

CONCURSO PÚBLICO DE CONCEÇÃO PARA A ELABORAÇÃO DO PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DO MARTIM MONIZ

## i. Memória descritiva e justificativa

### 1. Introdução

A presente proposta pretende desenvolver uma ideia para o conjunto de espaços que constituem o objecto do Concurso Público de Conceção para a Elaboração do Projeto de “Requalificação da Praça do Martim Moniz” e que correspondem a um sistema de espaços públicos de importância central para a Cidade.

As nossas premissas são as de conseguir uma solução que seja suficientemente afirmativa para constituir um sistema de espaços de grande identidade e que represente a extraordinária condição do espaço, mas que seja também dotada da flexibilidade suficiente para poder responder a diferentes soluções de faseamento, trânsito e, mesmo, dotação orçamental.

Por outro lado, transformar o que agora parece ser um problema - a convivência entre grupos étnicos e sociais diferentes, muito evidentes e assertivos na manifestação das suas culturas e identidades, no grande argumento do espaço público, fazendo com que toda essa diversidade seja apresentada como tema cultural inquestionável e intencional do espaço e como riqueza insubstituível da Cidade e do Lugar.

Temas como Racismo, Xenofobia, Intolerância e Indiferença devem ser irradiados do lugar e substituídos por outros como Tolerância, Solidariedade, Curiosidade Cultural, Empatia e Exotismo, usando-se o espaço para a manifestação clara de uma posição da Cidade e dos seus Cidadãos sobre estes temas e exibindo ao Mundo o facto de que estes valores e, mesmo, o interesse da sua discussão fazem parte da Cultura de Lisboa há muitos séculos.

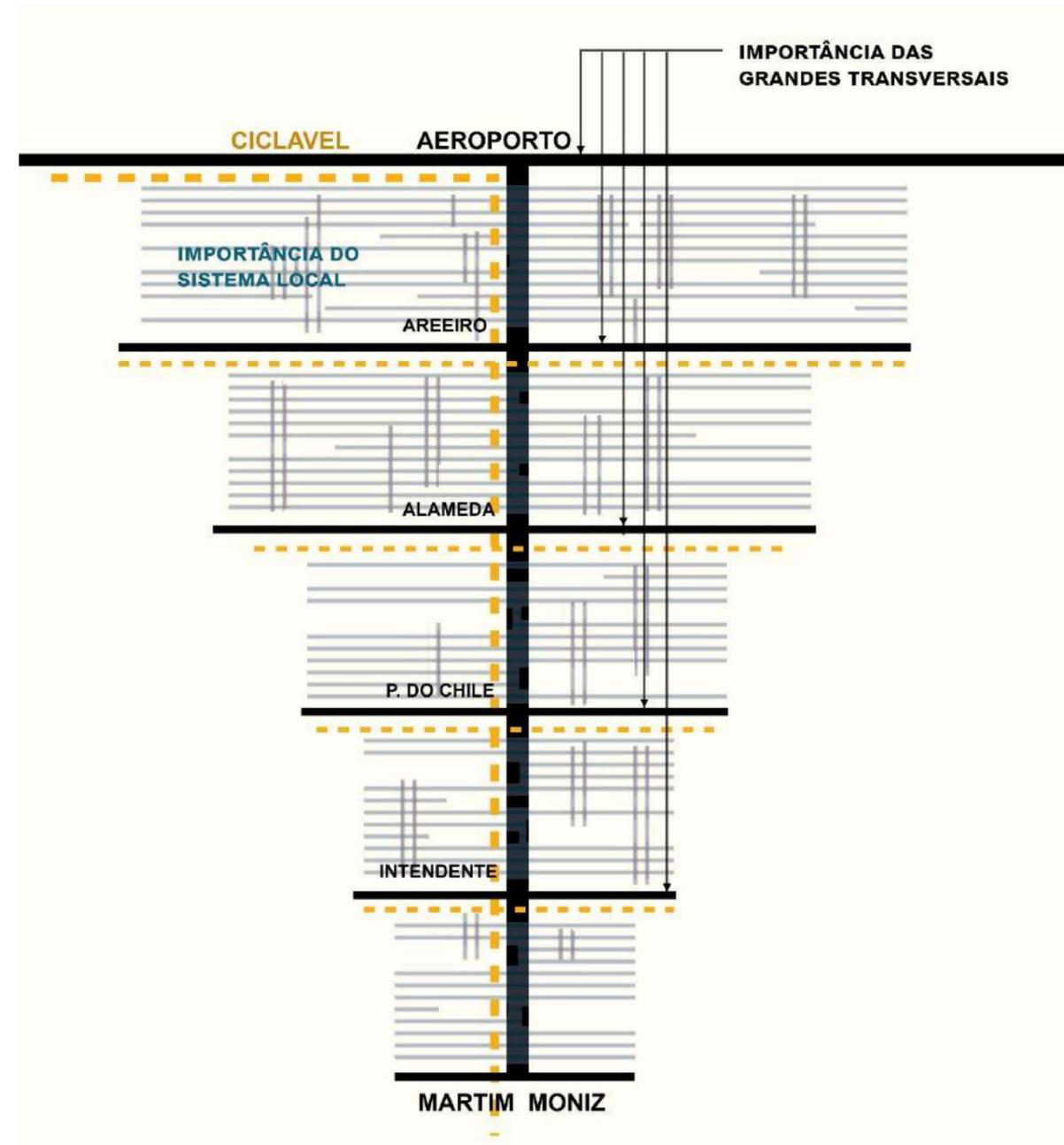
Usar este tema como tema de um espaço público constitui uma posição de grande interesse cultural e foi usada, na presente proposta, uma grande liberdade na interpretação espacial e arquitectónica do tema.

Foi dada grande importância às questões da possibilidade de funcionamento de usos temporários e à questão da extraordinária circunstância social e cultural do lugar.

As questões relacionadas com as alterações climáticas, tanto nos aspectos térmicos como nos aspectos hidrológicos foram igualmente consideradas centrais na elaboração da proposta.

Por outro lado, ainda, a solução deverá corresponder a situações de grande facilidade de manutenção e grande resistência física a tratos menos cuidadosos, sem que, no entanto, deixe construir uma imagem de um espaço menor ou secundarizado em relação aos espaços primeiros do espaço público de Lisboa.

O Martim Moniz, espaço ambíguo entre uma Praça - que nunca foi, correspondendo a um vazio conquistado por demolição - e um “Largo”, denominação que ainda encontramos em algumas referências e que corresponde a um alargamento de uma via com um significado urbano que pode variar desde uma adaptação a uma condição topográfica ao assinalar de edifícios de importância social ou política relevante, deverá ser um espaço de encontro de pessoas e de comunidades, no sentido em que se deverão exprimir livremente e encontrar um espaço de apropriação e identidade tanto os indivíduos como os diferentes grupos comunitários que residem na zona. Para complicar a coisa, o espaço deverá servir com dignidade e calorosa expressão de acolhimento de todos os residentes temporários da freguesia e da cidade, turistas de breve estada e nómadas modernos. Mas, mais ainda, o espaço deverá ainda ser parte integrante do Espaço Público de Lisboa, onde qualquer cidadão da Capital - e, naturalmente, do País - se sinta no seu ambiente de conforto e reconheça o espaço como seu.



Como sempre, em Espaço Público, o serviço de grupos diferentes gera conflitos e a gestão desses conflitos começa no próprio projecto?

Como poderá, então, o presente projecto celebrar as evidentes qualidades do espaço, contribuir para a qualificação dos conjuntos residenciais e comerciais do contexto, interpretar a história e construir sobre ela uma narrativa clara e expressiva sem cair em referências literais redundantes?

Como poderá, ainda, contribuir para minimizar o impacto das alterações climáticas no espaço imediato e mediato, nas questões térmicas, intervindo positivamente na atenuação das ilhas de calor, aumentando o ensombramento e contribuindo, através da evapotranspiração das árvores e das superfícies verdes, para uma redução efectiva da

temperatura, criando refúgios térmicos urbanos eficientes, nas questões hidrológicas tentando reduzir o impacto da presença do estacionamento subjacente na circulação vertical da água e criando espaços de retenção que consigam, mesmo que minimamente, interceptar volumes de águas pluviais e contribuir para aumentar os tempos de concentração da bacia hidrográfica, retardando a entrega quer das águas superficiais aos fluxos de *run-off* quer das águas colectadas?

Como poderá responder a uma possível solicitação de funções variadas e díspares - celebrações temporárias das várias comunidades, feiras e mercados, exposições e festas, concertos e outras manifestações artísticas, etc- sem se comprometer demasiadamente com algumas delas, prejudicando o desempenho de outras, sem se saber, antecipadamente do sucesso de umas e outras?

Como poderá constituir o ponto de partida para estas mesmas funções sugerindo - da única forma possível, mas tão eficaz que os espaços têm de sugerir funções às pessoas- oferecendo condições, de preferência da forma mais abstracta possível e imprecisa de modo a que a margem de interpretação e a inteligência das gentes possa, como sempre o faz, surpreender o projectista - espaços diferentes, com sombra, com sol, com água, com infraestruturização mínima, com pavimentações minerais e vegetais e condições de iluminação nocturna também diversificadas?

Como poderá transmitir a ideia de ser um espaço identitário da Cidade, representativo da sua tradicional tolerância e da sua grande beleza no imaginário de todos e, ao mesmo tempo, onde cada um encontre o seu lugar?

Como conseguir tudo isto com custos mínimos de construção e com sistemas de manutenção que permitam evitar a degradação de um espaço que, já sabemos, estará exposto a enormes cargas de uso?

A presente proposta pretende ser a narrativa de um processo de investigação em redor destas e de outras questões, a partilhar convosco, que lêem estas linhas, de um percurso tranquilo, mas muito convicto e empenhado de pesquisa, de ensaio e erro, de discussão e diálogo interdisciplinar que muito nos ocupou durante os últimos meses.

## 2. Análise e Diagnóstico

### a) Relação com o contexto

O espaço em estudo insere-se no coração da cidade de Lisboa, fazendo parte de um sistema de espaços públicos de grande beleza e diversidade de caracteres e vocações de que fazem parte os Restauradores, a Praça D. João da Câmara, o Rossio, o Largo de S. Domingos, a Praça da Figueira, a Rua de Barros Queiroz, a Rua da Palma no seu troço mais a Sul e a rua D Duarte.

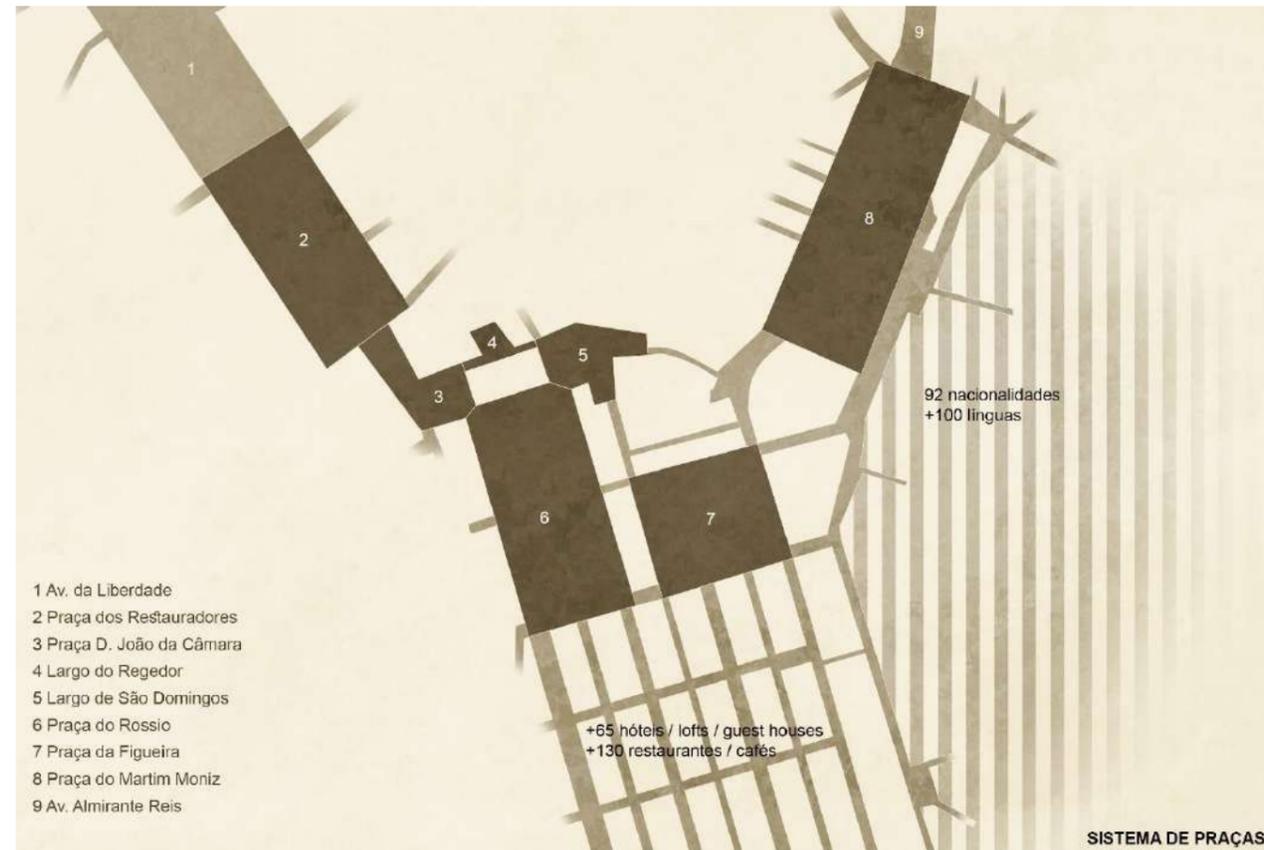


Todos estes espaços encadeados entre si, e que com o sistema da Baixa, claramente diferente, e da rua das Portas de Santo Antão, também de carácter muito diferente, formam um conjunto de espaços de enorme qualidade real ou potencial, não são oferta excessiva de espaço público de qualidade para os cidadãos de Lisboa, imigrantes estabelecidos e visitantes temporários, grupos que crescem com energia nos últimos dez anos, e que requerem, cada vez mais qualidade.

