência direta ao mesmo.

— Melhoria nas condições de acesso pedonal às estações, diminuição do tráfego na via (encontrando alternativas viárias viáveis para esse efeito) e redução da velocidade de circulação permitida. O plano prevê também a melhoria das conexões entre diferentes áreas do município, tanto por meio de transporte público quanto de infraestrutura ciclável.

— A criação de um Corredor Verde que ajudará a conectar diferentes áreas de Odivelas e a promover a sustentabilidade ambiental. O mesmo poderá ser utilizado para usufruto desportivo e outras atividades ao ar livre, mas acima de tudo a mitigar o efeito das cheias em certos pontos do município.

— Promoção de locais para construção ou reabilitação de habitação em áreas estratégicas do município. Esta medida não só ajuda a minimizar a pressão sobre o mercado imobiliário, mas também responde à crescente procura por habitação.

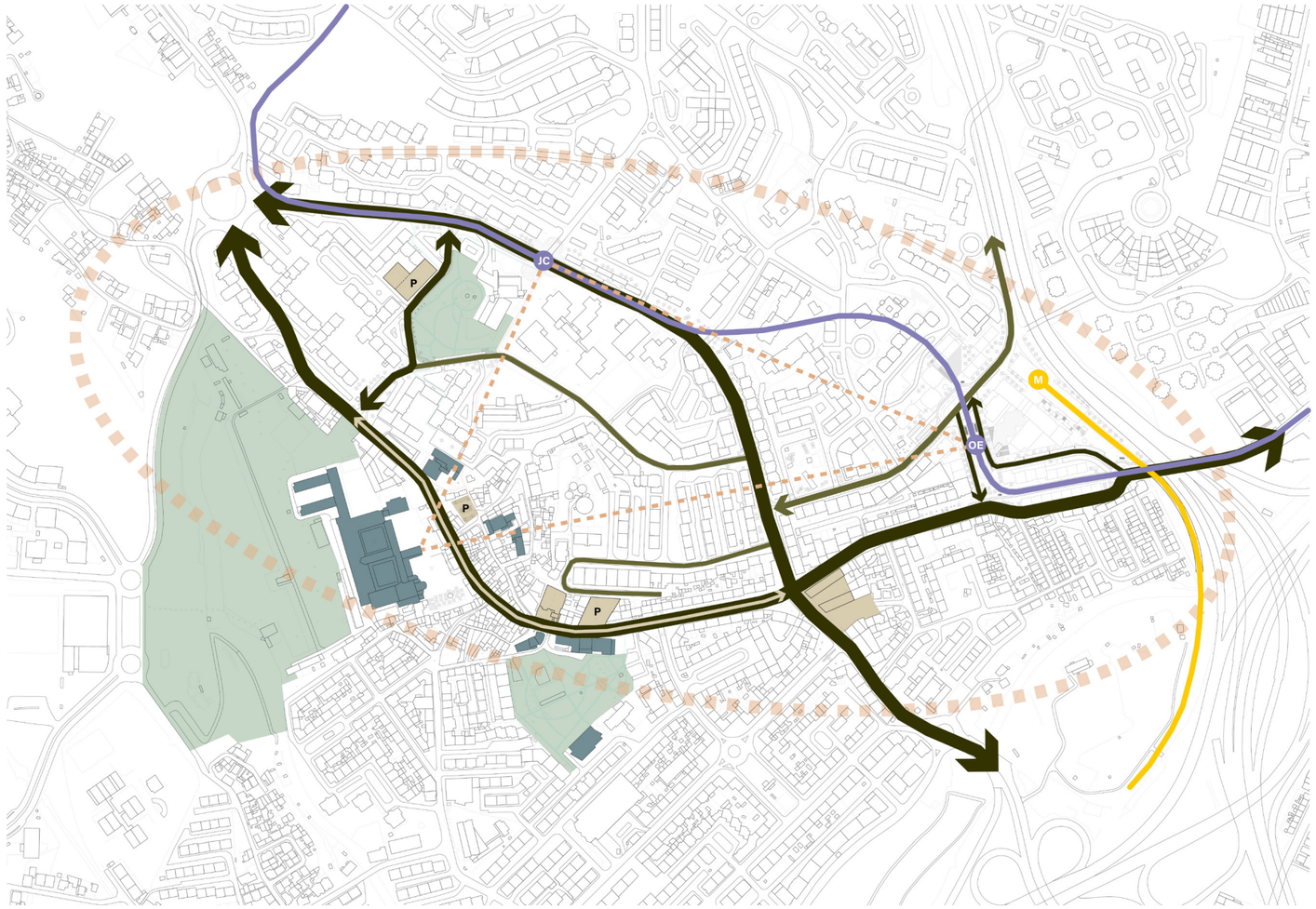


Figura 33 - Eixos Estratégicos da Área de Intervenção definida para o Projeto

A delimitação da área de intervenção para este trabalho foi especificamente selecionada do Modelo Territorial do Plano Estratégico do Município de Odivelas e nos seus objetivos particulares. Com base nesse referencial, foi estabelecida essa área que se alinha com os objetivos propostos para este projeto.

O plano estratégico para a área de intervenção delineia três eixos de atuação distintos, os quais servem como base orientadora para as ações propostas:

• Eixo A: Infraestruturação e Reabilitação

— Reabilitação de habitações degradadas ou devolutas com a reconversão em edificado de uso habitacional, ou de uso misto, particularmente no Centro Histórico de Odivelas;

— Reabilitação de um lote na área central da freguesia de Odivelas com a inclusão de uma operação de edificação de uso misto com estacionamento subterrâneo e uma praça de apoio;

— Criação e dinamização de equipamentos culturais;

— Recuperação e requalificação do espaço público.

• Eixo B: Promoção da Mobilidade

— Melhoria da acessibilidade, pela promoção dos meios de transporte público e reestruturação da rede viária, com inclusão de estrutura ciclável, tendo o peão como prioridade;

— Inclusão de estacionamento público em silos, como forma de combate ao estacionamento ilegal em certas áreas para o efeito e melhoria da imagem urbana.

• Eixo C: Recuperação e Valorização do Património

— Preservação do Património com estratégias para proteger e preservar edifícios, zonas verdes e marcos históricos que tenham importância cultural, ambiental e arquitetónica;

— Criação de espaços públicos de qualidade, visando atrair visitantes e potenciar o turismo.

Figura 34 - Planta Síntese

Programa de Ação

(Anexo H)

O programa de ação apresenta as diretrizes e procedimentos a serem adotados na realização das ações planeadas, com o intuito de alcançar os objetivos estabelecidos previamente.

As ações do PPOC foram selecionadas com base numa análise fundamentada em observações e trabalho de campo. A requalificação do espaço público, com a melhoria da mobilidade e acessibilidades, são intervenções estratégicas destinadas a promover um desenvolvimento urbano harmonioso, sustentável e integrado.

O Plano de Pormenor de Odivelas Centro está subdividido em três áreas distintas: as ações definidas para a Unidade de Execução de Odivelas Estação (realizado no 1.º semestre), as ações definidas para a Unidade de Execução do Jardim do Castelinho e as ações definidas pelo PPCHO, considerando as ações já pré-definidas pelo mesmo Plano de Pormenor, que se encontra em vigor, para complementação de todas as ações.

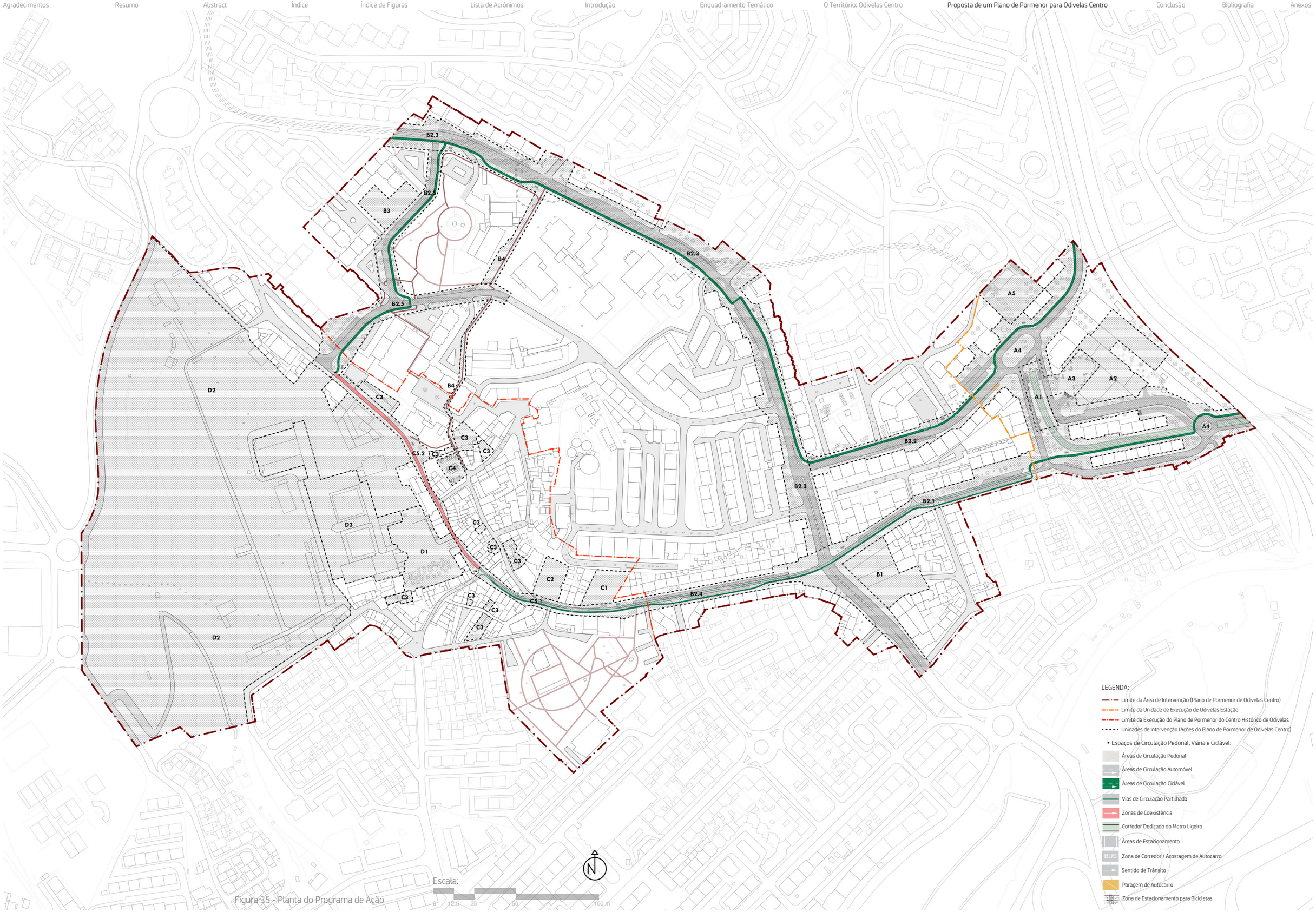


Figura 35 - Planta do Programa de Ação

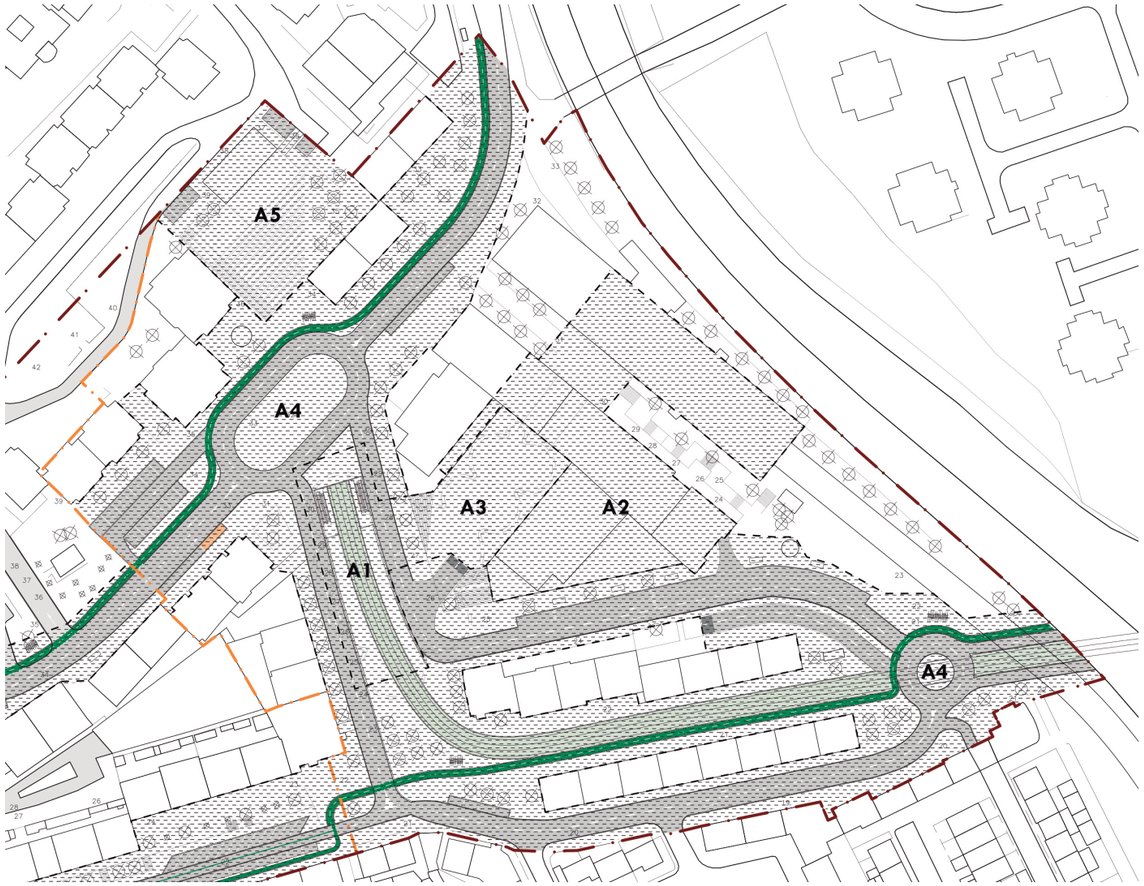


Figura 36 - Ações da Unidade de Execução de Odivelas Estação

Sem Escala

O Plano de Pormenor de Odivelas Centro encontra-se então organizado no seguinte conjunto de ações previstas:

• Unidade de Execução de Odivelas Estação (realizado no 1.º Semestre)
(Anexo E; Anexo F)

Unidade de Execução de Odivelas Estação

A1	Operação de Edificação da Estação do Metro Ligeiro de Superfície de 'Odivelas Estação'
A2	Edificação e Desenvolvimento da 'Interface' de Ligação Subterrânea entre Estações (entre a Estação do Metro de Superfície de 'Odivelas Estação' e a Estação do Metro de Odivelas da Linha Amarela)
A3	Edificação e Desenvolvimento da Cobertura em Pérgola entre a Estação de Metro de Superfície e o Largo da Estação
A4	Reabilitação do Espaço Público (Faixa de Rodagem, Estacionamento, Passeios) e Reabilitação das Áreas Verdes
A5	Reabilitação do Lote 1 com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e Área Verde adjacente

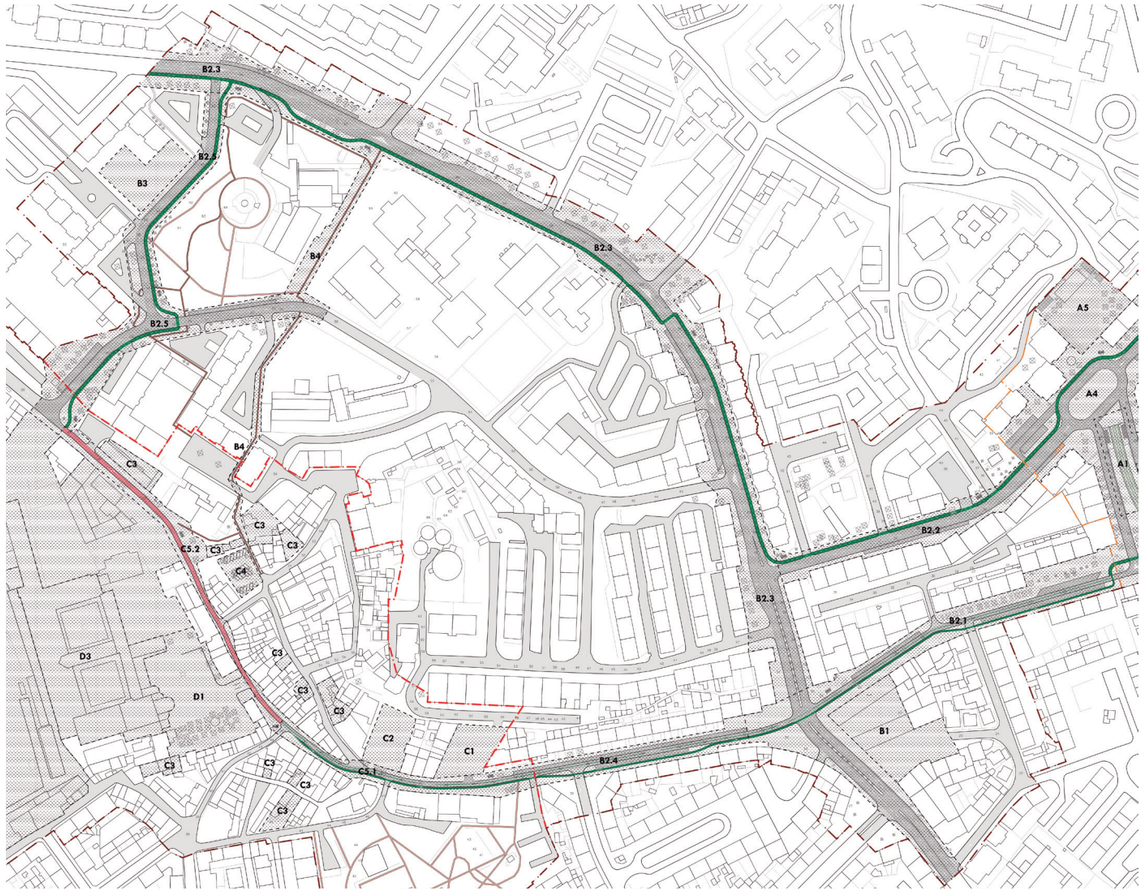


Figura 37 - Ações da Unidade de Execução do Jardim do Castelinho

Sem Escala

• Unidade de Execução do Jardim do Castelinho

Unidade de Execução do Jardim do Castelinho

B1 Reabilitação do Lote 'Parque de Odivelas' com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e uma praça de apoio adjacente

B2 Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da:

1 Rua Major Caldas Xavier
2 Rua Dr. Egas Moniz
3 Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Estação Jardim do Castelinho)
4 Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 1
5 Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho

B3 Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial

B4 Reabilitação dos percursos pedonais de ligação entre a Estação Jardim do Castelinho e o Centro Histórico de Odivelas

Figura 38 - Ações da Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas

Sem Escala

• Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas

Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas

C1 Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial

C2 Reabilitação de edifício devoluto para conversão num espaço multifuncional/cultural, mantendo a estrutura edificada existente devido ao seu grau arquitetónico de relevância

C3 Reabilitação de edificado devoluto / em más condições no Centro Histórico de Odivelas para uso habitacional/uso misto

C4 Parque de Estacionamento da Igreja do Santíssimo Nome de Jesus

C5 Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da:

1 Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 2
2 Rua Combatentes da Grande Guerra

D1 Qualificação do Largo Dom Dinis

D2 Recuperação e valorização das Margens da Ribeira de Odivelas/Reabilitação do Património (Novo Parque da Cidade de Odivelas)

D3 Reabilitação do Mosteiro de São Dinis e São Bernardo de Odivelas

Figura 39 - Vias de Principal Interesse para o Reperfilamento e Infraestruturação da Estrutura Pedonal, Viária e Ciclável do Plano de Pormenor de Odivelas Centro

De entre todas as ações do PPOC foram selecionadas as do Reperfilamento das Vias (B2 e C5) e a Operação de Edificação do Lote 'Parque de Odivelas' (B1) para um nível de detalhe mais elaborado, destacando-se pela sua relevância estratégica e impacto potencial no desenvolvimento urbano.

Reperfilamento e Infraestruturação da Estrutura Pedonal, Viária e Ciclável (Ações B2 e C5)

Este subcapítulo apresenta o plano que visa transformar a mobilidade urbana do PPOC, das ruas selecionadas de ligação entre as Estações de Metro e o Centro Histórico de Odivelas, promovendo um ambiente mais seguro, eficiente e sustentável para todos os utilizadores da via pública. Este plano surge da necessidade de responder aos desafios contemporâneos de mobilidade, assegurando uma infraestrutura que favoreça a circulação pedonal, de transportes públicos e ciclável de forma harmoniosa e integrada (Anexo B).

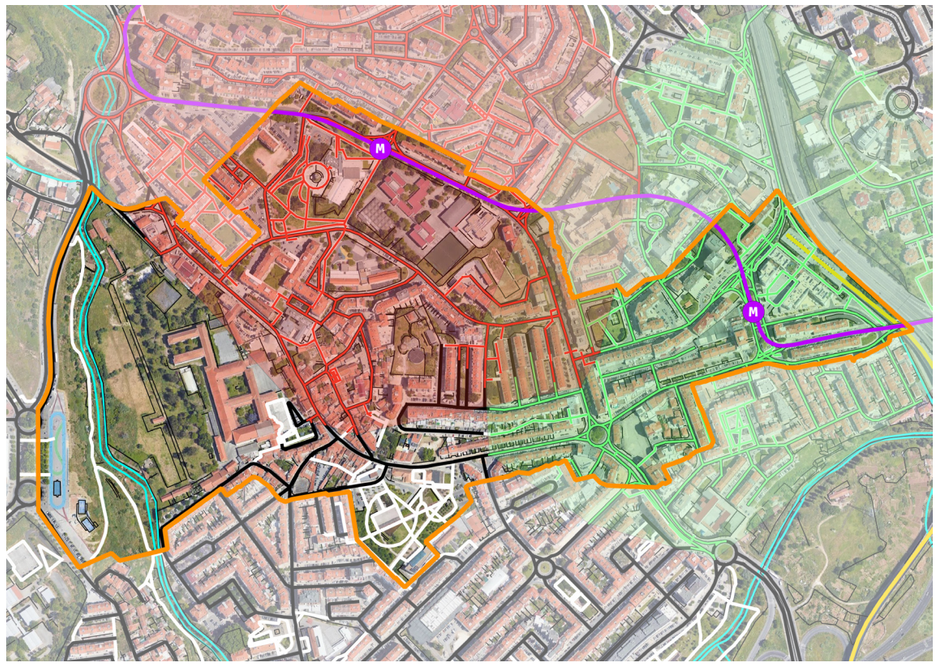


Figura 40 - Áreas de Influência das Estações em relação ao Centro Histórico de Odivelas

Sem Escala

Figura 41 - Planta resultante do Estudo de Tráfego do Plano de Pormenor de Odivelas Centro

O porquê de se incluir a Estação 'Jardim do Castelinho' no PPOC?

A inclusão da Estação Jardim do Castelinho no PPOC é justificada pela sua área de influência de proximidade, que abrange uma área de 500 metros relativamente ao Centro Histórico de Odivelas. Esta proximidade permite que a estação desempenhe um papel importante na facilitação do acesso e na promoção da mobilidade sustentável no Centro Histórico.

Uma área de influência de 500 metros, equivalente a cerca de uma caminhada de 5 a 10 minutos, é considerada uma distância confortável para a maioria das pessoas. Esta proximidade encoraja o uso do transporte público, ciclável e pedonal facilitando o acesso diário ao metro para inúmeros residentes e trabalhadores (Câmara Municipal de Lisboa: Departamento de Espaço Público, 2018).

Em complemento da escolha das vias a serem intervencionadas, foi realizado também um estudo de tráfego, via trabalho de observação e visitas ao local, para se perceber os padrões de circulação, identificar os pontos de maior congestionamento, avaliar as condições de segurança, e determinar as necessidades de melhorias na infraestrutura viária, de modo a otimizar a mobilidade e a segurança dos utilizadores.

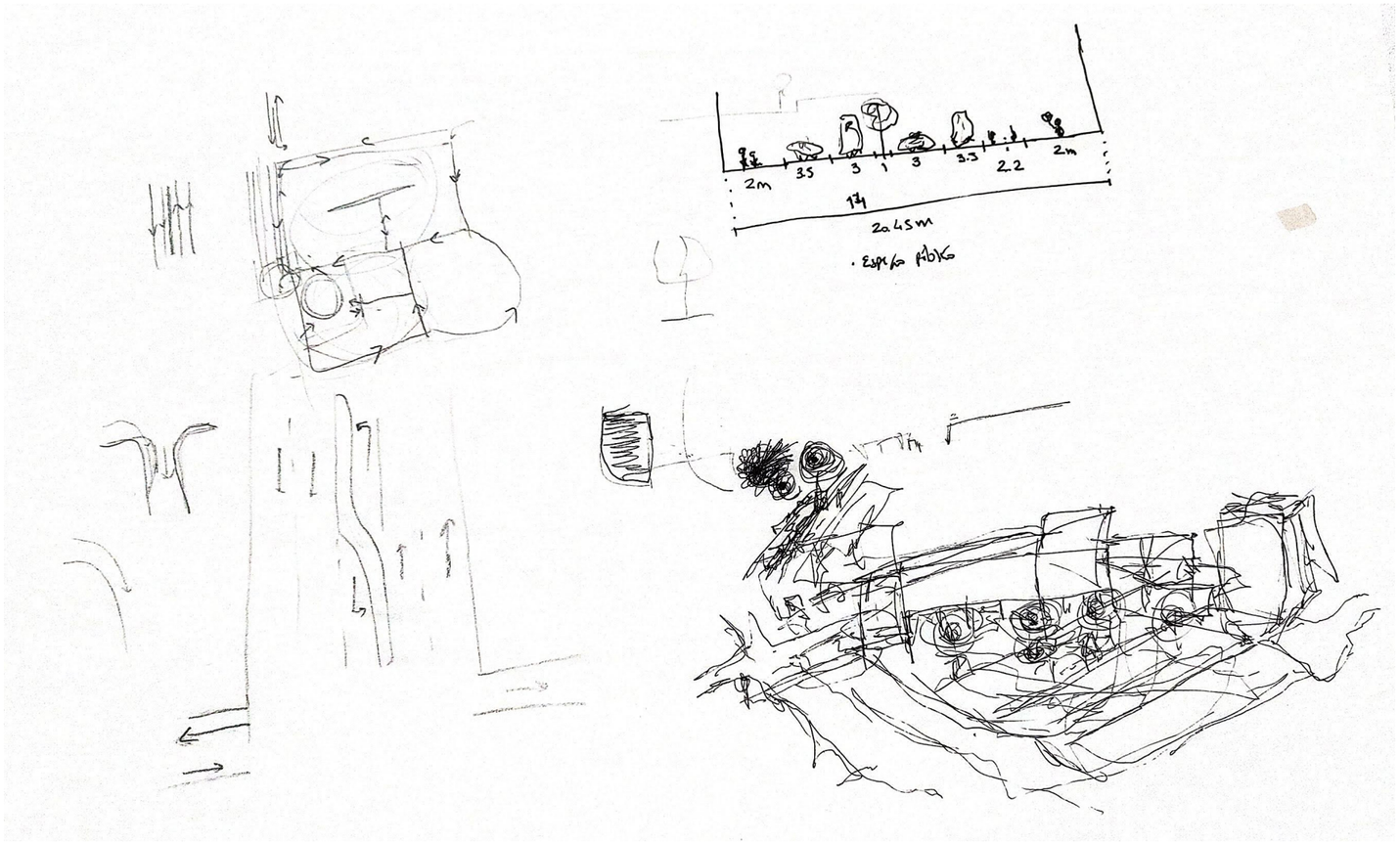


Figura 42 - Esboço de Primeiras abordagens ás propostas de Reperfilamento e Infraestruturação dos Arruamentos

Propostas de Reperfilamento e Infraestruturação dos Arruamentos

Foram desenvolvidos vários 'perfis tipo' distintos, do antes e do depois da intervenção, que representam as diversas tipologias de ruas, com o intuito de proporcionar uma compreensão mais clara das alterações realizadas pelo PPOC:

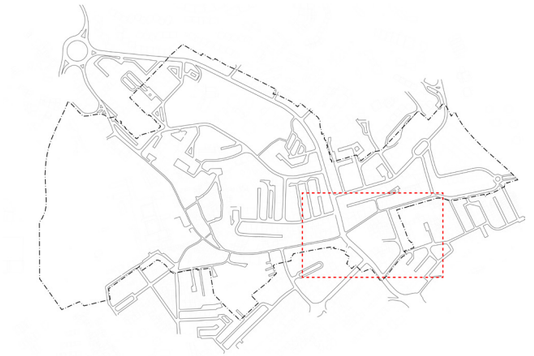


Figura 43 - Plantas e Perfis Tipo da Rua Major Caldas Xavier, da Situação Atual e Situação Proposta

N

Escala:

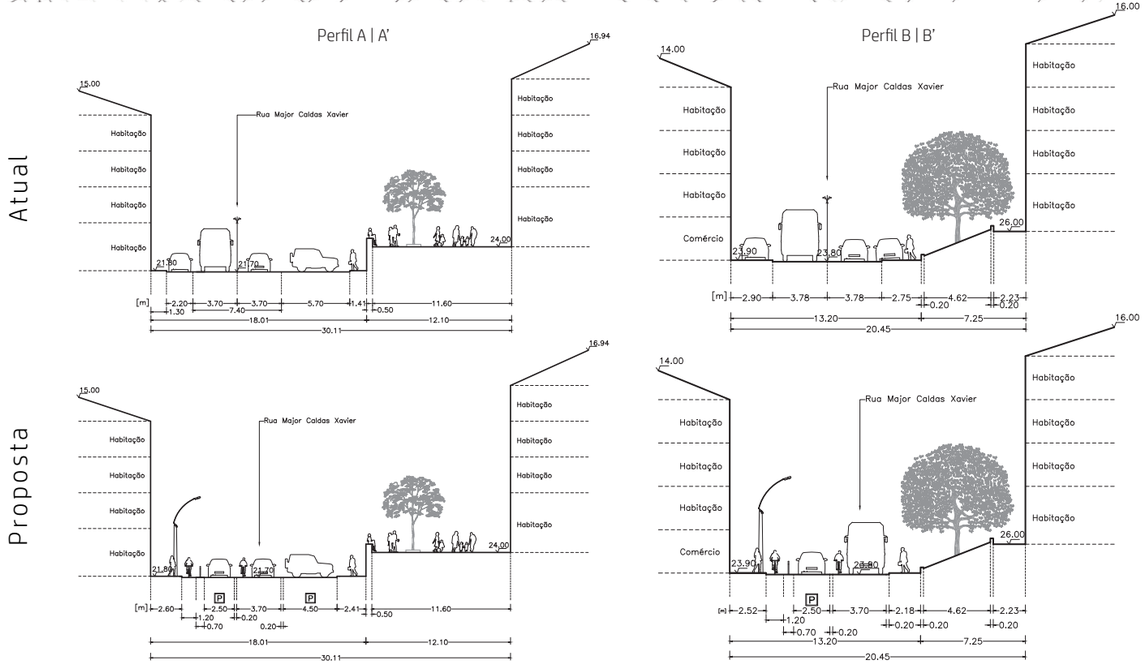
0 6.25 12.5 25 50 m

LEGENDA:

- Limite da Área de Intervenção (Plano de Pormenor de Odivelas Centro)
- Limite da Unidade de Execução de Odivelas Estação
- Limite da Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas
- Unidades de Intervenção (Ações do Plano de Pormenor de Odivelas Centro)

• Espaços de Circulação Pedonal, Viária e Ciclável:

- Áreas de Circulação Automóvel
- Áreas de Circulação Ciclável
- Vias de Circulação Partilhada
- Zonas de Coexistência
- Corredor Dedicado do Metro Ligeiro
- Áreas de Estacionamento
- Zona de Corredor / Acostagem de Autocarro
- Sentido de Trânsito
- Paragem de Autocarro
- Zona de Estacionamento para Bicicletas



Escala:

0 1.88 3.75 7.5 15 m

Figura 44 - Fotografias de Reconhecimento da Rua Major Caldas Xavier

Rua Major Caldas Xavier (B2.1) • 300m

• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **13.20m**

Situação Atual:

— Via com 2 sentidos de circulação, passeios de dimensões muito reduzidas, muitas vezes somente de um lado.

— Estacionamento desregulado num ou nos dois lados da via.

— Circulação automóvel entre estacionamento desregulado em conflito com passagem de peões.

Solução Proposta:

— Via de sentido único com perfil de via partilhada com o transporte público e ciclável.

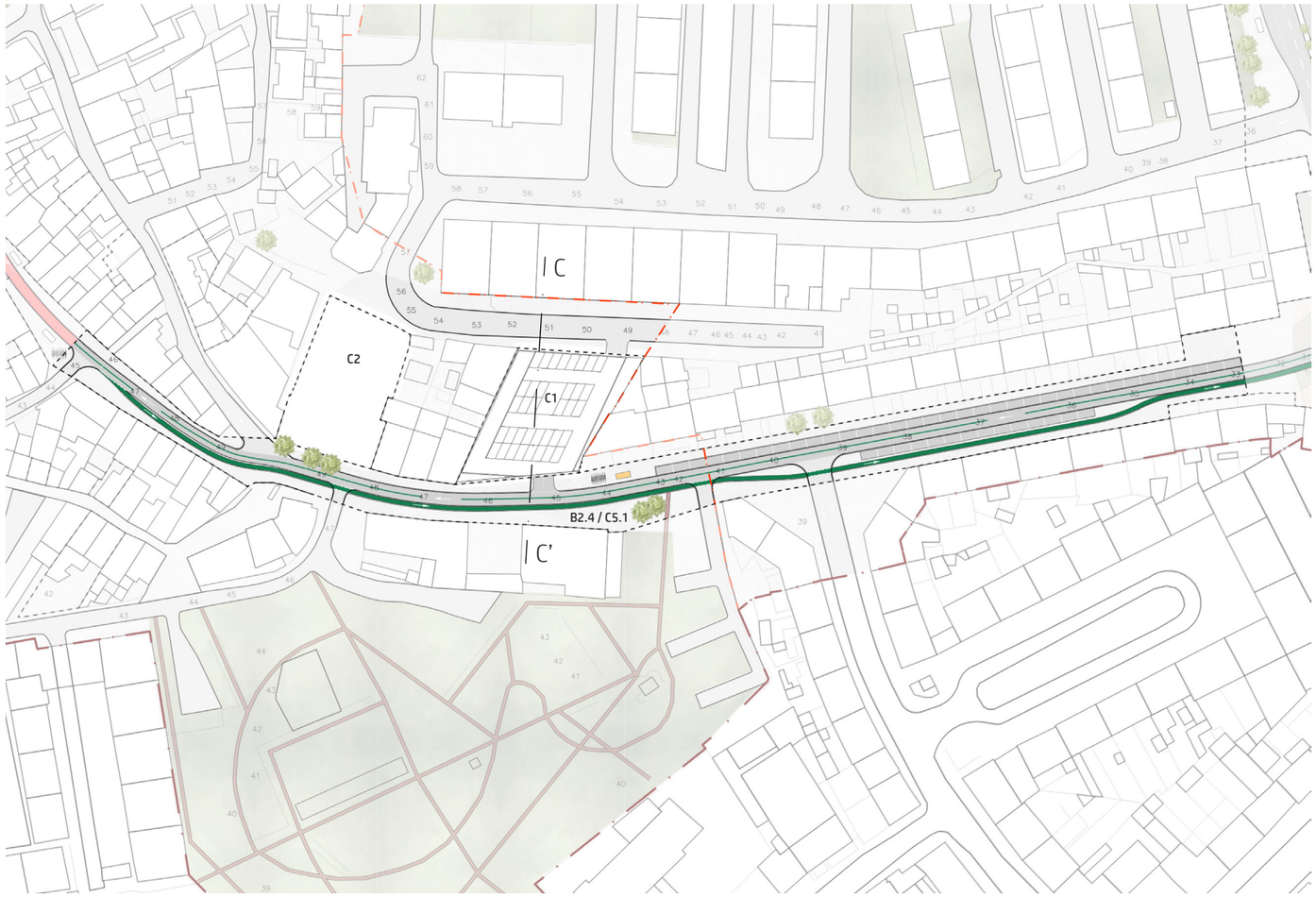
— Via banalizada em contra sentido (ciclável).

