

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



**Termos de Referência**

Anexo I.I – Programa de Intervenção

**julho**  
**2022**



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA  
DIREÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO  
DEPARTAMENTO DE ESPAÇO PÚBLICO



## Índice

1. Enquadramento .....	3
2. Objetivos estratégicos .....	5
2.1. Um Jardim do Mundo .....	5
2.2. Um lugar para Todos.....	6
2.3. Uma intervenção que abarque de forma coerente todos os sistemas que compõem o espaço público .....	7
2.4. Um lugar que promova melhor ambiente, mais conforto e mais saúde.....	7
2.5. Um espaço adaptado às alterações climáticas.....	7
3. Orientações Programáticas .....	8
3.1. Sistema de vistas.....	10
3.2. Edificado e bens patrimoniais .....	11
3.3. Estrutura verde .....	12
3.4. Percursos pedonais.....	14
3.5. Sistema Viário .....	15
3.6. Atividades e equipamentos.....	19
3.7. Mobiliário urbano, iluminação pública, rega e limpeza .....	19
3.8. Materiais.....	20
4. Condicionantes.....	21
5. Estimativa de Custos .....	21
6. Documentação de apoio .....	22
6.1. Legislação e Regulamentação aplicável .....	22
6.2. Planos e Manuais De Apoio .....	23
7. Anexos.....	25
ANEXO I.I. I - Biblioteca de apoio ao desenho.....	25
ANEXO I.I. II - Planta de Integração da Praça Martim Moniz na Estrutura Verde da Cidade .....	25



## 1. Enquadramento

A área de intervenção integra a Praça do Martim Moniz e as seguintes ruas: Rua Condes de Monsanto, Rua Poço do Borratém, Beco dos Surradores, Rua do Arco do Marquês de Alegrete; Rua D. Duarte, Travessa Nova de São Domingos; Troço da Rua da Palma confinante com a Praça Martim Moniz; troço sul da Rua da Palma que liga à Avenida Almirante Reis, Rua António Serrano; troço sul da Rua de São Lázaro, confinante com a Praça Martim Moniz; Beco da Barbadela, Rua Fernandes da Fonseca, Rua da Mouraria, troço nascente da Calçada da Mouraria e Beco Oliveira, confinantes com a Praça Martim Moniz.

Pretende-se que as propostas apresentadas promovam a requalificação de todo o a área de intervenção que abrange um total de 35 500m<sup>2</sup>.

As propostas devem responder aos objetivos delineados e às orientações programáticas para cada uma das temáticas que constituem uma intervenção no espaço público.

Para além dos requisitos estabelecidos em cada um dos capítulos deste documento as propostas devem cumprir os princípios estabelecidos nos planos e manuais listados no Cap. 4 – Documentação de Apoio: Plano de Ação Climática; Plano de Acessibilidade Pedonal da Cidade de Lisboa; A MOVE Lisboa, uma VISÃO ESTRATÉGICA PARA A MOBILIDADE 2030; Lisboa Desenho da Rua - Manual de Espaço Público.

No âmbito do processo participativo da Praça Martim Moniz foi elaborado um relatório final pela Divisão Participação da Câmara Municipal de Lisboa. Os resultados revelaram que a grande maioria dos participantes assinalou o desejo de que a Praça do Martim Moniz seja um espaço verde, um jardim ou praça ajardinada e que se mantenha a vivência multicultural da praça.

Um Espaço Verde e Multicultural é a principal premissa desta participação pública.

Na análise aos resultados foi identificada a necessidade de manter o Martim Moniz como um espaço aberto que garanta a possibilidade da existência de atividades que promovam o encontro entre pessoas, como sejam: espaços para convívio e estadia, espaço para as crianças, famílias e amigos.

A necessidade de zonas de sombra e a existência de elementos de água é considerada, por muitos, importante. No relatório é também mencionado a necessidade do espaço possibilitar a existência de atividades culturais, atividades desportivas, a promoção de feiras e/ou mercados temporários ao ar livre.

As preocupações em relação à vivência da praça, à data do inquérito, revelam a importância das questões de segurança frequentemente acompanhadas por pedidos de uma mais eficaz iluminação noturna da praça e maior segurança para o peão.



A difícil acessibilidade pedonal à placa central da praça é uma dos problemas mais assinalados e é considerado relacionado com o excesso de trânsito em torno da placa central e com o estacionamento abusivo. É referida a necessidade de redução de volume de tráfego e da melhoria das condições de segurança para a circulação pedonal e ciclável. De igual modo foi amplamente registado o desagrado com o ruído de tráfego e dos eventos noturnos no espaço público. Foram assinaladas, nas respostas ao inquérito, a necessidade de reformulação do trânsito e as ligações pedonais entre a praça e o eixo Almirante Reis/Baixa, e a praça e as colinas envolventes.