O que constitui uma característica extraordinária deste sistema de espaços é a enorme diversidade de caracteres presente, resultado de uma história antiga e recente complexa e de uma ocupação pelo comércio e pelos diferentes grupos já referidos muito diversificada.

As questões arquitectónicas e paisagísticas, relacionadas com o diálogo entre o espaço aberto e os edifícios, os materiais de pavimentação, a arborização e uso de outro material vegetal, o mobiliário urbano e a iluminação não

ficam atrás da potência do comércio e das funções urbanas para acentuar essa diversidade que constitui, segundo nós, uma enorme riqueza e que determina para estes espaços uma condição excepcional de qualidade e identidade por muitos já claramente reconhecida.



Evidentemente, constitui responsabilidade maior desta proposta o cultivar dessas qualidades fazendo com que o grupo de espaços agora em projecto acentuem essa diversidade e possam colaborar na construção dessa excepcionalidade.

### **b) Condição Topográfica**

Como muitos dos espaços públicos de Lisboa, o conjunto de espaços em estudo não se implanta numa topografia plana, mas antes num suave declive, duplo, longitudinal e transversal, que constrói uma circunstância de assimetria muito importante para o desenho dos espaços.

Não estamos numa circunstância simétrica nem no que respeita às pendentes do lugar, nem no que respeita à topografia do contexto, com a colina do Castelo a marcar claramente uma condição assimétrica de topografia e de vistas, nem tão pouco no que respeita ao enquadramento arquitectónico oferecido pelos edifícios existentes.

Tudo parece indicar um caminho para o desenho dos espaços em que à vontade de formalização de espaços tradicionalmente simétricos – como sucedeu com a solução ainda existente- se opõe uma realidade diferente de fluidez, dinâmica e contraste claramente assimétricos.

O novo desenho poderá, assim, surgir de uma tentativa de equilibrar essas duas tendências num desenho de harmonias dinâmicas?

Por outro lado, ainda, o espaço em estudo insere-se numa continuidade de passagens que inclui os dois troços da Rua da Palma que o alargamento separa, mas que se estende por toda a Av. Almirante Reis, numa continuidade apenas contrariada no início do Martim Moniz, lado Norte, pelo repentino surgir da pendente transversal que, mais do que ignorar como um incómodo, pensamos que o projecto deverá celebrar como uma oportunidade.

### **c) Insolação e Ensombramento**

Da mesma forma, a insolação e o ensombramento pelos edifícios reforçam a condição assimétrica porque, embora a orientação do eixo do grande vazio principal seja grosseiramente Norte-Sul, a pequena inflexão do eixo para a direcção NW - SE é suficiente, conjuntamente com o menor ensombramento que os edifícios do lado Nascente produzem, e ainda com a pendente transversal, para que a sensação de sombra seja muito maior no Lado Poente.

Por outro lado, a leitura monumental da encosta do Castelo e do outro lado da chamada Praça ou Largo Martim Moniz muito iluminadas por uma extraordinária exposição da parte da tarde acentua ainda mais o contraste perceptivo construindo duas atmosferas muito diferentes entre os dois lados, já referidas no ponto anterior, e construindo a grande assimetria do espaço.

### 3. Leitura crítica do desenho existente

Desvalorizando a importância destas circunstâncias na condução do desenho do espaço, a situação actual ignora a assimetria e tenta desesperadamente contrariá-la, desenvolvendo um esforço de desenho de que resulta um enorme isolamento do espaço central e um completo bloqueio aos fluxos no sentido Poente - Nascente.

Este isolamento, acentuado por uma relação com o trânsito automóvel de grande submissão, denotada, desde logo, pela expressão material do asfalto no desenho de uma continuidade automóvel desde toda a Almirante Reis até à Baixa, constitui talvez a mais criticável circunstância num espaço urbano onde a abertura e a permeabilidade deveriam ser, por tantas razões, muito cultivadas.

A ideia de um bordo isolante quer mineral, quer vegetal, muito potente e impermeável, que permita constituir um espaço central com a formalidade de uma praça tradicional, simétrica e o mais plana possível, parece ter sido a orientação que o desenho actual seguiu, o que parece também confirmado pela vontade inicial, mais tarde corrigida, de dotar o espaço de uma série de quiosques ou pequenos espaços comerciais - floristas, lembranças, etc.- que requeriam circunstâncias de implantação e de espaço envolvente muito regulares.

O desenho presente ignora também a importância do fluxo transversal, tornado ainda mais importante com os recentes projectos na Calçada de Sant'Ana e, sobretudo, Mouraria, com os meios mecânicos de subida, que construíram a evidência e a praticabilidade de uma ligação histórica e implícita na planta da Cidade.

Não se consegue, ainda, ler, com a relevância que nos parece que deveria ter, o facto de que o espaço é múltiplo e complexo, feito de muitos espaços mais pequenos em dimensão mas não menores em importância, como a escadaria da torre da muralha, a envolvente da Capela de Nossa Senhora da Saúde, a frente do Hotel Mundial, a zona das paragens do eléctrico, fragmentos, hoje, claramente desvalorizados e que, não sendo considerados no desenho protagonista do espaço, serão sempre compreendidos pelos utilizadores como espaços marginais e, consequentemente tratados como tal.

A iluminação também não parece contribuir para uma presença qualificada do espaço de noite, com a relação entre o arvoredo e a iluminação pública mal resolvida e sem que diferenças de intensidade ou temperatura possam ajudar a compreender uma organização intencional de funções.

Os materiais, de um modo geral, não parecem exibir a resistência necessária ao nível de pressão a que estão sujeitos e são frequentes os casos de danos significativos há muito ignorados pela manutenção.

Por outro lado, o espaço existente relaciona-se mal com a grande diversidade de culturas e tipologias sociais que a frequentam, não conseguindo nenhum tipo de cumplicidade com os seus frequentadores.

#### *a) Trânsito Automóvel, Transporte Público e Mobilidade Ligeira*

A questão do Trânsito parece ter sido fundamental para a composição do desenho existente e o desenho parece tentar garantir a viabilidade de um trânsito automóvel dominante no conjunto.

O estabelecimento de grandes corredores de grande fluidez para os automóveis e para o transporte público, ignorando as grandes dificuldades de circulação a jusante e a clara tomada de partido por parte do desenho em desfavor de peões e ciclistas, parece ter sido basal no estabelecimento das regras do desenho.

O asfalto domina como material, com consequências evidentes tanto na questão térmica, como na compreensão da hierarquia dos utilizadores - domina o automóvel.

A pista ciclável, localizado, no espaço da praça, numa posição desconfortável e insegura e a difícil relação com táxis e transporte público deveria ser objecto de uma reflexão profunda.

O mesmo para as paragens de eléctrico, que produzem enormes filas de espera de passageiros, sobretudo no verão, gerando movimentações de público que poderiam ser extremamente importantes para alimentar espaço público, mas que do constituem problemas.

#### *b) Materiais e estado de conservação*

Os materiais parecem claramente não corresponder às necessidades de resistência que as condições de uso exigem, encontrando-se uma situação de geral degradação que não contribuem para a dignificação do espaço.

A ausência de casas de banho faz com que cada recanto seja usado como tal, fazendo-nos perguntar porque é que as condições de extraordinária limpeza das casas de banho de S. Roque e do Largo do Carmo não se poderá aqui repetir.

Os materiais de pavimentação - lajetas de lioz de dimensões embaraçadamente pequenas - 50cm por 50cm - encontram-se muito degradadas, sugerindo a necessidade de um sistema alternativo de pavimentação de maior resistência a toda a paleta de usos de um espaço com as características do presente.

Os materiais das peças arquitectónicas - muretes, degraus e pequenos edifícios, quase todos em alvenarias rebocadas, evidenciam uma falta de resistência para os requisitos do lugar que tornam imperativa uma reflexão sobre materiais que considere alternativas mais resistentes.

O mesmo poderemos dizer do material verde e dos elementos de iluminação.

A perspectiva da presente proposta será a de promover o reuso ou a reciclagem de todos os materiais de forma a evitar qualquer remoção de materiais de demolição para fora do estaleiro da obra.

Este objectivo será conseguido através da estratégia de pavimentação que será descrita mais adiante e através do estabelecimento da grande camada drenante / de retenção que será constituída por agregados originados pela demolição de elementos construídos vários.

#### 4. Identificação da hierarquia dos problemas

##### a) *Trânsito - Uma questão política*

O desenho do espaço público, mais que uma questão formal, é uma questão política que, neste caso, se afirma tanto pela vertente social do projecto como pela solução do trânsito.

##### b) *A questão do Trânsito*

Apesar de nos parecer definitiva a questão da necessidade de limitar enormemente a quantidade de trânsito que entra na Baixa de Lisboa a partir deste eixo, e inevitável a condição de vir a ter, num futuro muito próximo, para esta zona da cidade, uma condição de trânsito limitado ou mesmo de completa pedonalização, entendemos que cabe a este projecto não a função de despoletador da alteração radical mas sim a de mediador da transição, permitindo com grande flexibilidade a evolução para esta situação mas também o funcionamento dentro dos parâmetros de trânsito que agora se verificam.

Tentando não intervir de forma determinante no debate, extremamente actual, que se tem desenvolvido em redor da função do eixo Almirante Reis na cidade e da sustentabilidade de uma decisão política de nada fazer, contribuindo para a demonstração clara, não apenas das vantagens de uma limitação do trânsito de entrada na Baixa, mas apresentando mesmo uma maneira - ou mesmo mais do que uma - de o fazer, apresentando para o espaço em estudo uma vocação de rótula de articulação de diferentes formas de “filtrar” os acessos à Baixa a partir deste lugar, tornando o espaço que se inicia na Praça da Figueira um espaço de acessos limitados - residentes, transporte público e utilizadores dos estacionamento públicos.

As soluções técnicas existem, com tele-câmaras, sistemas de cartões e passes de acesso, dissuasores móveis e inteligentes, e não será por falta de recursos técnicos que uma solução não será encontrada.

Parece ser impossível insistir, em absoluta contra-corrente em relação a todas as cidades do Mundo, em manter uma estrutura urbana do século XVIII acessível sem restrições a todo e qualquer veículo Público ou privado que a queira atravessar, criando todo o tipo de consequências negativas a nível do fluxo, da qualidade do ar, do ruído, da viabilidade de usar esse mesmo espaço de forma segura pela mobilidade lenta, do desempenho do transporte público e dos veículos de segurança, da própria imagem da Cidade, da possibilidade de usar o espaço público para eventos, etc, etc, etc, e estamos seguros que, mais tarde ou mais cedo, de uma forma ou de outra, de maneira mais ou menos radical, algumas restrições serão levantadas e o nosso projecto funcionará como o espaço de resolução da localização da função filtro.

Mas, até, lá, o Largo do Martim Moniz, e as suas Praças, permitirão outras formas de utilização do espaço, nada perdendo da sua identidade e significativa beleza, e permitindo, mesmo, o ensaio em iniciativas temporárias, do funcionamento de diferentes formas de filtro.

Esta condição de mediador, fazendo possível o gesto corajoso, mas tolerando o seu adiamento, apresentando ao público possibilidades diferentes de operação e recolhendo feed-back em processos participativos abertos a toda a Cidade, constitui um argumento político significativo uma vez que demonstra à evidência a necessidade e as vantagens do condicionamento do espaço, mas assegura a construção da admissibilidade da sua efectivação.

Evidentemente, não será vocação do Martim Moniz a de constituir a placa giratória de um “volta-a-trás” de automóveis cujos condutores se vêem surpreendidos por um inesperado corte de trânsito. A desactivação do eixo da Almirante Reis como eixo de acesso livre e incondicionado à Baixa deverá ser promovida de forma progressiva no tempo e no espaço, permitindo-se uma ramificação em forma de árvore dos acessos à Cidade ao longo do seu

percurso, de forma a que se reduza o fluxo de trânsito na Avenida e o carácter da sua utilização não seja apenas de passagem, mas de permanência.