— Adoção da largura de 3.70m na via de circulação.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Introdução de estacionamento sempre que a largura do arruamento permitir.

— Introdução de arborização sempre que possível.



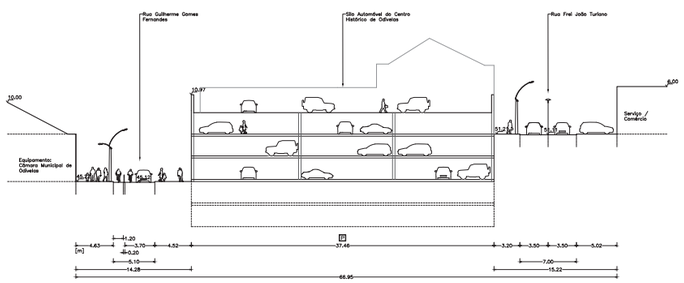
Perfil C | C'

Figura 45 - Plantas e Perfis Tipo da Rua Guilherme Gomes Fernandes da Situação Atual e Situação Proposta

Figura 46 - Fotografias de Reconhecimento da Rua Guilherme Gomes Fernandes

Atual

Proposta



Escala:
0 1.88 3.75 7.5 15 m

Rua Guilherme Gomes Fernandes (B2.4 / C5.1) • 460m

• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **12.10m**

Situação Atual:

— Via com 2 sentidos de circulação, passeios de dimensões reduzidas, mas em boas condições de conservação.

— Estacionamento regulado nos dois lados da via, a manter na solução proposta, se possível.

— Logradouros das habitações muitas vezes abandonados e que invadem o espaço público.

Solução Proposta:

— Via de sentido único com perfil de via partilhada com o transporte público e ciclável.

— Via banalizada em contra sentido (ciclável).

— Adoção da largura de 3.70m na via de circulação.

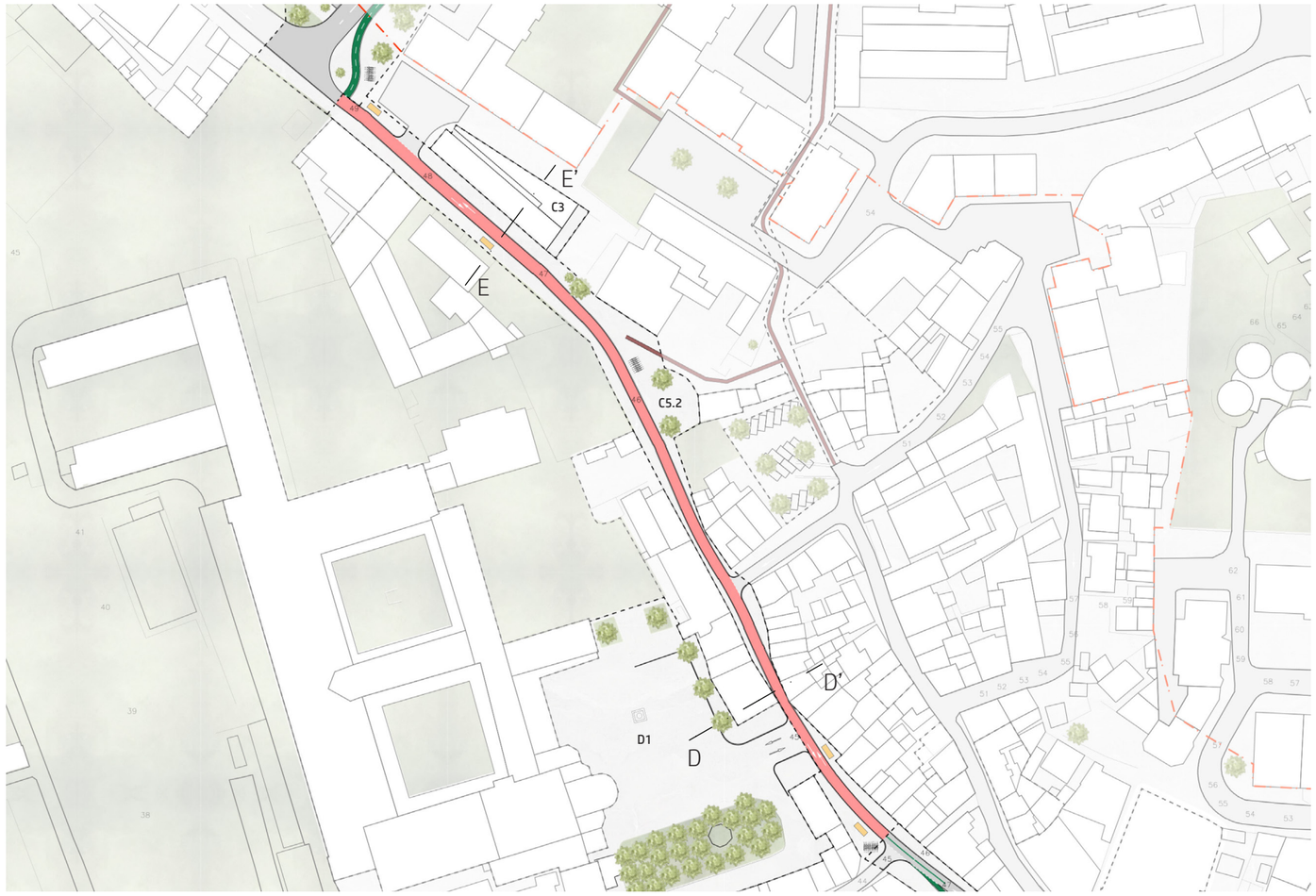
— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Manutenção ou alteração do estacionamento existente sempre que a largura do arruamento permitir.

— Introdução de arborização sempre que possível.

— Implementação do limite de velocidade a 30km/h.

— Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial (Ação C1)



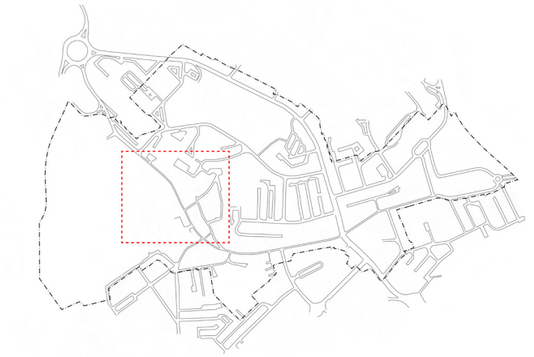


Figura 47 - Plantas e Perfis Tipo da Rua Combatentes da Grande Guerra, da Situação Atual e Situação Proposta

Figura 48 - Fotografias de Reconhecimento da Rua Combatentes da Grande Guerra

Rua Combatentes da Grande Guerra (C5.2) • 270m

• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **3.03m**

Situação Atual:

— Via com de sentido único com passeios praticamente inexestentes em certas zonas e de dimensão muito reduzida em outras. Bom estado de conservação.

— Presença de vasos com plantas de dimensões consideráveis que ocupam parte do corredor de circulação pedonal.

Solução Proposta:

— Implementação de Via de Coexistência (prioridade ao peão).

— Circulação viária apenas autorizada a moradores, veículos de emergência, transporte público e ciclável.

— Adoção de largura variável devido à irregularidade da largura das ruas (fachadas irregulares).

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 1.5m.

— Introdução de arborização sempre que possível.

— Implementação do limite de velocidade a 20km/h.

(Anexo B)

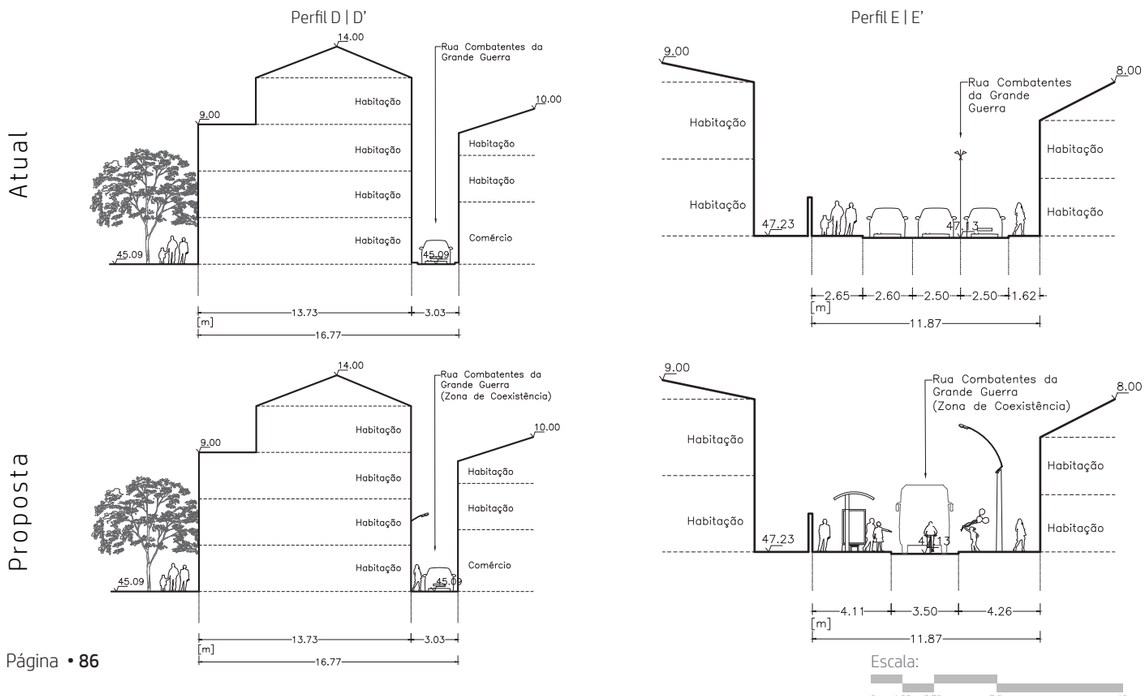


Figura 49 - Plantas e Perfis Tipo da Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho, da Situação Atual e Situação Proposta

Escala:

0 6.25 12.5 25 50 m

LEGENDA:

- Limite da Área de Intervenção (Plano de Pormenor de Odivelas Centro)
- Limite da Unidade de Execução de Odivelas Estação
- Limite da Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas
- Unidades de Intervenção (Ações do Plano de Pormenor de Odivelas Centro)

• Espaços de Circulação Pedonal, Viária e Ciclável:

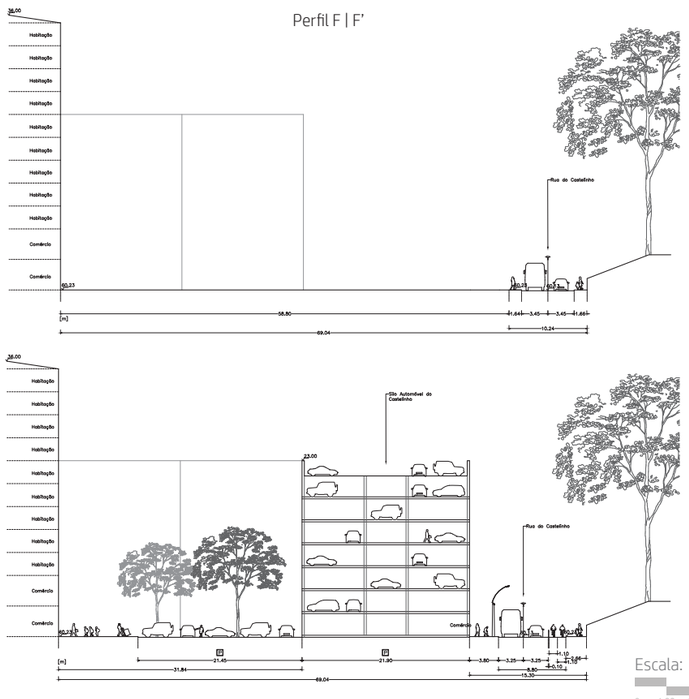
- Áreas de Circulação Automóvel
- Áreas de Circulação Ciclável
- Vias de Circulação Partilhada
- Zonas de Coexistência
- Corredor Dedicado do Metro Ligeiro
- Áreas de Estacionamento
- Zona de Corredor / Acostagem de Autocarro
- Sentido de Trânsito
- Paragem de Autocarro
- Zona de Estacionamento para Bicicletas

Figura 50 - Fotografias de Reconhecimento da Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho

Atual

Proposta

Perfil F | F'



Escala:

0 1.88 3.75 7.5 15 m

Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho (B2.5) • 289m

• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **10.24m**

Situação Atual:

— Via com 2 sentidos de circulação com passeios de dimensões aceitáveis em certas zonas e de dimensão muito reduzida em outras. Razoável estado de conservação.

— Presença de algum espaço para estacionamento e arborização existente mas inconstante.

Solução Proposta:

— Via de dois sentidos com ciclovia bidirecional.

— Adoção da largura de 3.50m na via de circulação da Rua Prof. Olga Passos e de 3.25m na via de circulação da Rua do Castelinho.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Introdução de arborização sempre que possível.

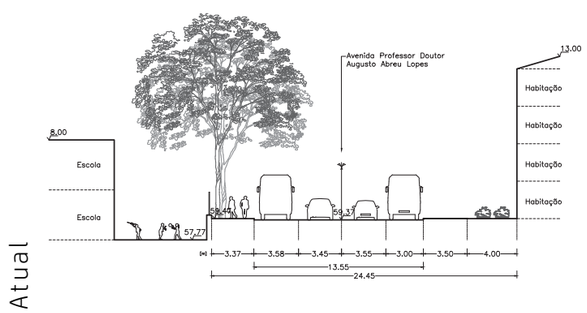
— Implementação do limite de velocidade a 30km/h.

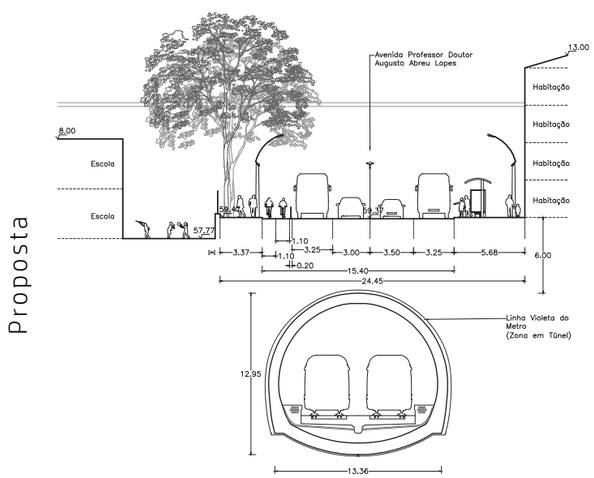
— Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial (Ação B3)

Perfil G | G'

Figura 51 - Plantas e Perfis Tipo da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes, da Situação Atual e Situação Proposta

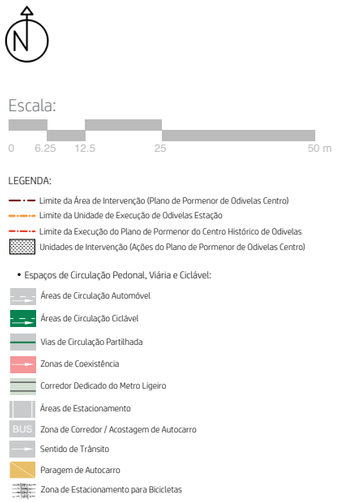
Figura 52 - Fotografias de Reconhecimento da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes





Escala:

0 1.88 3.75 7.5 15 m



Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Estação Jardim do Castelinho)

(B2.3) • 904m

• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **20.86m**

Situação Atual:

— Via de dois sentidos com 3 faixas variáveis com viragens entre cruzamentos e com 4 faixas na vertente sul, em razoável estado de conservação.

— Estacionamento regulado nos dois lados da via, a manter na solução proposta, se possível.

— Presença regular de arborização ao longo da via.

— Nível elevado de tráfego constante na via.

Solução Proposta:

— Via de dois sentidos com 3 faixas variáveis com viragens entre cruzamentos e com 4 faixas na vertente sul.

— Via com ciclovia bidirecional.

— Adoção da largura de 3.25m na via de circulação automóvel + Bus.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Manutenção ou alteração do estacionamento existente sempre que a largura do arruamento permitir.

— Introdução ou manutenção de arborização sempre que possível.

— Acostagem de Bus nos dois sentidos na Estação 'Jardim do Castelinho'.

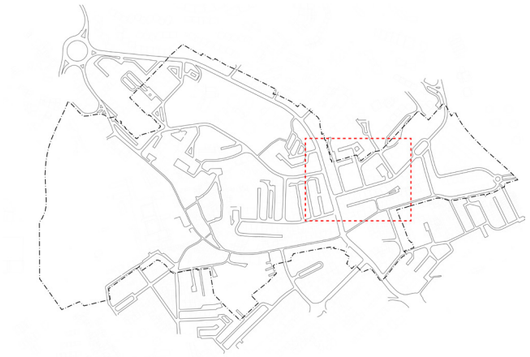


Figura 53 - Plantas e Perfis Tipo da Rua Dr. Egas Moniz, da Situação Atual e Situação Proposta

Figura 54 - Fotografias de Reconhecimento da Rua Dr. Egas Moniz

Rua Dr. Egas Moniz (B2.2) • 210m

• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **16.29m**

Situação Atual:

— Via de dois sentidos de circulação com passeio de dimensões aceitáveis e em razoável estado de conservação.

— Estacionamento desregulado em um lado da via.

— Presença regular de arborização ao longo da via.

Solução Proposta:

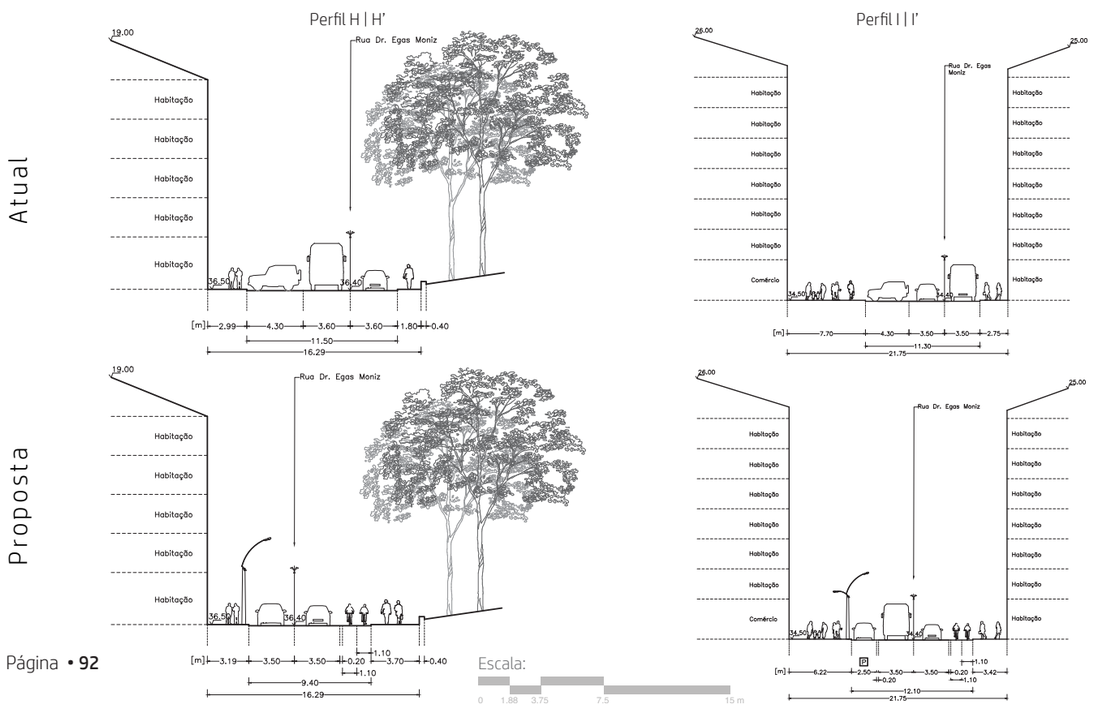
— Via de dois sentidos com ciclovia bidirecional.

— Adoção da largura de 3.50m na via de circulação automóvel + Bus.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Introdução de estacionamento sempre que a largura do arruamento permitir.

— Introdução ou manutenção de arborização sempre que possível.



As intervenções planeadas, como o alargamento de passeios, a introdução de ciclovias e a reorganização da estrutura viária, prevê melhorar positivamente a mobilidade e a segurança. A inclusão de arborização, iluminação eficiente e mobiliário urbano contribui para a criação de um ambiente mais agradável e funcional.

Estas mudanças não apenas facilitam o acesso ao transporte público e ciclável, incentivando o uso do metro, mas também dinamizam a economia local. A melhoria dos espaços públicos torna o Centro Histórico de Odivelas mais atrativo para moradores e visitantes, promovendo o comércio e a oferta de serviços.

Figura 55 - Localização do Lote 'Parque de Odivelas' e Primeiras abordagens de desenho

Sem Escala

Operação de Edificação do Lote "Parque de Odivelas" (Ação B1)

(Anexo I)

Na sequência das ações do PPOC, a Operação de Edificação do Lote 'Parque de Odivelas' (B1) foi selecionada para um nível de detalhe mais elaborado no projeto, destacando-se pela sua relevância estratégica e impacto potencial no desenvolvimento urbano na ligação entre a 'Odivelas Estação' e o Centro Histórico de Odivelas.

Localizado na área designada por Parque de Odivelas, o lote conta com uma área total 3.428m2, delimitado pela Rua Major Caldas Xavier e a Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes em Odivelas.

Figura 56 - Fotografias do Existente no Lote

Parâmetros Urbanísticos

O lote está classificado como Solo Urbano e a sua categoria operativa predominante no PDM é o Espaço Urbanizado Central – Nível 1.

3 - No **Espaço Urbanizado Central - Nível 1**, as operações urbanísticas de loteamento não podem ultrapassar os seguinte parâmetros:

a • Índice de Utilização Máximo: 0.85;

b • Índice de Ocupação Máximo: 0.45;

c • Densidade Habitacional Máxima (fogos/ha): 60;

d • Coeficiente máximo de a.t.c. para atividades económicas: 40%;

e • Número máximo de pisos 8, exceto nas áreas (A) onde é: 4;

f • Para a legalização de edificações existentes podem aplicar-se os Parâmetros Médios da Envolvente.

Figura 57 - Descrição da Categoria Operativa para o Espaço Urbanizado Central – Nível 1

Propõe-se uma alteração do Índice de Utilização Máximo do PDM, para o valor de 2.00, para todo o Espaço Urbanizado Central — Nível 1, pois a proximidade de uma linha de metro nova valoriza significativamente a área, tornando-a mais atrativa para novos desenvolvimentos. Um aumento do Índice permite maximizar o aproveitamento das infraestruturas, promovendo um uso mais eficiente do solo urbano.

A densificação controlada em áreas bem servidas por transporte público contribui para a redução da dependência de veículos particulares, diminuindo o congestionamento e a poluição ambiental. Isso está alinhado com os princípios de desenvolvimento sustentável e de cidades compactas.

Para a alteração do índice, os proprietários dos lotes privados (beneficiários) deverão, de alguma forma, compensar o município. No caso do lote em questão, o proprietário terá de contribuir ou pagar na totalidade as obras de requalificação da Rua Major Caldas Xavier e/ou oferecer à Câmara Municipal alguns dos fogos para reconversão em renda acessível.

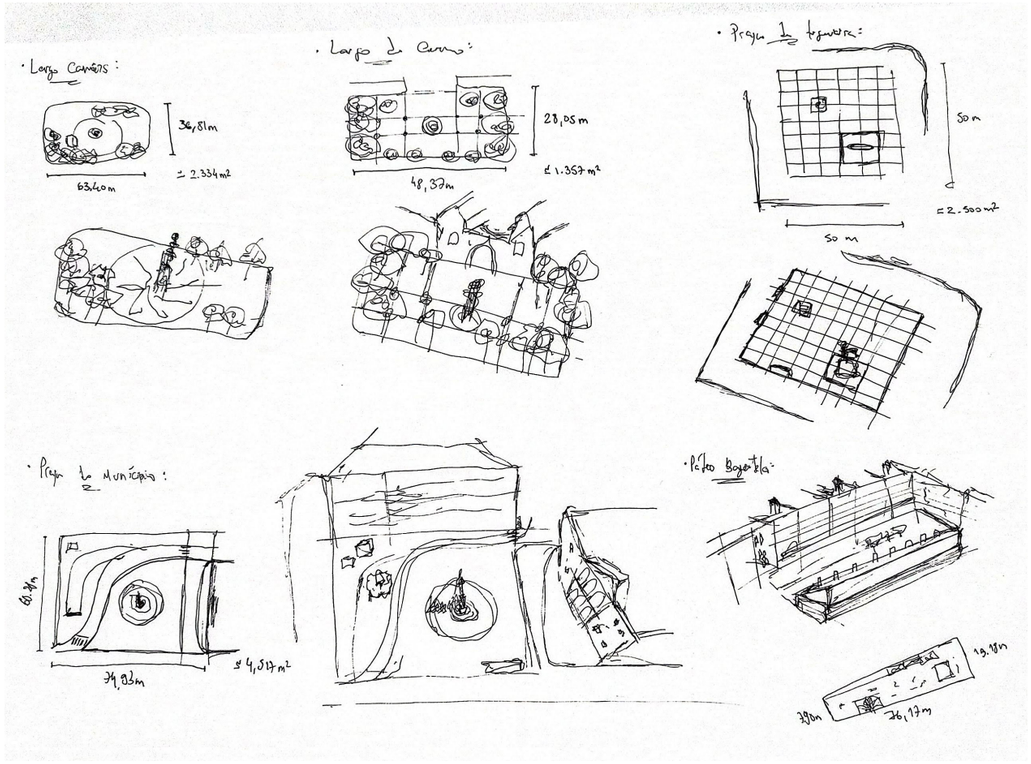


Figura 58 - Desenhos de Esboço de algumas das principais praças de Lisboa

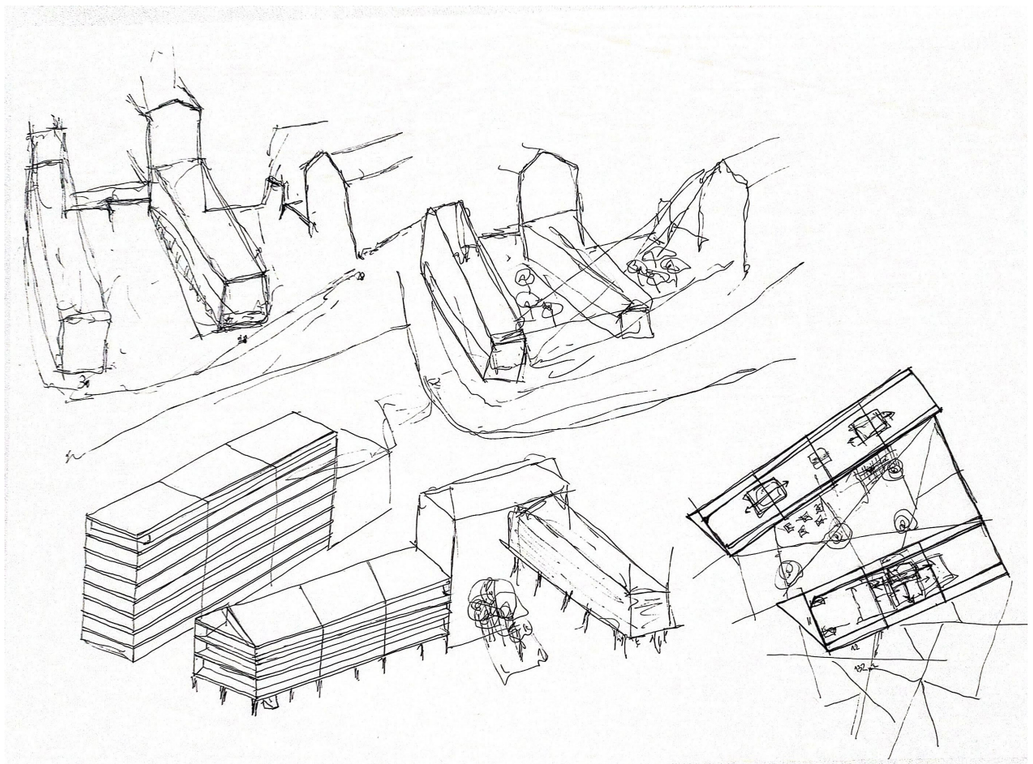


Figura 59 - Esboço de Primeiras abordagens ao desenho do Edificado do Lote

Projeto

A proposta de implantação do edificado no lote foi precedida por um estudo prévio sobre como o seu enquadramento poderia se integrar com a envolvente. Nesse processo, foram aproveitadas algumas empenas cegas de edificações existentes, para maximizar a coerência e a funcionalidade do contexto urbano, sendo a solução escolhida a que apresenta melhores condições de integração e harmonia com o espaço envolvente do que as restantes analisadas.

Também foram analisadas algumas das principais praças/largos de Lisboa, com dimensões semelhantes às da área do lote, para proporcionar uma referência em termos de escala e funcionalidade.

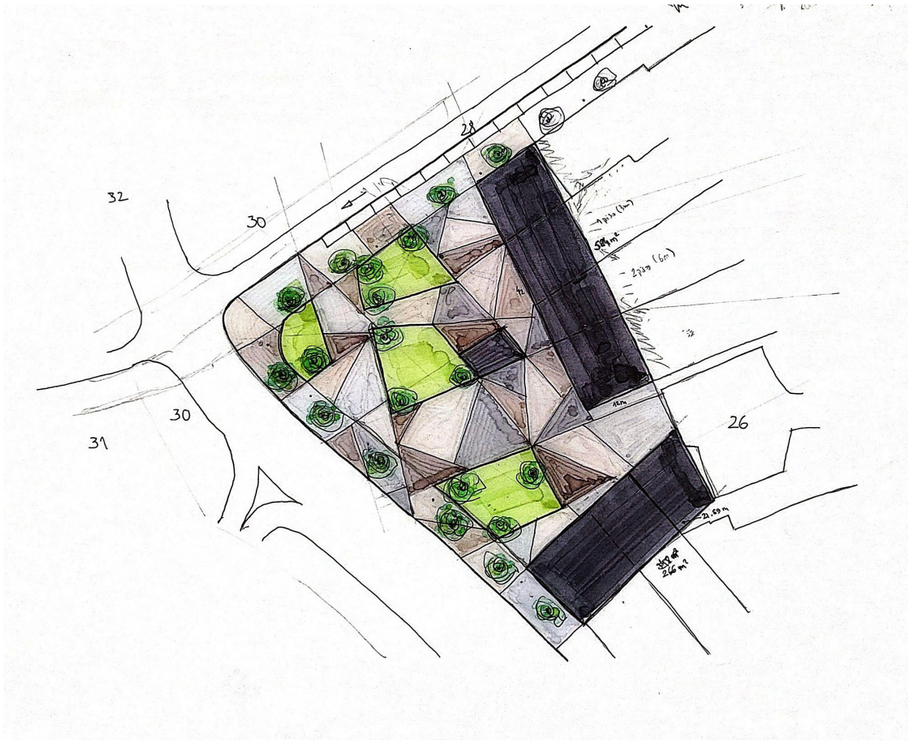


Figura 60 - Desenhos de Esboço para ver o melhor Enquadramento do Edifício com a Envolvente

Sem Escala

Figura 61 - Planta do Piso Térreo

O desenho do edifício é concebido com uma estrutura em galeria, apresentando duas secções distintas, mas interligadas, para criar um conjunto coeso e funcional. Na parte **sul**, a construção é composta por três pisos de habitação assentes sobre pilotis, proporcionando uma área livre no piso térreo que pode ser utilizada para atravessamento e continuidade do espaço público. Nestes três pisos, encontram-se várias unidades habitacionais, incluindo alguns apartamentos do tipo 'duplex', que oferecem uma opção residencial mais espaçosa e diferenciada.

— N.º Fogos tipo 'Duplex': 4 (144m2 ou 2x 72m2 de área bruta)

— N.º Fogos tipo Simplex: 4 (72m2 de área bruta)

— N.º de Fogos Total: 8

LEGENDA:
- Espaços de Circulação Pedonal, Viária e Ciclável:
  - Áreas de Circulação Automóvel
  - Áreas de Circulação Ciclável
  - Vias de Circulação Partilhada
  - Áreas de Estacionamento
  - Sentido de Trânsito
  - Paragem de Autocarro
- Espaços Verdes:
  - Áreas Verdes
  - Alinhamentos Arbóreos/Vegetação
  - 31.84 Cotas Altimétricas

Figura 62 - Planta do Piso Tipo

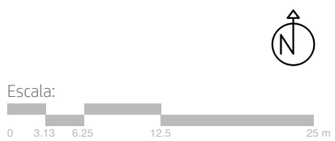
Na parte **norte** do edifício, a estrutura eleva-se a oito pisos (máximo permitido pelo PDM), com uma clara divisão de usos. O piso térreo é destinado a comércio, criando uma frente ativa e dinâmica que contribui para a vitalidade urbana e facilita o acesso a serviços pelos moradores e pela comunidade local. Os sete andares superiores são dedicados à habitação plurifamiliar, oferecendo uma variedade de tipologias. Entre estas unidades, também se incluem apartamentos 'duplex', que proporcionam maior flexibilidade de uso e conforto.