**figura 1**  
Limites da área de intervenção (Fonte Lxi).



## 2. Objetivos estratégicos

### 2.1. Um Jardim do Mundo

O concurso tem como objetivo principal a escolha de uma solução de desenho urbano para o espaço público da praça e zonas envolventes, em conformidade com as necessidades demonstradas pela população, no âmbito da Participação Pública. Estas necessidades são coroadas pelo desejo de um espaço verde que garanta uma “coabitação” multicultural.

Pretende-se criar um espaço verde público “habitado” durante todo o ano. Um Jardim do Mundo que proporcione um chão comum a todas as culturas, tal como hoje acontece e que responda às necessidades de estadia, lúdicas e de encontro da população;

A importância cívica do Martim Moniz deve ser considerada uma questão fundamental para o desenho da proposta uma vez que ao longo do tempo a Praça tem vindo a acolher diversos encontros e acontecimentos públicos significativos para a história da cidade.

As propostas deverão abarcar a globalidade da área de intervenção a qual inclui todo o espaço público de fachada a fachada no sentido transversal e longitudinal do espaço.

As propostas devem dar prioridade à sustentabilidade ambiental, social e económica da intervenção.

A intervenção deve ser transformadora e a perceção do espaço deve ser bastante clara, tanto para um adulto como para uma criança.

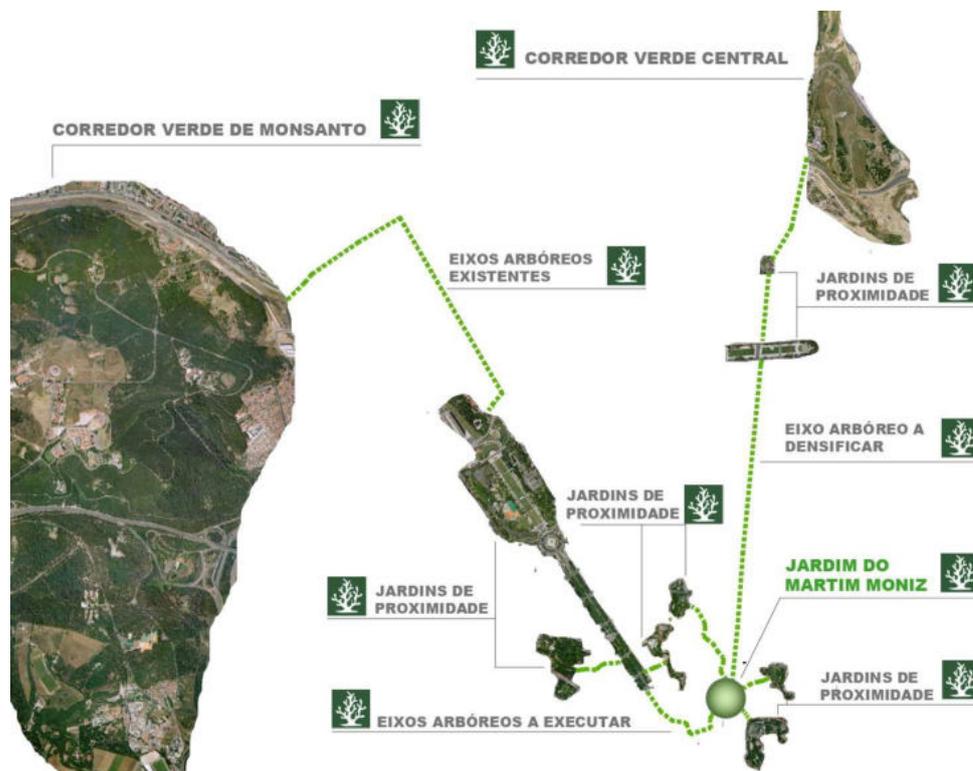
Pretende-se que a proposta venha promover a unidade do espaço público de toda a área de intervenção através de um desenho claro que promova a coerência e a continuidade de materiais com a zona histórica da cidade onde se insere.