##### c) *A vivibilidade de um espaço Dinâmico*

Mas, qualquer que seja o momento de um espaço que, já se entendeu, se propõe dinâmico e capaz não apenas de reagir a iniciativas de transformação temporária, tanto em termos de uso dos espaços como em termos de trânsito, mas também em termos evolutivos, permitindo que, no tempo, o espaço se transforme numa direcção precisa, a sua plena vivibilidade terá que ser assegurada e, com trânsito intenso ou sem ele, o espaço público, agora interpretado como um conjunto articulado de espaços públicos diferentes capazes de serem entendidas como uma unidade coerente, mas suficientemente distintos para poderem oferecer atmosferas diferentes e proporcionar, assim, diferentes formas de utilização sempre com elevada qualidade da experiência.

##### d) *Uma Praça para todos*

Esta pode ser a frase central que assegura a coordenação das acções em redor de um tema pulsante na realidade social contemporânea. De este modo, garantimos que a questão espacial e arquitectónica estará intimamente coordenada com o tema e que será contida a tentação de monumentalização objectual dos espaços e das construções.

De facto, aqui, o protagonismo será da condição social, da diversidade e intensidade das suas expressões e do que tudo isto pode produzir como exibição de harmonia e espectáculo de convivência.

## 5. Dimensão Simbólica

### a) Acolhimento e integração

O valor simbólico do Lugar obriga a que o projecto se dedique profundamente à questão social.

Lisboa cosmopolita e acolhedora, livre e integradora, resistente aos preconceitos mesmo quando estes se ancoravam na cultura dominante ou na moral generalizada, essa é a Lisboa que interessa, nos dias de hoje, novamente ameaçados pelo fantasma de preconceitos que acreditávamos definitivamente afastados das nossas vidas, construir.

Mas essa tolerância e esse acolhimento não devem coexistir com a sensação de perda de pertença por parte de nenhum grupo.

### b) Identidade e relações Interculturais

Estamos convictos de que as diferentes comunidades que utilizarão este espaço, e que o utilizam já de forma muito intensa, também porque as condições de vida dos frequentadores, que partilham, muito frequentemente, espaços de habitação com reduzida disponibilidade de espaços de estar, fazem com que o espaço público - e os restaurantes da zona - sejam as suas salas de estar e de jantar, irão procurar, como fazem agora, os espaços de intimidade de cada grupo.

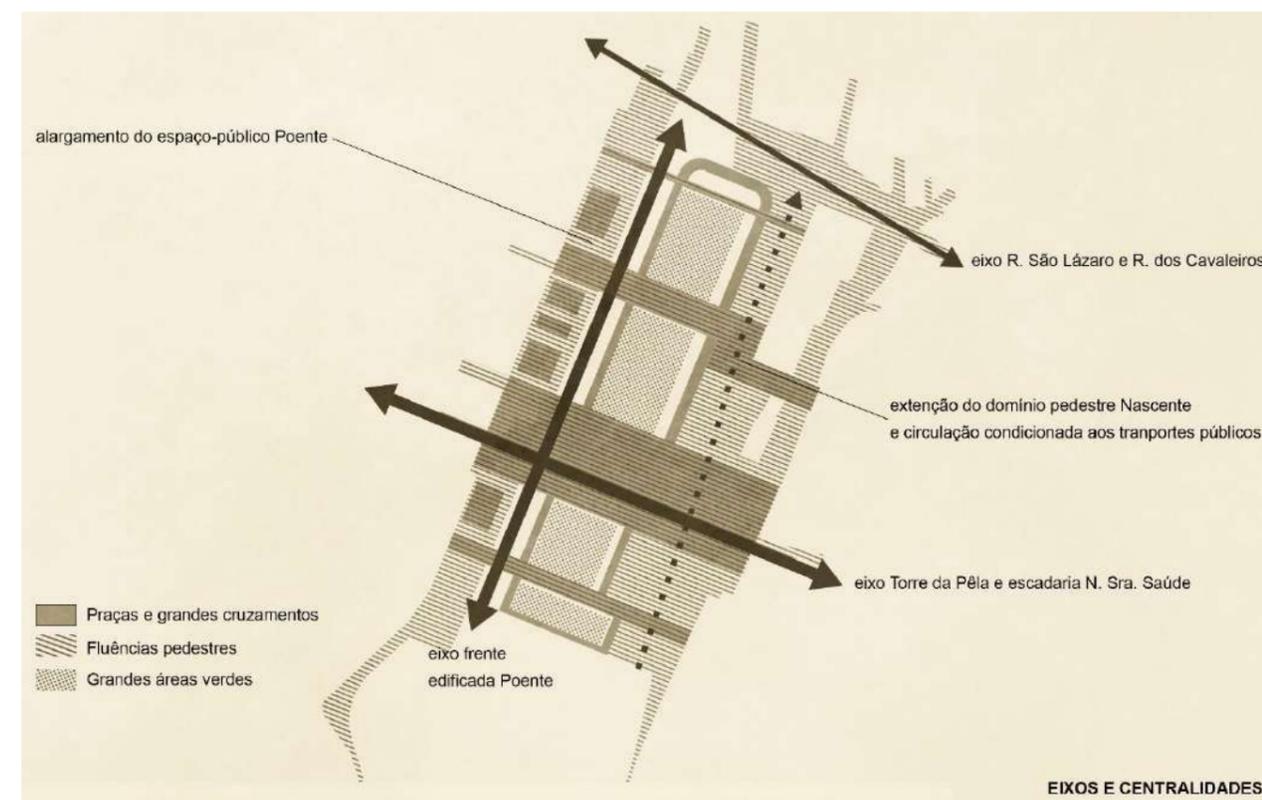
A sugestão de utilizar árvores simbólicas como elementos espaciais agregadores responde, no entanto, apenas parcialmente às suas necessidades, de medo o espaço ficar suficientemente aberto para poder adaptar-se a diferentes necessidades, a determinar em processos de participação.

No entanto, as árvores simbólicas predispõem uma utilização do espaço organizada e permitem, ainda, referir de diferentes formas alguns aspectos interessantes da identidade de Lisboa.

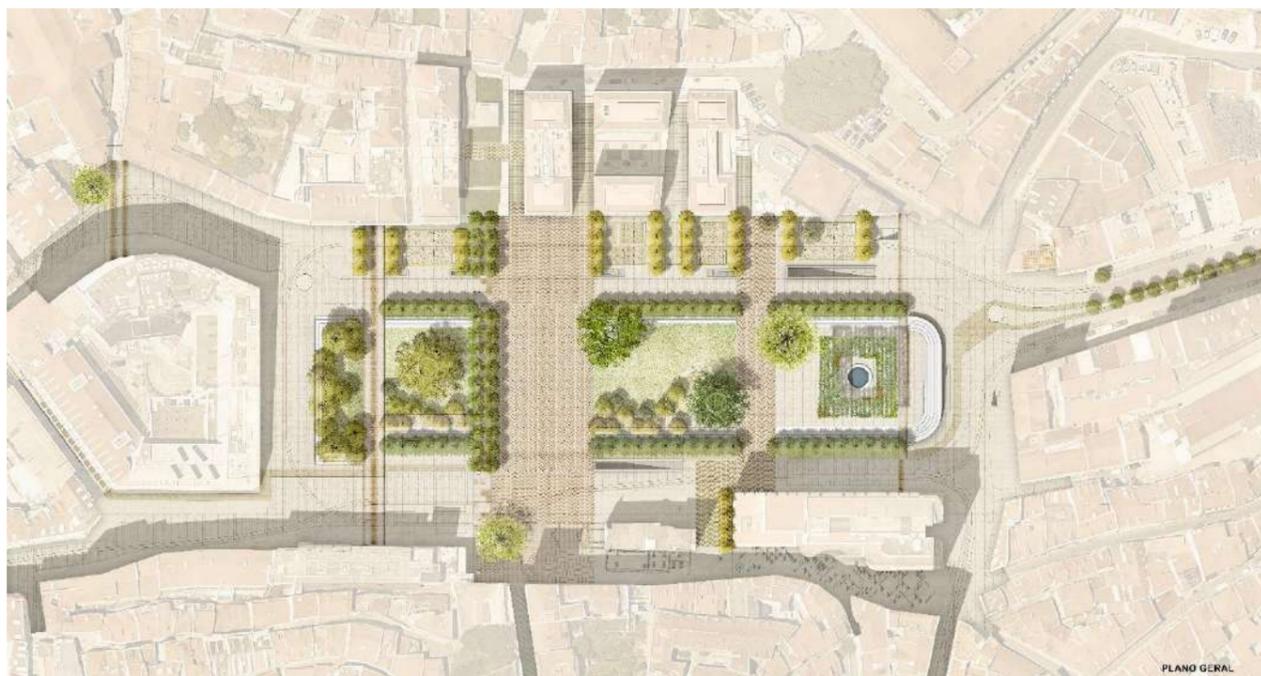
## 6. Estrutura

### a) Uma praça e várias praças

A primeira conclusão a que chegámos foi a da grande ambiguidade entre estarmos perante uma Praça ou perante um conjunto de espaços públicos de diferentes tipos - Praças, Largos, Ruas - que se relacionam entre si de forma complexa e articulada, sendo dois os espaços de maior importância hierárquica e dimensional - um grande espaço transversal, que segue o desenho da antiga muralha fernandina e permite reconhecer com evidência a relação entre os lados Nascente e Poente, - um grande espaço longitudinal que corresponde em grande parte ao espaço central actual.



Mas, mais ainda, a possibilidade de termos um grande espaço, legível pela sua coerência como um espaço público único, mas de facto constituído por várias unidades de tipo diferente gerando uma sequência de espaços públicos verdes e minerais, cheios e vazios, que se relacione em termos de escala com as outras unidades do sistema inicialmente referido e não procure competir com nenhum deles.



Do lado poente, uma série de espaços muito cúmplices dos programas comerciais dos edifícios será posta em evidência através de um sistema transversal de arborização que demarcará espaços de praça que serão também identificados pelas zonas pavimentadas com temas de desenhos de temas gráficos evocativos, mais uma vez, das diferentes culturas presentes.

Estes “tapetes de pedra” serão interrompidos para garantir a passagem do eléctrico no seu percurso deste lado.

Para além deste sistema de “praças”, os desenhos de pavimentação identificam os restantes subespaços do grande espaço público, compondo um verdadeiro sistema de espaços que podem ser activados de forma diferente - como um todo, ou parcialmente.

Isto constrói um sistema de percepção do espaço de forma clara, mas articulada em que, de acordo com a iluminação - intensidade e temperatura- pode ser fundido ou separado, durante a noite, construindo diferentes espaços de uso público.

Do lado nascente, e fazendo contraponto a estas pequenas praças, surge o sistema de espaços públicos existente a que se acrescenta um novo espaço recuperado por demolição da parte do edifício do Centro Comercial que contacta com a absida da Capela.

Este novo espaço insere-se no complexo sistema já existente, cuja coerência foi posta em evidência pela intervenção artística em desenho de calçada de Eduardo Nery e que enquadrámos completamente na nova intervenção.

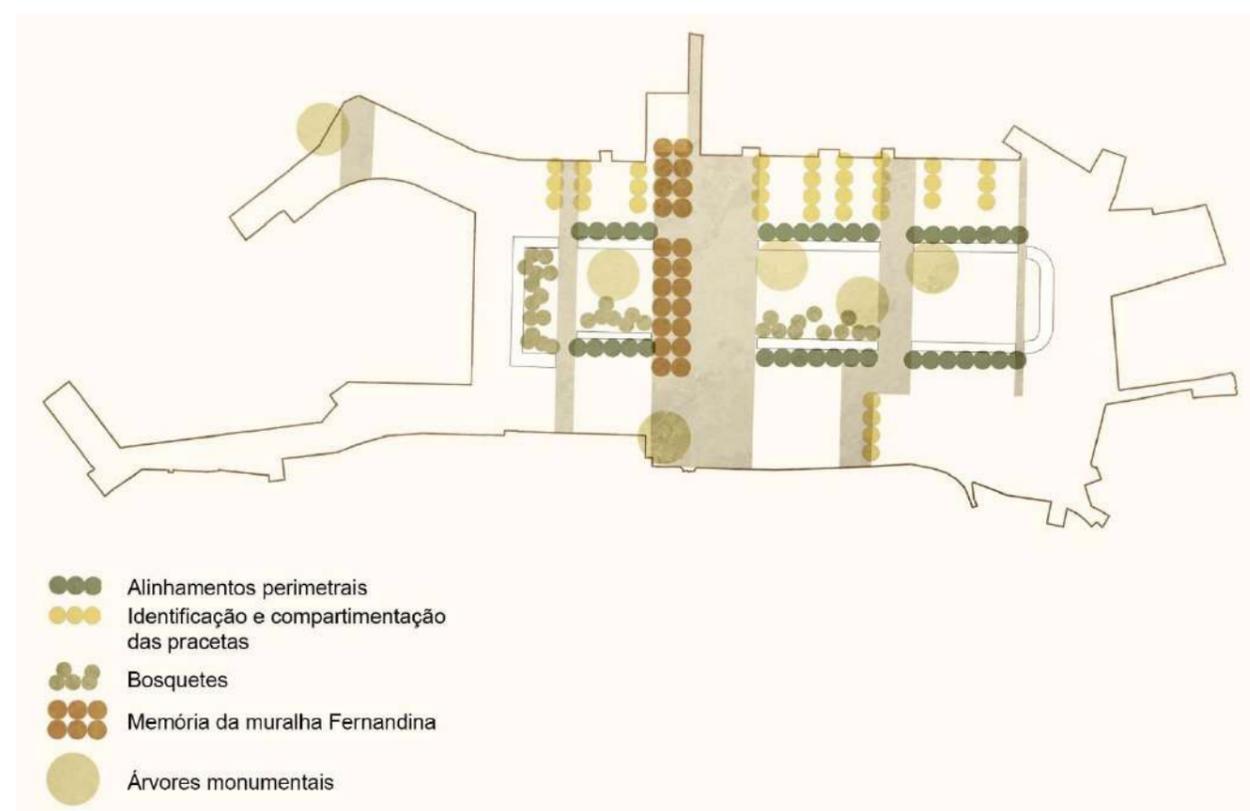
Entre estes grupos de espaços o grande espaço central, aquilo a que poderemos chamar “Praça Martim Moniz”, relacionada com os espaços activos circunstantes - que acolherão, sempre e em qualquer caso, o Transporte Público - através do “ Bordo Arquitectónico “ já referido e dos alinhamentos de árvores, e organizada em espaços mais pequenos, minerais e verdes, numa sucessão de espaços de apropriação mais contidos é muito contrastantes entre si, retirando o aspecto Monumental de um grande vazio e substituindo-o por uma sucessão de atmosferas

diferentes, de escala mais sensível e controlada e onde se podem desenvolver muitos programas como seja o parque de jogos infantis e a superfície para jogar Críquete.