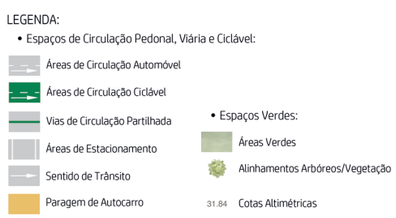
— **N.º Fogos tipo 'Duplex': 15 (144m2 ou 2x 72m2 de área bruta)**

— **N.º Fogos tipo Simplex: 5 (72m2 de área bruta)**

— **N.º de Fogos Total: 20**

— **N.º de Espaços Comerciais: 2 (148m2 de área bruta)**





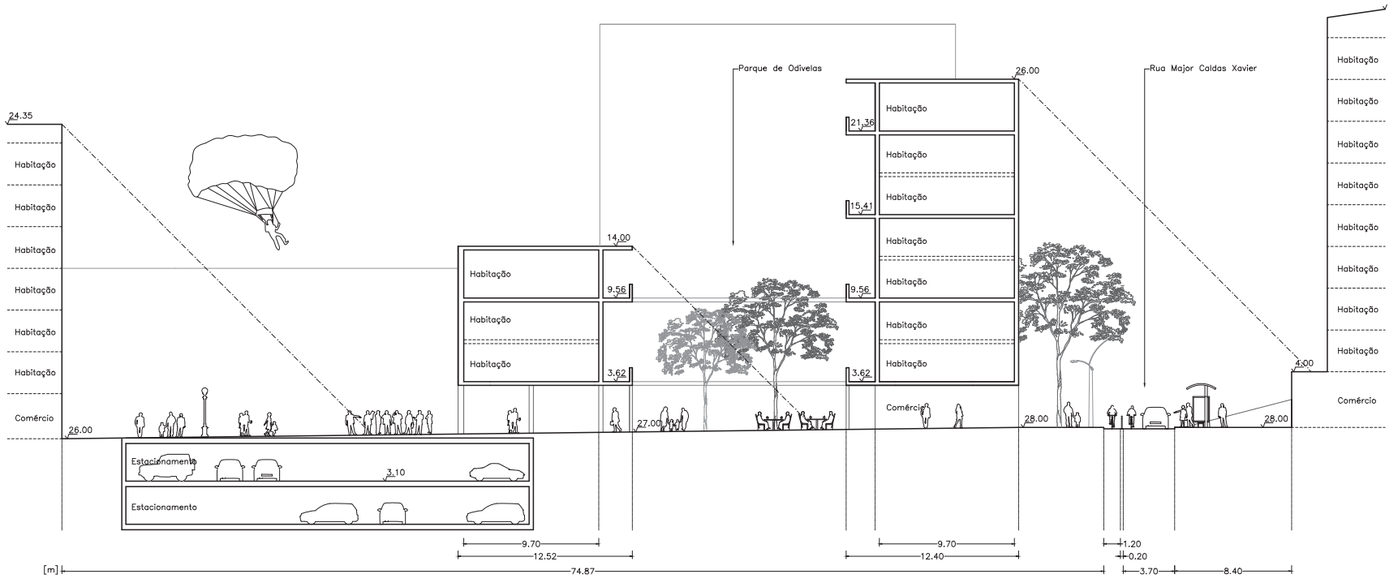


Figura 63 - Corte J; J' da Proposta de Desenho para o Lote 'Parque de Odivelas'

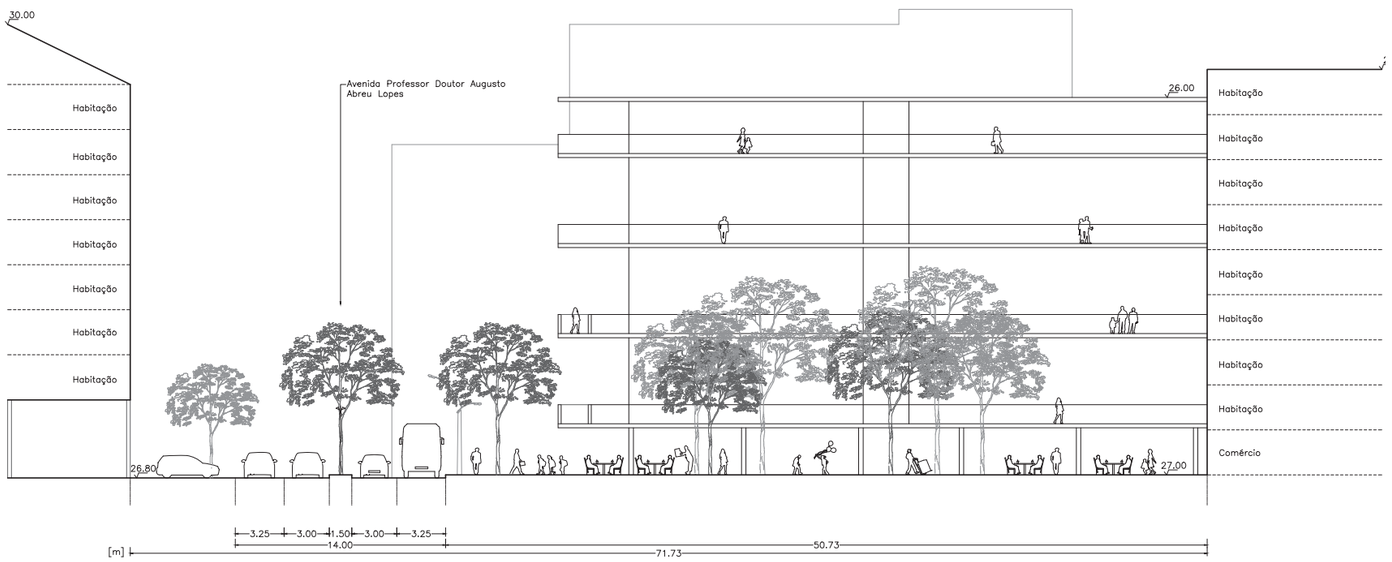


Figura 64 - Corte K; K' da Proposta de Desenho para o Lote 'Parque de Odivelas'

Escala:
0 1.88 3.75 7.5 15 m

A conexão entre as duas secções do edifício é planeada para garantir a continuidade espacial e funcional. Esta interligação permite uma circulação fluída entre as diferentes áreas do edifício, facilitando o acesso dos moradores aos espaços comerciais e melhorando a integração do conjunto no tecido urbano envolvente.

O edifício inclui ainda um estacionamento subterrâneo de dois pisos, proporcionando um total de 100 lugares de estacionamento (50 lugares por piso). O primeiro piso, designado por piso -1, de usufruto público, conforme os termos do acordo que permite a utilização de parte do espaço público adjacente ao lote pelo promotor privado.

Já o segundo piso, denominado piso -2, destina-se exclusivamente aos residentes do edifício do lote, fornecendo uma solução conveniente e segura para as suas necessidades de estacionamento. Além disso, há a possibilidade de venda de lugares de estacionamento a moradores em edifícios adjacentes, oferecendo uma solução adicional para a crescente procura por estacionamento na área.

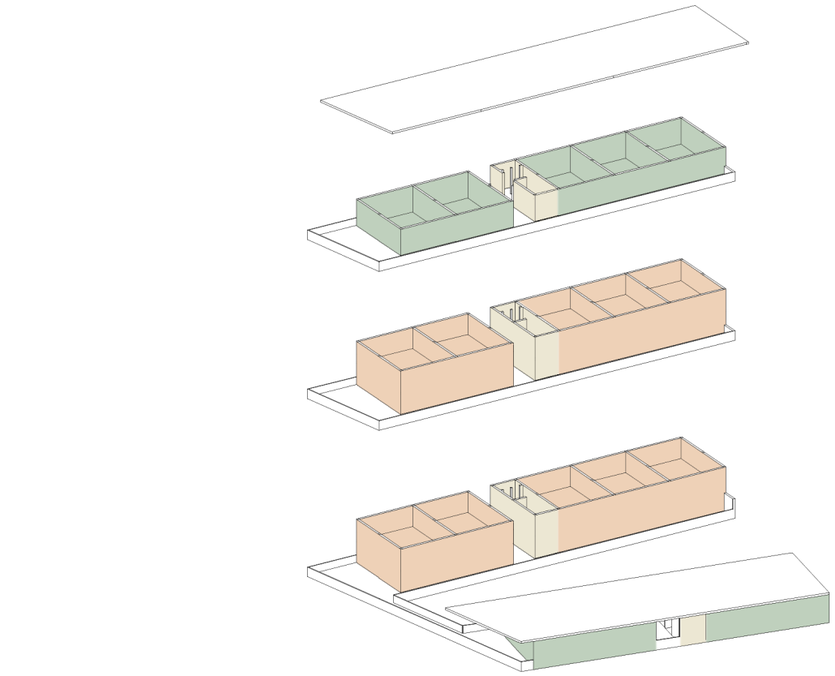


Figura 65 - Axonometria da Proposta para o Lote 'Parque de Odivelas'

O espaço público do lote e da envolvente é desenhado para incluir arborização ao longo da via e no próprio lote, promovendo um ambiente mais verde e agradável. O desenho do pavimento da praça teve em conta o alinhamento de todo o edificado envolvente e utiliza diferentes tonalidades para criar uma métrica visualmente agradável. No centro da praça, foi incluída uma zona com uma estátua em homenagem a uma figura importante de Odivelas, proporcionando um ponto focal e um espaço de encontro para a comunidade.

A elaboração do desenho do edifício considerou a aplicação da norma urbanística dos 45 graus, a qual estipula que a altura de qualquer edificação não deve exceder uma linha inclinada a 45 graus traçada a partir do alinhamento da construção mais próxima. Esta norma assegura a iluminação e ventilação naturais das edificações, assim como preservar a privacidade dos seus ocupantes.

Um dos princípios orientadores na definição do número de pisos em cada secção do edifício foi a aplicação desta norma, atribuindo-se mais pisos à secção voltada para a rua principal, em virtude da sua importância urbana, e um número menor de pisos à secção sul, de modo a favorecer a entrada de luz solar na praça adjacente e garantir a iluminação e ventilação naturais da secção norte.

(Decreto-Lei n.º 38 382 de 7 de Agosto do Regulamento Geral das Edificações Urbanas de 1951)

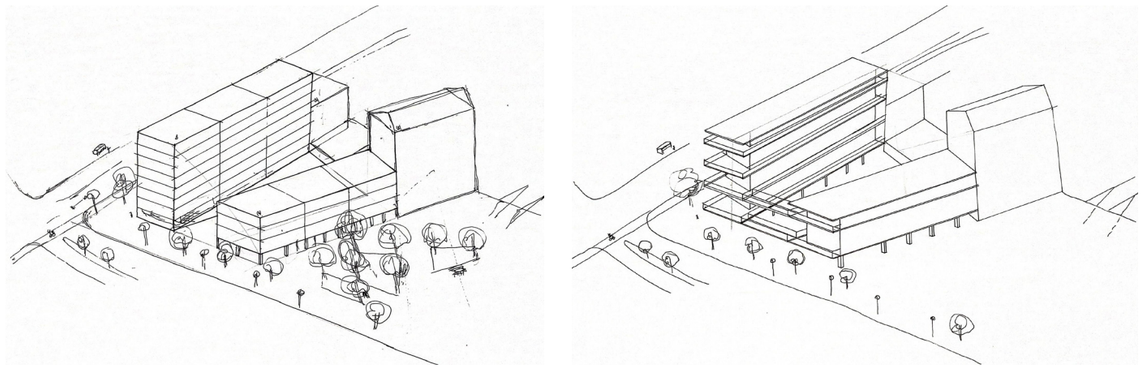


Figura 66 - Perspetiva Inicial e Intermédia do desenho do Edificado do Lote

Mapa de Áreas

Edificação: Domínio Privado

Lote	Área do Lote (m2)	Área Permeável (m2)	Área de Implantação (m2)	Área de Logradouro (m2)	Número de Pisos				Área de Construção				Área Total Construção Acima do Solo (Lote)	N.º de Fogos	N.º Lugares de Estacionamento
					Acima Solo			Abaixo Solo	Habitação	Comércio	Serviços	Estacionamento/ Outros			
					Habitação	Comércio	Serviços	Pisos	Acima Solo			Abaixo Solo			
L1 (Parque de Odivelas)	3 478	1 231	1 188	0	7	1	0	2	7 376	328	0	1 740	7 703	28	100
Total	**3 478**	**1 231**	**1 188**	**0**	**7**	**1**	**0**	**2**	**7 376**	**328**	**0**	**1 740**	**7 703**	**28**	**100**

Figura 67 - Mapa de Áreas do Lote 'Parque de Odivelas'

Em suma, esta solução não só revitaliza a área urbana envolvente, como também promove a coesão social e o desenvolvimento económico local, reforçando a importância da Linha Violeta do Metro como um catalisador de mudanças positivas. Assim, a proposta para o lote 'Parque de Odivelas' sublinha a capacidade de planeamento urbano em responder às necessidades contemporâneas, melhorando a qualidade de vida no município de Odivelas.

Programa de Execução e Plano Financeiro

O Plano Financeiro foi definido para garantir a viabilidade das intervenções propostas no PPOC. Este plano inclui as ações a implementar, definidas com base num cronograma e identifica as entidades responsáveis por cada ação, além de fornecer uma estimativa de custos para todas as etapas do projeto e para a sua totalidade, sendo ela dividida pelas várias entidades responsáveis, algumas já em execução.

Ações • Cronograma • Plano Financeiro

Unidade de Execução	Ações a Implementar		Cronograma 2024-26	Cronograma 2027-29	Cronograma 2030-32	Cronograma 2033-35	Entidade Responsável	Área	Uni. Medida	Custo Unitário	Estimativa de Custo (€)
Unidade de Execução de Odivelas Estação	A1	Operação de Edificação da Estação do Metro Ligeiro de Superfície de 'Odivelas Estação'					Metro de Lisboa	938	(m2)	2 500 €	**2 345 000 €**
	A2	Edificação e Desenvolvimento da 'Interface' de Ligação Subterrânea entre Estações (entre a Estação do Metro de Superfície de 'Odivelas Estação' e a Estação do Metro de Odivelas da Linha Amarela)					Metro de Lisboa	6 995	(m2)	2 500 €	**17 487 500 €**
	A3	Edificação e Desenvolvimento da Cobertura em Pérgola entre a Estação de Metro de Superfície e o Largo da Estação					Privado(s)	3 508	(m2)	500 €	**1 754 000 €**
	A4	Reabilitação do Espaço Público (Faixa de Rodagem, Estacionamento, Passeios) e Reabilitação das Áreas Verdes					C.M. Odivelas	30 427	(m2)	150 €	**4 564 050 €**
	A5	Reabilitação do Lote 1 com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e Área Verde adjacente					Privado(s)	3 048	(m2)	2 500 €	**7 620 000 €**
Unidade de Execução do Jardim do Castelinho	B1	Reabilitação do lote 'Parque de Odivelas' na zona central de Odivelas com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e uma praça de apoio adjacente					Privado(s)	3 478	(m2)	2 500 €	**8 695 000 €**
	B2.1	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Major Caldas Xavier					Privado(s) do B1	10 597	(m2)	150 €	**1 589 550 €**
	B2.2	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Dr. Egas Moniz					C.M. Odivelas	3 712	(m2)	150 €	**556 800 €**
	B2.3	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Estação Jardim do Castelinho)					C.M. Odivelas	22 575	(m2)	150 €	**3 386 250 €**
	B2.4	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 1					C.M. Odivelas	2 641	(m2)	150 €	**396 150 €**
	B2.5	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho					C.M. Odivelas	8 960	(m2)	150 €	**1 344 000 €**
	B3	Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial					Parceria Público/Privada (P.P.P.)	1 776	(m2)	2 500 €	**4 440 000 €**
	B4	Reabilitação dos percursos pedonais de ligação entre a Estação Jardim do Castelinho e o Centro Histórico de Odivelas					C.M. Odivelas	748	(m2)	100 €	**74 800 €**
Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas	C1	Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de área comercial					Parceria Público/Privada (P.P.P.)	1 336	(m2)	2 500 €	**3 340 000 €**
	C2	Reabilitação de edifício devoluto para conversão num espaço multifuncional/cultural, mantendo a estrutura edificada existente devido ao seu grau arquitetónico de relevância					C.M. Odivelas	1 218	(m2)	2 500 €	**3 045 000 €**
	C3	Reabilitação de edificado devoluto / em más condições no Centro Histórico de Odivelas para uso habitacional/uso misto. Possibilidade de aumento do número de fogos disponíveis					Privado(s)	3 197	(m2)	2 500 €	**7 992 500 €**
	C4	Parque de Estacionamento da Igreja do Santíssimo Nome de Jesus					C.M. Odivelas	685	(m2)	100 €	**68 500 €**
	C5.1	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 2					C.M. Odivelas	2 779	(m2)	150 €	**416 850 €**
	C5.2	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Combatentes da Grande Guerra					C.M. Odivelas	2 863	(m2)	150 €	**429 450 €**
									Total		**69 545 400 €**
PPCHO (Em Execução)	D1	Qualificação do Largo Dom Dinis*					C.M. Odivelas	4 620	(m2)	195 €	**900 000 €**
	D2	Recuperação e valorização das Margens da Ribeira de Odivelas/Reabilitação do Património (Novo Parque da Cidade de Odivelas)*					C.M. Odivelas	80 000	(m2)	141 €	**11 300 000 €**
	D3	Reabilitação do Mosteiro de São Dinis e São Bernardo de Odivelas*					C.M. Odivelas	11 900	(m2)	1 513 €	**18 000 000 €**
		*Ações com Custos Reais Estimados e já em Execução									
									Total		**30 200 000 €**
Linha Violeta		Construção do Troço da Linha Violeta do Metro de Superfície					Metro de Lisboa	1 100	(m)	45 739 €	**50 312 900 €**
									Total		**50 312 900 €**
									Total Global		**150 058 300 €**

Entidade Responsável	Estimativa de Custo (€)
Metro de Lisboa	**70 145 400 €**
C.M.Odivelas	**44 481 850 €**
Parceria Público/Privada (P.P.P.)	**7 780 000 €**
Privado(s)	**27 651 050 €**
Total Global	**150 058 300 €**

Figura 68 - Programa de Execução e Plano Financeiro do Plano de Pormenor de Odivelas Centro

CONCLUSÃO

Plano de Pormenor de Odivelas Centro

Unidade de Execução	Ações a Implementar		Objetivos (Eixos)		
			Eixo A: Infraestruturação e Reabilitação	**Eixo B:** Promoção da Mobilidade	**Eixo C:** Recuperação e Valorização do Património
Unidade de Execução de Odivelas Estação	A1	Operação de Edificação da Estação do Metro Ligeiro de Superfície de 'Odivelas Estação'			
	A2	Edificação e Desenvolvimento da 'Interface' de Ligação Subterrânea entre Estações (entre a Estação do Metro de Superfície de 'Odivelas Estação' e a Estação do Metro de Odivelas da Linha Amarela)			
	A3	Edificação e Desenvolvimento da Cobertura em Pérgola entre a Estação de Metro de Superfície e o Largo da Estação			
	A4	Reabilitação do Espaço Público (Faixa de Rodagem, Estacionamento, Passeios) e Reabilitação das Áreas Verdes			
	A5	Reabilitação do Lote 1 com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e Área Verde adjacente			
Unidade de Execução do Jardim do Castelinho	B1	Reabilitação do lote 'Parque de Odivelas' na zona central de Odivelas com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e uma praça de apoio adjacente			
	B2.1	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Major Caldas Xavier			
	B2.2	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Dr. Egas Moniz			
	B2.3	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Estação Jardim do Castelinho)			
	B2.4	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 1			
	B2.5	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho			
	B3	Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial			
	B4	Reabilitação dos percursos pedonais de ligação entre a Estação Jardim do Castelinho e o Centro Histórico de Odivelas			
Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas	C1	Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de área comercial			
	C2	Reabilitação de edifício devoluto para conversão num espaço multifuncional/cultural, mantendo a estrutura edificada existente devido ao seu grau arquitetónico de relevância			
	C3	Reabilitação de edificado devoluto / em más condições no Centro Histórico de Odivelas para uso habitacional/uso misto. Possibilidade de aumento do número de fogos disponíveis			
	C4	Parque de Estacionamento da Igreja do Santíssimo Nome de Jesus			
	C5.1	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 2			
	C5.2	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Combatentes da Grande Guerra			
PPCHO (Em Execução)	D1	Qualificação do Largo Dom Dinis*			
	D2	Recuperação e valorização das Margens da Ribeira de Odivelas/Reabilitação do Património (Novo Parque da Cidade de Odivelas)*			
	D3	Reabilitação do Mosteiro de São Dinis e São Bernardo de Odivelas*			
Linha Violeta		Construção do Troço da Linha Violeta do Metro de Superfície			

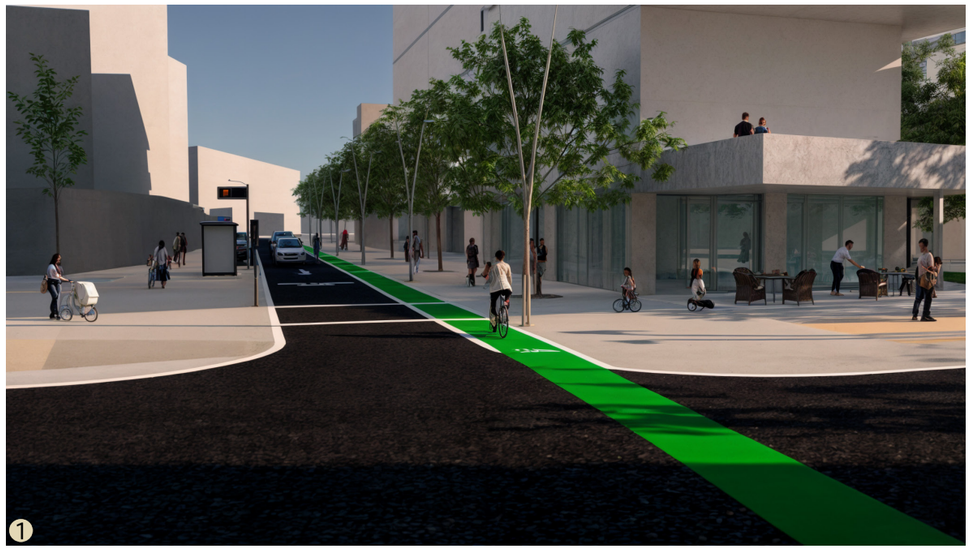
Convergência	
	Muito
	Médio
	Pouco

Figura 69 - Tabela de Convergência do Plano de Pormenor de Odivelas Centro

A análise e desenvolvimento do projeto revela uma abordagem multifacetada e integrada ao desafio da revitalização urbana, especificamente orientada para o Centro Histórico de Odivelas, onde não apenas sublinha a importância de uma nova linha de metro como catalisador de mudanças positivas, mas também apresenta um plano para a implementação de melhorias na infraestrutura e na qualidade de vida da área abrangida.

A subsequente elaboração do Plano de Pormenor de Odivelas Centro que identifica e desenvolve várias unidades de intervenção ao longo dos eixos que conectam as estações 'Odivelas Estação' e 'Jardim do Castelinho' ao Centro Histórico de Odivelas. Estas intervenções incluem o reperfilamento e a infraestruturação de vias pedonais, viárias e cicláveis, enfatizando a criação de um ambiente urbano mais acessível e seguro.

Além das melhorias na infraestrutura de transporte, o projeto dedica-se também à reabilitação do lote 'Parque de Odivelas' que envolve a construção de um edifício de uso misto, combinando habitação e comércio, com a criação de uma praça pública e estacionamento subterrâneo. Esta intervenção visa não só melhorar a oferta habitacional e comercial, mas também dinamizar a vida comunitária e comercial da área, contribuindo para um centro urbano mais apelativo e economicamente ativo.



• Localização das Atmosferas

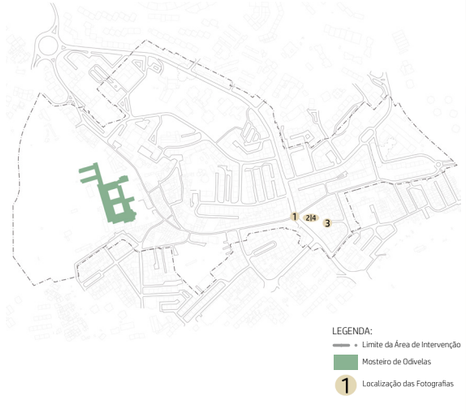


Figura 70 - Atmosferas do Lote 'Parque de Odivelas'

Em suma, as conclusões a retirar deste projeto são múltiplas e de relevância para o futuro desenvolvimento urbano de Odivelas:

— Impacto Positivo da Linha Violeta do Metro: A implementação da nova linha de metro é esperada para ter um efeito significativo e positivo, não apenas na melhoria da mobilidade urbana, mas também como um catalisador para a revitalização do Centro Histórico de Odivelas;

— Abordagem Integrada e Sustentável: O Plano de Pormenor proposto apresenta uma abordagem integrada que combina melhorias na infraestrutura com a preservação do património histórico e cultural, promovendo um desenvolvimento urbano equilibrado e sustentável;

— Melhoria da Qualidade de Vida: As intervenções detalhadas no plano, como a melhoria das vias pedonais, viárias e cicláveis, com a reabilitação do lote 'Parque de Odivelas', são projetadas para aumentar a qualidade de vida dos residentes, tornando o centro histórico mais acessível, seguro e atraente;

— Fortalecimento da Identidade Local: Ao focar-se na revitalização do Centro Histórico de Odivelas e na preservação do património cultural, o projeto contribui para fortalecer a identidade local e promover um sentido de comunidade mais robusto;

— Dinamização Económica e Social: Espera-se que as ações propostas no Plano de Pormenor resultem num aumento da afluência turística, no crescimento do comércio local e na criação de novos espaços públicos que incentivem a convivência e a interação social.

As propostas delineadas são exequíveis e bem fundamentadas, oferecendo um roteiro detalhado para a transformação de Odivelas numa cidade mais moderna e acessível. A implementação bem-sucedida deste plano dependerá da colaboração contínua entre as autoridades e a comunidade local, garantindo que os benefícios previstos se concretizem em melhorias duradouras para todos os residentes e visitantes de Odivelas.

BIBLIOGRAFIA

Amirtahmasebi, R., Orloff, M., Wahba, S., & Altman, A. (2016). Regenerating Urban Land: A Practitioner's Guide to Leveraging Private Investment (Urban Development). Washington, D.C.: World Bank Publications.

Boada, M. (2019). Barcelona: A Case Study of Sustainable Urban Mobility. Journal of Transport Geography, 77, 102422, 1-10.

Borges, A. A. (2012). Renovação da Praça do Toural, Alameda de São Dâmaso e Rua de Santo António, Guimarães 2010-2012. Guimarães: Associação Casa da Arquitectura.

Brebbia, A. G. (2016). Urban Regeneration & Sustainability. Southampton: WIT Press.

Câmara Municipal de Lisboa: Departamento de Espaço Público. (2018). Lisboa: O Desenho da Rua : Manual de Espaço Público. Lisboa: Lisboa : CML - Departamento de Espaço Público, Departamento de Urbanismo, 2018.

Câmara Municipal de Odivelas. (2015). Plano de Pormenor de Salvaguarda do Centro Histórico de Odivelas. Odivelas: Câmara Municipal de Odivelas. Obtido de https://www.cm-odivelas.pt/cmodivelas/uploads/document/file/6301/6_1_caracterizacao_e_diagnostico_estrategico.pdf

Câmara Municipal de Odivelas. (2019). Estudo Prospectivo da Mobilidade no Concelho de Odivelas - Impacto do Tráfego. Odivelas: Câmara Municipal de Odivelas. Obtido de https://www.cm-odivelas.pt/cmodivelas/uploads/document/file/7854/fase_iii___volume_i.pdf

Câmara Municipal de Odivelas. (2023). Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Odivelas, 2020-2030. Odivelas: Câmara Municipal de Odivelas. Obtido de https://www.cm-odivelas.pt/autarquia/plano-diretor-municipal-pdm/outros-instrumentos-de-gestao-territorial-em-vigor

Carmona, M. (2010). Contemporary Public Space: Critique and Classification, Part One: Critique. Journal of Urban Design, Vol. 15. No. 1, 123–148.

Carmona, M. (2021). Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design. Londres: Routledge.

Carr, S. F. (1992). Public Space. Cambridge: Cambridge University Press.

Carvalho, M. J. (2015). A Renovação da Praça do Toural: Um Estudo de Caso sobre a Revitalização Urbana em Guimarães. EURE, 41(122), 15-30, 15-17.

Choay, F. (2010). A Alegoria do Património. Coimbra: Edições 70.

Costa, A. G. (2006). Reabilitação Urbana e Valorização do Património Edificado. Lisboa: Livros Horizonte.

Creswell, J. W. (2014). Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches. Thousand Oaks, Califórnia: Sage Publications.

D.G.O.U. – Divisão de Planeamento Urbanístico e Projetos Estruturantes. (2015). Proposta de Área de Reabilitação Urbana | Núcleo Antigo de Odivelas. Odivelas: Câmara Municipal de Odivelas. Obtido de https://www.cm-odivelas.pt/cmodivelas/uploads/document/file/728/proposta___agosto_2015.pdf

Estrada, J. (2015). The Barcelona Model: Towards a Sustainable Urban Mobility System. Sustainability, 7(10), 13400-13423, 1-23.

Fernandes, F., & Cannatà, M. (2006). A Arquitectura do Metro do Porto. Porto: Livraria Civilização Editora.

Ferreira, C. (2012). Dicionário das Crises e das Alternativas. Coimbra: Edições Almedina, S.A.

Fortuna, C., & Leite, R. (2009). Plural de Cidade: Novos Léxicos Urbanos. Coimbra: Edições Almedina, SA.

Gehl, J. (2010). Cities For People. Washington, D.C.: Island Press.

Giddens, A. (1986). The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration. Berkeley, Califórnia: University of California Press.

Gonçalves, A. (2012). O Planeamento (no Âmbito) da Reabilitação Urbana. Coimbra: Almedina.

INE. (2021). Portal do Instituto Nacional de Estatística. Obtido de Censos: http://www.ine.pt/

Lynch, K. (1964). The Image of the City. Cambridge, Massachusetts: MIT Press Ltd.

Madanipour, A. (2003). Public and Private Spaces of the City. Londres: Routledge.

Metro de Lisboa. (2023). Linha Violeta: Uma Nova Linha para Lisboa. Odivelas: Metro de Lisboa. Obtido de https://projetos.metrolisboa.pt/expansao/linha-violeta/

Ministério da Cultura. (2010). Programa Nacional de Reabilitação Urbana dos Centros Históricos. Lisboa: Ministério da Cultura.

Observatório das Cidades. (2023). Mobilidade urbana e desenvolvimento sustentável. Rio de Janeiro: Observatório das Cidades.

Oliveira, C. (2007). Metro do Porto: Os Passos do Maior Investimento do Século XX. Porto: Edições Afrontamento.

ONU-Habitat. (2022). Relatório Mundial das Cidades 2022: Adaptando-se à Mudança Climática. Nairobi: ONU-Habitat.

Pickard, R. (2000). Management of Historic Centres. Milton Park: Taylor & Francis.

Power, A. (1996). Evaluating Empowerment: A Framework with Cases from Latin America. University of California Press, Berkeley.

Quaternaire Portugal. (2017). Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas. Odivelas: Quaternaire Portugal. Obtido de https://www.cm-odivelas.pt/cmodivelas/uploads/document/file/6301/6_1_caracterizacao_e_diagnostico_estrategico.pdf

Queirós, M. (2010). Barcelona(s): Cidade de Projectos ou Projectos de Cidade? Finisterra, XLV, 90, 7-32.

Rede Social de Odivelas. (2017). Diagnóstico Social do Concelho de Odivelas. Odivelas: Câmara Municipal de Odivelas. Obtido de https://www.cm-odivelas.pt/cmodivelas/uploads/document/file/414/diagnostico_social.pdf

Resende, J. (2022). Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano do Porto, 2020-2030. Porto: Serviço de Apoio aos Órgãos de Governo.

Ribeiro, A. (2016). Espaço Público e Qualidade de Vida Urbana: O Caso da Renovação da Praça do Toural em Guimarães. Cidades, 18(2), 221-238, 221-223.

Roberts, P. (2000). The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration Urban Regeneration. Londres: SAGE Publications.

Salgueiro, T. B. (2015). Integrated Urban Regeneration and Transport Infrastructures: The Influence of the Lisbon Metro Expansion on Residential Property Values. Journal of Transport Geography, 43, 123-134.

Saraiva, C. A. (1978). O Instituto de Odivelas, Breve Notícia Histórica. Odivelas: Livraria Castro e Silva.

Silva, S. (2015). O Impacto das Redes de Transporte Público na Valorização Imobiliária: O Caso do Metro de Lisboa. Revista Portuguesa de Estudos Regionais, 38, 59-74.

Teles, P. (2017). A Acessibilidade Universal na Qualificação Social e Física das Cidades: Das Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos ao Portugal 2020. OMNIA – Revista Interdisciplinar de Ciências e Artes, 6.

Tiwari, D. M. (2019). Sustainable Approaches to Urban Transport. Boca Raton, Florida: CRC Press.

UNESCO. (2011). Recomendação sobre as Paisagens Urbanas Históricas. Paris: UNESCO. Obtido de https://www.icomos.pt/images/pdfs/2021/52%20Recomenda%C3%A7%C3%A3o%20paisagens%20urbanas%20hist%C3%B3ricas%20-%20UNESCO%202011.pdf

Universidade do Porto. (2018). O Impacto do Metro do Porto na Revitalização Urbana da Cidade: Um Estudo Empírico. Porto: Universidade do Porto. Obtido de https://www.metrodoporto.pt/metrodoporto/uploads/document/file/84/Livro_Branco_do_Metro_do_Porto_3__parte.pdf

World Conference on Transport Research Society. (2004). Urban Transport and the Environment: An International Perspective. Leeds: Emerald Publishing.

Yin, R. K. (2018). Case Study Research and Applications: Design and Methods. Thousand Oaks, Califórnia: Sage Publications Inc.