A proposta deve ainda:

- Ser clara e objetiva na definição e articulação dos modos suaves de circulação dentro da área de intervenção e desta com as áreas envolventes;
- Definir-se como um lugar aberto e sem barreiras;
- Criar um espaço para o uso diário da população, um espaço de proximidade e de utilização livre e versátil;
- Proporcionar ambientes diversos, com espaços flexíveis e adaptáveis a vários usos;
- Valorizar e promover novas microcentralidades;



O Novo jardim do Martim Moniz vem definir-se como um espaço fundamental na ligação a dois importantes eixos integrados na estrutura verde da cidade: o Corredor Verde Central e o Corredor Verde de Monsanto (ver ANEXO I.I. II -)



**figura 2**  
*Ligações potenciais à  
Estrutura Verde Principal e  
Secundária da Cidade*

## 2.2. Um lugar para Todos

Pretende-se que o novo jardim continue a acolher as diversas atividades culturais que ao longo do ano acontecem no Martim Moniz: a celebração do ano chinês, a Romaria da Nossa Senhora da Saúde, o jogo críquete, o final do Ramadão, mercados e feiras de rua, etc. Em suma um lugar que permita a coexistência de várias formas de habitar o espaço e das várias celebrações que ali ocorrem desde “sempre”.

A diversidade cultural intrínseca do lugar representa, também, um forte potencial para reforçar as relações de vizinhança, e deve ser entendida como um dos grandes desafios da proposta.

Deve ser um espaço adaptado e adequado a todas as idades promovendo o encontro interjercional.



### **2.3. Uma intervenção que abarque de forma coerente todos os sistemas que compõem o espaço público**

As propostas deverão abordar de forma coerente e consistente todos os sistemas que compõem o espaço público: vegetal, pavimentos, drenagem, mobiliário urbano, equipamento, iluminação etc., tanto do ponto de vista ambiental como no que concerne à unidade e continuidade do desenho de todo espaço público.

### **2.4. Um lugar que promova melhor ambiente, mais conforto e mais saúde**

Deve promover o aumento da qualidade de vida dos seus habitantes através de uma estratégia viária que privilegie a segurança dos peões, reduza o ruído e aumente a qualidade do ar.

Proporcionar o conforto e amenidade no espaço público, deve ser um lugar fresco e ameno no verão e acolhedor no inverno;

Deve garantir a acessibilidade universal a todos os cidadãos.

A proposta deverá favorecer e estimular a biodiversidade através da criação de ambientes de flora diversa e da criação de áreas de arvoredo, arbustos, herbáceas, e, eventualmente, de pequenas zonas de relvado e/ou prados e zonas de água onde possam beber os pássaros.

### **2.5. Um espaço adaptado às alterações climáticas**

A proposta deverá promover a diminuição dos efeitos da onda de calor através da amenização dos espaços; criação de zonas extensas de sombra; Criação de zonas de água para estimular a circulação de ar e a redução da temperatura podendo e, simultaneamente, terem um propósito lúdico.

Não é obrigatória a manutenção das superfícies de água existentes mas é aconselhável o aproveitamento dos sistemas de fornecimento e circulação de água existentes para novos elementos de água;



### 3. Orientações Programáticas

Para alcançar os objetivos estratégicos as propostas devem respeitar as orientações programáticas que se descrevem neste capítulo.

- A proposta terá de prever áreas multifuncionais para a instalação de feiras e mercados temporários, e atividades culturais, assim como os grandes acontecimentos de caráter Religioso e/ou pontual. Estes últimos poderão ser previstos nas zonas periféricas do jardim e que possam eventualmente ocupar parte das vias partilhadas. Esta opção deve ser bem fundamentada;
- A proposta deve privilegiar uma ligação pedonal franca entre o futuro Jardim e a frente edificada a poente da Praça de modo a promover a criação de um amplo espaço público pedonal, com uma forte relação com o Rés-do-chão. Pretende-se, também, que esta zona poente beneficie das amplas vistas panorâmicas sobre a colina do Castelo e da Graça, o que não deve impedir a colocação de árvores nesta zona. Dada a existência de estabelecimentos de restauração é de prever o aparecimento de esplanadas neste eixo, pelo que a proposta deve contemplar essa possibilidade. Este eixo deve ser tratado como zona de acalmia de tráfego induzindo a circulação viária de velocidade reduzida;



**figura 3**  
*Identificação de frente edificada a poente*

- A proposta deve privilegiar o eixo pedonal estruturante constituído pela ligação da Torre da Pêla à Escadaria da Sr<sup>a</sup> da Saúde. Esta deve valorizar a memória e Identidade da Muralha Fernandina;