Parece-nos, no entanto, que num lugar de tão grande dinâmica e de tantos interesses diferentes - e conflitantes - o programa não deveria ser um compromisso muito determinado e que o espaço se deveria deixar o mais que possível aberto à inscrição de diferentes usos com temporalidades diferente, mas em que a ideia do transitório está sempre presente.

### b) Cheios e vazios

Esta sequência de cheios e vazios, conseguidos através da vegetação arbórea permitiria também propor para o espaço um conjunto de ambientes muito diferentes sugerindo circunstâncias de exposição solar, iluminação e atmosfera muito diferentes num mesmo grande espaço coerente.



Os “cheios”, correspondentes a espaços verdes muito ensombrados, ou circundados por grupos lineares de árvores, poderão, ainda, ser compatíveis com uma continuidade visual ao nível dos olhos dos utilizadores que poderiam ler, e viver, numa mesma continuidade visual, atmosferas muito diferentes.

Uma grande homogeneidade dos materiais de pavimentação acentua essa ideia de continuidade.

Por outro lado, formas diferentes de aplicar os materiais de pavimentação produzirão pequenas diferenças de textura que permitirão compreender a ideia de vários espaços dentro de um espaço e ajudarão a sugerir um zonamento funcional espontâneo.

Estas diferenças de textura serão um dos motivos de interesse dos sistemas de pavimentação uma vez que poderão produzir imagens diferentes da Praça e dos diferentes espaços pavimentados em função da orientação da iluminação solar que roda sobre o espaço durante o dia.

### c) Verde e Mineral

Esta sucessão de espaços “cheios e vazios” corresponde sempre a uma utilização arquitectónica do material vegetal arbóreo, funcionando os volumes de árvores como volumes semelhantes aos volumes dos edifícios quando delimitam os espaços vazios das praças.

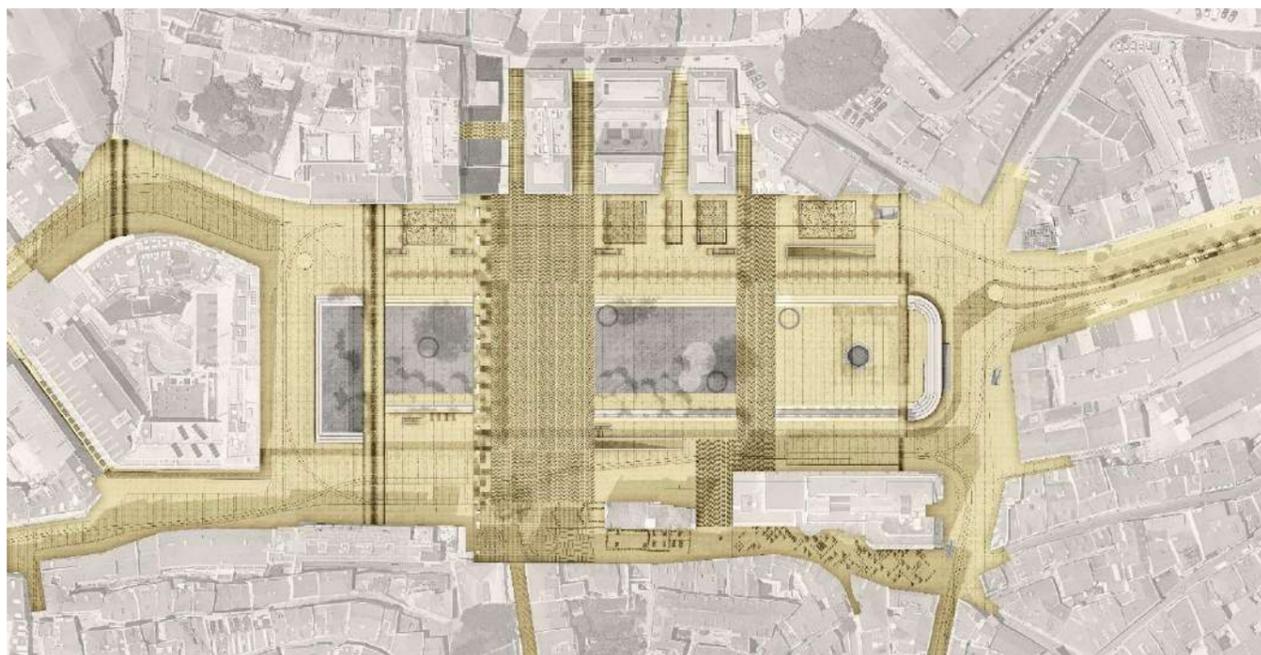


O Verde e o Mineral encontram-se em grande cumplicidade espacial definindo espaços diferentes, mas sempre dotados de características de grande resistência a usos intensos.

A escolha do material vegetal para os grandes maciços será feita usando espécies de árvores locais de forma a que outras árvores definidas como elementos excepcionais possam ser reconhecidas. Estas árvores excepcionais constituem objectos extraordinários de grande beleza e enorme volume e devem ser elementos agregadores de diferentes espaços, relacionando-se com diferentes zonas do Mundo e apelando a que as populações que as reconhecem como lugares familiares as tomem como identificadoras de lugares comuns de encontro.

Cada uma destas árvores (*Phytolacca dioica*, *Erythrina crista-galli*, *Tipuana tipu*, *Dracaena cinnabari*, *Ginkgo biloba* e *Ficus macrophylla*), referem claramente um território de origem, sendo árvores simbólicas de uma região do mundo, frequentemente conotadas com as próprias comunidades que com elas coabitam e relacionadas com um imaginário preciso.

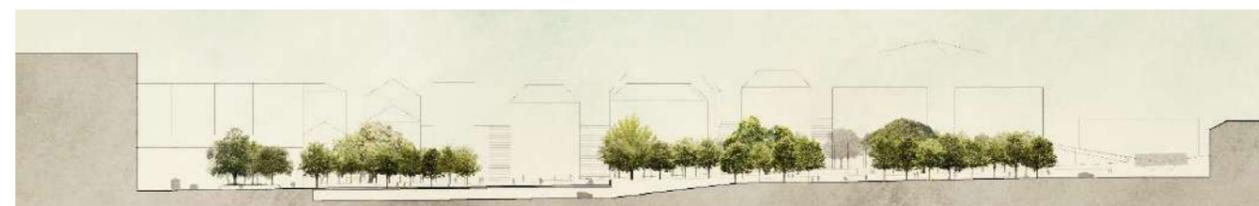
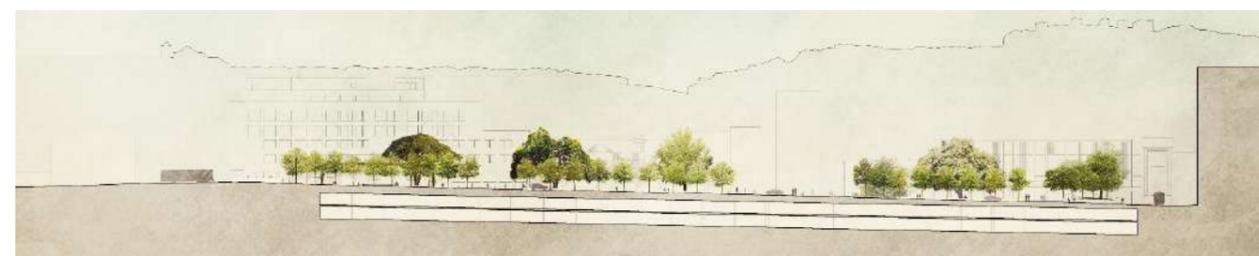
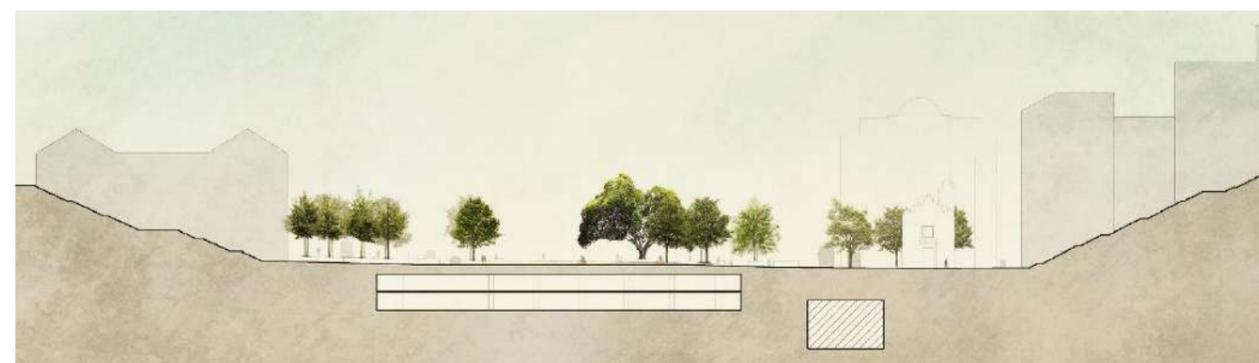
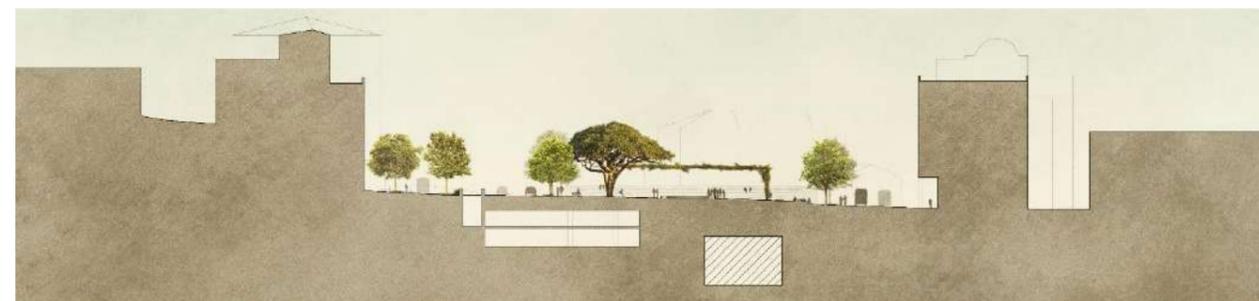
Esperamos que esse imaginário possa permitir o assinalar, de forma discreta e implícita, lugares de reunião e encontro informal. As árvores extraordinárias são circundadas por um banco circular que poderá permitir, caso seja necessário, uma manipulação diferente do terreno em termos altimétricos ou estruturais, nomeadamente para permitir a ancoragem da árvore à estrutura subjacente, reduzindo a expressão do risco de rotação do torrão da raiz e queda da árvore com ventos mais fortes.



Propõe-se um sistema de pavimentação combinado verde - mineral que utilize os elementos de reciclagem das lajetas em lioz existentes - cortadas em elementos a reusar postos a cutelo, de forma a constituir uma grelha de envolvimento permitindo utilizar uma pavimentação de aspecto "verde", mas com maior capacidade de carga que os prados.

**d) Um Bordo permeável e topográfico**

Qualquer que seja a interpretação operacional da questão do trânsito, teremos sempre espaços de passagem, naturalmente com intensidades diferentes de acordo com a fórmula de gestão, e espaços de permanência, materializados estes, do lado Poente, por uma sucessão de espaços visualmente delimitados em altura por árvores de alinhamento que constituem áreas perceptivelmente mais confinadas e, do lado nascente, por espaços mais abertos, de escala um pouco maior, em que árvores mais "soltas" oferecem sombra e volume de enquadramento arquitectónico aos edifícios existentes.