ANEXOS

132 **Anexo A** - Densidade Populacional e Uso de Solos
134 **Anexo B** - Esquemas de Circulação
136 **Anexo C** - Planta de Demolições (Vermelhos e Amarelos)
138 **Anexo D** - Esquiços
146 **Anexo E** - Painéis do Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação] realizado no 1º Semestre
166 **Anexo F** - Maquete da Unidade de Execução 'Odivelas Estação'
168 **Anexo G** - Painéis Finais do Projeto Final de Mestrado
192 **Anexo H** - Maquete do Plano de Pormenor de Odivelas Centro
194 **Anexo I** - Maquete da Operação de Edificação do Lote "Parque de Odivelas" (Ação B1)
196 **Anexo J** - Fotografias da Prova Pública do Projeto Final de Mestrado

Anexo A - Densidade Populacional e Uso de Solos

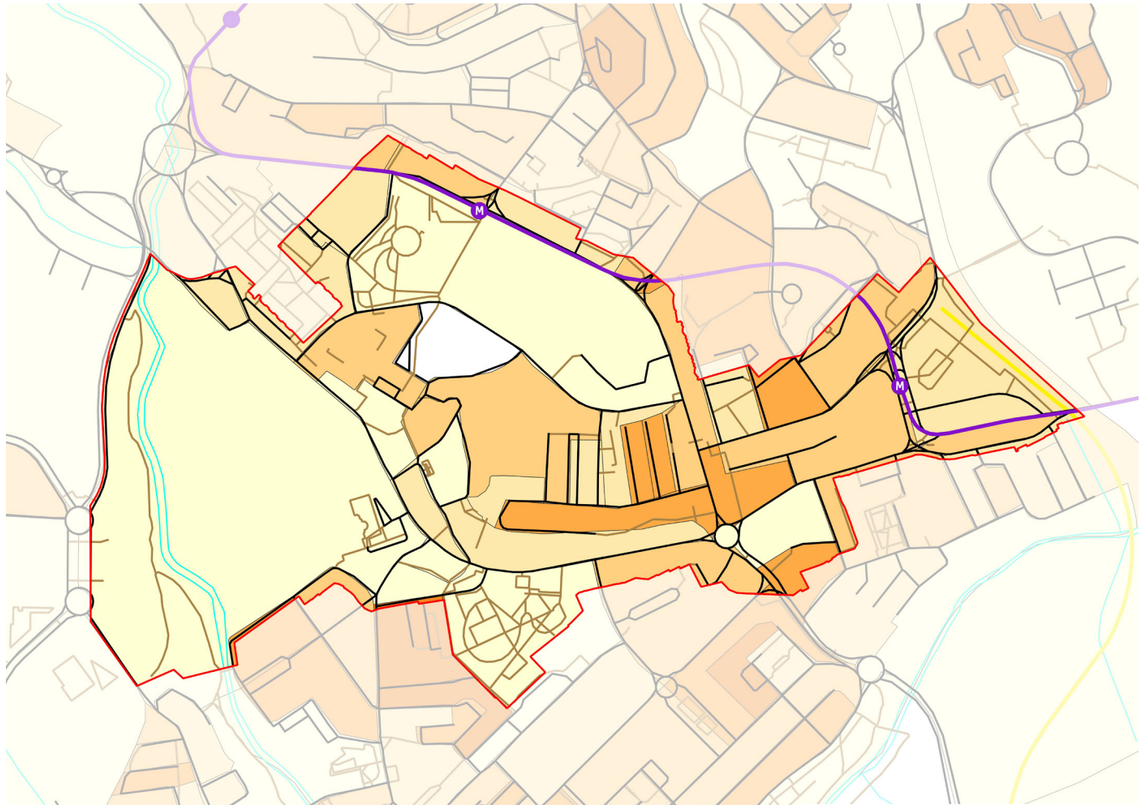


Figura 71 - Densidade Populacional na Subsceções Estatísticas do Plano de Pormenor de Odivelas Centro em 2021

Sem Escala

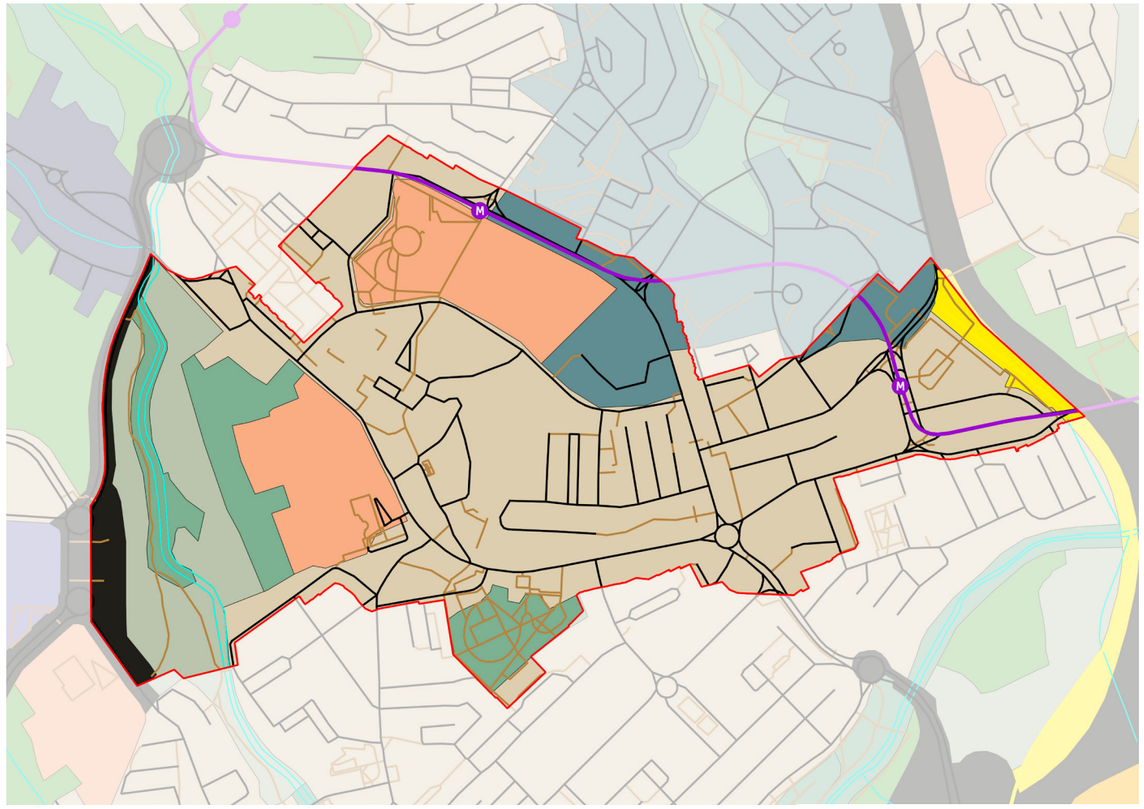


Figura 72 - Uso de Solos na área do Plano de Pormenor de Odivelas Centro

Sem Escala

Anexo B - Esquemas de Circulação

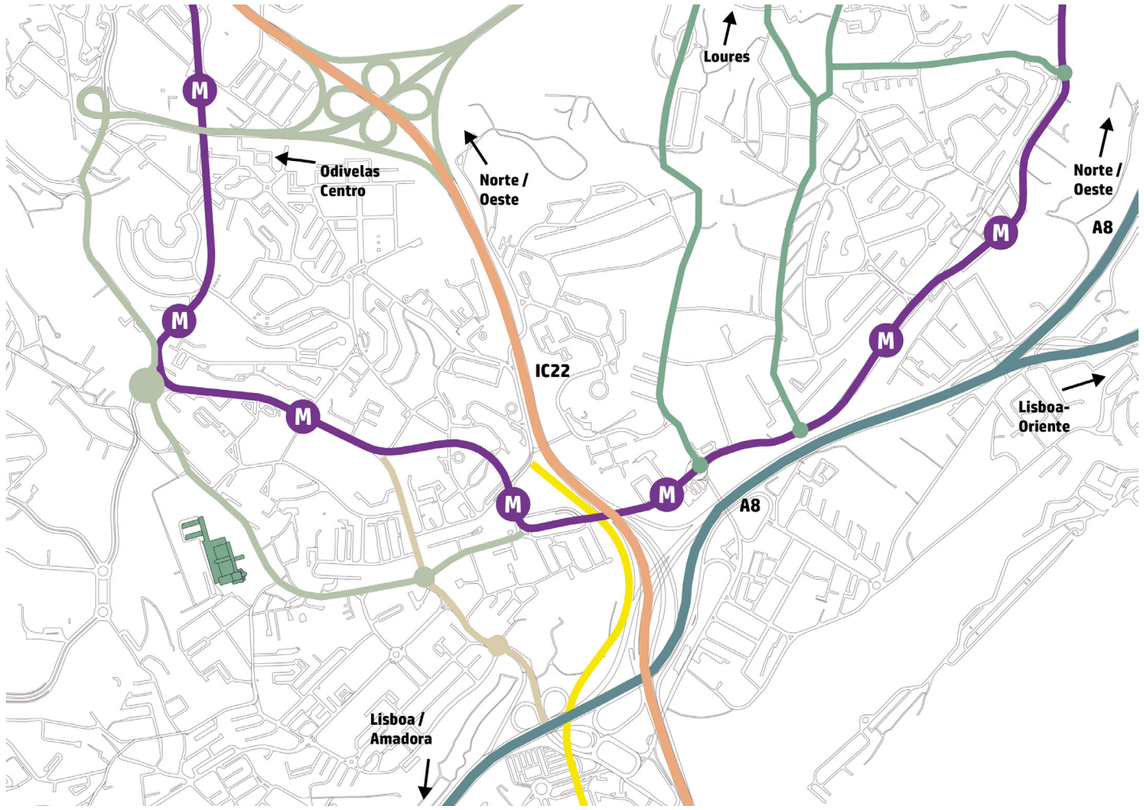


Figura 73 - Esquema de Circulação e Principais Vias de Ligação da Freguesia de Odivelas

Sem Escala

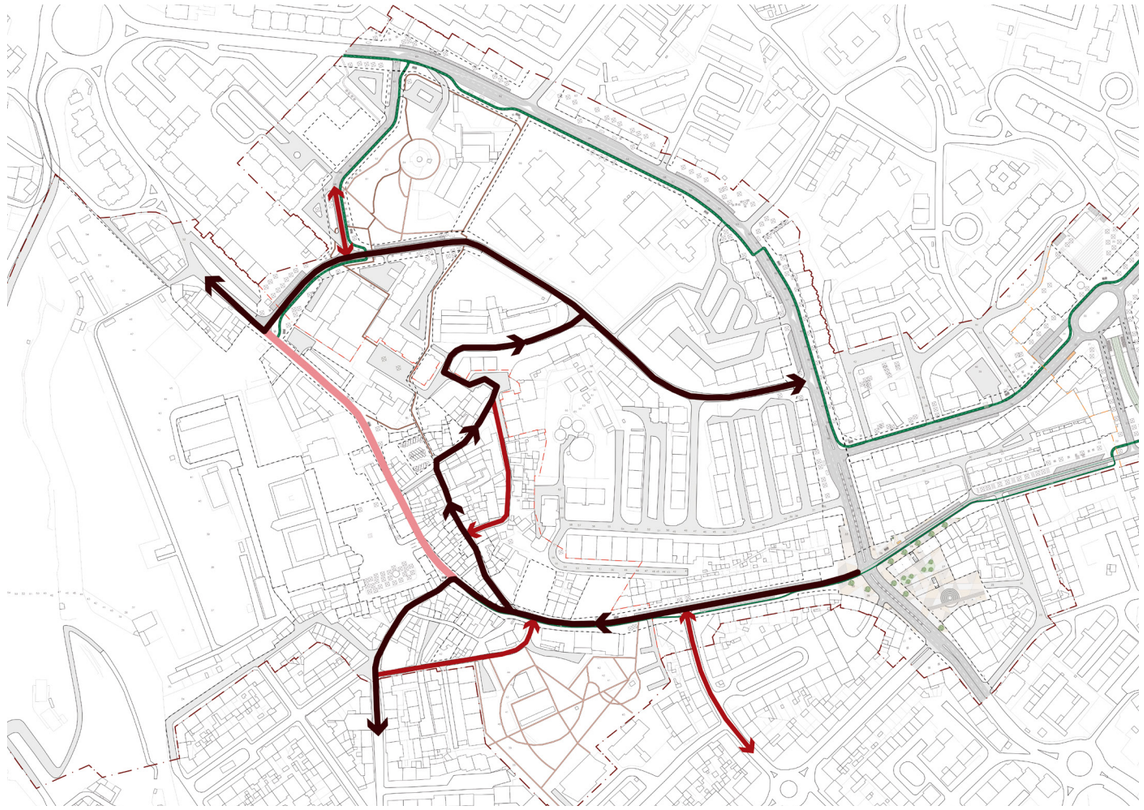


Figura 74 - Vias Alternativas caso a Zona de Coexistência da Rua Combatentes da Grande Guerra passe a ser exclusiva para moradores

Sem Escala

Anexo C - Planta de Demolições (Vermelhos e Amarelos)

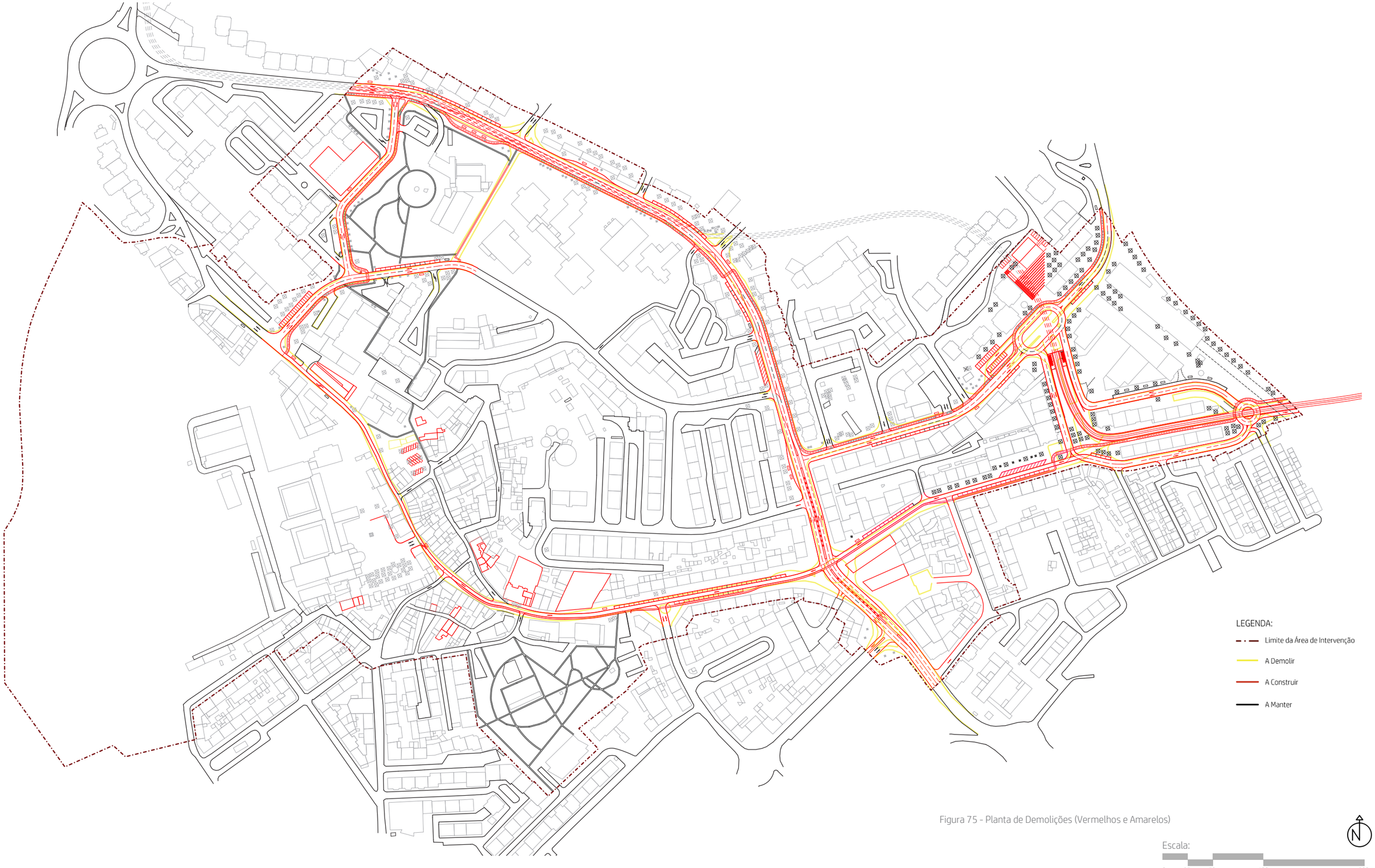


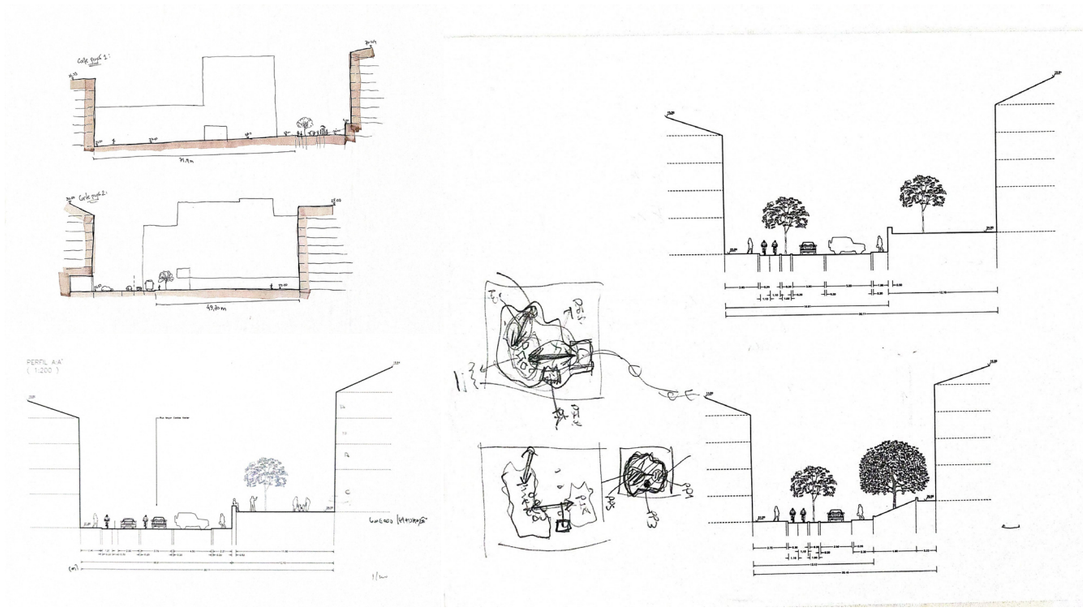
Figura 75 - Planta de Demolições (Vermelhos e Amarelos)

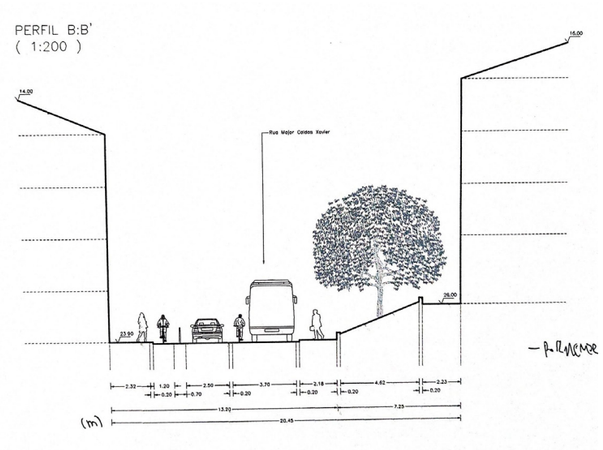
Anexo D - Esquiços

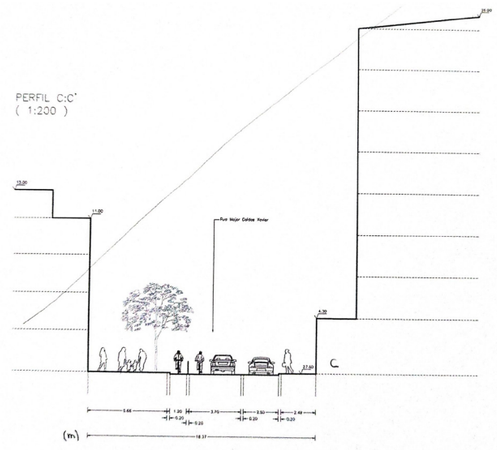
Sem Escala

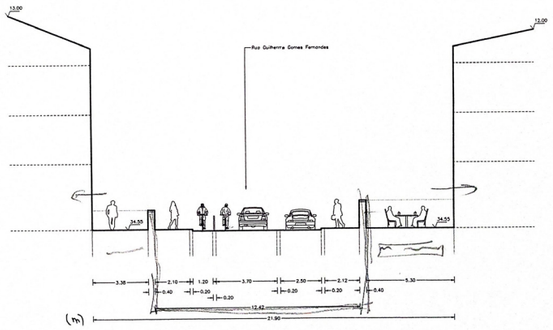
Sem Escala

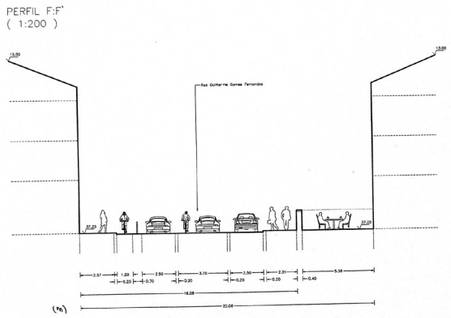
ODIVELAS CENTRO (1:1000) – opções do plano de pormenor relativas às vias
- existente
A1 ---- → Qualificação do Largo D. Dinis
A2.1 ---- → Requalificação e valorização do arruamento com circulação automóvel
- da Rua Mário Gomes Fernandes nº2
A2.2 ---- - da Rua Guilherme Gomes Fernandes nº2
A2.3 ---- - da Rua do Cardeiro
A2.4 ---- - da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes
A2.5 ---- - ao longo do alinhamento do Jardim
A3 ---- → Sala Cultural
A4 ---- → Requalificação e valorização dos espaços da Quinta da Calheta
A5 ---- → Reabilitação do património (com apoio da Câmara da Calheta - restauração/ conversão)
A6/A7 ---- → Reabilitação do património (com apoio da Câmara da Calheta)
A8.2 ---- → Reabilitação do edifício devoluto (para apoio multifuncional (cultural)
A9 ---- → Reabilitação do edifício devoluto (para habitação)
Ay ---- → Reabilitação urbana da Vila (para habitação; espaço público e estacionamento)
Ag ---- → Reabilitação urbana da Vila (para habitação; espaço público e estacionamento)

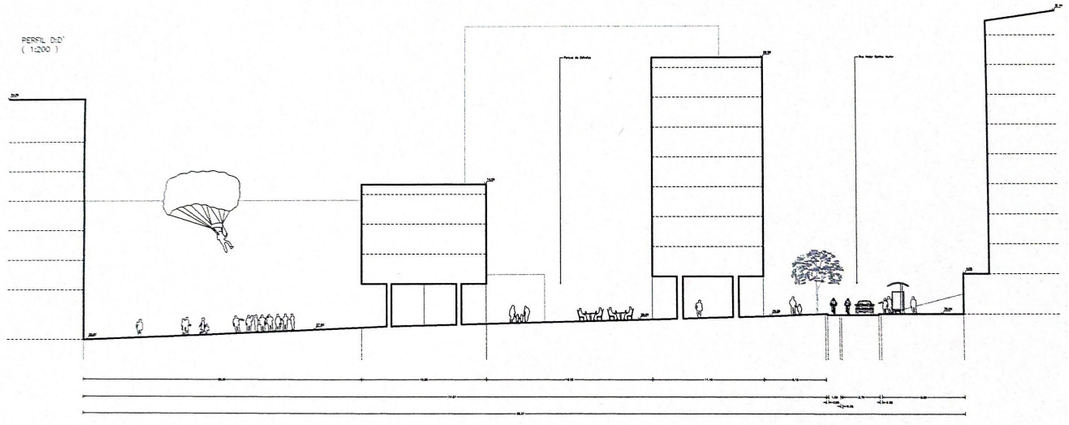

PERFIL A:A'
(1:200)


PERFIL B:B'
(1:200)
Rua Major Caldas Xavier
(m)


PERFIL C:C'
(1:200)
Rua Major Caldas Xavier
(m)


PERFIL E:E'
(1:200)
Rua Guilherme Gomes Fernandes
(m)


PERFIL F:F'
(1:200)
Rua Guilherme Gomes Fernandes
(m)


PERFIL D:D'
(1:200)

A1 - Qualificação do Largo D. Dinis
· (4.820 m²)
· Valorização do principal e mais emblemático espaço público do centro histórico;
· Eliminação do pequeno de estacionamento existente;
· Afetação exclusiva ao peão e qualificação enquanto área de estadia e contemplação, lazer e fruição coletiva diversificada;
· Manutenção dos canteiros viários condicionados à frente edificada e ao antigo Instituto de Odivelas, ampliando alguns lugares de estacionamento para motards.
· Manutenção da estátua de pedra D. Isabel no Largo, sendo xe relocalizada;
· Instalação de mobiliário urbano que promova a vivência cultural e responda a obrigações diversificadas e efémeras;
· Iluminação noturna do Mosteiro.

A2 - Requalificação e infraestruturação dos (m²) Arruamentos com circulação automóvel Área

A2.1 · Rua Major Caldas Xavier
– requalificação da via
· Via de sentido único com perfil tipo de via partilhada com transporte público (bus + bici) e com via bonificada com canteiro - sentido (bici) [1.20m]
· Adoção de largura de 3.70 m na via de circulação
· A circulação de bus por Rua dos Lois sentido na Estação do Costa Linho [com 3.25m] largura
· Avenida principal de Odivelas - Lisboa
½ Adoção de largura de 3.25 m via de esquerda, 3 m na via central e 3.50 m na via de direita.
½ Adoção de largura de 3.25 m na via de esquerda e de 3 m na via de direita, contra-ciclo igual da avenida.
· inclusão de 54 lugares de estacionamento conforme a planta de implantação
· eliminação de barreiras arquitetónicas nos espaços de circulação rodoviária, garantindo, sempre que possível, uma percurso livre com largura mínima de 3.00 m.

A2.2 · Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt.1
– requalificação da via
· via de sentido único com perfil de via partilhada com transporte público (bus + bici) e com via bonificada com contra-sentido (bici) [1.20m]
· Adoção da largura de 3.70 m na via de circulação com descendência para 3 m à aproximação do centro histórico (ruas mesmo largas)
· inclusão de 49 lugares de estacionamento conforme a planta de implantação
· implementação do limite de velocidade de 20 km/h
· eliminação de barreiras arquitetónicas nos espaços de circulação rodoviária, garantindo, sempre que possível, um percurso livre com largura mínima de 1.20 m.

A2.3 · Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt.2
– requalificação da via
· Via de sentido único vários / rotativa, dependendo da altura do dia e do tráfego existente com perfil de via (Zona de coexistência)
· adoção de largura variável devido à irregularidade das larguras das ruas (fachadas irregulares)
· implementação do limite de velocidade de 20 km/h
· eliminação de barreiras arquitetónicas nos espaços de circulação rodoviária, garantindo, sempre que possível, um percurso livre com largura mínima de 2.50 m.

A2.4 · Rua Profa. Olga Possos + Rua do Castelinho
– requalificação da via
· Via de dois sentidos com circulação de dois sentidos [1.10m + 1.10m]
· adoção de largura de 3.50 m na via de circulação de Rua Prof. Olga Possos e 3.25 m na via de circulação da Rua do Castelinho
· inclusão de 31 lugares de estacionamento conforme a planta de implantação
· implementação do limite de velocidade de 30 km/h
· eliminação de barreiras arquitetónicas nos espaços de circulação rodoviária, garantindo, sempre que possível, um percurso livre com largura mínima de 2.50 m.

A2.5 · Av. Prof. Dr. Augusto Abreu Lopes (Estação do Costa Linho)
– requalificação da via
· Via de dois sentidos com 3 faixas viárias com viragens entre arruamentos, e com 4 faixas na vertente sul (ver planta de implantação). Via com acessos de dois sentidos [2.10m + 1.10m]
· implementação do limite de velocidade de 20 km/h
· eliminação de barreiras arquitetónicas nos espaços de circulação rodoviária, garantindo, sempre que possível, um percurso livre com largura mínima de 2.50 m.
· manutenção de circulação de atuarem de personagens "voltas" como apoio à deslocação da população entre estações e outras.

A3 - Parque de Estacionamento de Tipo
· (685 m²)
→ Construção de plataforma de estacionamento a uma cota superior à da Rua da Igreja, condicionada à cota natural do terreno.
· Criar um acesso a partir da Rua da Igreja ou trazer a Monte Carmo, conforme seja mais favorável e diminuição de custos.
· Organização da circulação dos lugares de estacionamento (21) conforme a planta de implantação, adaptando a sua configuração de modo a otimizar o espaço.
· Assegurar a arborização do parque;
· Assegurar o acesso rodoviário individualizado;
· Garantir a salubridade dos edifícios confinantes através do afastamento necessário.

A4 - Silo Automóvel
A4.1 · 1.776,21 m²
Util (1.185,25 m²)
– Rua do Castelinho (1+7)
· Ocupação integral da parcela;
· A volumetria máxima de 7 pisos acima da cota da Rua do Castelinho
· inclusão de 244 lugares de estacionamentos distribuídos pelos 7 pisos + piso térreo este, conforme a planta de implantação.
· Acesso pela Rua perpendicular à Rua do Castelinho
· Área construída destina-se a estacionamento público.

A4.2 · 1.336,46 m²
– Rua Guilherme Gomes Fernandes e Rua Frei João Turiano
- Ocupação integral da parcela
· A volumetria máxima de 3 pisos acima da cota da Rua Guilherme Gomes Fernandes, podendo ainda dispor de vários pisos em cave, de acordo com os perfis curvos do regulamento e com o esquema construtivo da relojoaria.
· inclusão de 130 lugares de estacionamento
· Acesso pela Rua Guilherme Gomes Fernandes e a Rua Frei João Turiano.
· A maioria da área confinante destina-se a estacionamento público, podendo incluir função destinada à instalação de comércio ou serviços desde que os mesmos confrontem com a Rua Guilherme Gomes Fernandes;
· A cobertura do edifício deve constituir-se como praça / espaço público podendo integrar estabelecimento de restauração e bebidas, estando interdito o estacionamento a céu aberto.

A5 - A6 - Requalificação e valorização das margens da Ribeira de Odivelas / reabilitação do património (nesta parte dos dois lados de Odivelas)
· (80.000 m²) 8ha
· valorização paisagística das margens da Ribeira de Odivelas;
· Estabilização dos encostos suportados por estrutura gabionada;
· Criação de condições para a fruição pública;
· inclusão de 435 lugares de estacionamento;
· preservação e elementos já existentes;
· inclusão de vários espaços de convívio, restauração, vários cafés, playground, parque infantil, skate entre outros.
· inclusão de vários locais comerciais, pavilhões municipais e feiras.

A7 - Reabilitação de edificado devoluto / em mau condição (para uso habitacional / uso misto) - 3 197,34 m²

A7.1 · (651,82 m²)
· edifício com inclusão de 7 fogos com dois pisos (habitação) ≈ 93,12 m² (fogo/piso)
· sem caves
≈ 63,12 m² (fogo/piso)
· com caves

A7.2 · (176,71 m²)
· Reapropriação do edifício para habitação de forma a ter mais disponível e ligação entre a colina do Castelinho / Centro Histórico

A7.3 · (617,50 m²)
· lote com inclusão de 2 fogos com dois pisos (habitação)

A7.4 · (226,31 m²)
· lote a construir com inclusão de 1 fogo com dois pisos (habitação)

A7.5 · (81,30 m²)
· edifício com inclusão de 1 fogos com dois pisos (habitação)

A7.6 · (160,63 m²)
· edifício com inclusão de 2 fogos com dois pisos (habitação)

A7.7 · (430,15 m²)
· lote com inclusão de 4 fogos no segundo piso / piso térreo para comércio / serviços

A7.8 · (308,39 m²)
· lote com inclusão de 2 fogos com dois pisos (habitação)

A7.9 · (40,36 m²)
· lote com inclusão de 1 fogo com ~~outro~~ dois pisos (habitação)

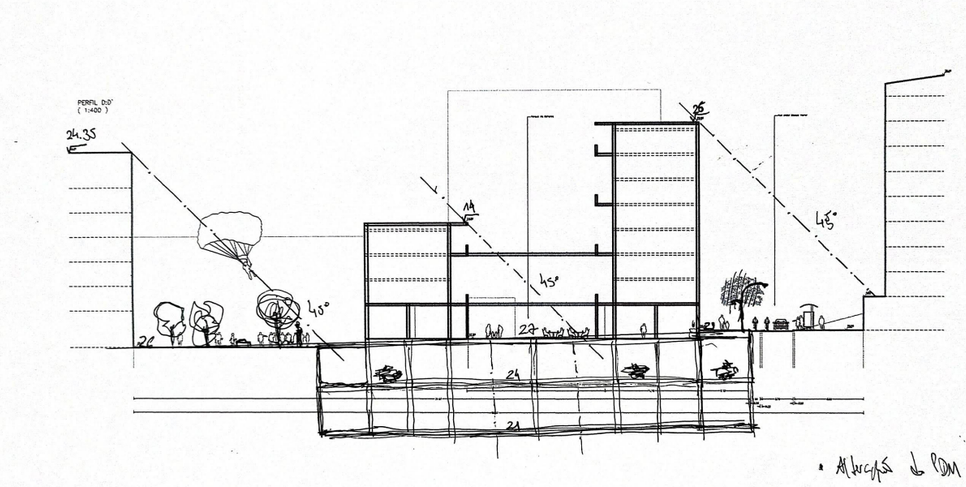
A7.10 · (88,29 m²)
· lote com inclusão de 1 fogo com dois pisos (habitação)

A7.11 · (415,58 m²)
· lote com inclusão de 2 fogos com dois pisos (habitação)
· 22 fogos

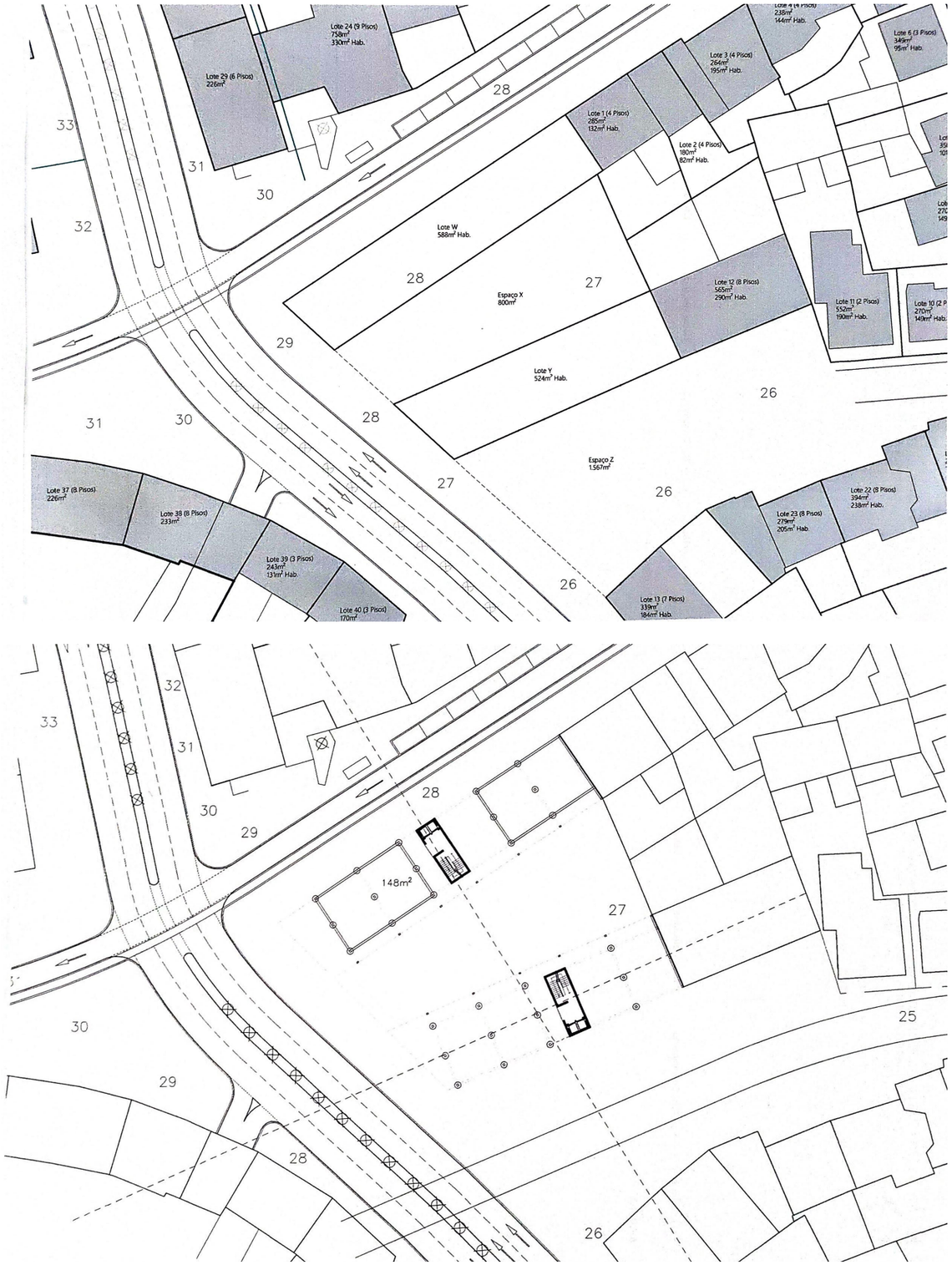
A8 - Reabilitação do edificado devoluto (para espaço multifuncional / cultural)
· (1218,16 m²)
· manutenção dos fachadas do edifício devoluto existente, sempre que possível, para a compreensão do edifício, devido à sua importância arquitetónica e histórica;
· ocupação integral da parcela;
· o número de pisos não pode exceder os 2 acima do solo;
· "Corrimão da malha urbana do centro histórico"
· inclusão de espaços de convívio, restauração e cafés, entre outros.