**figura 4**  
*Eixo Estrutural pedonal  
- ligação da Torre da  
Pêla à Escadaria da Sr<sup>a</sup>  
da Saúde*

- A proposta deve promover e valorizar as duas microcentralidades existentes: o largo nascente da Igreja de S. Domingos, na Rua de Dom Duarte, e o espaço envolvente ao edifício da Capela da N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> da Saúde. As intervenções nestes espaços públicos devem promover, também, a valorização cénica do edificado;



**figura 5**  
*Microcentralidades que  
se pretende valorizar e  
articular com a Praça*



- A proposta deverá apresentar unidade e continuidade para toda a área de intervenção, ao nível das acessibilidades pedonais, pavimentos, mobiliário urbano e iluminação;
- A proposta deverá incluir intervenção de carácter artístico cuja reflexão faça parte integrante da proposta geral;
- Devem ser garantidas zonas ou elementos de água que promovam o arrefecimento e amenização do ambiente;
- As propostas devem promover a vigilância natural em todo a área de intervenção evitando zonas de insegurança;
- As soluções de projeto devem ser coordenadas com as condições da preexistência da laje do estacionamento, Metro e todas as infraestruturas de subsolo existente;
- As propostas devem contemplar uma gestão eficiente dos recursos e a valorizar as opções que minimizem os trabalhos de manutenção do espaço público;

### 3.1. Sistema de vistas

Relativamente ao sistema de vistas considera-se fundamental:

- Valorizar o eixo visual entre a área de intervenção e a Rua da Palma;
- Privilegiar o eixo visual entre a Torre da Péla e as Escadinhas da Saúde;
- A proposta deve garantir a valorização das vistas para a Colina do Castelo e para a Srª do Monte, preferencialmente a partir da zona poente da área de intervenção.



**figura 6**  
*Vista do Castelo do lado  
poente da Praça.  
Panorâmica do Largo do  
Martim Moniz, 1950*

### 3.2. Edificado e bens patrimoniais

As propostas devem apresentar um desenho que valorize todo o conjunto edificado e os elementos patrimoniais, procurando uma unidade em torno da praça e:

- Enunciar a memória da Muralha Fernandina na proposta para que se possa identificar o seu antigo perfil ao longo da área de intervenção (ver Anexo I.II.II - SITUAÇÃO EXISTENTE e Anexo VII.I - RELATÓRIO DE BENS PATRIMONIAIS);
- Integração e valorização paisagística do espaço público do Centro Comercial do Martim Moniz, do Centro Comercial da Mouraria, do edifício de escritórios (EPUL 1975), da Galeria Comercial na Rua do poço do Borratém e do Hotel Mundial. No caso do Centro Comercial da Mouraria devem ser encontradas soluções para o espaço público circundante que diminuam o seu impacto visual e o seu isolamento relativamente à envolvente. No caso do 1º Edifício da EPUL e da Galeria Comercial da Rua do Poço do Borratém deve ser promovida a qualificação do espaço público envolvente e as ligações pedonais que os edifícios estabelecem com o Beco do Cascalho e Rua de São Pedro Mártir e as restantes ligações à Mouraria;



- No sentido de promover a ligação pedonal entre a Praça do Martim Moniz, a rua da Mouraria e a zona envolvente à Capela N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> da Saúde, considera-se que parte do edifício do Centro Comercial da Mouraria, contíguo à Capela possa ser demolido com o objetivo de promover a ligação entre a zona central da Praça e a Rua da Mouraria e de forma a valorizar a Capela e o espaço público em volta;
- O projeto permanecerá aberto e adaptável a quaisquer descobertas arqueológicas feitas durante a execução da obra. A proposta deverá prever a possibilidade de integrar novas descobertas arqueológicas;



**figura 7**  
*Edifício que liga Centro Comercial da Mouraria à Capela de nossa Sr.<sup>a</sup> da Saúde.*

### 3.3. Estrutura verde

O espaço verde a instalar deverá comportar as diversas atividades e usos especificados neste Programa e possuir áreas de arvoredo, arbustos e herbáceas que promovam a existência de áreas amenas durante o verão e o inverno.

A proposta de implementação de um espaço verde no Martim Moniz irá contribuir para estabelecer novas ligações de continuidade ao Corredor Verde central, através da Av. Almirante Reis, e ao Corredor Verde de Monsanto através da ligação à Avenida da Liberdade pela Praça da Figueira e Rossio.