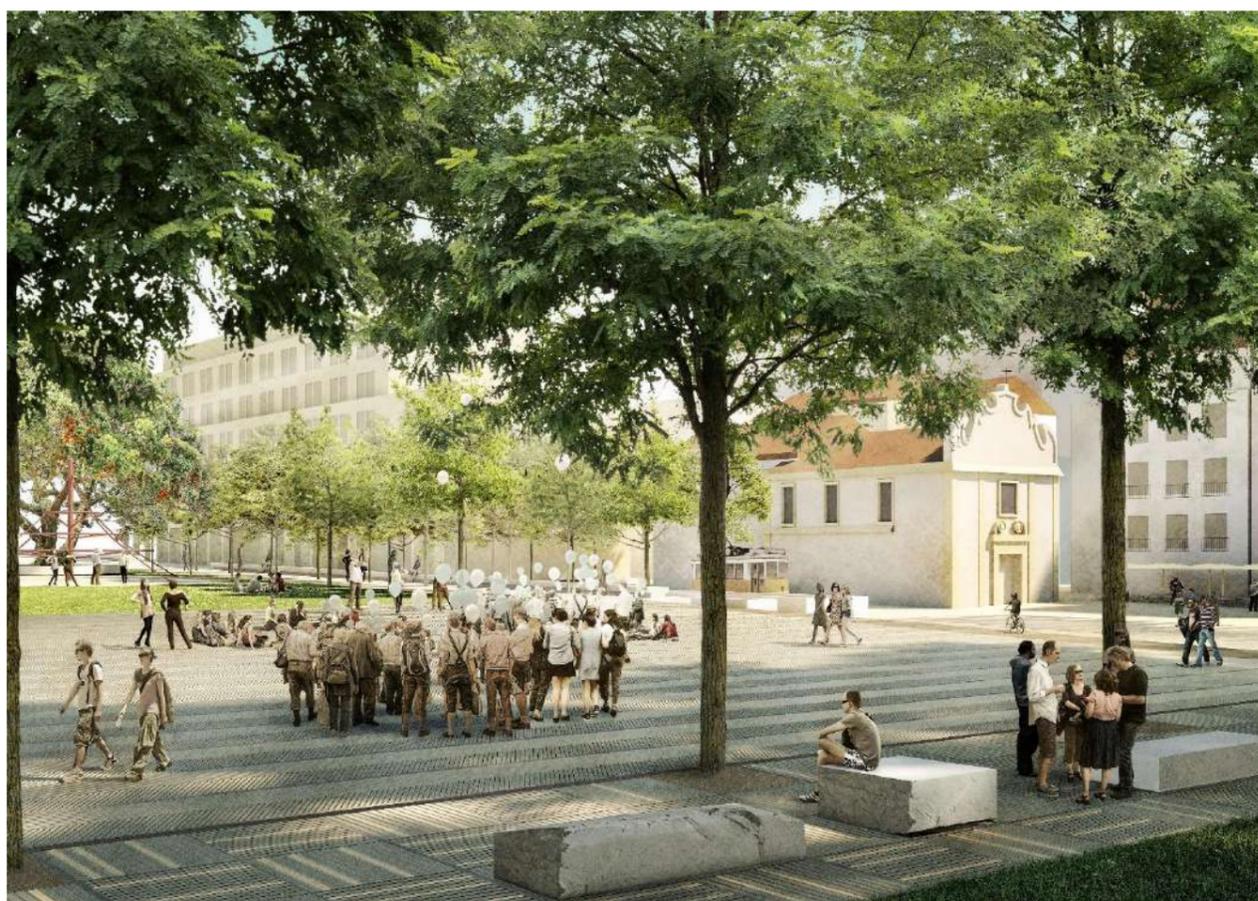


A interface entre os Espaços de passagem e os Espaços de permanência, de definição fundamental, não deverá, no entanto, promover uma fragmentação profunda na percepção transversal do espaço (como agora acontece).

Apostando claramente na futura redução da intensidade (e velocidade) do trânsito no espaço do Martim Moniz, esta transição deverá constituir um bordo de transição intensamente urbano e visivelmente permeável, assegurando com clareza a localização das passagens de atravessamento transversal, mas garantindo a percepção das diferentes atmosferas dos vários espaços de Praças e Jardins que constituem o espaço Público.

O bordo propõe-se como uma estrutura arquitectónica que resolve em cada momento do espaço a transição altimétrica sem sobressaltos e garantindo a absoluta acessibilidade de todos os espaços sem qualquer limitação ou barreira, garantindo, no entanto, em conjunto com a massa arbórea, uma eficaz barreira de protecção ao ruído.

Este Bordo, um simples banco, longo e largo, que permite a invenção de inúmeras formas de uso e a adaptação a qualquer função permanente ou temporária, encerra uma infraestruturação elementar, que ajuda a reduzir o impacto das instalações temporárias em caso de realização de eventos e permite grande flexibilidade de utilização mesmo na possibilidade de acoplar diferentes peças de iluminação ou mobiliário urbano.



Adaptando-se às diferentes condições altimétrica, o banco poderá multiplicar-se em altura, oferecendo mais do que uma plataforma de estada.

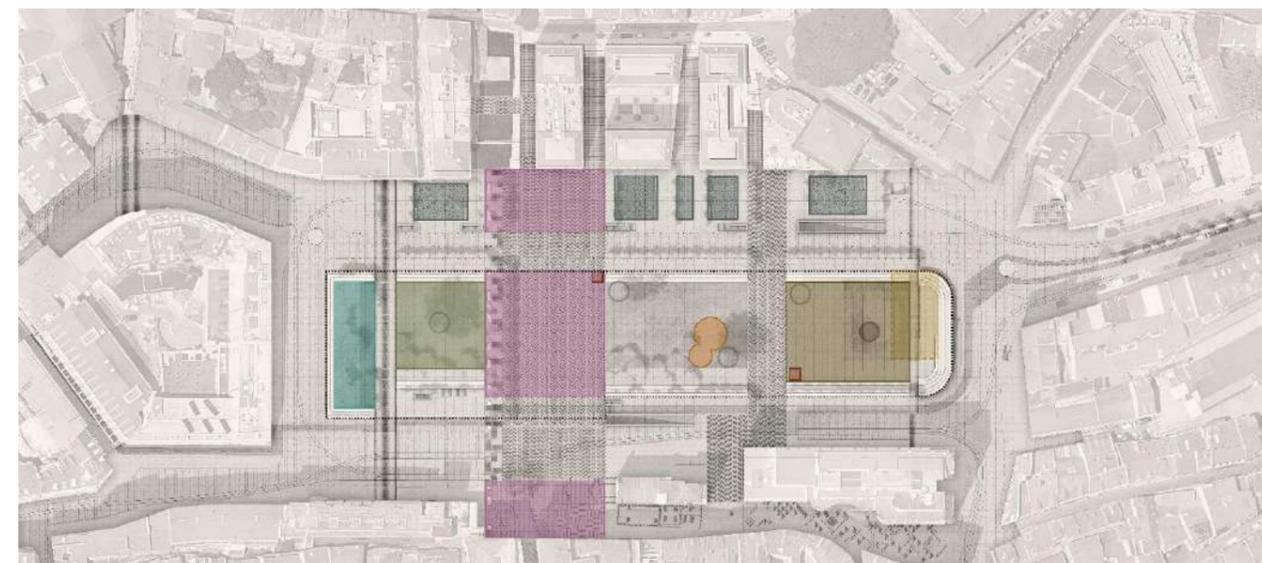
#### ***e) Contexto funcional e pré-existência – caracter programático***

O projecto pretende tirar partido de condições excepcionais de contexto sob o ponto de vista da diversidade cultural, social e funcional do contexto.

A presença de muitas etnias no espaço e a possibilidade de as relacionar de formas diferentes, atribuindo protagonismos diferentes em momentos diferentes a cada grupo pode permitir uma grelha de programação continua que inclua também as programações tradicionais lisboetas que garante a animação constante do espaço público.

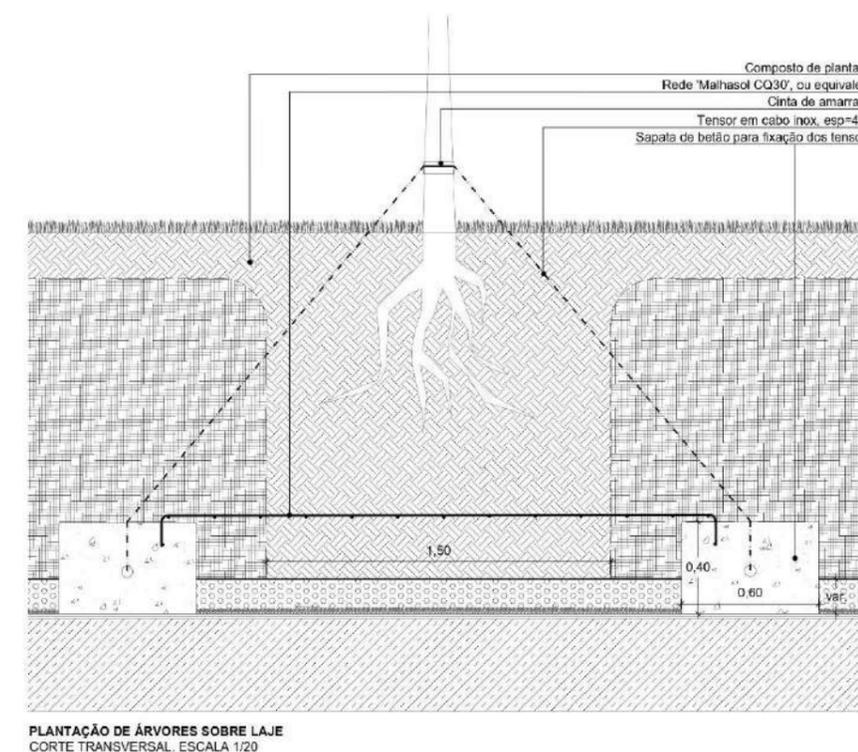
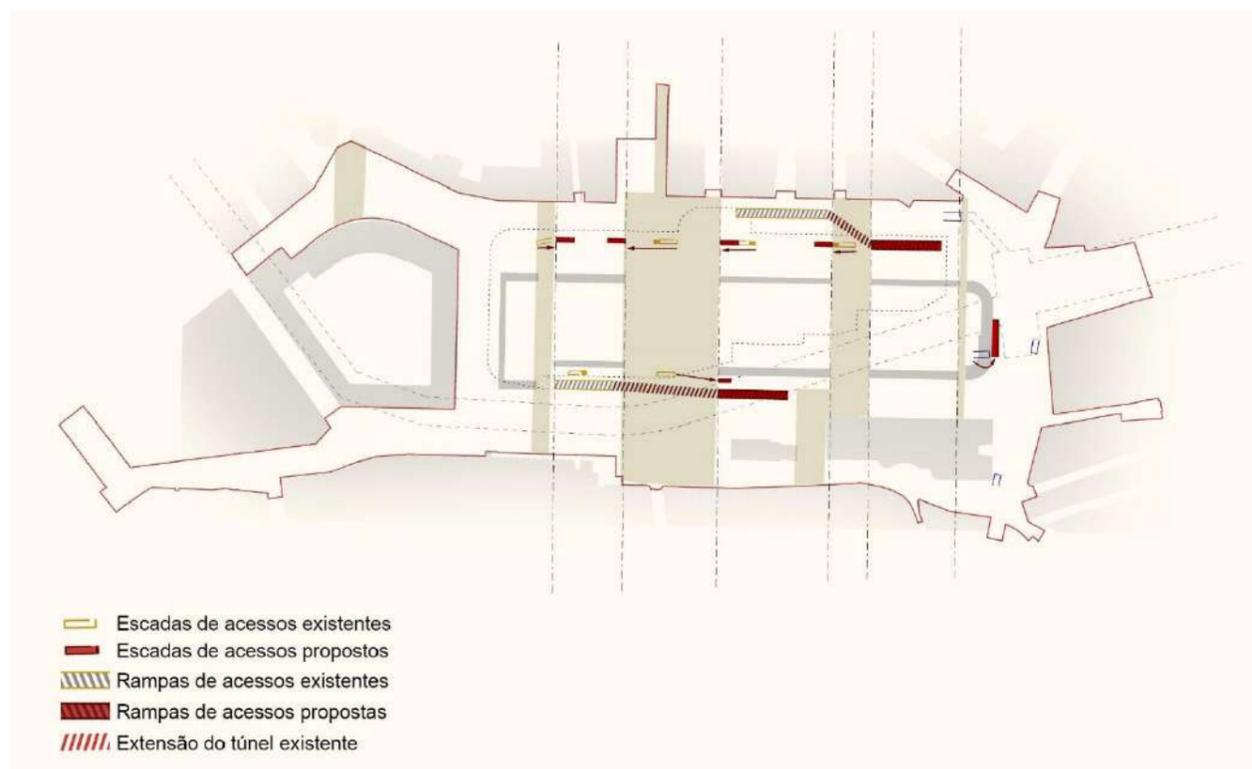
Programas centrados na gastronomia de cada comunidade, na sua música e na sua dança e artesanato pode transformar o espaço podendo mesmo propor-se que o festival Todos possa ter um lugar de desenvolvimento regular que faça contraponto às edições itinerantes.