A9 - Reabilitação urbana do lote "Odivelas Centro" (para habitação, comércio, estacionamento e espaço público)
· (3477,47 m²) máx.

A10 - Reabilitação dos percursos pedonais de ligação entre a Estação do Costa Linho e o Centro Histórico
· ml (área)



· Adoção do PDM


Lote 24 (9 Pisos)
758m²
330m² Hab.
Lote 29 (6 Pisos)
226m²
Lote 1 (4 Pisos)
285m²
132m² Hab.
Lote 3 (4 Pisos)
264m²
195m² Hab.
Lote 2 (4 Pisos)
180m²
82m² Hab.
Lote 6 (3 Pisos)
349m²
95m² Hab.
Lote W
588m² Hab.
Espaço X
800m²
Lote Y
524m² Hab.
Lote 12 (8 Pisos)
565m²
290m² Hab.
Lote 11 (2 Pisos)
552m²
190m² Hab.
Espaço Z
1.567m²
Lote 37 (8 Pisos)
226m²
Lote 38 (8 Pisos)
233m²
Lote 39 (3 Pisos)
243m²
131m² Hab.
Lote 40 (3 Pisos)
170m²
Lote 13 (7 Pisos)
339m²
184m² Hab.
Lote 23 (8 Pisos)
279m²
205m² Hab.
Lote 22 (8 Pisos)
394m²
238m² Hab.
148m²

(-1)
50 LUGARES
25.2
24

Anexo E - Painéis do Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação] realizado no 1º Semestre

PROJETO INTEGRADO III
Mestrado Integrado em Arquitetura, com especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território • 5.º Ano • 2023/2024 • Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

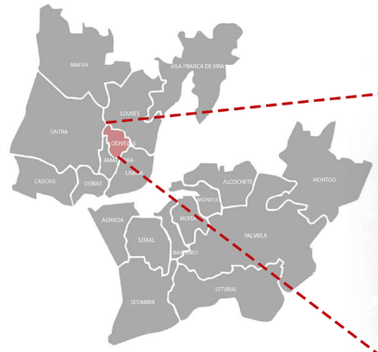
Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação]
Linha Violeta do Metro, Odivelas • 2040

Linha Violeta do Metro de Superfície
Odivelas Estação

N

Sem Escala
Localização e Enquadramento da Unidade de Execução

01

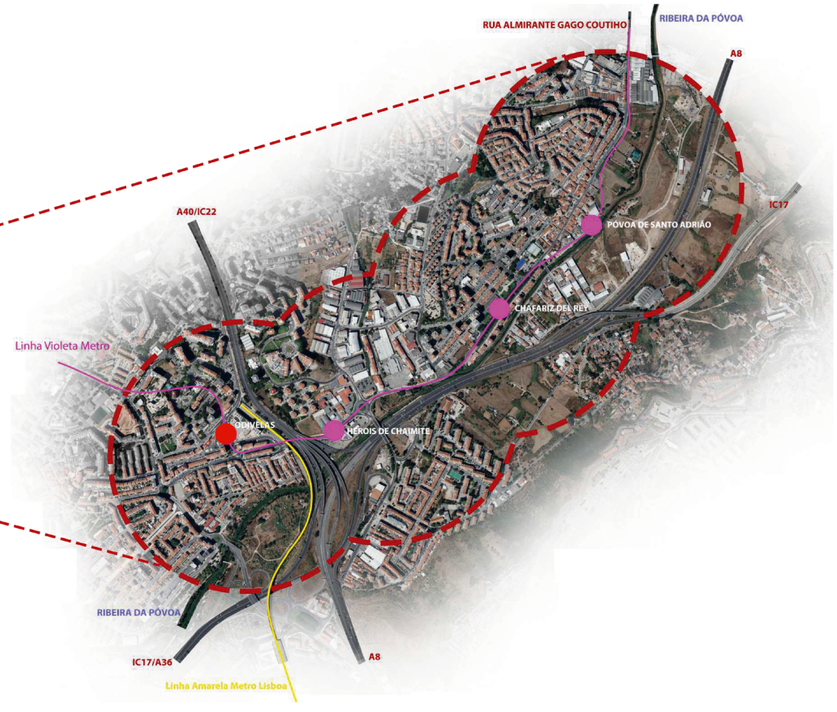


ODIVELAS

148 034 hab

5 612 hab/km²

Fonte: PorData (Census 2021)

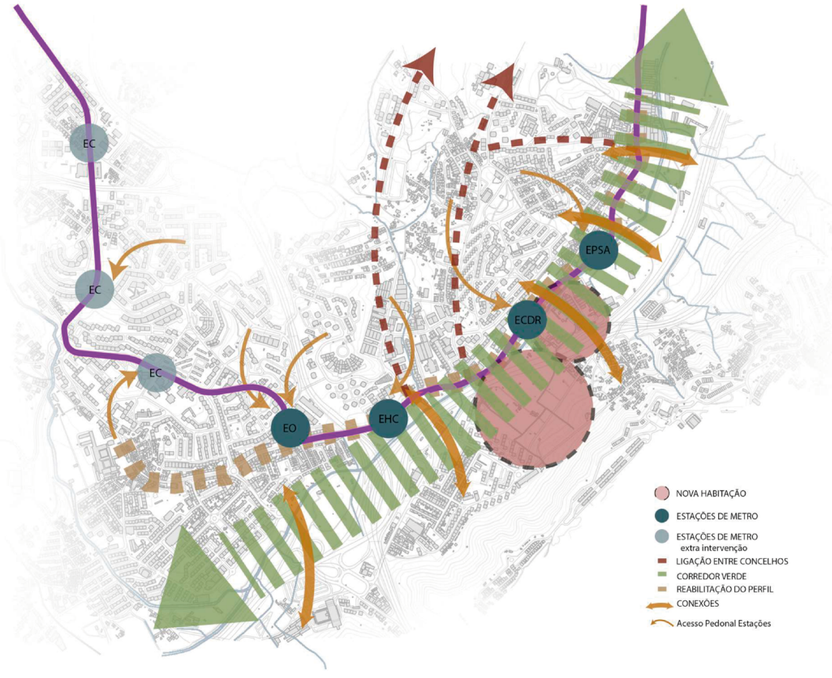


Enquadramento da Unidade de Execução:

≈**5** ha
49 765m²

Fonte: Google Earth

Modelo Territorial do Plano Estratégico:



PROJETO INTEGRADO III
Mestrado Integrado em Arquitetura, com especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território • 5.º Ano • 2023/2024 • Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação]
Linha Violeta do Metro, Odivelas • 2040

Linha Violeta do Metro de Superfície
Odivelas Estação

Esc.: 1:1000
Planta Geral da Situação Existente •
Planta de Construção/Demolição

02

LEGENDA:
- Limite da Área de Intervenção (Unidade de Execução)
- Zonas de Circulação Pedonal
- Zonas Verdes Não Pedonais
- Zonas de Circulação Pedonal que Contemplam Zonas Verdes
- Árvores
- Zonas de Travessia Pedonal
- Zonas de Estacionamento - na Via
- Zonas de Estacionamento - em Bolsa Autónoma da Via
- Zonas de Estacionamento - Táxis
- Zonas de Domínio Público
- Zonas de Domínio Privado
- Zonas de Corredor e Acostagem de Autocarro
- Zonas de Circulação Rodoviária
- Zonas de Logradouro (Permeáveis ou Impermeáveis)
- Zonas de Espaços Intersticiais
- Zonas de Transporte Público Coletivo Rodoviário
- Sentido de Trânsito

LEGENDA:
- Limite da Área de Intervenção (Unidade de Execução)
- A Demolir
- A Construir
- Existente

Fonte: Cruz, André

PROJETO INTEGRADO III
Mestrado Integrado em Arquitetura, com especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território • 5.º Ano • 2023/2024 • Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação]
Linha Violeta do Metro, Odivelas • 2040

Linha Violeta do Metro de Superfície
Odivelas Estação

N
Esc.: 1:500
Planta Síntese
03

PROJETO INTEGRADO III
Mestrado Integrado em Arquitetura, com especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território • 5.º Ano • 2023/2024 • Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação]
Linha Violeta do Metro, Odivelas • 2040

Linha Violeta do Metro de Superfície
Odivelas Estação

N

Esc.: 1:500
Planta de Apresentação do Projeto

04

PROJETO INTEGRADO III
Mestrado Integrado em Arquitetura, com especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território • 5.º Ano • 2023/2024 • Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

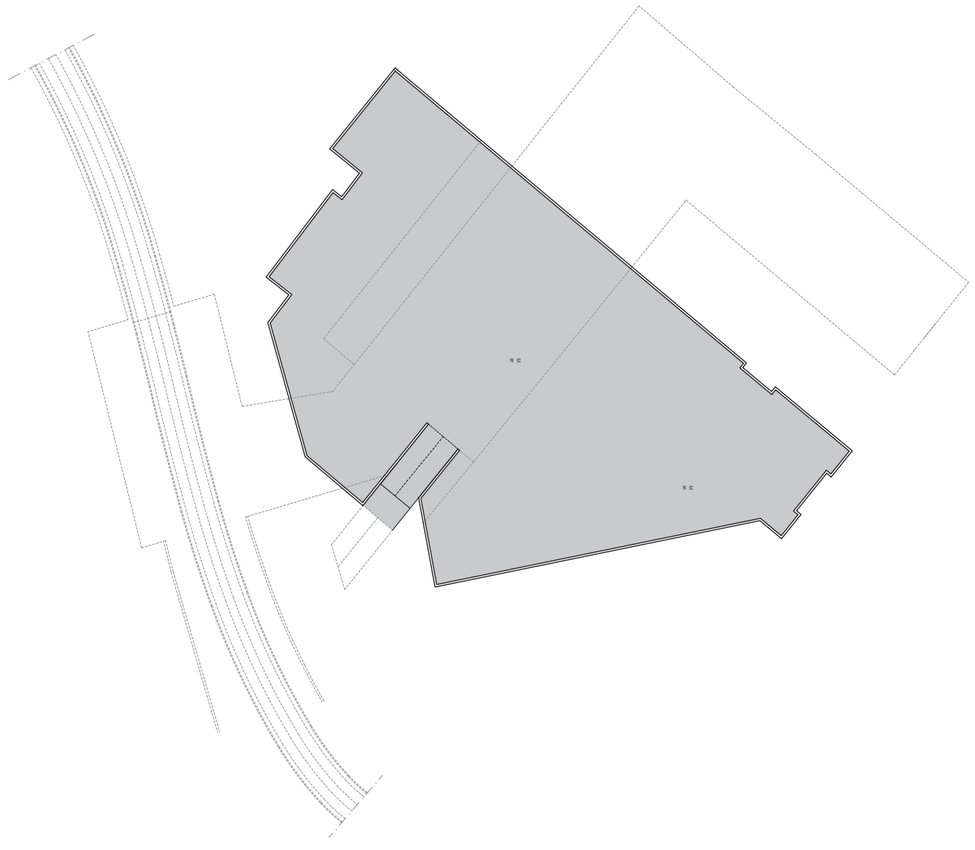
Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação]
Linha Violeta do Metro, Odivelas • 2040

Linha Violeta do Metro de Superfície
Odivelas Estação

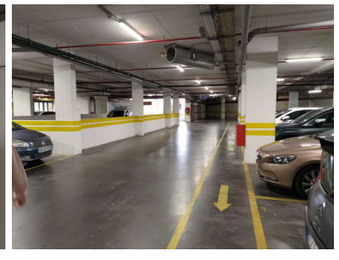
N
Esc.: 1:500
Planta do Interface 05

LEGENDA:
- Corredor Dedicado do Metro Ligeiro
- Atravessamento Pedonal no Corredor Dedicado
- Odivelas Estação do Metro Ligeiro
- Interface/Arruamento Subterrâneo entre Estações
- Área Comercial
- Zona de Estacionamento Subterrâneo
- 31.84 Cotas Altimétricas

Interface entre Metros (Piso -1)

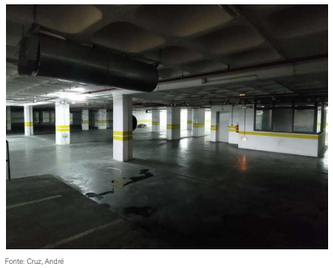
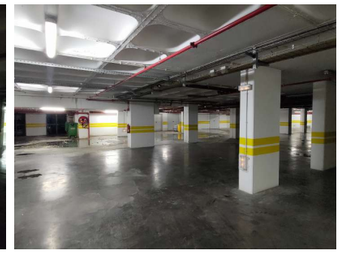


Estacionamento Subterrâneo (Piso -2)



Fonte: Cruz, André

Piso -1
•
Piso -2

Fonte: Cruz, André

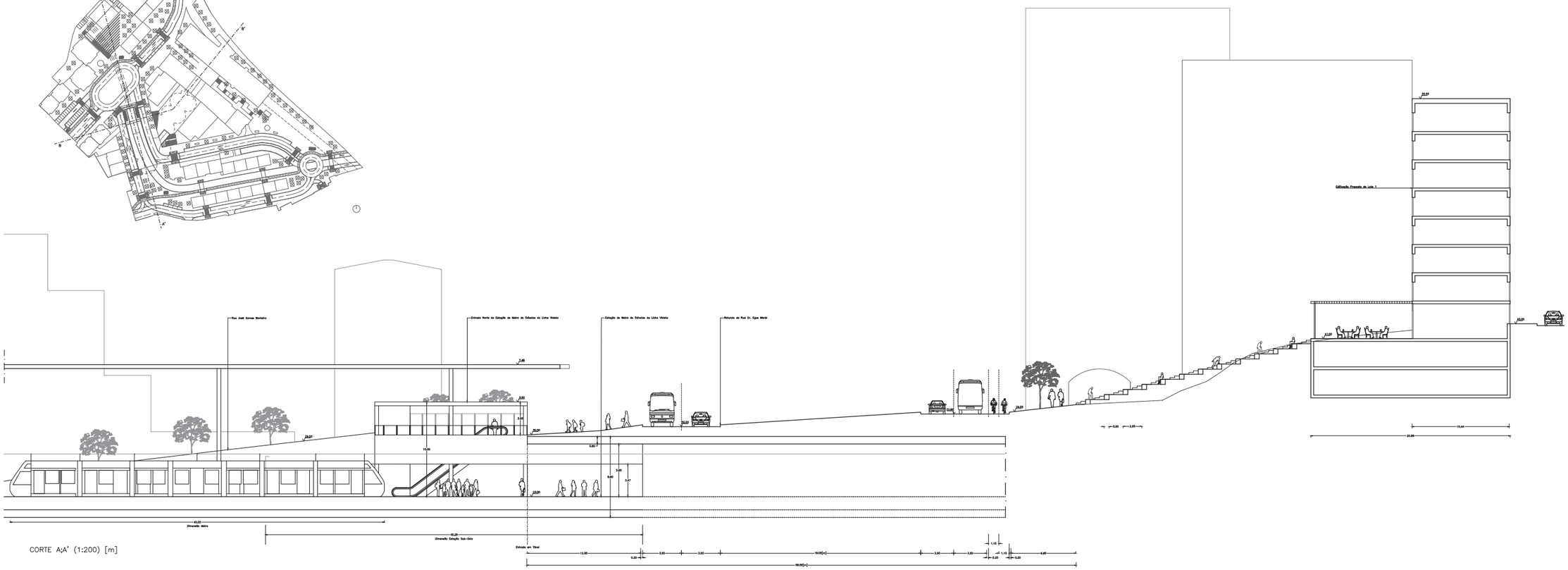
PROJETO INTEGRADO III
Mestrado Integrado em Arquitetura, com especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território • 5.º Ano • 2023/2024 • Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação]
Linha Violeta do Metro, Odivelas • 2040

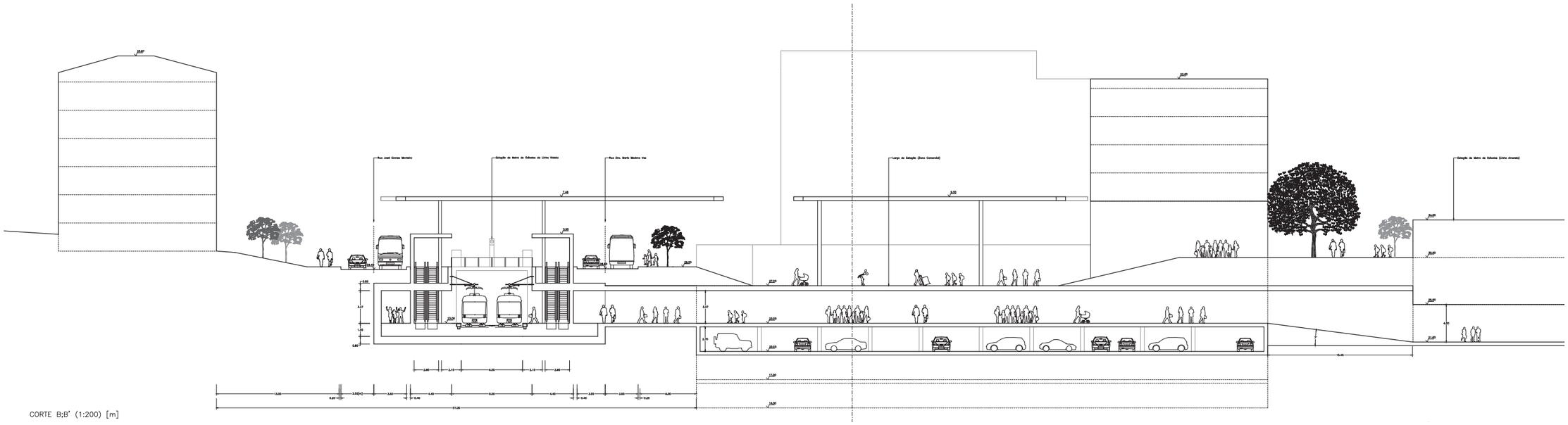
Linha Violeta do Metro de Superfície
Odivelas Estação

Esc.: 1:200
Perfis 1

06



CORTE A;A' (1:200) [m]



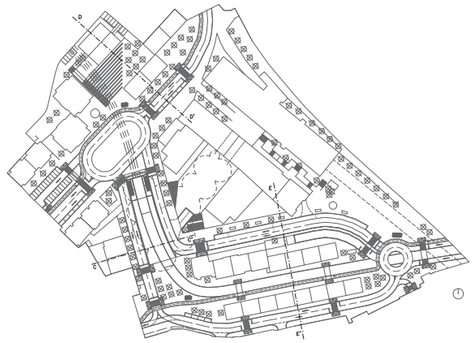
CORTE B;B' (1:200) [m]

PROJETO INTEGRADO III
Mestrado Integrado em Arquitetura, com especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território • 5.º Ano • 2023/2024 • Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

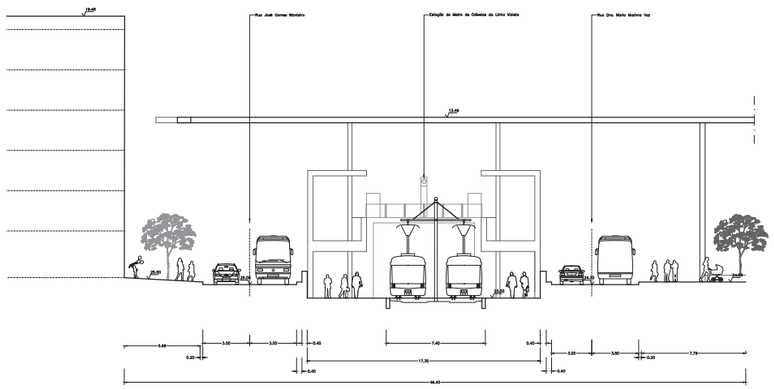
Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação]
Linha Violeta do Metro, Odivelas • 2040

Linha Violeta do Metro de Superfície
Odivelas Estação

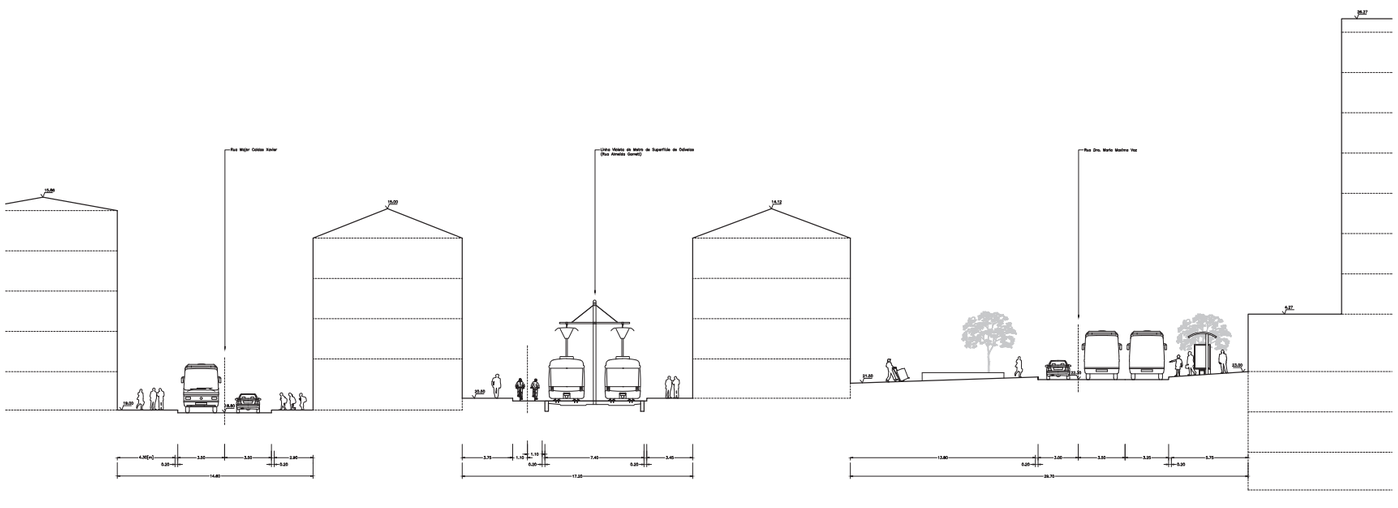
Esc.: 1:200
Perfis 2 07



CORTE D;D' (1:200) [m]



CORTE C;C' (1:200) [m]



CORTE E;E' (1:200) [m]

PROJETO INTEGRADO III
Mestrado Integrado em Arquitetura, com especialização em Arquitetura, Urbanismo, Cidade e Território • 5.º Ano • 2023/2024 • Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

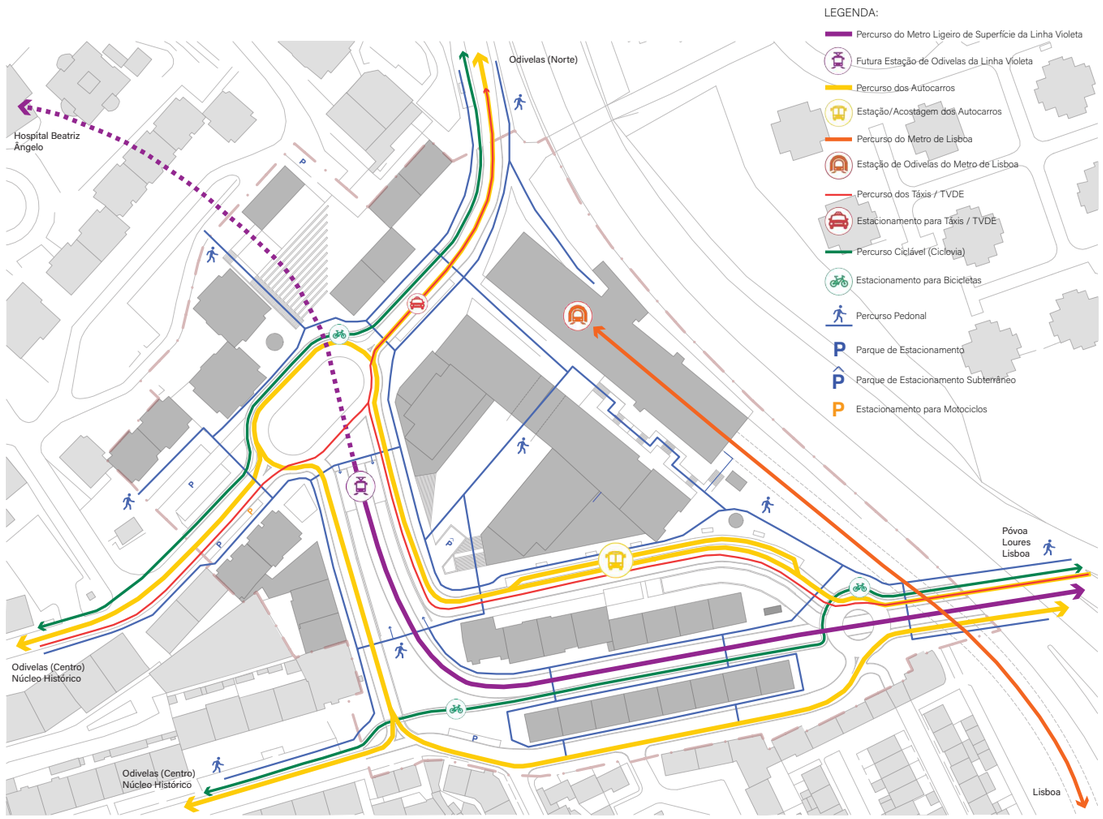
Projeto de Reabilitação Urbana [Odivelas Estação]
Linha Violeta do Metro, Odivelas • 2040

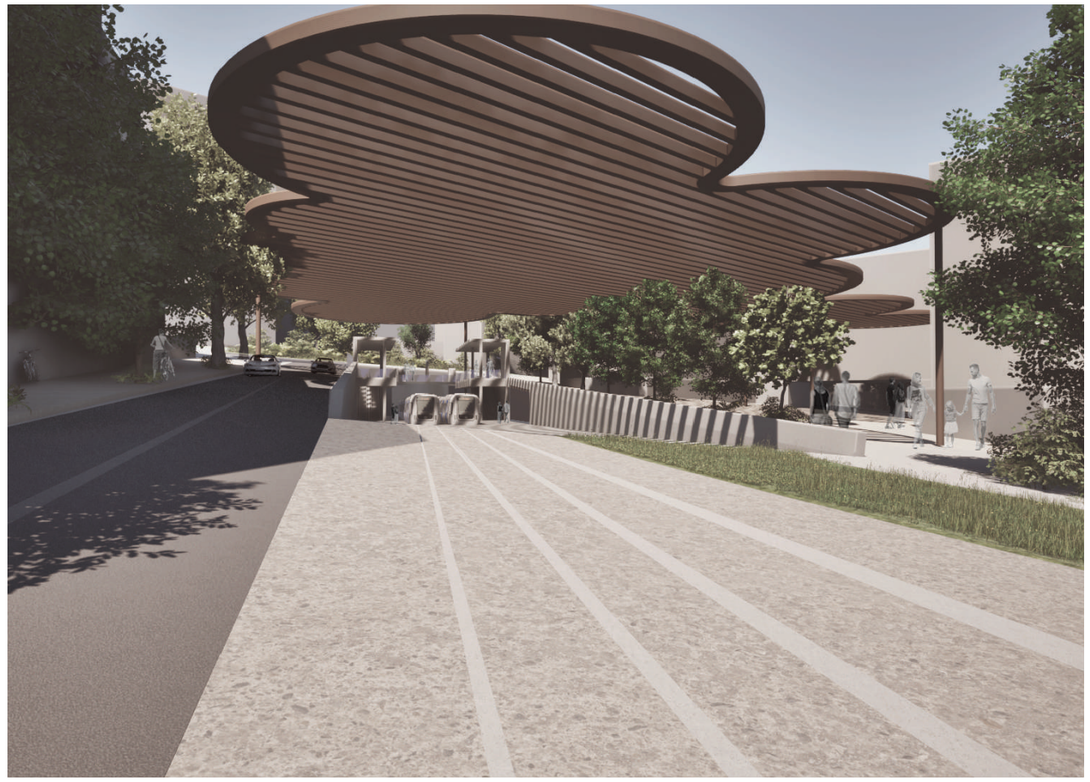
Linha Violeta do Metro de Superfície
Odivelas Estação

N

Esc.: 1:1000
Planta de Mobilidades • Atmosferas

08



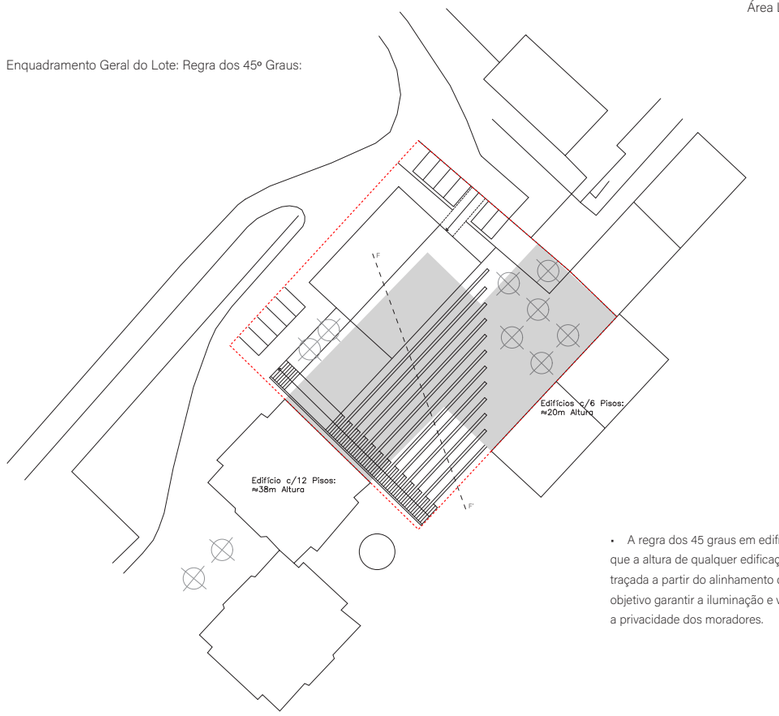


PDM ODIVELAS:

Espaço Urbanizado Central - Nível 1

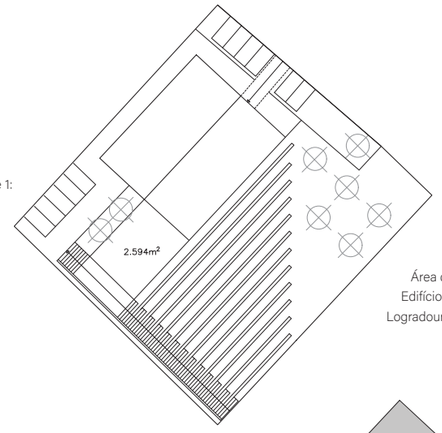
a) Índice de Utilização Máximo: 0.85
b) Índice de Ocupação Máximo: 0.45
c) Densidade Habitacional Máxima (fogo/ha): 60
d) Coeficiente Máximo de área de construção para Atividades Económicas: 40%
e) Número máximo de pisos 8, exceto nas áreas (A) onde é 4
f) Para a legislação de edificações existentes podem aplicar-se os parâmetros médios da envolvente

Enquadramento Geral do Lote: Regra dos 45º Graus:

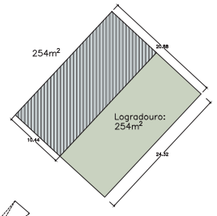


- A regra dos 45 graus em edifícios é uma norma urbanística que estabelece que a altura de qualquer edificação não deve ultrapassar uma linha a 45 graus traçada a partir do alinhamento da edificação fronteira. Esta norma tem como objetivo garantir a iluminação e ventilação natural das edificações, bem como a privacidade dos moradores.