O espaço verde e a vegetação proposta devem ter em conta a existência do parque de estacionamento subterrâneo, do Metro e respetiva estação. Foi efetuado um estudo da capacidade de carga da cobertura do estacionamento subterrâneo



tendo-se constatado que é viável a plantação de árvores e a colocação de terra vegetal sobre aquela laje. A cobertura e estrutura do parque tem a capacidade de 25 kN/m<sup>2</sup> quando considerada uma distribuição de peso homogénea pela laje da cobertura (Ver elementos da “Análise Estrutural e Geotécnica da Estrutura e Fundações do Parque de Estacionamento”- Ver Anexo VII.II - ESTUDO DE CAPACIDADE DE CARGA DA ESTRUTURA PARQUE DE ESTACIONAMENTO SUBTERRANEO).

A vegetação existente está condicionada ao Relatório Técnico do Arvoredo da Praça do Martim Moniz. É obrigatória a manutenção do arvoredo de grande porte, nomeadamente os Carvalhos e os Brachichyton, assim como algumas Olaias (ver Anexo VII.IV- RELATORIO ARVOREDO).

A proposta deverá, também, integrar as seguintes diretrizes:

- Promover as ligações aos corredores verdes Central e de Monsanto através da arborização dos eixos que ligam à praça da Figueira, Rossio e Rua da Palma (ver figura 2);
- Promover a implantação de arvoredo que estabeleça um corredor ecológico entre o futuro jardim do Martim Moniz e o castelo de São Jorge e jardim da Graça;
- Utilização de espécies arbóreas, arbustivas e herbáceas bem adaptadas à região de Lisboa, com predomínio de espécies autóctones de folha caducifólia, prevendo-se a possibilidade de introdução de algumas espécies exóticas, também adaptadas à região;
- Contemplar zonas arborizadas que criem espaços de sombra;
- Garantir a regeneração ecológica do lugar, o acréscimo de brisa, a diminuição da onda de calor, o aumento da biodiversidade;
- Garantir o aumento das áreas verdes existentes e aumentar as áreas permeáveis onde for possível e de acordo com o existente no subsolo;
- Privilegiar-se a *“instalação de prados de sequeiro biodiversos, alternativa mais adaptada do que os relvados urbanos convencionais às projeções de aumento da temperatura e diminuição da precipitação média anual ao longo deste século”* (Plano de Ação Climática Lisboa 2030);
- A vegetação a instalar deverá garantir baixos consumos de água e reduzidos custos de manutenção;
- Criar áreas de relvados/prados que permitam a estadia dos utentes do espaço e a sua utilização informal;
- Prever que as zonas de água promovam o arrefecimento e amenização do ambiente.



### 3.4. Percursos pedonais

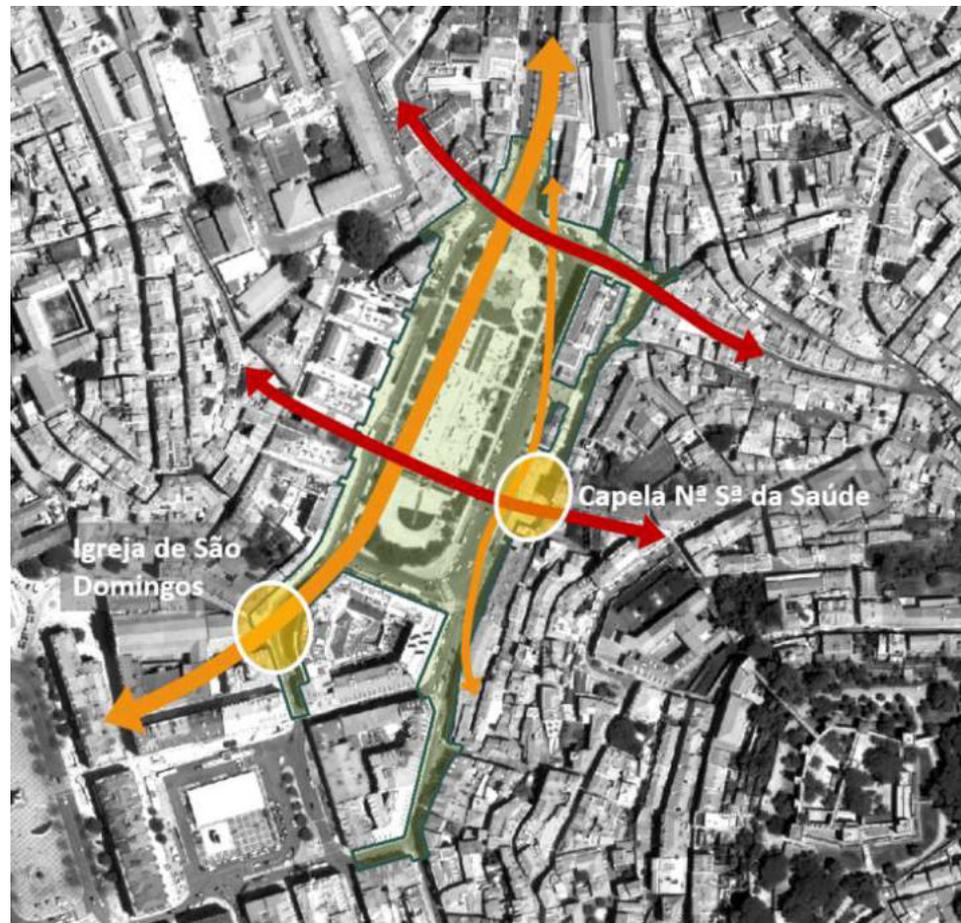
O novo espaço público Martim Moniz deve afirmar-se como um espaço transformador e gerador de ligações pedonais claras e confortáveis.