Assim o desenho do espaço, na sua fragmentação, torna-o o capaz de suportar um grande número de programas, sejam eles fixos / residentes como o parque infantil, quiosque, instalações sanitárias e espaços lúdicos para prática informal de desportos e picnic e ou temporários, como intervenções artísticas, exposições, concertos e espetáculos culturais. Nestas áreas é prevista a instalação de pontos e redes de infraestruturas (esgotos, abastecimento de água, rede eléctrica, telecomunicações, outros) por forma a garantir o correcto funcionamento e gestão dos eventos previstos, sempre considerando uma abordagem de antivandalismo.



#### ***a) Relação com o estacionamento subjacente***

Decorrente da análise crítica à situação actual, considera-se que a implantação dos acessos pedonais e viários ao estacionamento subterrâneo promovem significativas discontinuidades no espaço, promovendo bloqueios às conexões transversais e longitudinais, nomeadamente no que concerne à circulação pedonal. Assim, e conforme referido no programa preliminar, são propostas alterações à implantação destes acessos, de forma melhor a relacioná-los entre si e a garantir a libertação dos corredores / eixos estruturantes, dando assim coerência ao espaço a à organização do mesmo.



Por outro lado, o projecto trabalha de uma forma muito consciente em relação à presença da estrutura do estacionamento enterrado tanto no que se refere às questões de carga como no que diz respeito às questões de acesso.

De facto, a capacidade de carga da estrutura não é enorme, resultando mesmo inferior às capacidades de carga requeridas para as lajes em espaço público em alguma legislação estrangeira, pelo que, tudo o que possa ser feito no sentido do aligeiramento das camadas superiores, deverá ser feito.

O sistema de drenagem e de retenção sub-superficial proposto permitirá resolver com grande eficácia o impacto da estrutura no metabolismo das águas pluviais podendo-se ainda intervir no impacto que a desastrosa localização das entradas e saídas pedonais e automóveis tem no espaço público, ajustando posições aí novo desenho mas, sobretudo, minimizando a presença dos automóveis privados dos utilizadores do estacionamento à superfície, colocando a entrada e a saída do parque o mais perto possível do eixo Rua da Palma/ Almirante Reis.

Assim a proposta, nas suas diferentes componentes (camada drenante ligeira, plantação de árvores, pavimentação e equipamento), é dimensionada dentro da capacidade de carga da laje do estacionamento existente.

Importante também referir que para a estrutura arbórea proposta, nos casos em que a plantação é feita sobre laje, é proposto um sistema de ancoragem, por forma a, por um lado, garantir uma protecção à estrutura e, por outro, garantir a estabilidade destes exemplares arbóreos.

## 7. Mobilidade e trânsito

### a) O futuro do trânsito Automóvel

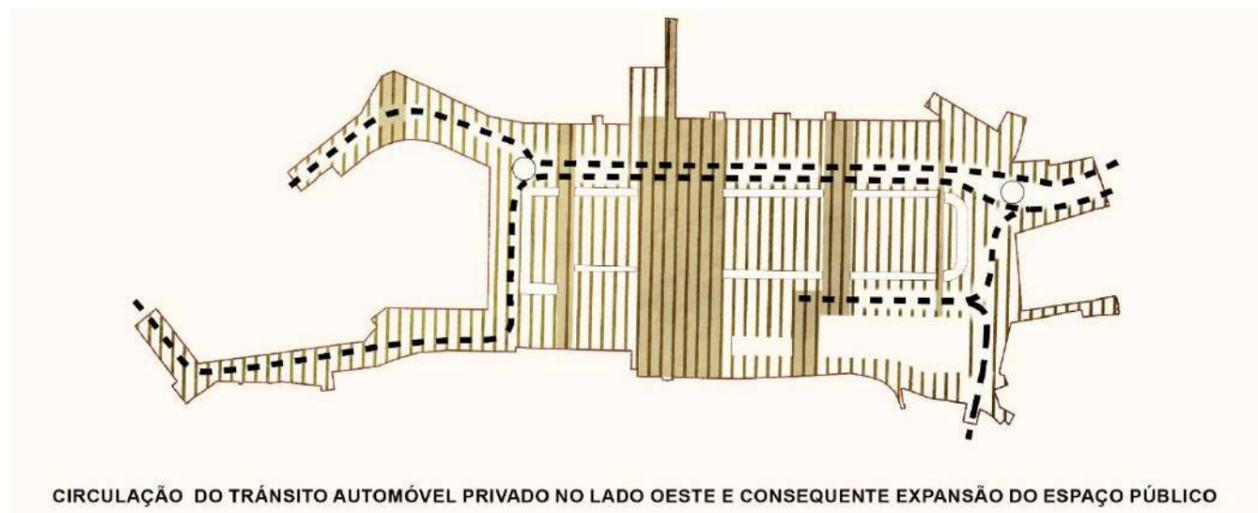
O futuro do trânsito Automóvel nas cidades parece ser inevitavelmente condenado a soluções de restrição. De facto, Lisboa será talvez a única capital europeia que não tem espaços significativos de trânsito com acesso limitado no seu centro, sendo os episódicos casos presentes uma consequência imediata da impossibilidade física dada a dimensão das ruas.

Concretamente, no que respeita à Baixa, será inevitável que, num futuro próximo o seu livre acesso a todos os veículos (porque mesmo as restrições de carácter ambiental não são controladas) seja revisto.

Não podemos continuar a aceitar que qualquer dos milhares de veículos que diariamente entram em Lisboa possa tranquilamente, se assim o decidir, atravessar a Baixa.

A solução para o trânsito agora proposta permite definir uma solução de transição que garante um período de construção da admissibilidade generalizada da operação.

A opção estrutural é a de concentrar todo o trânsito no lado poente em duas vias de circulação servindo os dois sentidos de trânsito e com uma faixa comum autocarros - trânsito comum, deixando o lado nascente apenas com transporte público e saída do estacionamento (sendo, por isso, relevante a alteração de localização da saída).



No lado poente, o eléctrico atravessa a estrutura de pavimentação do espaço pedonal nas cinco pequenas praças que se configuram agora. A reduzida frequência das passagens e a boa convivência entre eléctricos e espaço pedonal em toda a cidade permite manter esse relacionamento próximo até que, eventualmente, se decida a recolocação da linha noutra posição, esforço que, neste momento e neste enquadramento financeiro não parece possível.



Todo o trânsito se processa sobre uma pavimentação que corresponde a uma declinação material do pavimento pedonal, as pequenas lajes de pedra postas a cutelo, que aqui serão misturadas com elementos iguais, mas em betão.

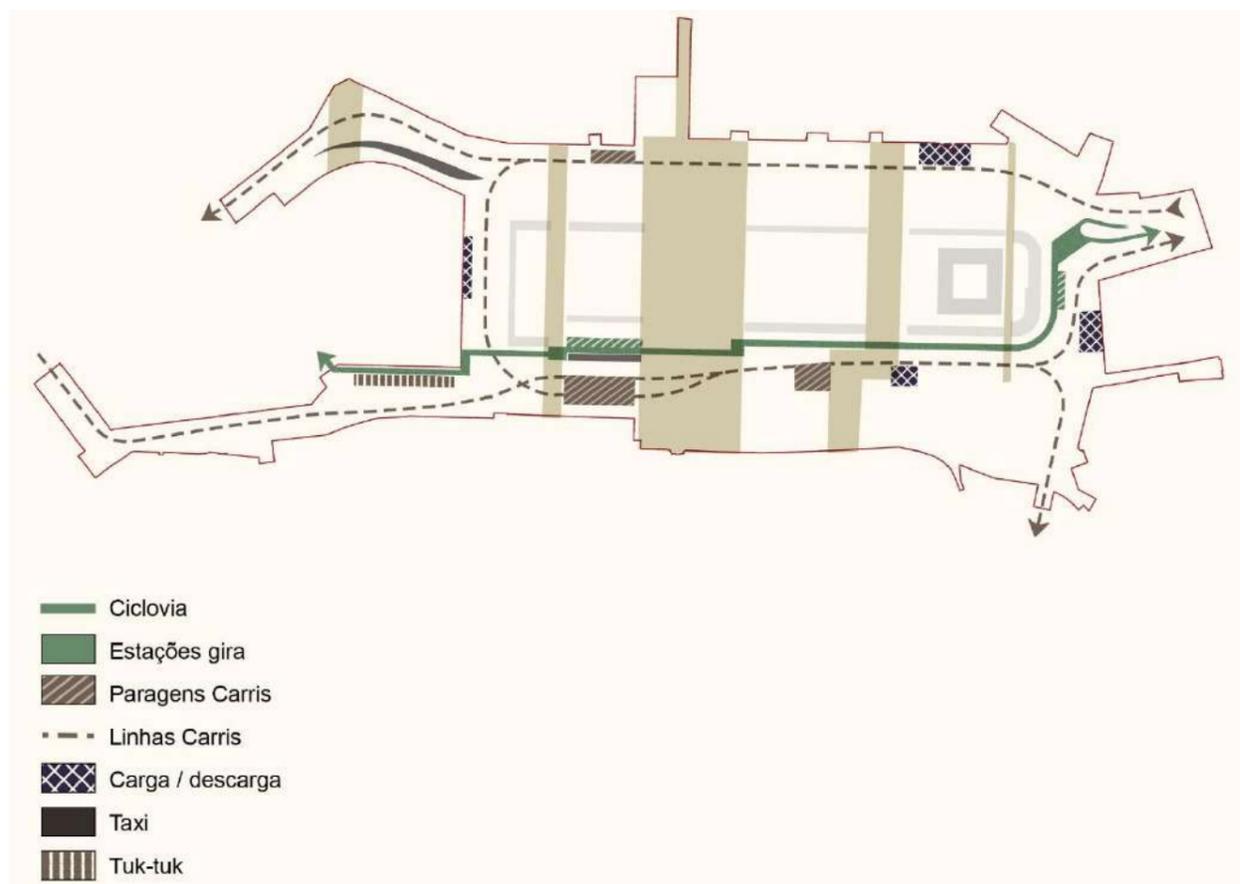
As caixas de pavimentação, evidentemente, correspondem às necessidades maiores de carga, que são as correspondentes aos veículos pesados.

De sublinhar o facto de que, também aqui, e, eventualmente com ainda maior expressão do que na zona construída sobre a estrutura do estacionamento, existirá a caixa subjacente de retenção, resultando uma área de retenção muito significativa.

O desenho está concebido de forma a permitir uma grande diversidade de processos de seccionamento do trânsito, tanto no sentido descendente como no sentido ascendente, assegurando uma grande flexibilidade operativa que facilita o processo de transição para outras condições de limitação de acessos.

As alterações de trânsito tornam a posição da pista ciclável muito mais segura e eficaz do que agora. A discussão sobre a qualidade do desempenho da pista da Almirante Reis, extremamente necessitada de revisão, poderá, claramente, ser feita em condições de contexto completamente diferentes caso se decida proceder a alterações nos acessos à Baixa, uma vez que a pressão sobre o eixo Almirante Reis- Rua da Palma será completamente diferente, permitindo resolver os problemas actuais da via com outra disponibilidade de espaço.

É de referir, que o desenho tem também a capacidade de absorver as necessidades logísticas (carga e descarga) das lojas e centros comerciais da envolvente, garantindo o seu correcto e necessário funcionamento, dentro de um percurso de servidão com uma velocidade máxima de 30km/h.



## 8. Estratégia de intervenção

### a) Estratégia de Desenho

Já suficientemente descrita, a estratégia do desenho corresponde à da criação de um conjunto de espaços articulados num grande sistema em que as diferentes complicitades entre os diferentes elementos do sistema permitem perceber as maiores e menores continuidades entre esses espaços.

Falamos, assim, de um desenho dinâmico e susceptível de ser interpretado e manipulado - nomeadamente, como já foi dito, através da iluminação noturna, que permite desenhar continuidades diferentes entre os diversos espaços- de forma a constituir desenhos diferentes em momentos diferentes do tempo.

Uma interpretação, sublinhada por uma iluminação precisa, poderá fazer perceber o espaço como um grande todo em que se destacam pequenas diferenças de lugares, mas outras poderão propor o espaço como elementos mais autónomos justapostos.