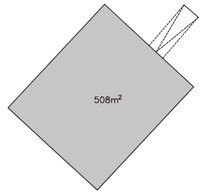
Área Lote 1:



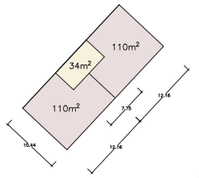
Área do Edifício + Logradouro:



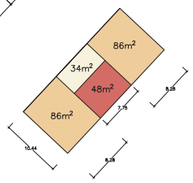
Área do Estacionamento Subterrâneo:



Área da Planta Piso Tipo 1:



Área da Planta Piso Tipo 2:

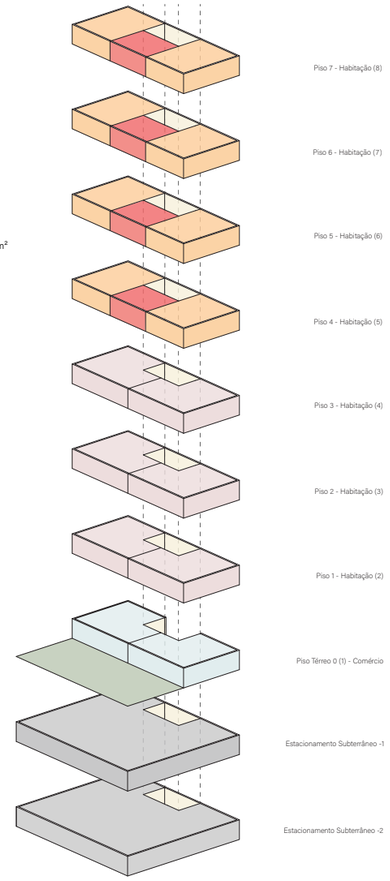


Lorem

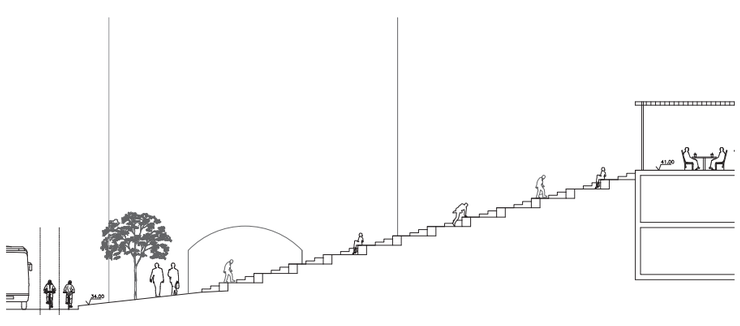
LEGENDA:

Tipologia • Área Bruta (por Fogo):

- Comércio • 110m²
- Logradouro • 254m2
- Habitação do Tipo T3+ • 110m²
- Habitação do Tipo T2 • 86m²
- Habitação do Tipo T0 • 48m²
- Núcleo de Acessos
- Estacionamento Subterrâneo • 508m²

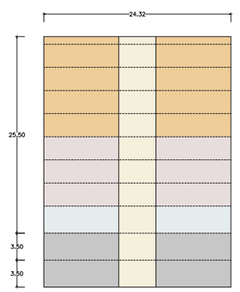


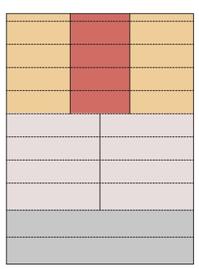
Escadaria de Acesso:

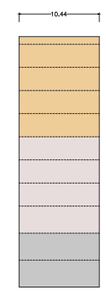


Corte F.F' (Sem Escala) [m]

Fonte: Pinterest







Mapa de Áreas

Edificação: Domínio Privado

Lote	Área do Lote (m2)	Área Permeável (m2)	Área de Implantação (m2)	Área de Logradouro (m2)	Número de Pisos				Área de Construção				Área Total Construção Acima do Solo (Lote)	N.º de Fogos	N.º Lugares de Estacionamento
					Acima Solo			Abaixo Solo	Habitação	Comércio	Serviços	Estacionamento/ Outros			
					Habitação	Comércio	Serviços	Pisos	Acima Solo			Abaixo Solo			
L1 (Bloco Habitacional)	2 594	1 369	254	2 340	7	1	0	2	1 778	254	0	1 016	2 032	18	28
Total	**2 594**	**1 369**	**254**	**2 340**	**7**	**1**	**0**	**2**	**1 778**	**254**	**0**	**1 016**	**2 032**	**18**	**28**

InfraEstruturas: Metro de Lisboa

Linha Violeta (Superfície)	2 052				
Linha Violeta (Túnel)	590				
Estação do Metro de Odivelas	938		938		
Total	**3 580**		**938**		

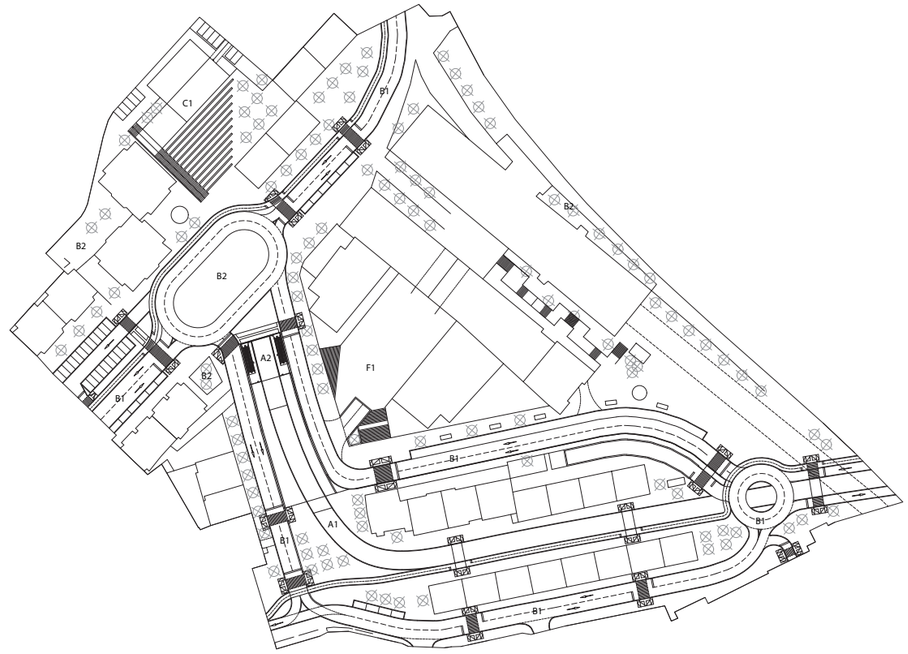
Edificação Existente a Reconverter

Estacionamento Subterrâneo (Piso -2)	5 870		5 870		195
Total	**5 870**		**5 870**		**195**

Urbanização: Domínio Público

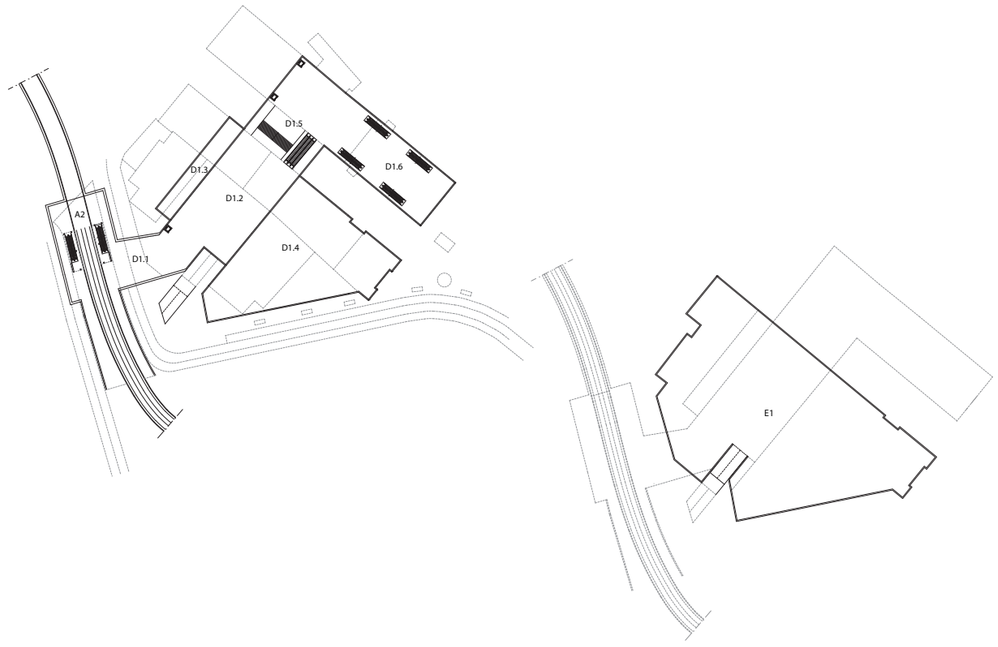
Áreas Verdes	3 881	3 881			
Arruamentos (Faixa de Rodagem, Estacionamento e Passeios)	26 546				49
Arruamento (Subterrâneo entre Estações)	6 995		6 995		
Total	**37 422**	**3 881**	**6 995**		**49**

Total da Intervenção Urbanistica	**49 765**	**5 250**	**254**	**2 340**	**7**	**1**	**0**	**2**	**1 778**	**254**	**0**	**14 819**	**2 032**	**18**	**272**

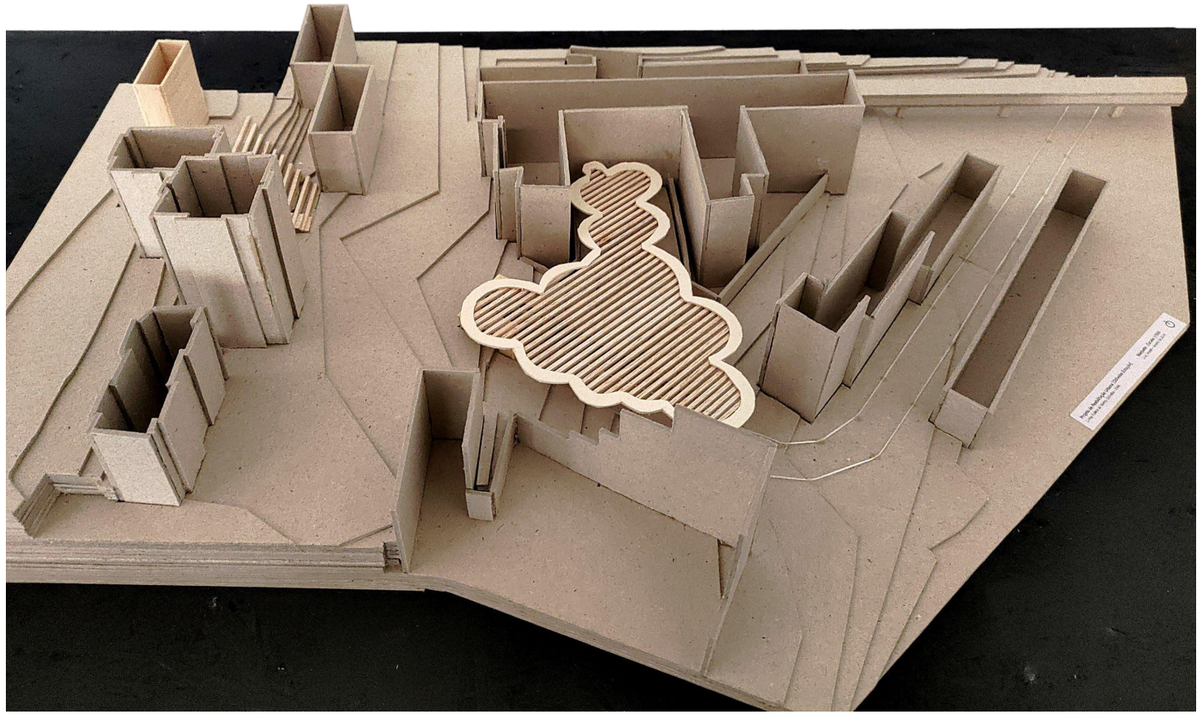


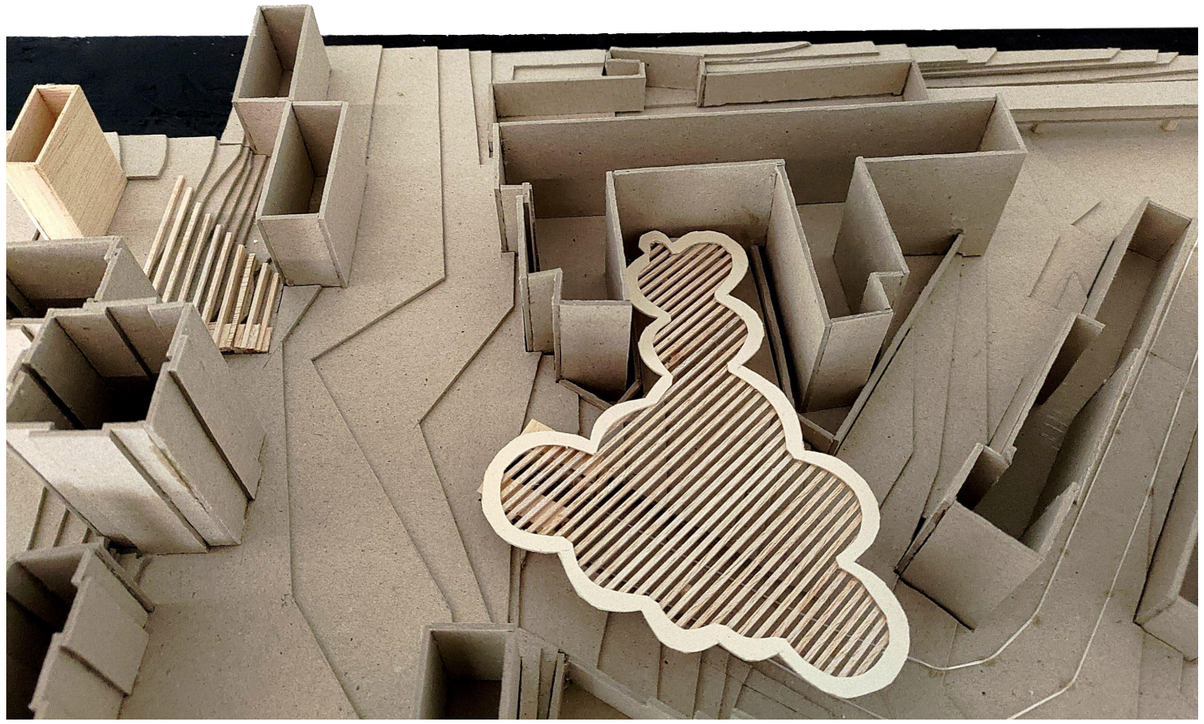
Ações • Cronograma • Plano Financeiro

Ações a Implementar		Cronograma				Área	Uni. Medida	Custo Unitário	Custo Estimado (€)
		2024-26	2027-30	2031-35	2036-40				
A1	Construção do Troço da Linha Violeta do Metro de Superfície					535	(m)	45 739 €	**24 470 365 €**
A2	Construção da Estação do Metro de Superfície de Odivelas					938	(m2)	2 500 €	**2 344 975 €**
B1	Reabilitação do Espaço Público (Faixa de Rodagem, Estacionamento, Passeios)					26 546	(m2)	150 €	**3 981 900 €**
B2	Reabilitação das Áreas Verdes					3 881	(m2)	100 €	**388 100 €**
C1	Edificação do Lote 1					3 048	(m2)	2 000 €	**6 096 000 €**
D1.1	Construção e Desenvolvimento da Interface de Ligação Subterrânea entre Estações - Túnel 1					191	(m2)	5 000 €	**954 500 €**
D1.2	Construção e Desenvolvimento da Interface de Ligação Subterrânea entre Estações - Reabilitação da Edificação Existente 1					1 695	(m2)	500 €	**847 315 €**
D1.3	Construção e Desenvolvimento da Interface de Ligação Subterrânea entre Estações - Reabilitação da Edificação Existente 2 (Área Comercial Nova)					354	(m2)	500 €	**177 000 €**
D1.4	Construção e Desenvolvimento da Interface de Ligação Subterrânea entre Estações - Reabilitação da Edificação Existente 3 (Área Comercial Existente)					2 493	(m2)	500 €	**1 246 500 €**
D1.5	Construção e Desenvolvimento da Interface de Ligação Subterrânea entre Estações - Túnel 2					1 351	(m2)	5 000 €	**6 755 000 €**
D1.6	Construção e Desenvolvimento da Interface de Ligação Subterrânea entre Estações - Reabilitação da Edificação Existente 4 (Metro de Lisboa)					911	(m2)	500 €	**455 500 €**
E1	Reabilitação do Piso -2 do Edificado Existente (Estacionamento Subterrâneo)					5 870	(m2)	500 €	**2 935 000 €**
F1	Construção e Desenvolvimento da Cobertura em Pérgola entre a Estação do Metro de Superfície e o Largo da Estação					3 508	(m2)	500 €	**1 754 000 €**
									52 406 155 €



Anexo F - Maquete da Unidade de Execução 'Odivelas Estação'

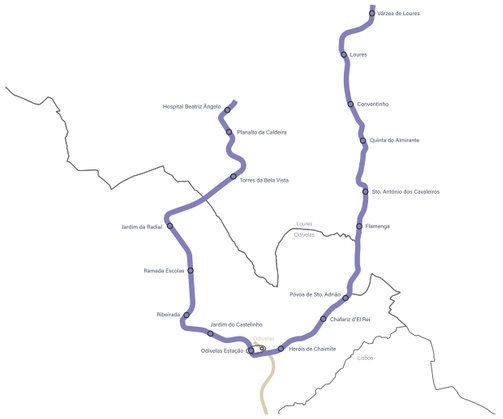




Entre Memórias

A Linha Violeta do Metro como mote para a Revitalização do Centro Histórico de Odivelas

Tema: Revitalização Urbana do Centro Histórico de Odivelas decorrente da implementação da Linha Violeta do Metro de Superfície, com enfoque às Futuras Estações de 'Odivelas Estação' e de 'Jardim do Castelinho'



11.5 Km · **17** Estações · **12** Estações de Superfície · **3** Estações Subterrâneas · **2** Estações em Trincheira

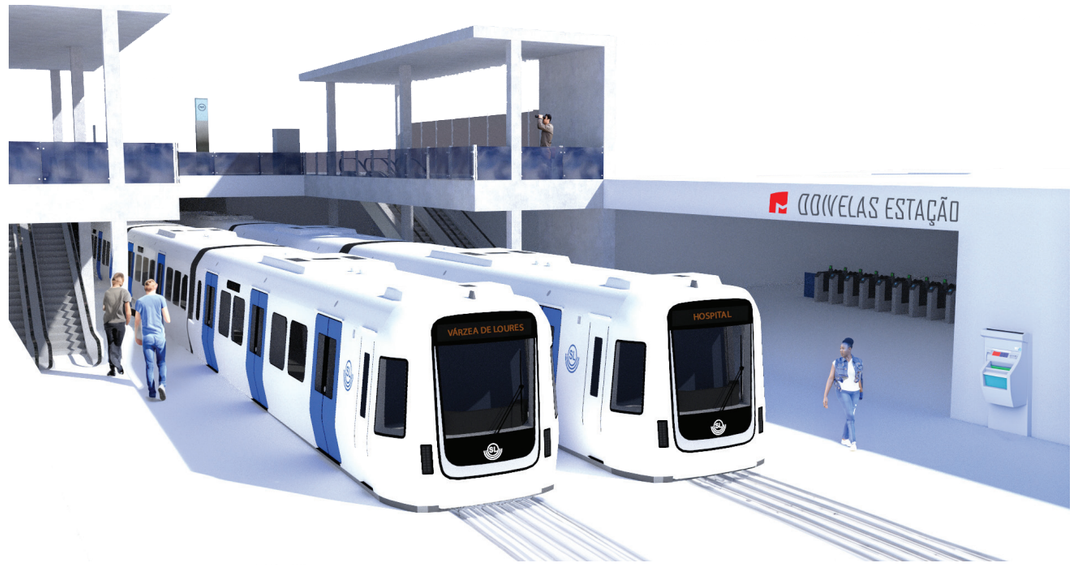
Investimento na expansão da Linha Violeta:

390M€ pelo PRR Investimento Europeu

137M€ pelo Orçamento de Estado (2026)

527M€ Investimento total previsto

Fonte: Câmara Municipal de Odivelas, 2023



Atmosfera da Futura Estação da Linha Violeta do Metro 'Odivelas Estação' • **Autor:** André Cruz, 2023

Palavras-Chave:

– **Revitalização Urbana** • Centro Histórico de Odivelas
- Caso de Referência: Metro do Porto, Porto, 2001

– **Infraestrutura de Transportes e Mobilidade**
- Caso de Referência: Cidade de Barcelona, Barcelona, 2018

– **Espaço Público**
- Caso de Referência: Projeto de Requalificação Urbana, Guimarães, 2012

Fonte: Paulo Pimenta/Público, 2020

Fonte: Gabinete Eiga, 2020

Fonte: Câmara Municipal de Guimarães, 2015

Objetivos:

– Eixo A: Infraestruturação e Reabilitação

• Reabilitação de habitações degradadas ou devolutas com a reconversão em edificado de uso habitacional, ou de uso misto, particularmente no Centro Histórico de Odivelas;

• Reabilitação de um lote na área central da freguesia de Odivelas com a inclusão de uma operação de edificação de uso misto com estacionamento subterrâneo e uma praça de apoio;

• Criação e dinamização de equipamentos culturais;

• Recuperação e requalificação do espaço público.

– Eixo B: Promoção da Mobilidade

• Melhoria da acessibilidade, pela promoção dos meios de transporte público e reestruturação da rede viária, com inclusão de estrutura ciclável, tendo o peão como prioridade;

• Inclusão de estacionamento público em silos, como forma de combate ao estacionamento ilegal em certas áreas para o efeito e melhoria da imagem urbana.

– Eixo C: Recuperação e Valorização do Património

• Preservação do Património com estratégias para proteger e preservar edifícios, zonas verdes e marcos históricos que tenham importância cultural, ambiental e arquitetónica;

• Criação de espaços públicos de qualidade, visando atrair visitantes e potenciar o turismo.

André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

Localização do Município:

ODIVELAS

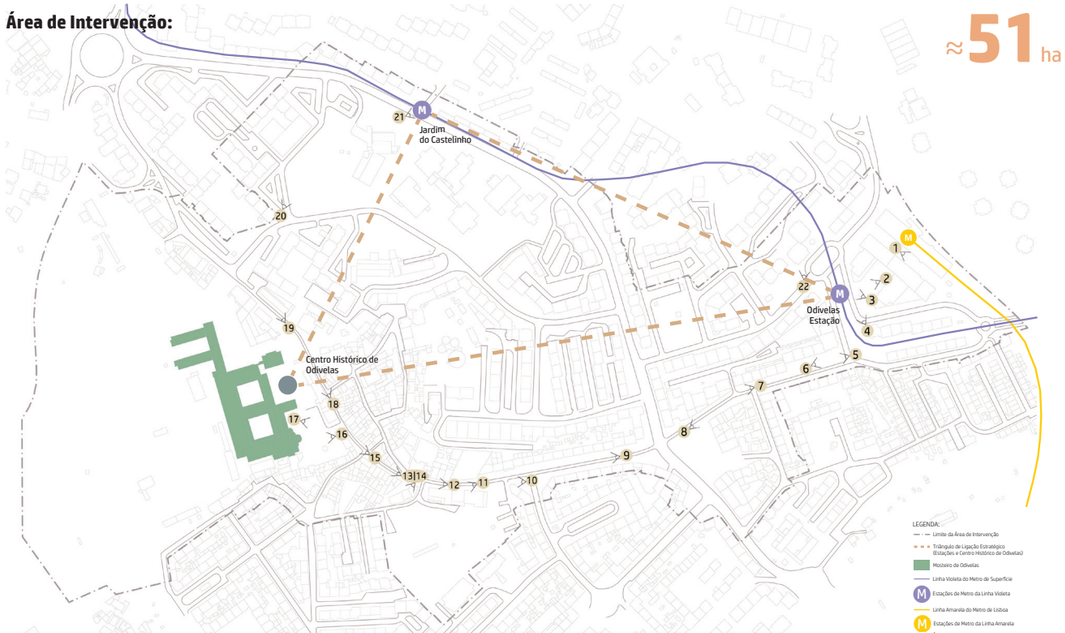
148 034 hab

5 612 hab/km² Portugal: **112** hab/km²

Fonte: PorData, 2021

Área de Intervenção:

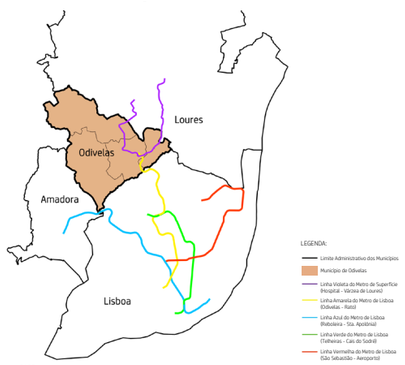
≈ **51** ha



Levantamento Fotográfico:

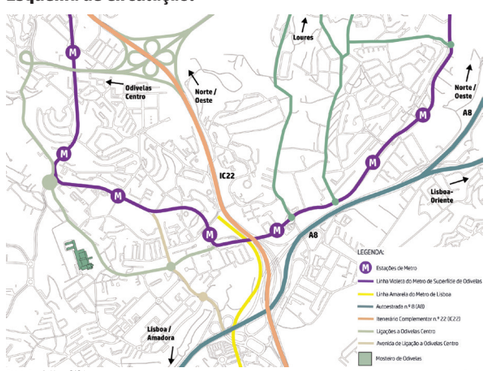
Fonte: André Cruz, 2024

Contexto da Linha de Metropolitano:



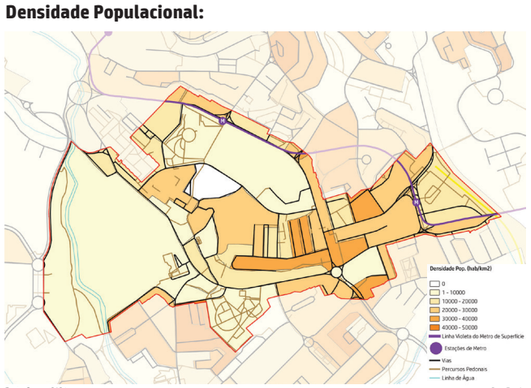
Fonte: Metropolitano de Lisboa, 2023 Sem Escala

Esquema de Circulação:



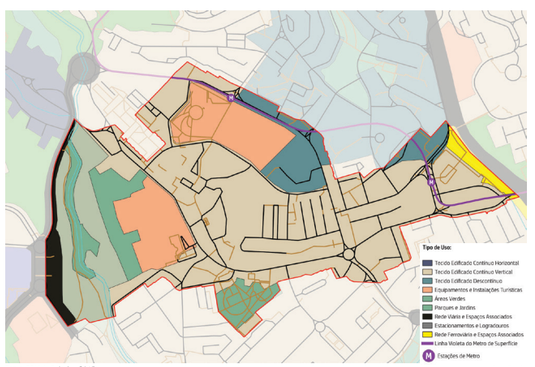
Fonte: Google Maps, 2024 Sem Escala

Densidade Populacional:



Fonte: Census, 2021 Sem Escala

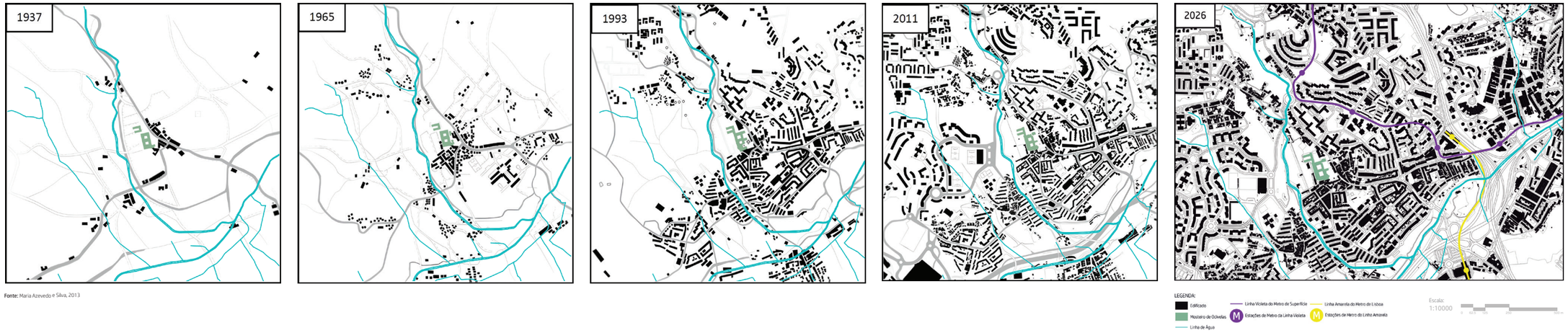
Uso de Solos:



Fonte: PDM de Odivelas, 2015 Sem Escala

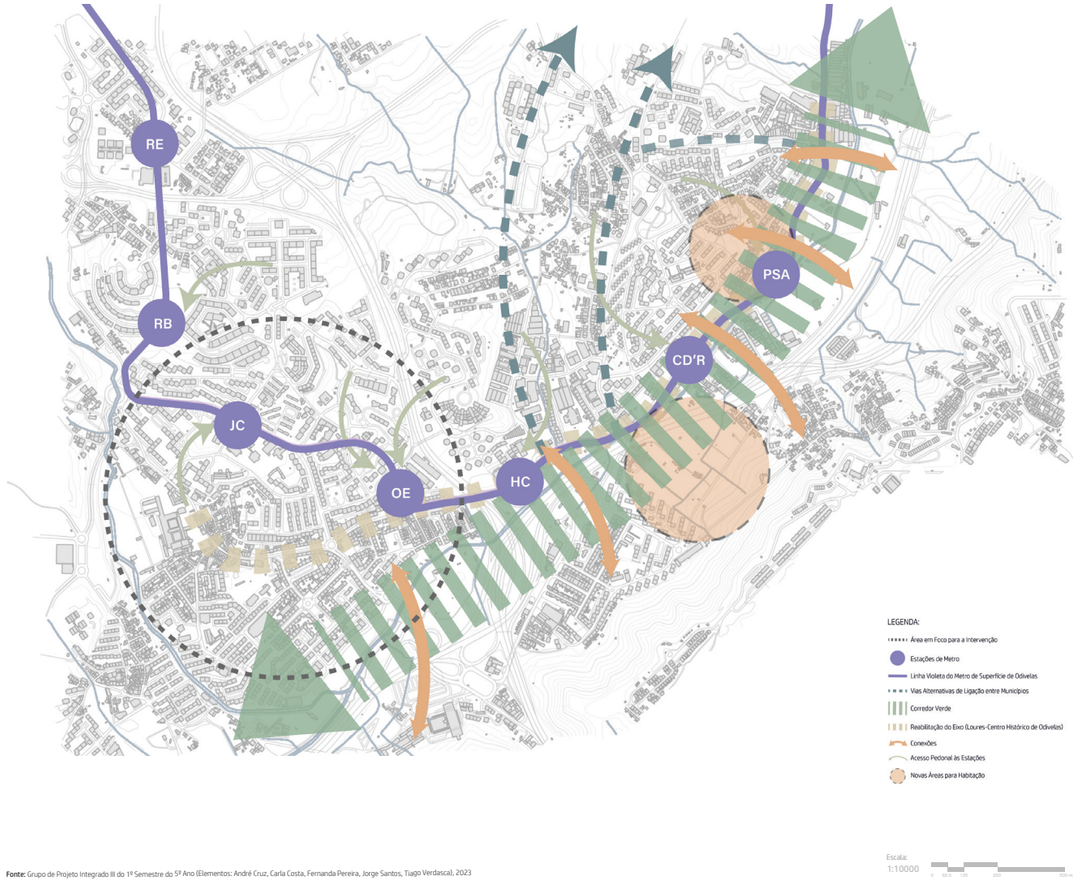
André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

Expansão Urbana da Freguesia de Odivelas (1937-2011) e Expansão Urbana Prevista para 2026:



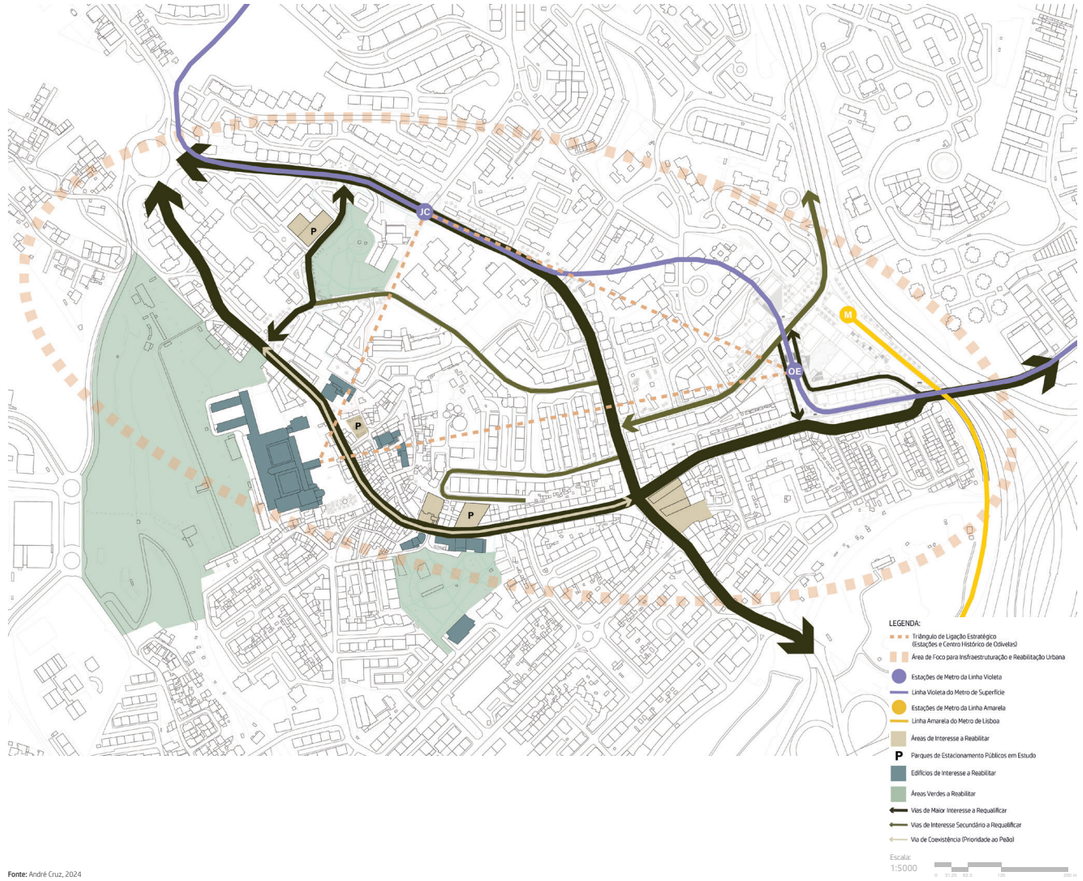
Fonte: Maria Azevedo e Silva, 2013

Modelo Territorial da Estratégia para Município de Odivelas:



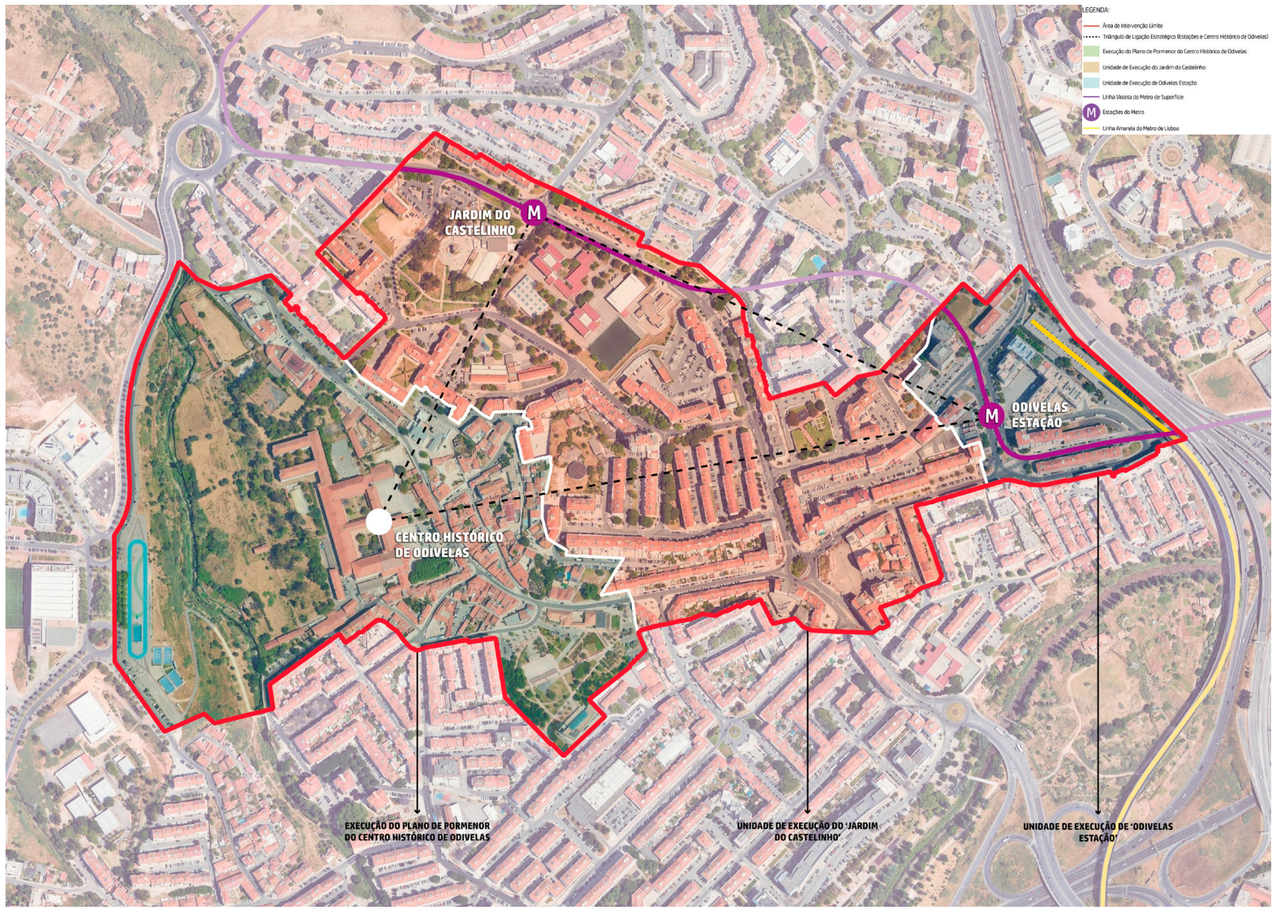
Fonte: Grupo de Projeto Integrado III do 1º Semestre do 5º Ano (Elementos: André Cruz, Carla Costa, Fernanda Pereira, Jorge Santos, Tiago Verdasca), 2023

Modelo Territorial da Estratégia para o Plano de Pormenor de Odivelas Centro:



Fonte: André Cruz, 2024

Área de Intervenção Limite do Plano de Pormenor de Odivelas Centro:



Fonte: Google Earth, 2024

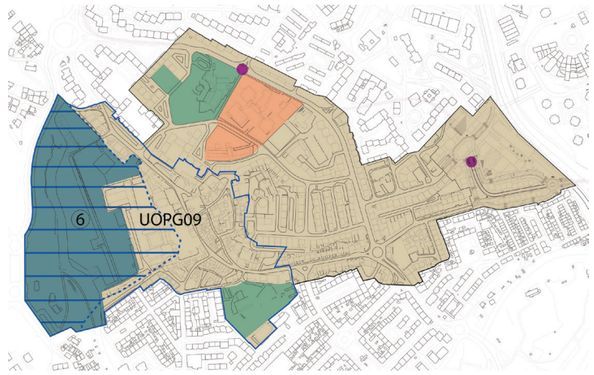
Escala: 1:3500

Plano Diretor Municipal de Odivelas (PDM):

EIXOS ESTRATÉGICOS DO PDM:

1 • Reforçar o papel de Odivelas no contexto metropolitano
2 • Qualificar Odivelas como espaço urbano e humanizado
3 • Afirmar Odivelas como espaço de oportunidade

• Planta de Ordenamento: Usos do Solo



Fonte: PDM de Odivelas, 2015

Sem Escala

• Planta de Condicionantes: Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública

Fonte: PDM de Odivelas, 2015

Sem Escala

Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas (PPCHO):

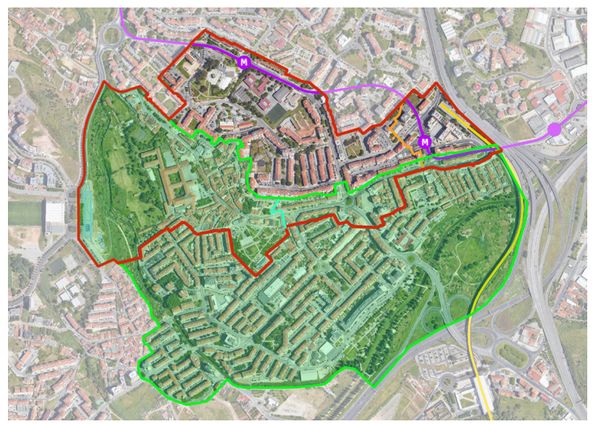
Fonte: Câmara Municipal de Odivelas, 2018

Sem Escala

Objetivos Gerais do PPCHO:

a) Criação de espaços públicos de qualidade, de modo a atrair visitantes e a potenciar o turismo;
b) Melhoria da acessibilidade e mobilidade, pela promoção dos meios de transportes coletivos e reestruturação da rede viária;
c) Melhoria do ambiente urbano, através da criação de espaços verdes urbanos;
d) Promoção dos equipamentos coletivos de identidade e referência urbana;
e) Recuperação e qualificação do espaço público, incluindo mobiliário urbano e equipamento estruturante;
f) Melhoria da qualidade visual da paisagem urbana;
g) Promoção da multifuncionalidade dos espaços urbanos;
h) Recuperação e valorização do património cultural.