O novo espaço deve ser entendido como uma rótula que articula os percursos pedonais entre as colinas do Castelo e de Santana e todas as ligações com as áreas limítrofes.

A proposta deverá compatibilizar o sistema de circulação pedonal com os restantes modos de circulação e reduzir os conflitos entre os diferentes modos de circulação.

A proposta deve criar condições de conforto e gerar uma imagem de unidade e continuidade ao longo de todos os eixos que se incluem na área de intervenção:

- Ligação pedonal Rua da Palma/Praça da Figueira/Rossio através da Rua de Barros Queiroz e Rua Dom Duarte;
- Ligação pedonal da Praça á Colina de Santana através das Escadinhas da Péla;
- Ligação da Rua da Palma á Rua da Madalena;
- Ligação Pedonal da Rua dos Cavaleiros à Rua de São Lázaro/Rua José António Serrano;
- Deve ser garantido a ligação pedonal entre a Torre da Péla e as Escadinhas da Saúde;
- Todos os percursos pedonais devem ter acessibilidade universal, devem ser livres de obstáculos e ter pavimentos confortáveis antiderrapantes; Privilegiar a continuidade pedonal da Rua da Palma ao longo da frente Poente edificada;
- Para benefício da rede pedonal poderão ser equacionadas alterações aos acessos ao parque de estacionamento subterrâneo viários e pedonais.



**figura 8**  
*Percursos pedonais estruturantes*

### 3.5. Sistema Viário

As soluções para a rede viária devem ir ao encontro da estratégia Europeia para a mobilidade e devem promover a redução da dependência do veículo próprio e melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes.

Neste sentido pretende-se:

- Promover a redução de volume de tráfego, a melhoria das condições de segurança e conforto para a circulação pedonal e ciclável e garantir a confluência e distribuição do trânsito dos vários arruamentos;
- Garantir uma geometria da rede viária e pedonal que estabeleça a adequada relação funcional com a envolvente urbana, nomeadamente ao nível das redes pedonal, ciclável e viária.
- Prever acalmia de tráfego nos eixos viários poente e sul da placa central;



- Garantir a circulação ciclável de forma segura e assegurar a ligação Norte/Sul.
- O limite máximo para a velocidade de circulação não deve exceder os 30Km/hora;
- Deverão ainda ser garantidas todas as funções relacionadas com a acessibilidade local, em especial para as operações logísticas (cargas e descargas) e o estacionamento ou paragens privativos. De igual modo, deverão ser tidas em conta as necessidades operacionais das circulações de emergência (ambulâncias, forças de segurança e Bombeiros), em particular o acesso ao Quartel de Bombeiros existente no local;
- Reforçar a rede GIRA com uma nova estação GIRA no topo norte da praça e assegurar a localização das 2 estações GIRA existentes (estas poderão ser realocizadas desde que garantida a sua distribuição funcional pela área de intervenção). As estações propostas e existentes devem ser servidas por pistas cicláveis.