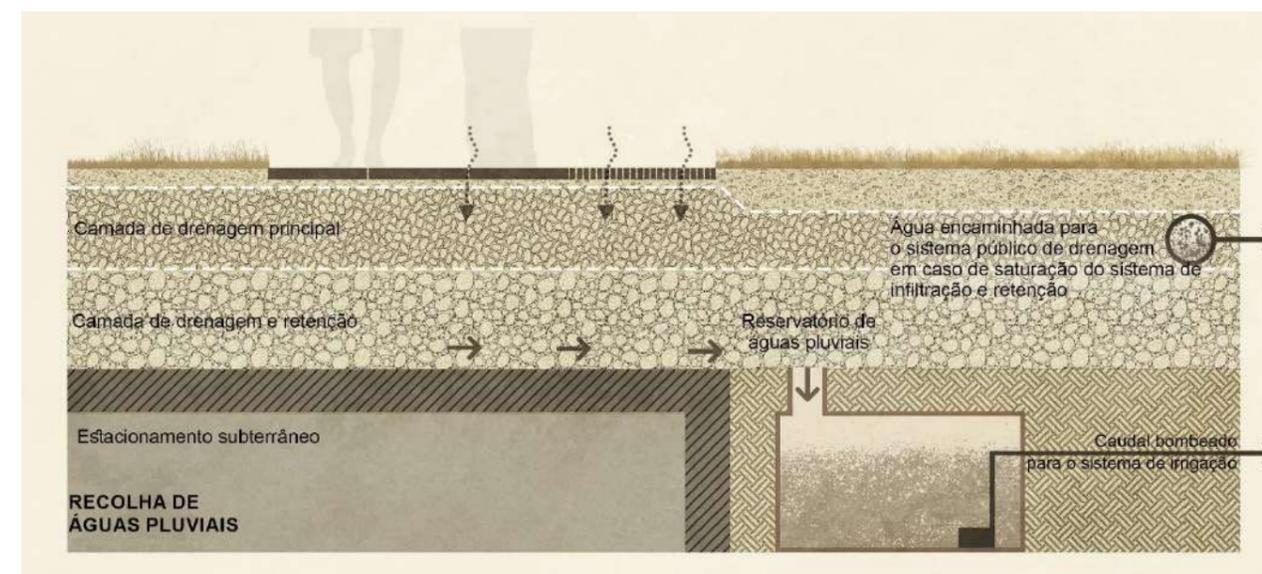
Esta forma muito dinâmica e flexível de desenhar o espaço permite a operabilidade que um espaço com as características sociais e de encaixe no contexto da cidade - nomeadamente em termos de trânsito - precisa.

### b) Relação com as Alterações Climáticas - Gestão das águas pluviais controle da temperatura e Refúgios Microclimáticos

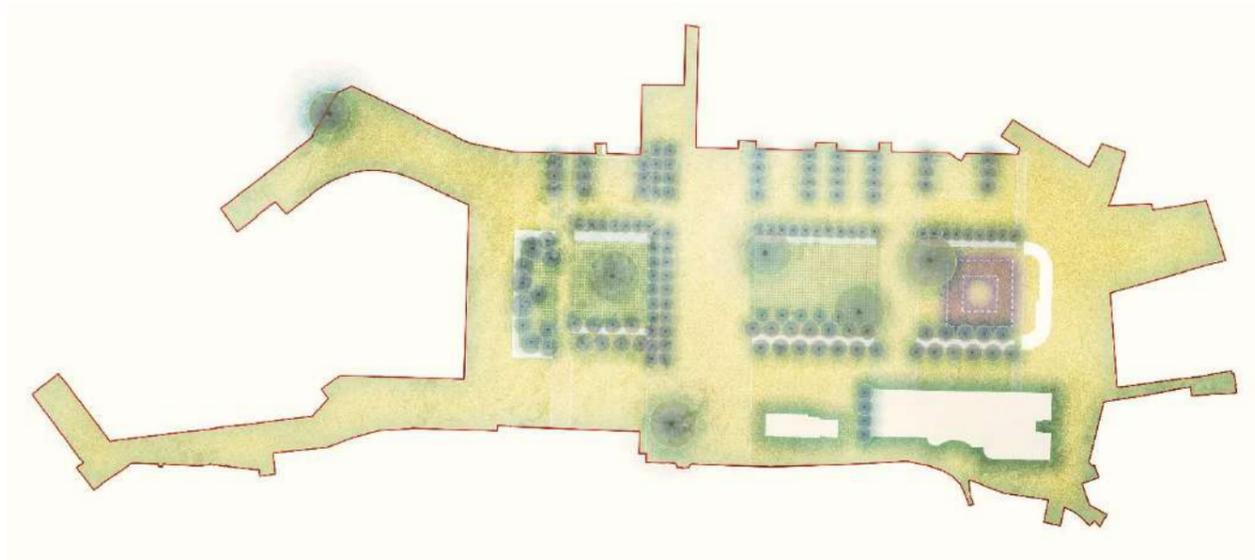
O desenho parte de uma posição que atribui a este espaço público uma enorme importância em termos sociais e de trânsito.

No entanto, o seu papel como elemento de gestão das questões relacionadas com as alterações climáticas na Cidade não será de menor importância.

#### Infiltração e retenção



### Calor e ensombramento / Evapotranspiração e vaporização



A presença da vegetação arbórea e das superfícies de revestimento herbáceo garantem que a praça e todo o espaço público funcione não como uma árida placa mineral de representação mas como um lugar microclimaticamente construído através do uso preciso de instrumentos de controle que garantem um funcionamento de todo o espaço extremamente amigável para os cidadãos em condições de temperatura extrema – tanto baixas através da oferta de localizações de estada exposta a Sul e abrigadas dos ventos como altas através da oferta de sombras que protegem tanto a estada como o percurso.

### Refúgio térmico

O Novo Espaço Público terá condições para oferecer à Cidade um verdadeiro Refúgio Térmico que ajude as populações a suportar com maior facilidade temperaturas extremas.

Este papel é tanto mais importante quanto se relaciona com uma zona da cidade em que vivem famílias com recursos económicos limitados, cuja presença é essencial para a vida da cidade, mas para quem será difícil recorrer a ar condicionado.

A grande densidade de ocupação dos alojamentos acentua a necessidade de recorrer ao Espaço Público para encontrar um lugar de refúgio em termos de altas temperaturas.

Esta questão acrescenta responsabilidade social ao espaço que se deverá revestir de mais essa forma de generosidade e solidária empatia com os utilizadores de uma forma intencional e muito consciente.

### c) *Arqueologia*

Considerando o contexto histórico do espaço, e da sua envolvente, e o tipo de intervenção a que nos propomos, consideramos essencial um acompanhamento cuidado, ao nível da obra e até durante o desenvolvimento do próprio projecto, de um técnico qualificado (Arqueólogo), por forma a garantir uma correcta integração das eventuais estruturas e elementos que venham a ser identificados. Assim a nossa equipa propõe-se a incluir o referido técnico, desde as fases iniciais do projecto, apesar de não existir esta indicação nos termos de referência.

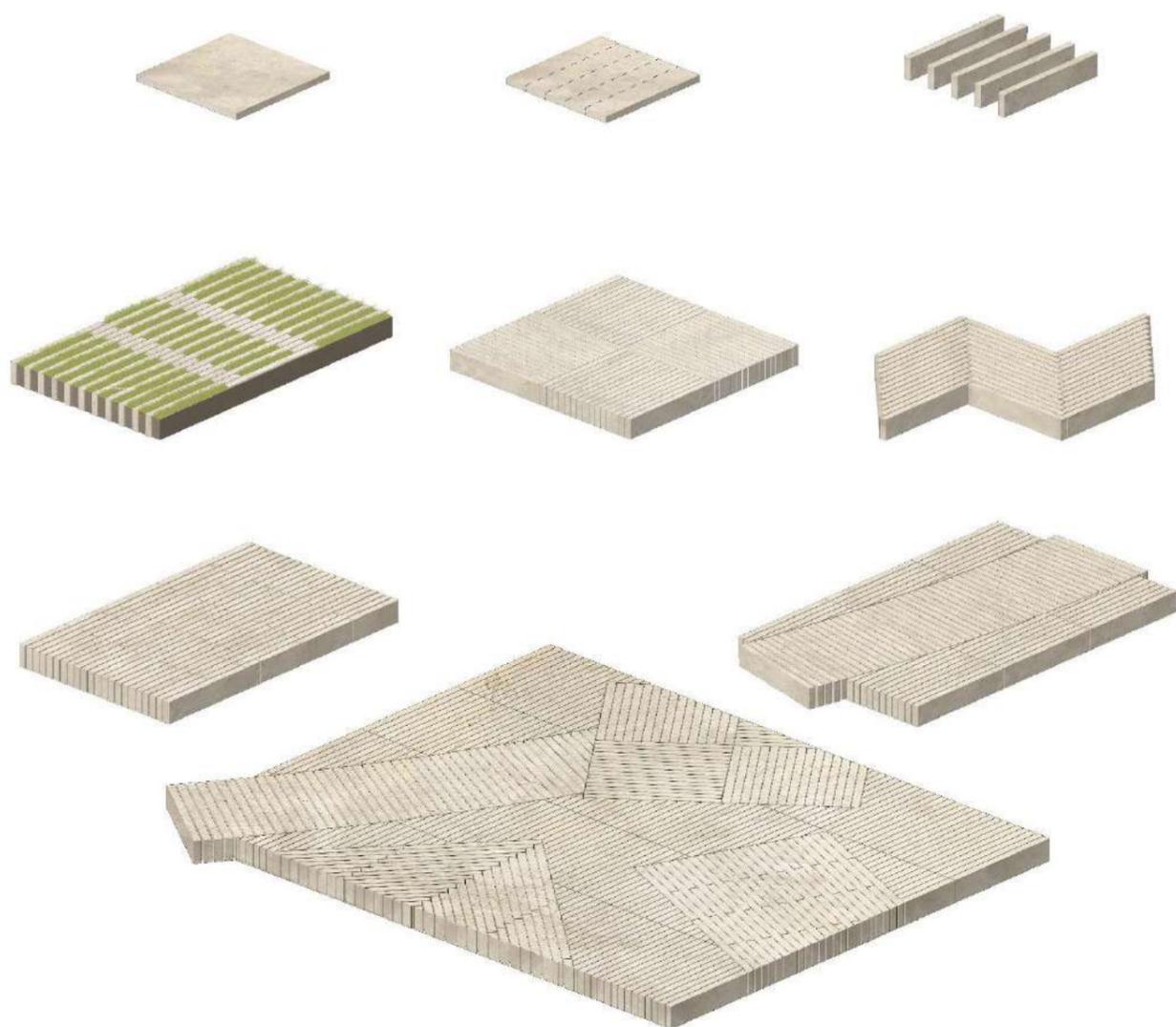
### d) *Participação*

Centrar o espaço e os seus argumentos na questão social significa trazer a participação não apenas para o projecto mas também para a gestão e condução programática do espaço no tempo.

A participação tem que ser continuada, ou seja, será fundamental encontrar o protagonista na construção dos momentos activos e frequentes em que a gestão municipal consiga interagir o mais directamente possível com as populações não apenas nas questões fundativas do novo espaço público, mas em todas as vertentes relacionadas com a sua gestão, adaptação a novas condições e relação com o contexto social e comercial.

O espaço tem que ser acompanhado pela participação no tempo.