Área de Reabilitação Urbana (ARU) - Núcleo Antigo de Odivelas:



Fonte: D.G.O.U. – Divisão de Planeamento Urbanístico e Projetos Estruturantes da CMO, 2015

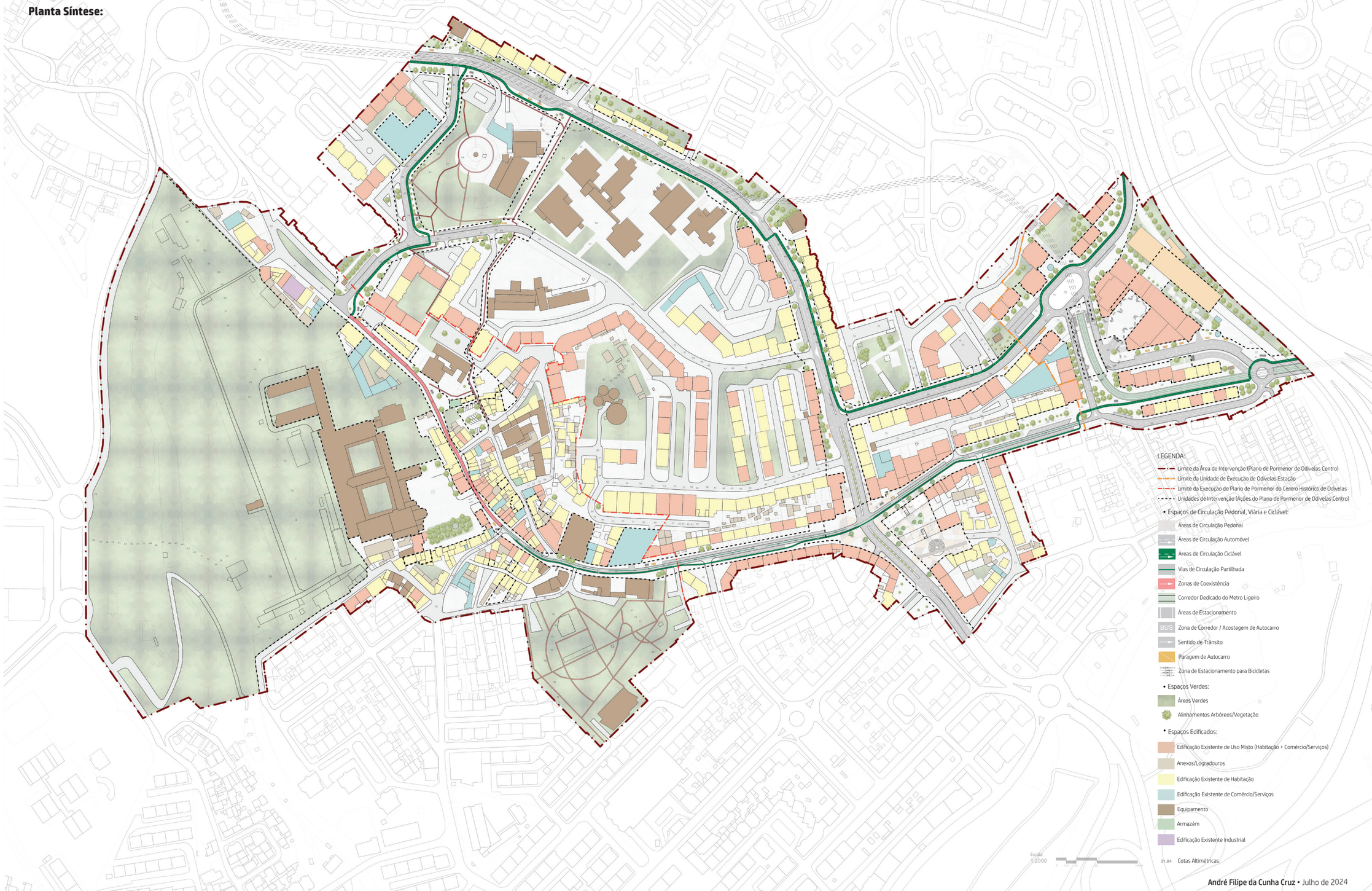
Sem Escala

Objetivos Gerais da ARU:

a) Valorização e salvaguarda da história e do património cultural e urbanístico;
b) Reabilitação e requalificação da área urbana;
c) Valorização da imagem urbana e melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade;
d) Promover áreas de lazer e comércio, inovadoras e criativas;
e) Promover a coesão e inclusão sociais.

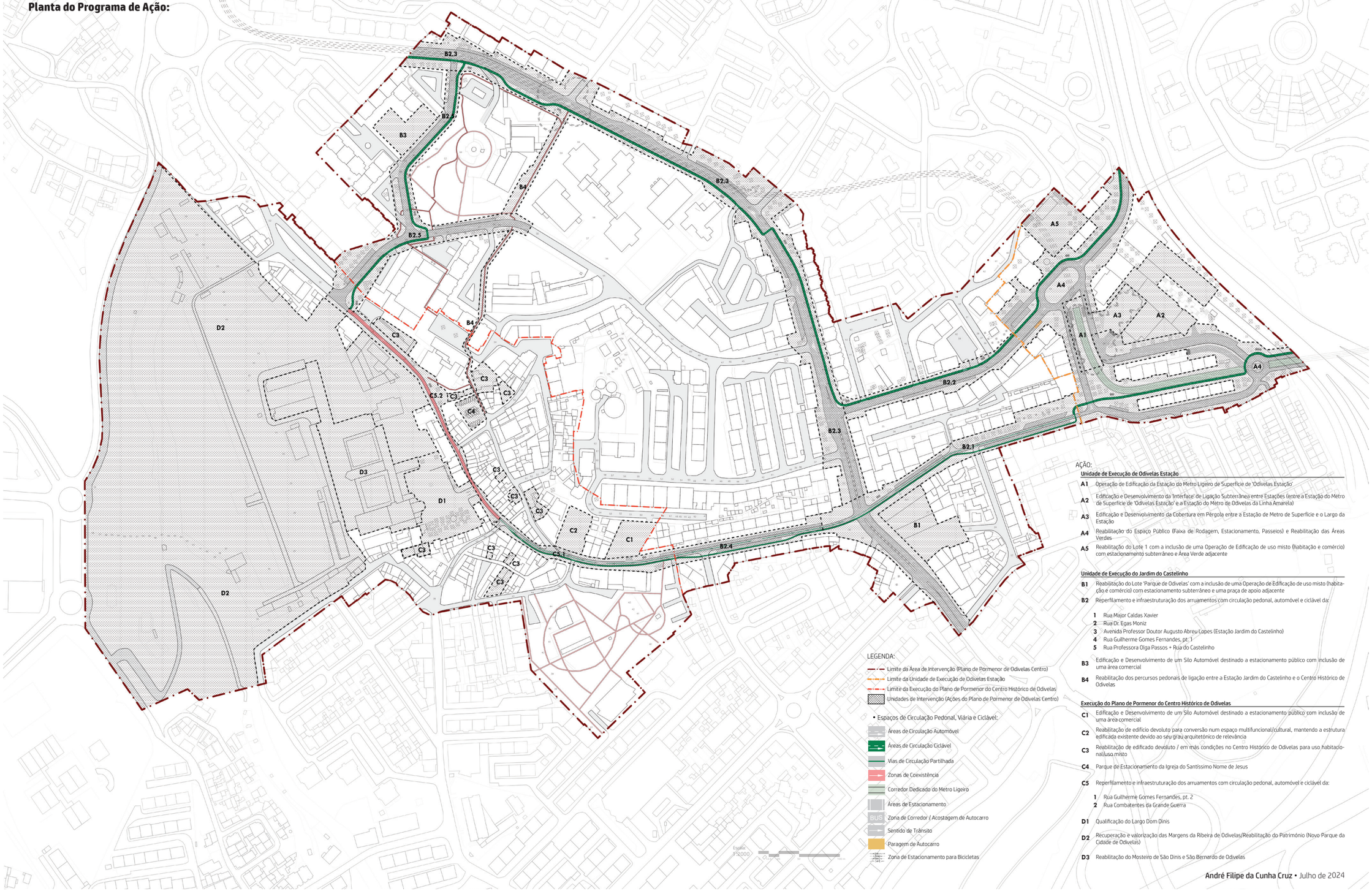
André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

Planta Síntese:



André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

Planta do Programa de Ação:



AÇÃO:

Unidade de Execução de Odivelas Estação

- **A1** Operação de Edificação da Estação do Metro Ligeiro de Superfície de 'Odivelas Estação'
- **A2** Edificação e Desenvolvimento da 'Interface' de Ligação Subterrânea entre Estações (entre a Estação do Metro de Superfície de 'Odivelas Estação' e a Estação do Metro de Odivelas da Linha Amarela)
- **A3** Edificação e Desenvolvimento da Cobertura em Pérgola entre a Estação de Metro de Superfície e o Largo da Estação
- **A4** Reabilitação do Espaço Público (Faixa de Rodagem, Estacionamento, Passeios) e Reabilitação das Áreas Verdes
- **A5** Reabilitação do Lote 1 com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e Área Verde adjacente

Unidade de Execução do Jardim do Castelinho

- **B1** Reabilitação do Lote 'Parque de Odivelas' com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e uma praça de apoio adjacente
- **B2** Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da:
  - **1** Rua Major Caldas Xavier
  - **2** Rua Dr. Egas Moniz
  - **3** Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Estação Jardim do Castelinho)
  - **4** Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 1
  - **5** Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho
- **B3** Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial
- **B4** Reabilitação dos percursos pedonais de ligação entre a Estação Jardim do Castelinho e o Centro Histórico de Odivelas

Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas

- **C1** Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial
- **C2** Reabilitação de edifício devoluto para conversão num espaço multifuncional/cultural, mantendo a estrutura edificada existente devido ao seu grau arquitetónico de relevância
- **C3** Reabilitação de edificado devoluto / em más condições no Centro Histórico de Odivelas para uso habitacional/uso misto
- **C4** Parque de Estacionamento da Igreja do Santíssimo Nome de Jesus
- **C5** Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da:
  - **1** Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 2
  - **2** Rua Combatentes da Grande Guerra
- **D1** Qualificação do Largo Dom Dinis
- **D2** Recuperação e valorização das Margens da Ribeira de Odivelas/Reabilitação do Património (Novo Parque da Cidade de Odivelas)
- **D3** Reabilitação do Mosteiro de São Dinis e São Bernardo de Odivelas

LEGENDA:

- Limite da Área de Intervenção (Plano de Pormenor de Odivelas Centro)
- Limite da Unidade de Execução de Odivelas Estação
- Limite da Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas
- Unidades de Intervenção (Ações do Plano de Pormenor de Odivelas Centro)

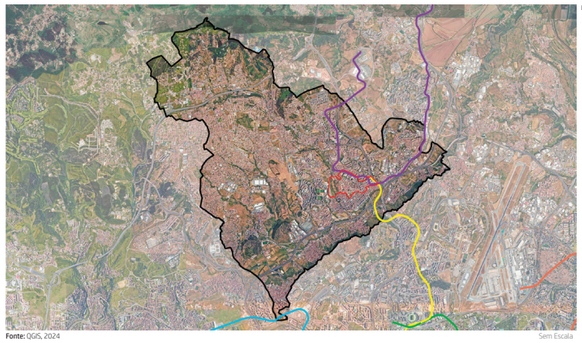
• Espaços de Circulação Pedonal, Viária e Ciclável:

- Áreas de Circulação Automóvel
- Áreas de Circulação Ciclável
- Vias de Circulação Partilhada
- Zonas de Coexistência
- Corredor Dedicado do Metro Ligeiro
- Áreas de Estacionamento
- BUS Zona de Corredor / Acostagem de Autocarro
- Sentido de Trânsito
- Paragem de Autocarro
- Zona de Estacionamento para Bicicletas

Escala 1:2000

André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

Situação Existente:



Fonte: QGIS, 2024 — Sem Escala

Fonte: Google Earth, 2024 — Sem Escala

Fonte: Google Earth, 2024 — Sem Escala

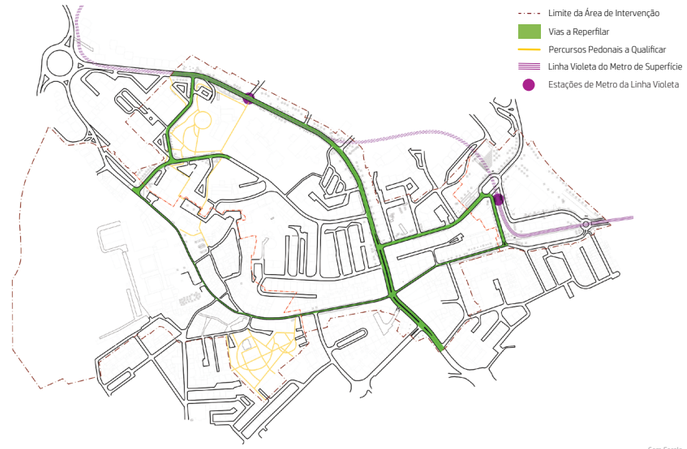
Áreas de Influência das Estações de Metro da Linha Violeta (500m):

Fonte: QGIS, 2024 — Sem Escala

Estudo de Tráfego:

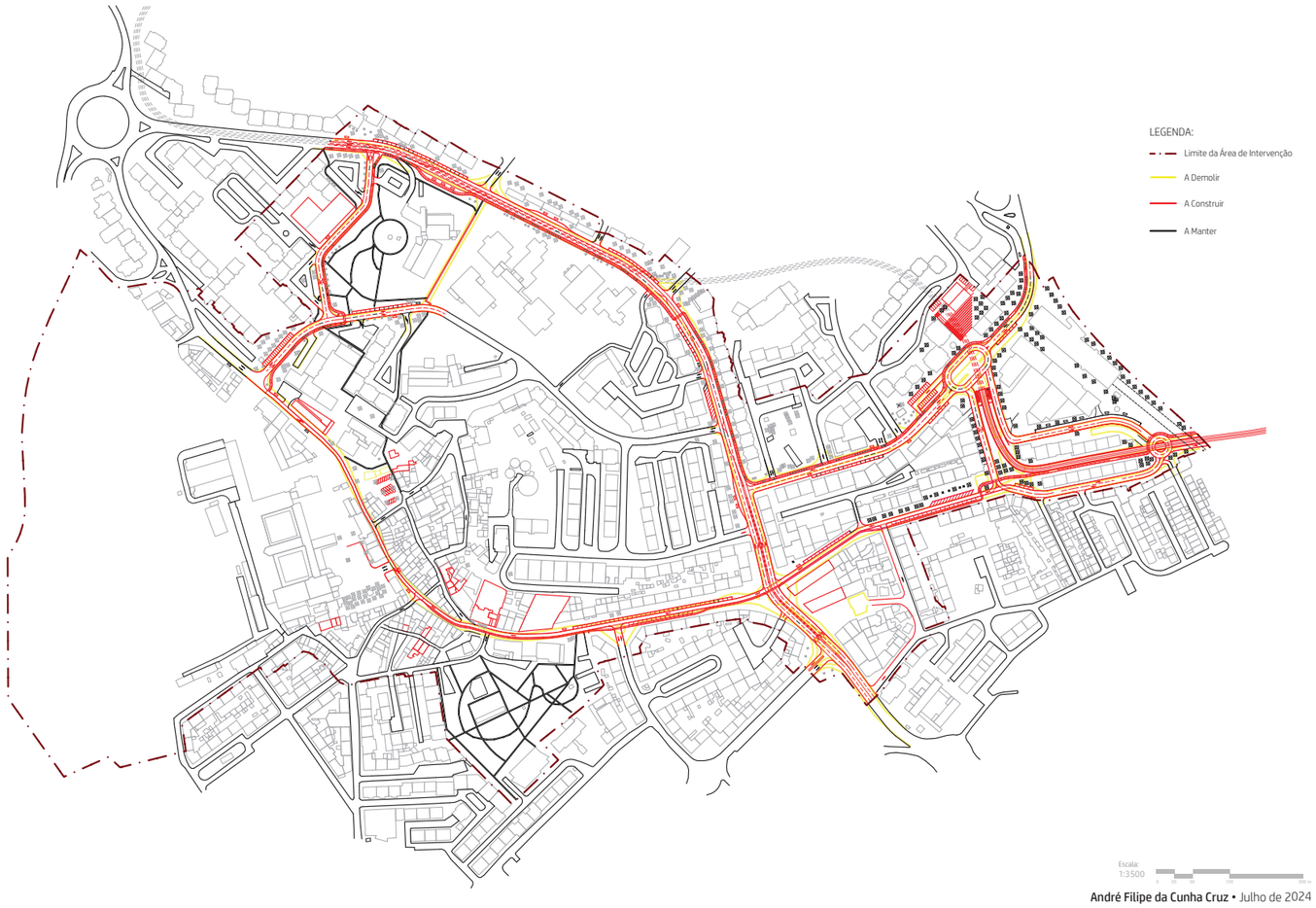
Sem Escala

Vias de Principal Interesse para Reperfilar:



Sem Escala

Planta de Vermelhos e Amarelos:



Escala:
1:3500

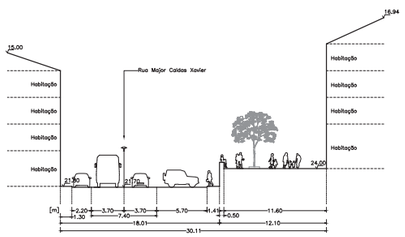
André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

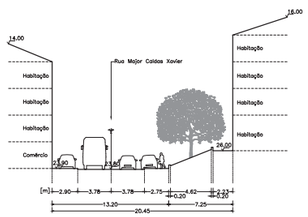
Rua Major Caldas Xavier (B2.1) • 300m:

Perfil A | A'

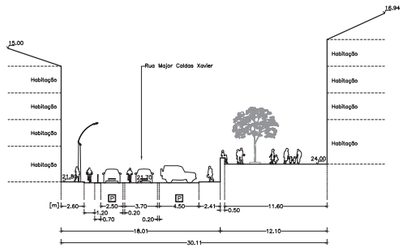
Perfil B | B'

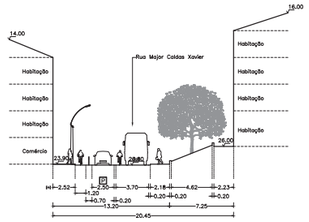
Atual





Proposta





Escala: 1:300

• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **13.20m**

Situação Atual:

— Via com 2 sentidos de circulação, passeios de dimensões muito reduzidas, muitas vezes somente de um lado.

— Estacionamento desregulado num ou nos dois lados da via.

— Circulação automóvel entre estacionamento desregulado em conflito com passagem de peões.

Solução Proposta:

— Via de sentido único com perfil de via partilhada com o transporte público e ciclável.

— Via banalizada em contra sentido (ciclável).

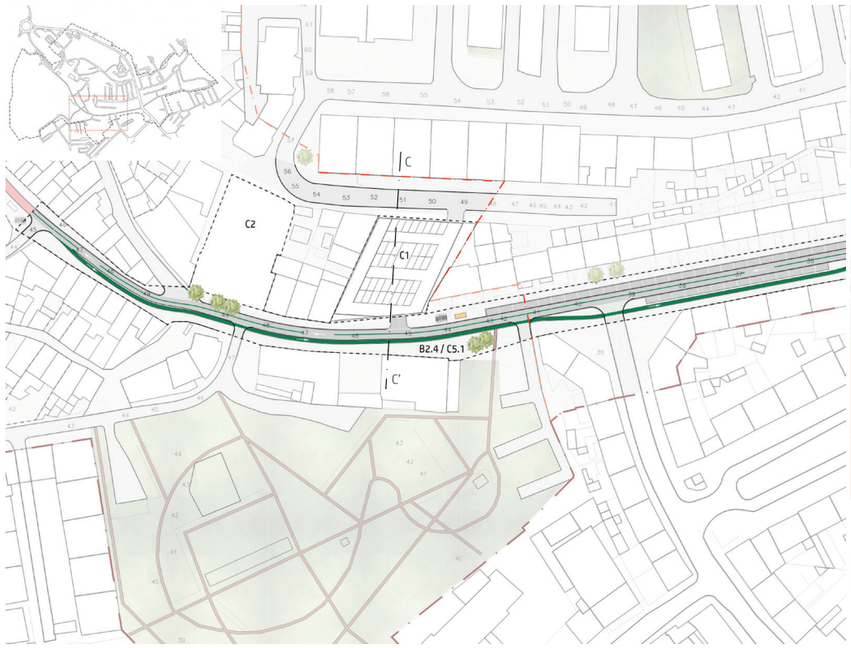
— Adoção da largura de 3.70m na via de circulação.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Introdução de estacionamento sempre que a largura do arruamento permitir.

— Introdução de arborização sempre que possível.

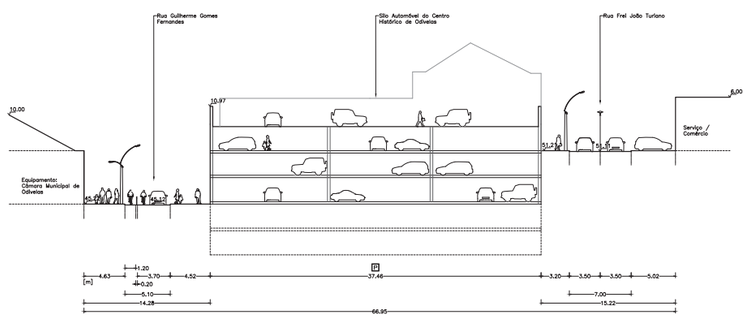
Rua Guilherme Gomes Fernandes (B2.4 / C5.1) • 460m:



Perfil C | C'

Atual

Proposta



Escala: 1:300

• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **12.10m**

Situação Atual:

— Via com 2 sentidos de circulação, passeios de dimensões reduzidas, mas em boas condições de conservação.

— Estacionamento regulado nos dois lados da via, a manter na solução proposta, se possível.

— Logradouros das habitações muitas vezes abandonados e que invadem o espaço público.

Solução Proposta:

— Via de sentido único com perfil de via partilhada com o transporte público e ciclável.

— Via banalizada em contra sentido (ciclável).

— Adoção da largura de 3.70m na via de circulação.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Manutenção ou alteração do estacionamento existente sempre que a largura do arruamento permitir.

— Introdução de arborização sempre que possível.

— Implementação do limite de velocidade a 30km/h.

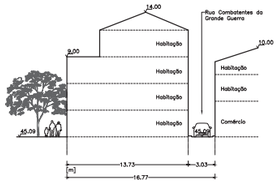
— Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial (Ação C1)

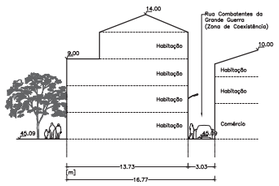
Rua Combatentes da Grande Guerra (C5.2) • 270m:

Atual

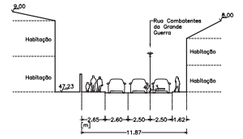
Proposta

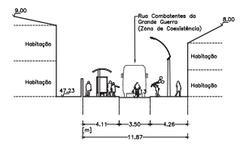
Perfil D | D'





Perfil E | E'





• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **3.03m**

Situação Atual:

— Via com de sentido único com passeios praticamente inexistentes em certas zonas e de dimensão muito reduzida em outras. Bom estado de conservação.

— Presença de vasos com plantas de dimensões consideráveis que ocupam parte do corredor de circulação pedonal.

Solução Proposta:

— Implementação de Via de Coexistência (prioridade ao peão).

— Circulação viária apenas autorizada a moradores, veículos de emergência, transporte público e ciclável.

— Adoção de largura variável devido à irregularidade da largura das ruas (fachadas irregulares).

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 1.5m.

— Introdução de arborização sempre que possível.

— Implementação do limite de velocidade a 20km/h.

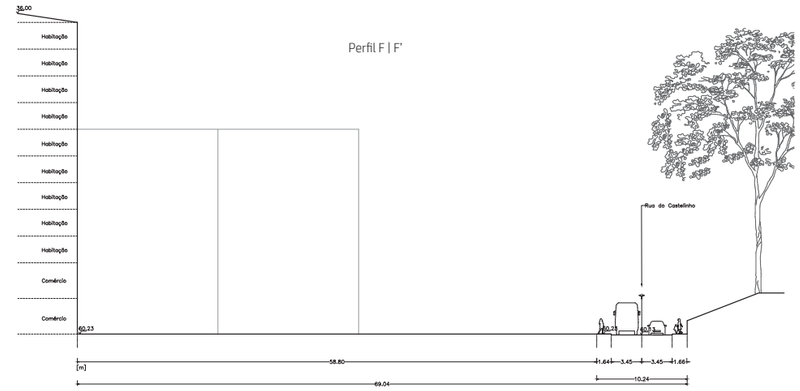
Escala: 1:300

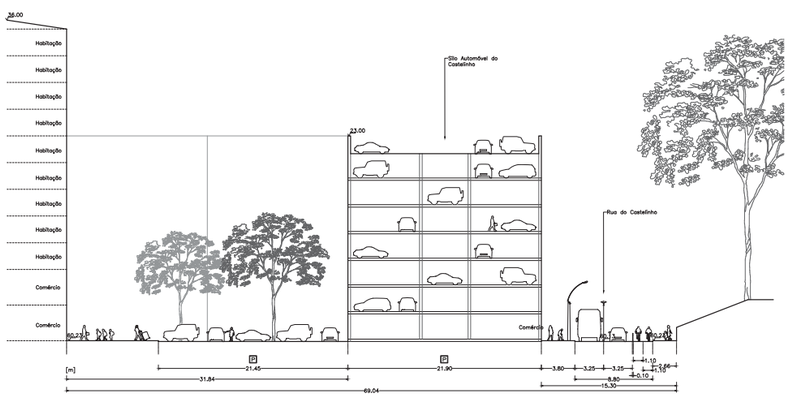
Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho (B2.5) • 289m:

Atual

Proposta

Perfil F | F'





• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **10.24m**

Situação Atual:

— Via com 2 sentidos de circulação com passeios de dimensões aceitáveis em certas zonas e de dimensão muito reduzida em outras. Razoável estado de conservação.

— Presença de algum espaço para estacionamento e arborização existente mas inconstante.

Solução Proposta:

— Via de dois sentidos com ciclovia bidirecional.

— Adoção da largura de 3.50m na via de circulação da Rua Prof. Olga Passos e de 3.25m na via de circulação da Rua do Castelinho.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

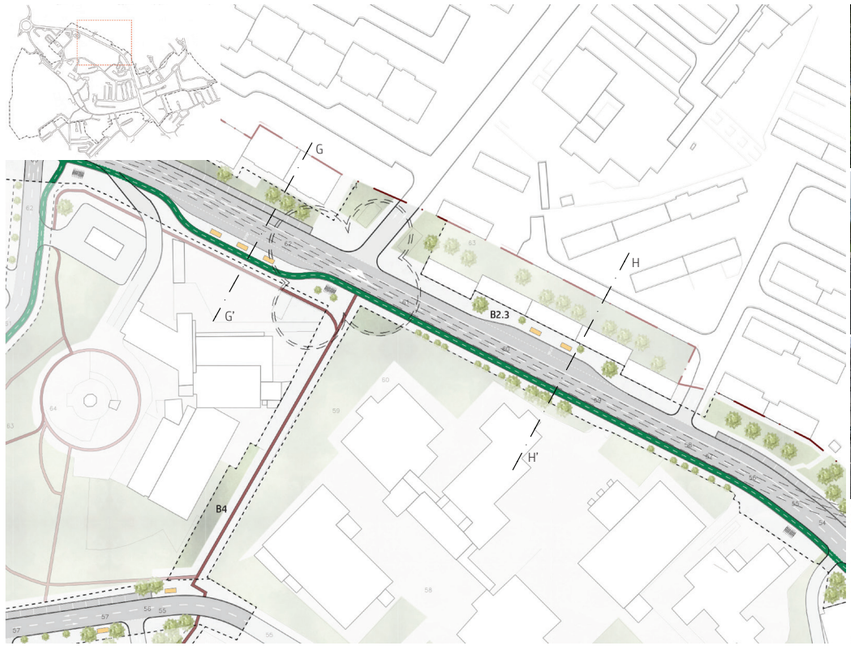
— Introdução de arborização sempre que possível.

— Implementação do limite de velocidade a 30km/h.

— Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial (Ação B3)

Escala: 1:300

Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Estação Jardim do Castelinho) (B2.3) • 904m:



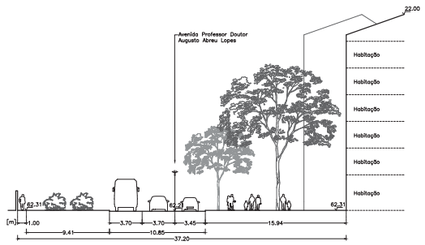
Escala: 1:1000

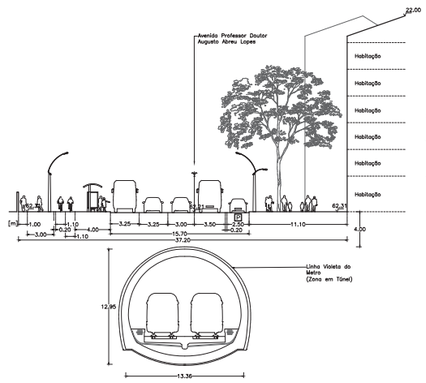
Rua Dr. Egas Moniz (B2.2) • 210m:

Escala: 1:1000

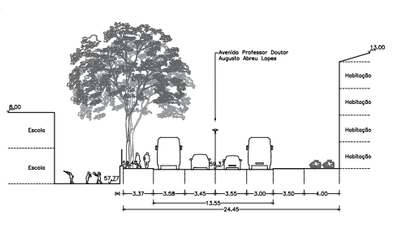
Atual / Proposta

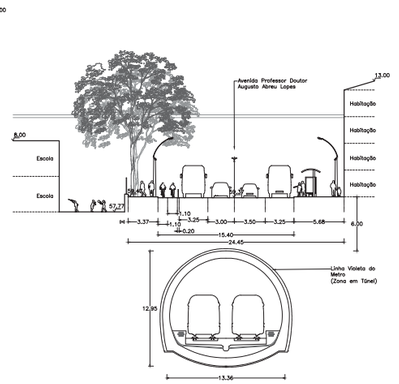
Perfil G | G'





Perfil H | H'





• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **20.86m**

Situação Atual:

— Via de dois sentidos com 3 faixas variáveis com viragens entre cruzamentos e com 4 faixas na vertente sul, em razoável estado de conservação.

— Estacionamento regulado nos dois lados da via, a manter na solução proposta, se possível.

— Presença regular de arborização ao longo da via.

— Nível elevado de tráfego constante na via.

Solução Proposta:

— Via de dois sentidos com 3 faixas variáveis com viragens entre cruzamentos e com 4 faixas na vertente sul.

— Via com ciclovia bidirecional.