A circulação e distribuição viária devem:

- Promover a redução de ruído viário;
- Utilizar pavimentos rodoviários e materiais de revestimento redutores de ruído;
- Ligação rodoviária ao eixo principal no limite norte da Praça (R. Cavaleiros/R. Fernandes da Fonseca/R. São Lázaro);
- Garantir o retorno a Norte (regresso à Almirante Reis);
- Garantir o retorno a Sul (regresso à Baixa)

### 3.5.1. Transportes públicos

A proposta deve garantir que se mantenham as interligações entre os diversos modos de transporte coletivo (metropolitano /autocarros/elétricos/táxis) e:

- Otimizar as zonas de paragens de transportes públicos, cargas e descargas e tomada e largada de passageiros;
- Garantir percursos dos transportes públicos (rede de autocarros e rede de elétricos), vias segregadas BUS, paragens, terminais e respetivo equipamento de apoio (abrigos; sinalização viária; painéis SAEIP), assegurar a existência de espaços destinados ao serviço de táxis, bem como garantir a ligação de proximidade ao metropolitano;
- Garantir que a circulação dos transportes públicos se efetue em mão.



### **3.5.1.1. Carris**

Seguem-se os parâmetros definidos pela CARRIS para a área de intervenção.

#### **3.5.1.1.1 Objetivos**

- a. Assegurar e melhorar a circulação/serviço de todas as carreiras de elétricos e de autocarros no interior da praça (12E, 28E, 708, 734, 736PM, 760 e 208);
- b. Garantir, no novo projeto, a mesma quantidade de pontos de embarque/desembarque e de terminais da Carris;
- c. Melhorar a fluidez da circulação do transporte público, evitando o conflito com zonas de cargas/descargas, cruzamentos rodoviários e atravessamentos pedonais;
- d. Otimizar o cruzamento da Rua da Palma com a Rua de São Lázaro, sendo possível para o efeito alterar o traçado rodoviário e ferroviário, desde que assegurados os parâmetros mínimos de circulação dos referidos modos, a verificar com a Carris;
- e. Os pontos de embarque/desembarque e de terminais da Carris deverão enquadrar-se na circulação pedonal a preconizar, nomeadamente na criação ou alteração de eventuais passadeiras que promovam a segurança pedonal entre todos os pontos da nova praça. Num caso específico, deve ser melhorada a circulação pedonal entre a Calçada do Jogo da Pela e as Escadinhas da Saúde;
- f. Na Praça Martim Moniz não deverá ser permitida a permanência de veículos de serviços de transporte ocasional ou de turismo bem como o embarque/desembarque de passageiros provenientes desses mesmos serviços;
- g. Todos os estudos rodo e ferroviários serão verificados tecnicamente e aprovados pela Carris.

#### **3.5.1.1.2 Elétricos**

- a) O traçado da linha de elétricos deverá manter-se fora da área atualmente ocupada pela estrutura do parque de estacionamento subterrâneo; contudo, se vier a ser necessário passar sobre o parque, deve ser previsto o reforço da laje, com base na capacidade resistente para uma carga de 220 kN correspondente a um elétrico, equivalente a uma carga de 77 kN/m<sup>2</sup> numa área de (2,60x1,10) no ponto mais desfavorável;
- b) Deverá ser promovida a ripagem da linha do elétrico 28E desde a rua da Palma (lado norte) continuando pelo lado poente até ao lado sul da praça, permitindo ganhos na fluidez de tráfego e gestão de espaço. Eliminando os pontos negros de conflitos com os veículos parados ou mal estacionados;



- c) Deverá ser promovida a alteração da paragem terminal do elétrico 12E do atual local no lado nascente da Praça Martim Moniz para a Rua do Arco do Marquês do Alegrete, assegurando-se as condições necessárias para a existência de uma paragem terminal que permita a acostagem de 2 elétricos em linha. Esta alteração pode promover o aumento da largura do passeio que atualmente não se ajusta à circulação pedonal existente;
- d) Deverá ser promovida a melhoria, em termos de segurança pedonal, do ponto de desembarque da carreira 28E e carreira 734, existente no lado sul da praça. Atualmente a saída de passageiros é realizada diretamente para a via de trânsito o que, do ponto de vista da segurança, não é de todo desejável. A saída dos passageiros deverá ser “de nível” e efetuada para área apropriada para o efeito, com comprimento de linha suficiente para permitir a acostagem de 3 elétricos;
- e) Deve ser implementada uma ligação ferroviária em “X” entre as duas linhas de elétricos no lado sul/nascente da praça. Para melhor gestão do espaço e por razões de segurança pedonal, dada a enorme afluência de passageiros aos elétricos, sobretudo para a carreira 28E, a paragem para tomada de passageiros desta carreira deve passar para o lado do passeio e a paragem da carreira 12E para o lado central da ilha, em simultâneo com a paragem da carreira 734 de autocarros, que poderão, eventualmente, partilhar o mesmo abrigo. Deve ser mantida a possibilidade de acesso à paragem de tomada de passageiros para a carreira 28E com vinda da Rua do Arco do Marques do Alegrete. Na nova paragem do elétrico 28E deverão ser instalados um maior número de abrigos para a tomada de passageiros e existir comprimento de passeio suficiente para permitir a acostagem de 2 elétricos;
- f) Para materializar a situação exposta no ponto 2.5 deverão ser instaladas 2 novas agulhas (aparelhos de mudança de via) e 1 novo cruzamento de via;