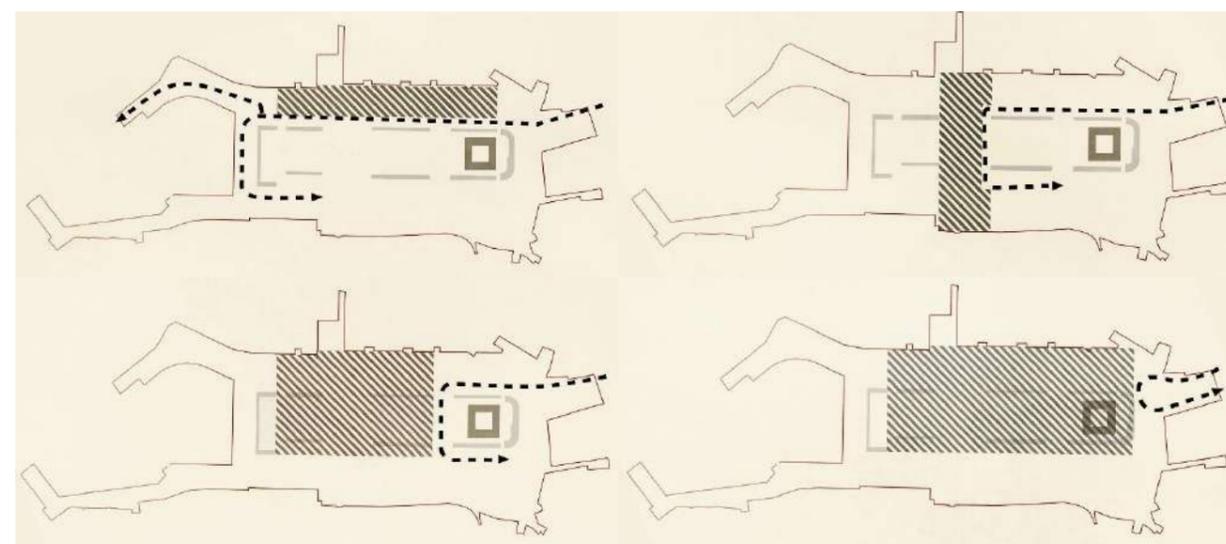
e) *Reuso e reciclagem de materiais*



f) *Temporalidade e Flexibilidade, no projecto e em obra*

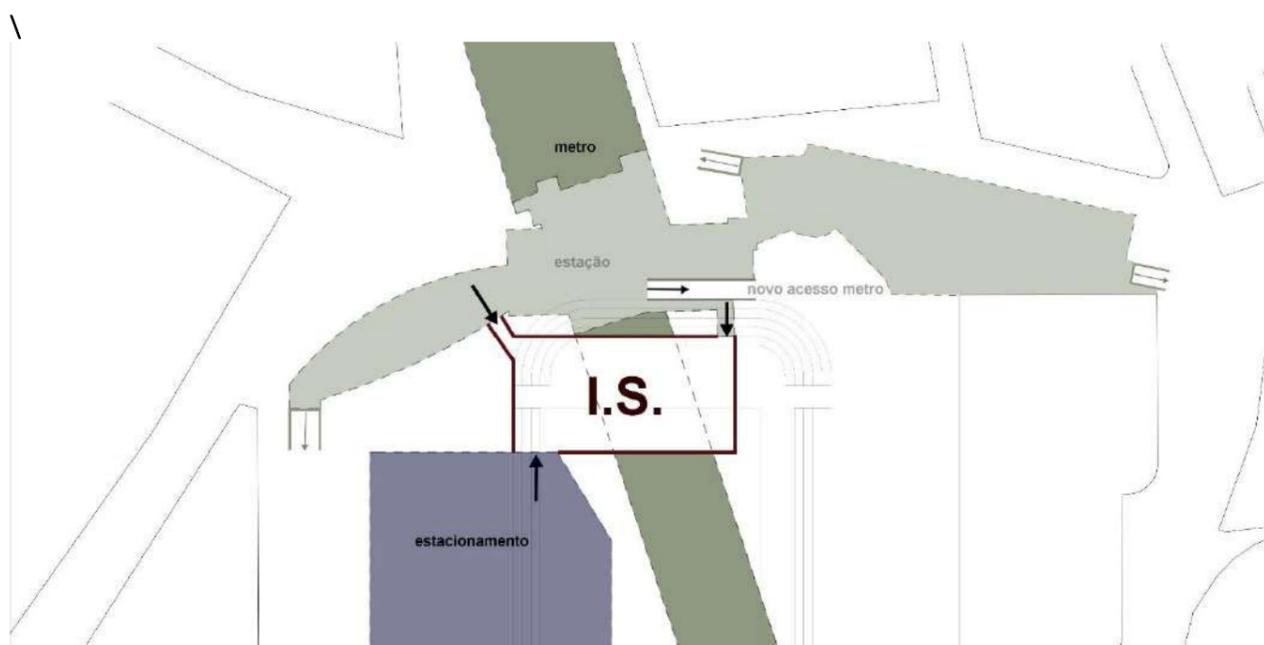
O desenho proposto, aparentemente rígido, mas funcionalmente bastante flexível, permite enquadrar uma série de dinâmicas, tanto em obra como no seu próprio funcionamento, que o fará dar resposta a diferentes circunstâncias e constrangimentos, tornando-os ao invés, oportunidades.

Assim, acompanhando a proposta de alteração aos acessos ao estacionamento subterrâneo, o desenho, com a sua fragmentação, promove a criação de diferentes corredores de circulação e áreas de uso que se enquadram numa eficiente capacidade de circulação (viária e pedonal) seja numa necessidade de faseamento em tempo de obra ou de temporalidade / flexibilidade para a realização de eventos ou outras actividades que obriguem ao fecho parcial dos diferentes espaços/fragmentos.



Esquema de reaproveitamento do lajeada em lioz existente

g) *Arquitectura – Instalações Sanitárias*



Sob a área de eventos, denominada Forum, é prevista a construção de um espaço subterrâneo que permita albergar uma zona logística de apoio às diversas actividades, áreas técnicas, instalações sanitárias de grande capacidade (concessionada) para garantir a qualidade e funcionamento do espaço. Este espaço subterrâneo poderá ser conectado à actual galeria do metro e ao estacionamento existente, promovendo assim a criação de um espaço urbano de qualidade.

## ii. Quadro de Áreas

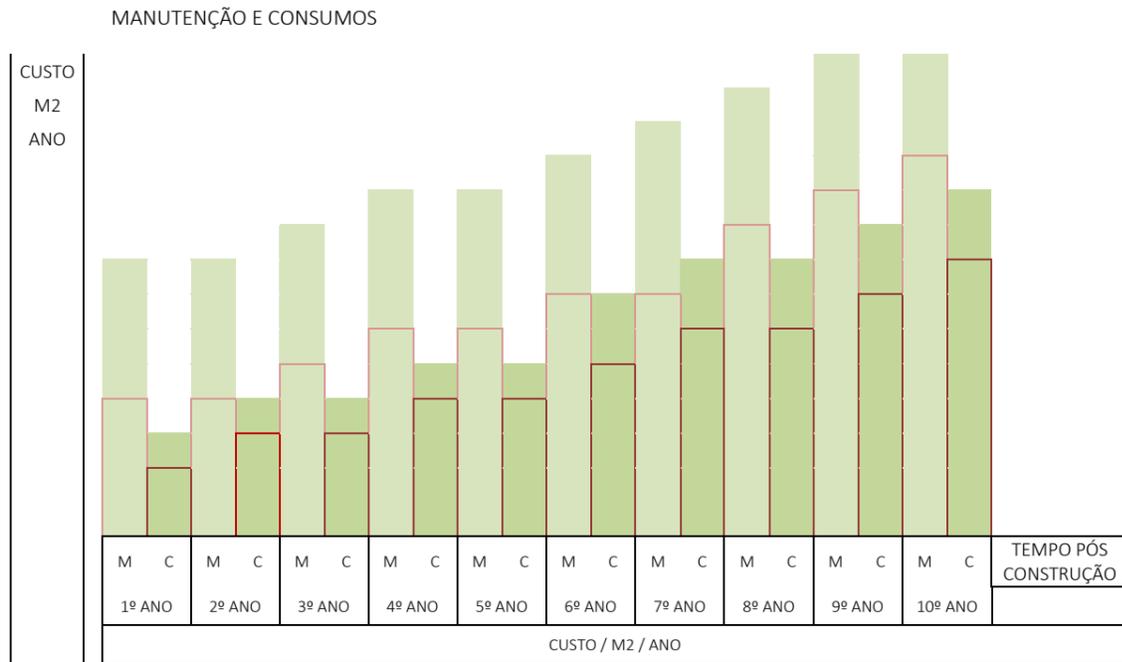
|   |                                |
|---|--------------------------------|
| <b>Área de Projecto</b>                                   | <b>35 500,00 m<sup>2</sup></b> |
| <b>Pavimentos</b>   |                                |
| Pedonal e ciclável  | 950,00 m <sup>2</sup>          |
| Pedonal e viário  | 23 825,00 m <sup>2</sup>       |
| <b>Zonas Programáticas</b>                                |                                |
| Áreas multifuncionais                                     | 3 535,00 m <sup>2</sup>        |
| Zonas de estadia formais, praças e parque infantil        | 2 790,00 m <sup>2</sup>        |
| <b>Bordo Arquitectónico</b>                               |                                |
| Banco / murete  | 970,00 m <sup>2</sup>          |
| Banco / anfiteatro  | 250,00 m <sup>2</sup>          |
| Banco / caldeira  | 100,00 m <sup>2</sup>          |
| <b>Espaços Verdes</b>                                     |                                |
| Zonas verdes extensivas - prados                          | 2 610,00 m <sup>2</sup>        |
| Zonas de plantação (trepadeiras)                          | 50,00 m <sup>2</sup>           |
| Zona de plantação arbórea (árvores com carácter especial) | 25,00 m <sup>2</sup>           |
| Zona de plantação arbórea (buffers, alinhamento)          | 395,00 m <sup>2</sup>          |

## iii. Estimativa de custo da obra

|   | quant. | un. | €/m <sup>2</sup> | Total                 |
|---|--------|-----|------------------|-----------------------|
| <b>a) Obras de demolição, incluindo acompanhamento arqueológico</b>                                   |        |     |                  | <b>950 000,00 €</b>   |
| a.1 Demolição do Edifício que liga a Capela da Nossa Senhora da Saúde ao Centro Comercial da Mouraria | 1,00   | vg  | 550              | 90 000,00 €           |
| a.2 Demolição de pavimentos, caldeiras, muretes, fontes   | 1,00   | vg  | 20               | 590 000,00 €          |
| a.3 Remoção de mobiliário urbano e outros equipamentos  | 1,00   | vg  | 20               | 270 000,00 €          |
| <b>b) Arquitectura Paisagista</b>   |        |     |                  | <b>3 870 000,00 €</b> |
| b.1 Trabalhos Preparatórios (remoções, podas, limpeza)  | 1,00   | vg  | 15               | 45 000,00 €           |
| <b>b.2 Pavimentos</b>   | 1,00   | vg  | 81               | <b>2 004 000,00 €</b> |
| b.2.1 Pedonal e ciclável  |        |     |                  | 134 000,00 €          |
| b.2.2 Pedonal e viário  |        |     |                  | 1 870 000,00 €        |
| <b>b.3 Zonas Programáticas</b>  | 1,00   | vg  | 105,5            | <b>667 000,00 €</b>   |
| b.3.1 Áreas multifuncionais   |        |     |                  | 318 000,00 €          |
| b.3.2 Zonas de estadia formais, praças e parque infantil  |        |     |                  | 349 000,00 €          |
| <b>b.4 Bordo Arquitectónico</b>   | 1,00   | vg  | 380              | <b>502 000,00 €</b>   |
| b.4.1 Banco / murete  |        |     |                  | 327 000,00 €          |
| b.4.2 Banco / anfiteatro  |        |     |                  | 100 000,00 €          |
| b.4.2 Banco / caldeira  |        |     |                  | 75 000,00 €           |
| <b>b.5 Mobiliário Urbano e Outros Equipamentos</b>  | 1,00   | vg  | 35               | <b>482 000,00 €</b>   |
| <b>b.6 Espaços Verdes</b>   | 1,00   | vg  | 56               | <b>170 000,00 €</b>   |
| b.6.1 Zonas verdes extensivas - prados  |        |     |                  | 52 000,00 €           |
| b.6.2 Zonas de plantação (trepadeiras)  |        |     |                  | 12 000,00 €           |
| b.6.3 Zona de plantação arbórea (árvores com carácter especial)                                       |        |     |                  | 48 000,00 €           |
| b.6.4 Zona de plantação arbórea (buffers, alinhamento)  |        |     |                  | 58 000,00 €           |
| <b>c) Arquitectura</b>  | 1,00   | vg  |                  | <b>50 000,00 €</b>    |
| <b>d) Escavação e contenções (incl. movimento de terras)</b>  | 1,00   | vg  |                  | <b>350 000,00 €</b>   |
| <b>e) Instalações, equipamentos e sistemas eléctricos</b>   | 1,00   | vg  |                  | <b>70 000,00 €</b>    |
| <b>f) Fundações e Estruturas Subterrâneas</b>   | 1,00   | vg  |                  | <b>955 000,00 €</b>   |
| <b>g) Águas e esgotos (incl. serviço de incêndio, rede de rega, drenagem e hidráulica)</b>            | 1,00   | vg  |                  | <b>405 000,00 €</b>   |
| <b>h) Rede de iluminação urbana e ambiental</b>   | 1,00   | vg  |                  | <b>400 000,00 €</b>   |
| <b>i) Instalações, equipamentos e sistemas de comunicações;</b>                                       | 1,00   | vg  |                  | <b>120 000,00 €</b>   |
| <b>j) Sinalética (incluindo sinalética de emergência) e sinalização</b>                               | 1,00   | vg  |                  | <b>80 000,00 €</b>    |
| <b>l) Rede viária, ruas e ciclovias</b>   | 1,00   | vg  |                  | <b>150 000,00 €</b>   |
| <b>m) Alteração de traçado do Carril do Elétrico, Mudança de via e Instalação de cruzamentos</b>      | 1,00   | vg  |                  | <b>296 480,00 €</b>   |
| <b>TOTAL</b>  |        |     |                  | <b>7 696 480,00 €</b> |

iv. **Análise comparativa dos custos de manutenção e consumos da obra e da solução proposta**

incluindo todos os consumos de água e electricidade e todos os trabalhos de manutenção periódica e preventiva necessários



|  |  |             |
|--|--|-------------|
|  | CUSTOS DE MANUTENÇÃO (M) / PROPOSTA - 1º ANO (VALOR ANUAL)                   | 36 000,00 € |
|  | CONSUMOS (C) / PROPOSTA - 1º ANO (VALOR ANUAL)                               | 12 000,00 € |
|  | CUSTOS DE MANUTENÇÃO MÉDIOS (M) / ESPAÇO PÚBLICO (EU) - 1º ANO (VALOR ANUAL) | 75 000,00 € |
|  | CONSUMOS MÉDIOS (C) / ESPAÇO PÚBLICO (EU) - 1º ANO (VALOR ANUAL)             | 30 000,00 € |