— Adoção da largura de 3.25m na via de circulação automóvel + Bus.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Manutenção ou alteração do estacionamento existente sempre que a largura do arruamento permitir.

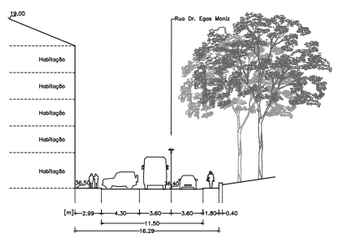
— Introdução ou manutenção de arborização sempre que possível.

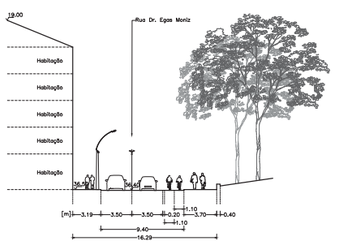
— Acostagem de Bus nos dois sentidos na Estação 'Jardim do Castelinho'.

Escala: 1:300

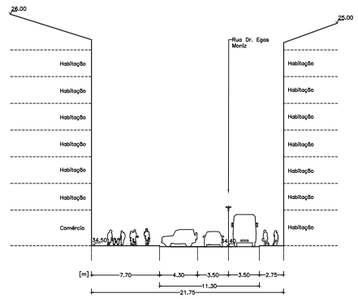
Atual / Proposta

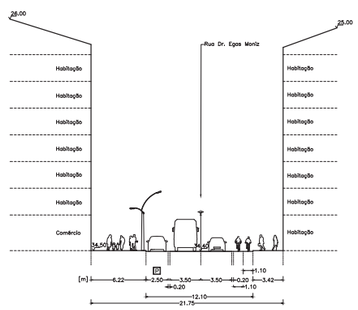
Perfil I | I'





Perfil J | J'





• Dimensão Mínima do Canal de Circulação: **16.29m**

Situação Atual:

— Via de dois sentidos de circulação com passeio de dimensões aceitáveis e em razoável estado de conservação.

— Estacionamento desregulado em um lado da via.

— Presença regular de arborização ao longo da via.

Solução Proposta:

— Via de dois sentidos com ciclovia bidirecional.

— Adoção da largura de 3.50m na via de circulação automóvel + Bus.

— Passeios dos dois lados sempre que possível com mínimo de 2m.

— Introdução de estacionamento sempre que a largura do arruamento permitir.

— Introdução ou manutenção de arborização sempre que possível.

Escala: 1:300

André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

Operação de Edificação do Lote 'Parque de Odivelas' (B1) • 3.428m²:

• Planta do Piso Térreo

• Planta do Piso Tipo

• Mapa de Áreas

Mapa de Áreas

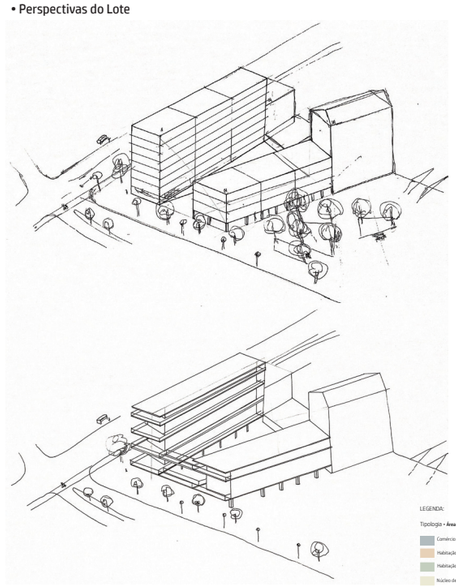
Edificação: Domínio Privado

Lote	Área do Lote (m2)	Área Permeável (m2)	Área de Implantação (m2)	Área de Logradouro (m2)	Número de Pisos				Área de Construção					Área Total Construção Acima do Solo (Lote)	N.º de Fogos	N.º Lugares de Estacionamento
					Acima Solo			Abaixo Solo	Habitação	Comércio	Serviços	Estacionamento/ Outros				
									Acima Solo				Abaixo Solo			
					Habitação	Comércio	Serviços	Pisos								
L1 (Parque de Odivelas)	3 478	1 231	1 188	0	7	1	0	2	7 376	328	0	1 740		7 703	28	100
Total	**3 478**	**1 231**	**1 188**	**0**	**7**	**1**	**0**	**2**	**7 376**	**328**	**0**	**1 740**		**7 703**	**28**	**100**

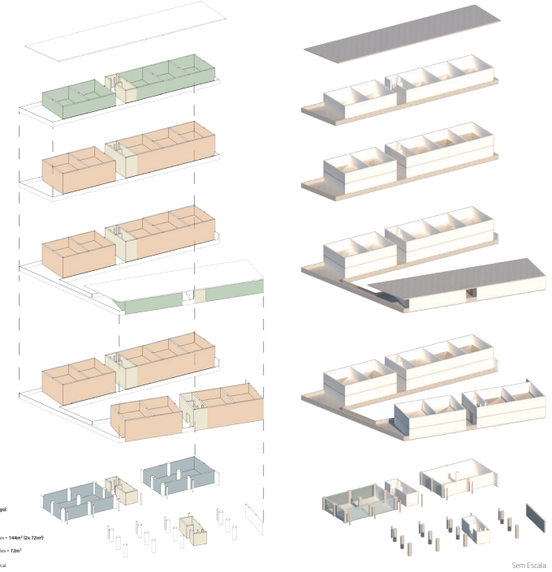
• **PDM de Odivelas:** Espaço Urbanizado Central - Nível 1 • Índice de Utilização Máximo: **0.85 ➔ 2.00**

• Fotografias do Lote

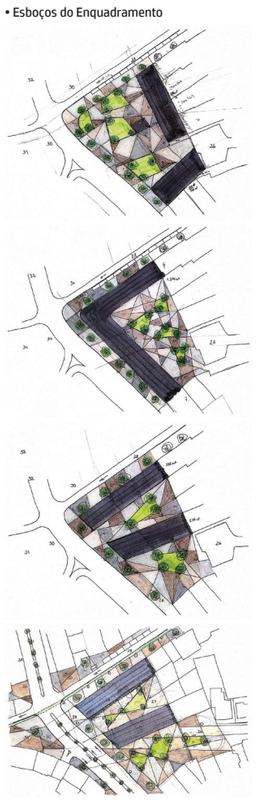
• Perspectivas do Lote



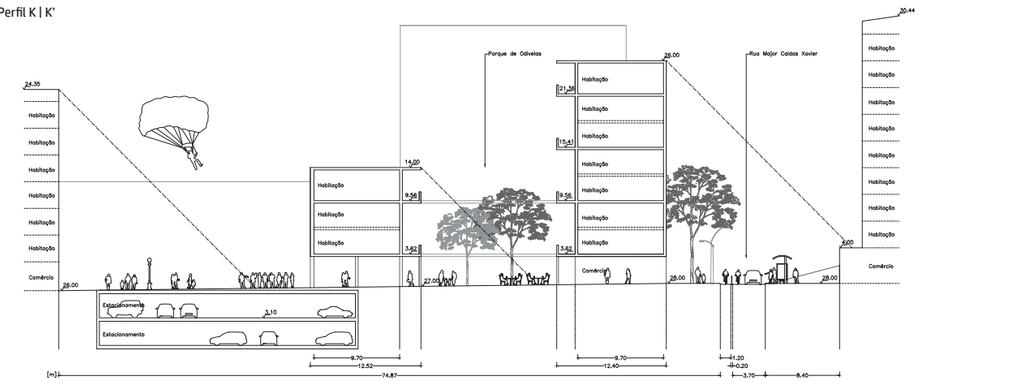
• Axonometria



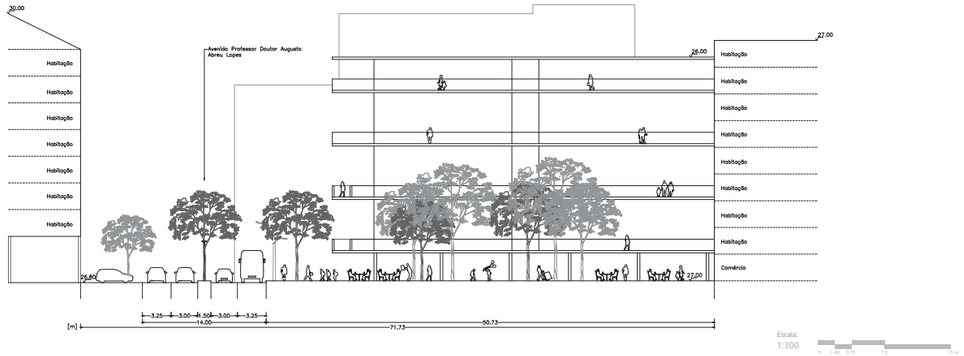
• Esboços do Enquadramento



• Perfil K | K'



• Perfil L | L'



André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

Tabela de Convergência:

Plano de Pormenor de Odivelas Centro					
Unidade de Execução		**Ações a Implementar**	**Objetivos (Eixos)**		
			Eixo A: Infraestruturação e Reabilitação	**Eixo B:** Promoção da Mobilidade	**Eixo C:** Recuperação e Valorização do Património
Unidade de Execução do Odivelas Estação	A1	Operação de Edificação da Estação do Metro Ligeiro de Superfície de 'Odivelas Estação'			
	A2	Edificação e Desenvolvimento da 'Interface' de Ligação Subterrânea entre Estações (entre a Estação do Metro de Superfície de 'Odivelas Estação' e a Estação do Metro de Odivelas da Linha Amarela)			
	A3	Edificação e Desenvolvimento da Cobertura em Pérgola entre a Estação de Metro de Superfície e o Largo da Estação			
	A4	Reabilitação do Espaço Público (Faixa de Rodagem, Estacionamento, Passeios) e Reabilitação das Áreas Verdes			
	A5	Reabilitação do Lote 1 com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e Área Verde adjacente			
Unidade de Execução do Jardim do Castelinho	B1	Reabilitação do lote 'Parque de Odivelas' na zona central de Odivelas com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e uma praça de apoio adjacente			
	B2.1	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Major Caldas Xavier			
	B2.2	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Dr. Egas Moniz			
	B2.3	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Estação Jardim do Castelinho)			
	B2.4	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 1			
	B2.5	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho			
	B3	Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial			
	B4	Reabilitação dos percursos pedonais de ligação entre a Estação Jardim do Castelinho e o Centro Histórico de Odivelas			
Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas	C1	Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de área comercial			
	C2	Reabilitação de edifício devoluto para conversão num espaço multifuncional/cultural, mantendo a estrutura edificada existente devido ao seu grau arquitetónico de relevância			
	C3	Reabilitação de edificado devoluto / em más condições no Centro Histórico de Odivelas para uso habitacional/uso misto. Possibilidade de aumento do número de fogos disponíveis			
	C4	Parque de Estacionamento da Igreja do Santíssimo Nome de Jesus			
	C5.1	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 2			
	C5.2	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Combatentes da Grande Guerra			
PPCHO (Em Execução)	D1	Qualificação do Largo Dom Dinis*			
	D2	Recuperação e valorização das Margens da Ribeira de Odivelas/Reabilitação do Património (Novo Parque da Cidade de Odivelas)*			
	D3	Reabilitação do Mosteiro de São Dinis e São Bernardo de Odivelas*			
Linha Violeta		Construção do Troço da Linha Violeta do Metro de Superfície			

Convergência	
	Muito
	Médio
	Pouco

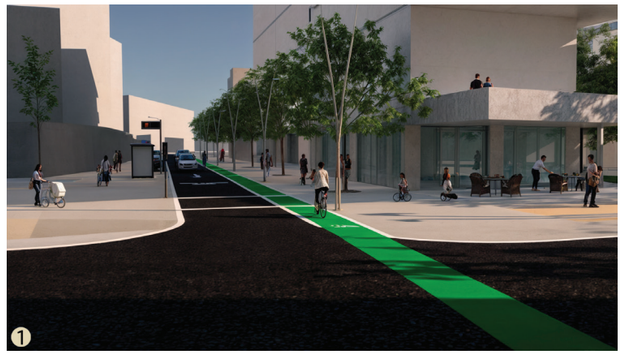
Programa de Execução e Plano Financeiro:

Ações • Cronograma • Plano Financeiro

Unidade de Execução		Ações a Implementar	Cronograma				Entidade Responsável	Área	Uni. Medida	Custo Unitário	Estimativa de Custo (€)
			2024-26	2027-29	2030-32	2033-35					
Unidade de Execução do Odivelas Estação	A1	Operação de Edificação da Estação do Metro Ligeiro de Superfície de 'Odivelas Estação'					Metro de Lisboa	938	(m2)	2 500 €	**2 345 000 €**
	A2	Edificação e Desenvolvimento da 'Interface' de Ligação Subterrânea entre Estações (entre a Estação do Metro de Superfície de 'Odivelas Estação' e a Estação do Metro de Odivelas da Linha Amarela)					Metro de Lisboa	6 995	(m2)	2 500 €	**17 487 500 €**
	A3	Edificação e Desenvolvimento da Cobertura em Pérgola entre a Estação de Metro de Superfície e o Largo da Estação					Privado(s)	3 508	(m2)	500 €	**1 754 000 €**
	A4	Reabilitação do Espaço Público (Faixa de Rodagem, Estacionamento, Passeios) e Reabilitação das Áreas Verdes					C.M. Odivelas	30 427	(m2)	150 €	**4 564 050 €**
	A5	Reabilitação do Lote 1 com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e Área Verde adjacente					Privado(s)	3 048	(m2)	2 500 €	**7 620 000 €**
Unidade de Execução do Jardim do Castelinho	B1	Reabilitação do lote 'Parque de Odivelas' na zona central de Odivelas com a inclusão de uma Operação de Edificação de uso misto (habitação e comércio) com estacionamento subterrâneo e uma praça de apoio adjacente					Privado(s)	3 478	(m2)	2 500 €	**8 695 000 €**
	B2.1	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Major Caldas Xavier					Privado(s) do B1	10 597	(m2)	150 €	**1 589 550 €**
	B2.2	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Dr. Egas Moniz					C.M. Odivelas	3 712	(m2)	150 €	**556 800 €**
	B2.3	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Avenida Professor Doutor Augusto Abreu Lopes (Estação Jardim do Castelinho)					C.M. Odivelas	22 575	(m2)	150 €	**3 386 250 €**
	B2.4	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 1					C.M. Odivelas	2 641	(m2)	150 €	**396 150 €**
	B2.5	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Professora Olga Passos + Rua do Castelinho					C.M. Odivelas	8 960	(m2)	150 €	**1 344 000 €**
	B3	Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de uma área comercial					Parceria Público/Privada (P.P.P.)	1 776	(m2)	2 500 €	**4 440 000 €**
	B4	Reabilitação dos percursos pedonais de ligação entre a Estação Jardim do Castelinho e o Centro Histórico de Odivelas					C.M. Odivelas	748	(m2)	100 €	**74 800 €**
Execução do Plano de Pormenor do Centro Histórico de Odivelas	C1	Edificação e Desenvolvimento de um Silo Automóvel destinado a estacionamento público com inclusão de área comercial					Parceria Público/Privada (P.P.P.)	1 336	(m2)	2 500 €	**3 340 000 €**
	C2	Reabilitação de edifício devoluto para conversão num espaço multifuncional/cultural, mantendo a estrutura edificada existente devido ao seu grau arquitetónico de relevância					C.M. Odivelas	1 218	(m2)	2 500 €	**3 045 000 €**
	C3	Reabilitação de edificado devoluto / em más condições no Centro Histórico de Odivelas para uso habitacional/uso misto. Possibilidade de aumento do número de fogos disponíveis					Privado(s)	3 197	(m2)	2 500 €	**7 992 500 €**
	C4	Parque de Estacionamento da Igreja do Santíssimo Nome de Jesus					C.M. Odivelas	685	(m2)	100 €	**68 500 €**
	C5.1	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Guilherme Gomes Fernandes, pt. 2					C.M. Odivelas	2 779	(m2)	150 €	**416 850 €**
	C5.2	Reperfilamento e infraestruturação dos arruamentos com circulação pedonal, automóvel e ciclável da Rua Combatentes da Grande Guerra					C.M. Odivelas	2 863	(m2)	150 €	**429 450 €**
										Total	**69 545 400 €**
PPCHO (Em Execução)	D1	Qualificação do Largo Dom Dinis*					C.M. Odivelas	4 820	(m2)	190 €	**900 000 €**
	D2	Recuperação e valorização das Margens da Ribeira de Odivelas/Reabilitação do Património (Novo Parque da Cidade de Odivelas)*					C.M. Odivelas	80 000	(m2)	141 €	**11 300 000 €**
	D3	Reabilitação do Mosteiro de São Dinis e São Bernardo de Odivelas*					C.M. Odivelas	11 900	(m2)	1 513 €	**18 000 000 €**
		*Ações com Custos Reais Estimados e já em Execução								Total	**30 200 000 €**
Linha Violeta		Construção do Troço da Linha Violeta do Metro de Superfície					Metro de Lisboa	1 100	(m)	45 739 €	**50 312 900 €**
										Total	**50 312 900 €**
										Total Global	**150 058 300 €**

Atmosferas:

• Lote 'Parque de Odivelas'

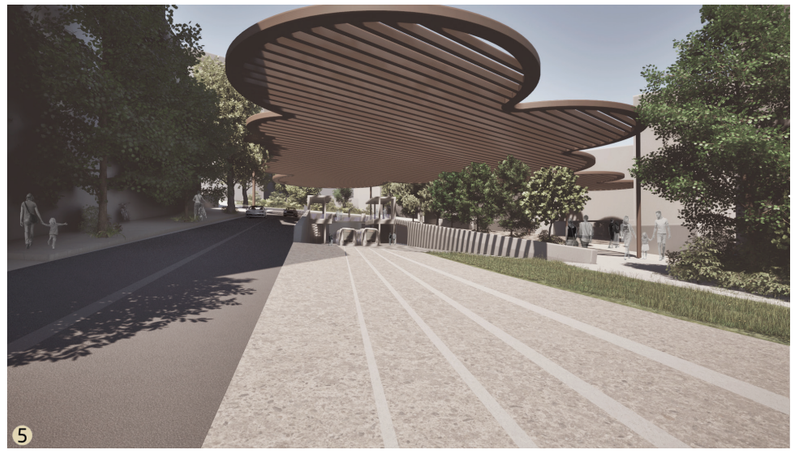

1

2

3

4

• Estação do Metro Ligeiro de Superfície de 'Odivelas Estação'


5

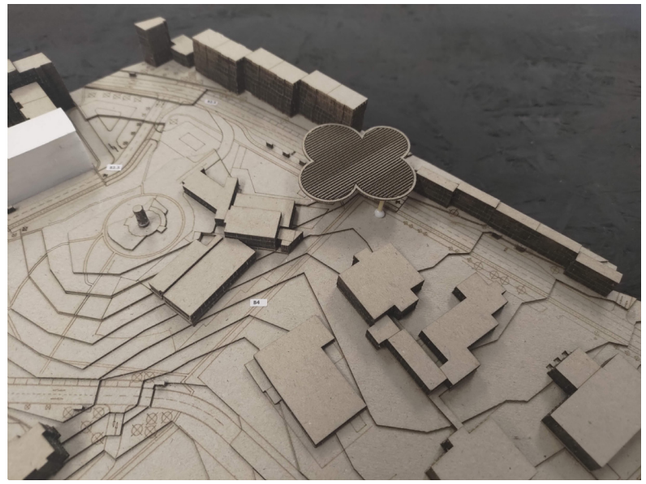
6

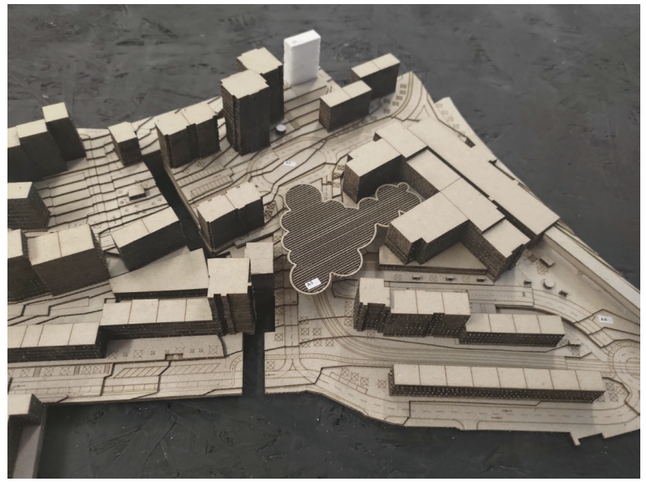
Entidade Responsável	Estimativa de Custo (€)
Metro de Lisboa	**70 145 400 €**
C.M.Odivelas	**44 481 850 €**
Parceria Público/Privada (P.P.P.)	**7 780 000 €**
Privado(s)	**27 651 050 €**
Total Global	**150 058 300 €**

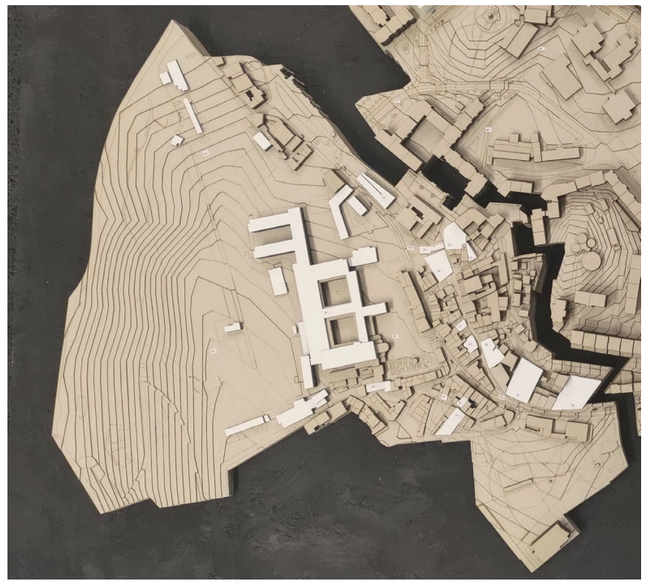
• Localização das Atmosferas

André Filipe da Cunha Cruz • Julho de 2024

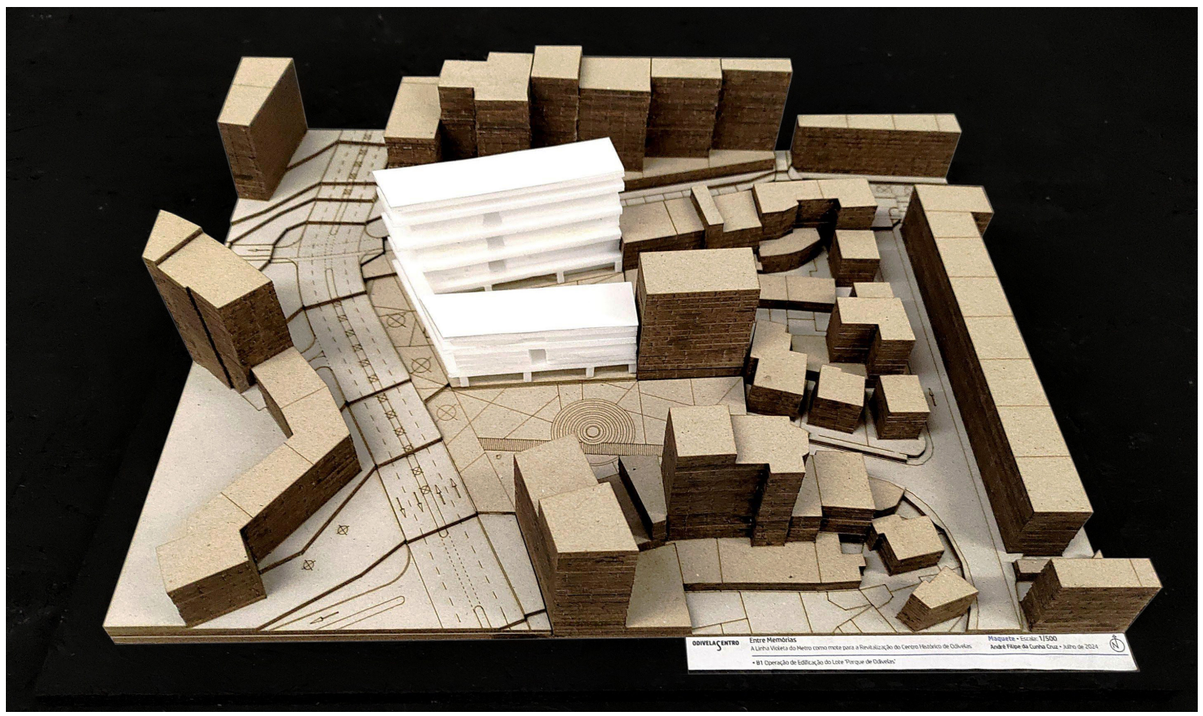
Anexo H - Maquete do Plano de Pormenor de Odivelas Centro

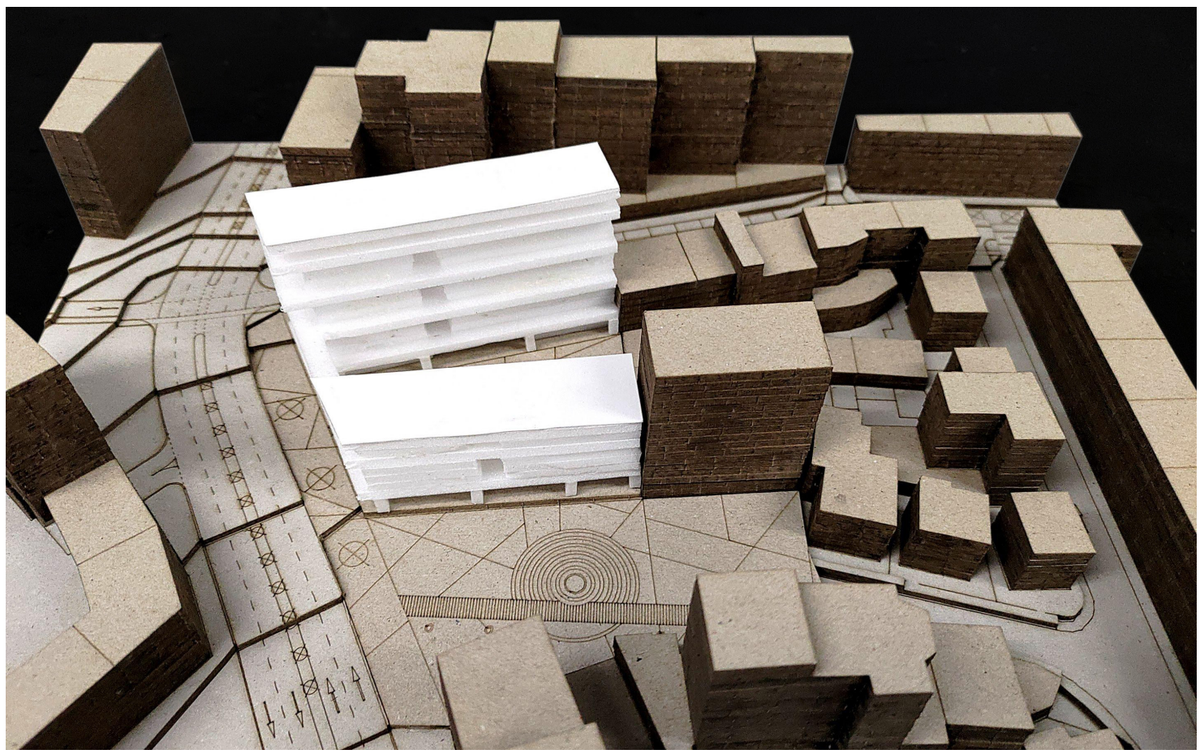


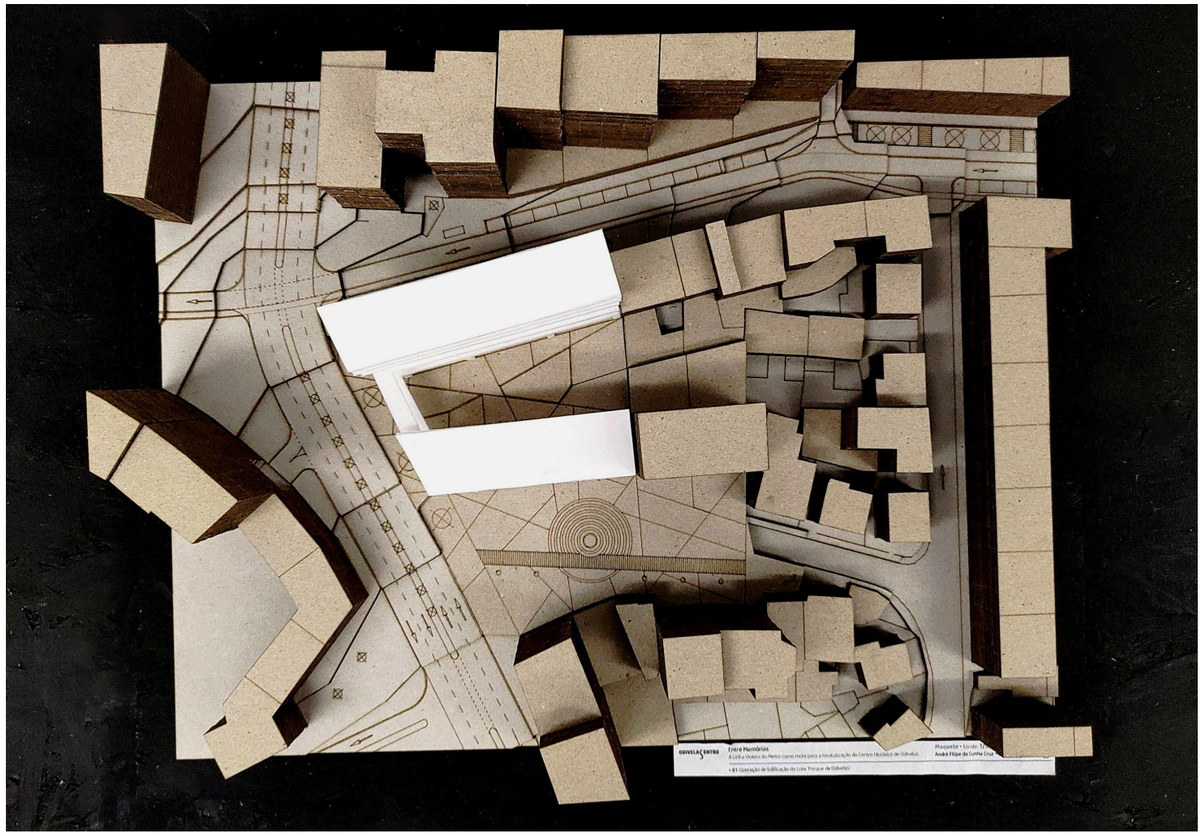


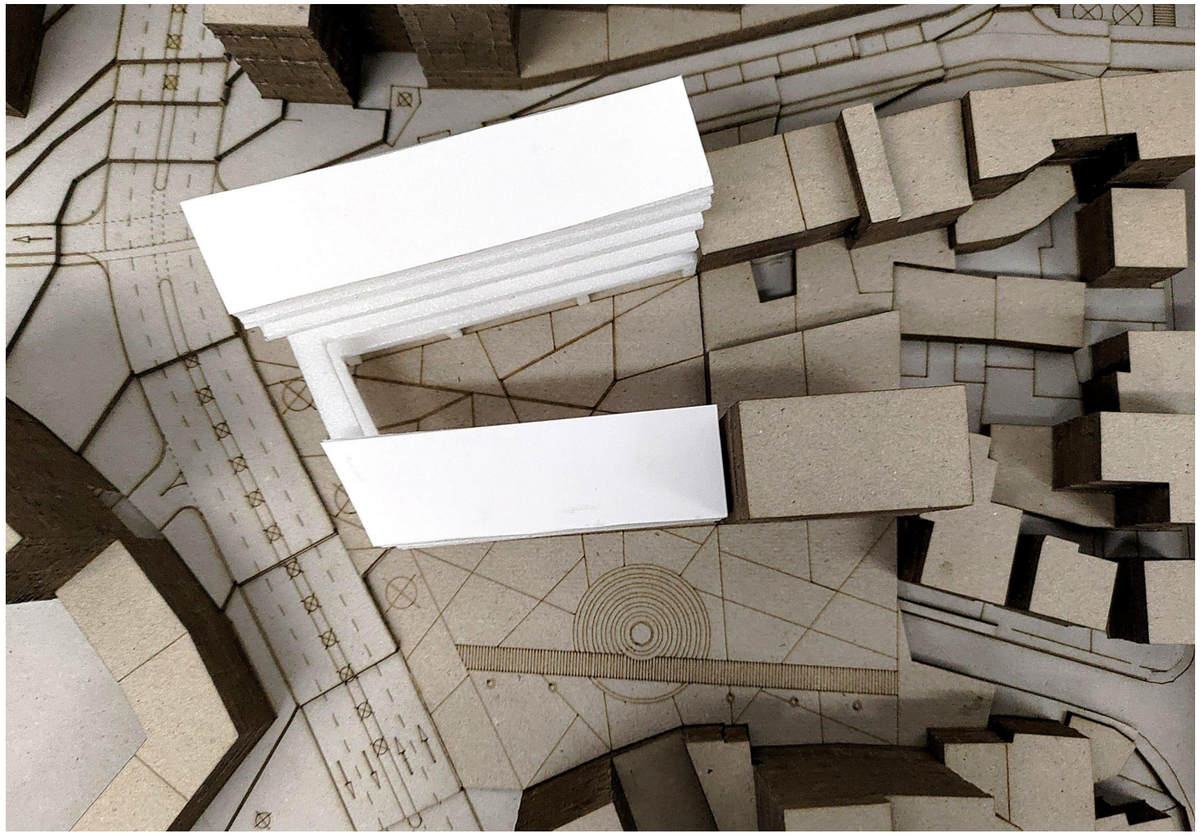
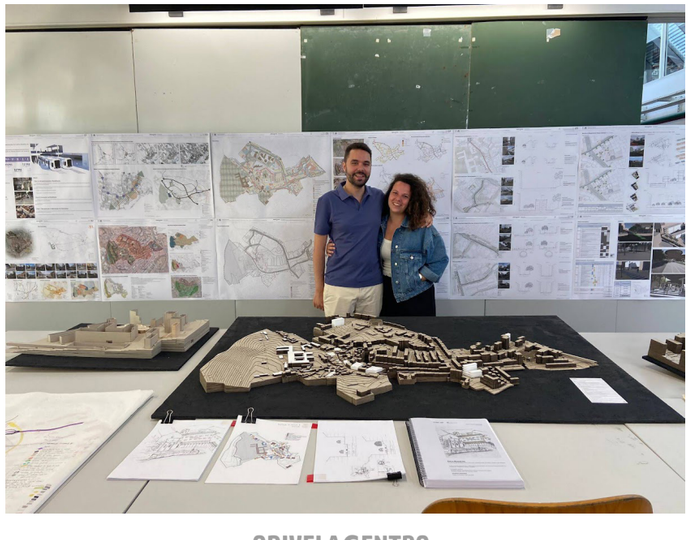


Anexo I - Maquete da Operação de Edificação do Lote "Parque de Odivelas" (Ação B1)









Anexo J - Fotografias da Prova Pública do Projeto Final de Mestrado