#### **3.5.1.1.3 Autocarros**

- a) Poderá ser anulado o abrigo que pertence ao terminal de descida de passageiros das carreiras 28E e 734, atualmente presente no lado sul da praça, mantendo no local as condições de terminal destas carreiras. Existindo o terminal de elétricos da 28E com desembarque de passageiros e a proximidade a acesso de garagens será desejável a pavimentação desta área com calçada grossa branca;
- b) A entrada dos autocarros da Carris no lado sul/nascente da Praça, vindos da Rua do Arco do Marquês do Alegrete, deve ser feita em faixa própria BUS, paralela à linha do elétrico, para melhor fluidez do transporte público.
- c) São permitidas propostas de alteração de localização das paragens e/ou terminal de autocarro desde que sejam asseguradas, no mínimo, as condições de serviço atuais (em termos de condições de acesso, abrigos, dimensões de recortes, etc...), a avaliar e a aprovar pela Carris.



### 3.6. Atividades e equipamentos

Deverão ser instalados os seguintes equipamentos:

- Um ou dois equipamentos de apoio a esplanada. Podem ser propostos os modelos utilizados na cidade de Lisboa ou propor um desenho específico com dimensões máximas de 50m<sup>2</sup> para a totalidade da área de implantação incluindo instalações sanitárias;
- Um espaço lúdico para crianças de idades entre os 3 e os 12 anos que seja diferenciador, inovador e estimulante. Deverá ser um espaço seguro e com sombra. É desejável que este se localize onde seja possível dispensar o uso de vedação;
- Garantir área livre onde possam ocorrer jogos desportivos de forma informal (por exemplo críquete);
- Zona de picnic;
- Uma Instalação sanitária independente;
- Pode ser considerada a colocação de equipamentos de *fitness* ao ar livre, ou outros equipamentos para a realização de atividades desportivas;
- Para a realização das atividades proposta deve prever a instalação de terminais de abastecimento de água, rede elétrica e telecomunicações, assim como esgotos numa abordagem de projeto antivandalismo;

### 3.7. Mobiliário urbano, iluminação pública, rega e limpeza

- Todo o mobiliário urbano proposto deve ter uma linha coerente, deve ser de fácil manutenção;
- A sua colocação não deve constituir nenhum obstáculo ao peão e deve ser facilmente identificável por cegos ou ambliopes;
- O mobiliário urbano proposto e os elementos construídos como muretes, canteiros, degraus, etc. deverão ter em conta a possibilidade do espaço ser apropriado informalmente para *skate* e patinagem, devendo garantir resistência e robustez;
- Deve prever-se a colocação de bebedouros de forma a sua localização satisfaça as necessidades criadas pelo uso do espaço proposto;
- Para além das zonas de estadia informais no interior do Jardim, devem garantir-se zonas formais de estadia no interior e exterior da zona central;



- O conceito de iluminação proposto deverá garantir uma boa perceção do espaço e dos obstáculos à noite, facilitando a orientação dos peões na praça. Deve ser evitada a criação de locais de emboscada e ou de locais mal iluminados;
- As propostas devem optar por projetos com baixo consumo de energia. A poluição luminosa e sonora devem ser evitadas;
- A proposta deve prever a colocação uma ecoilha subterrânea no topo Norte da Praça, na Rua Fernando da Fonseca. A colocação desta ecoilha está condicionada pela existência de catenárias e esticadores que servem o circuito do elétrico;
- Deve ser considerada a circulação de veículos de limpeza necessários à recolha de detritos em sistema de porta á porta;
- A rega e lavagem de ruas e passeios deverá ser efetuada com água não potável, proveniente das ETARs ou fornecida pela EPAL, (AnP), pelo que os projetistas deverão prever que as redes, aspersores, hidrantes, etc, terão de cumprir o estipulado no Decreto-Lei n.º 119\_2019 e na Portaria n.º 266-2019, com particular importância para o levantamento dos fatores a ter em conta, na análise e risco para a saúde pública e ambiental;
- O abastecimento dos elementos de água deve ser previsto a partir da rede de água potável da EPAL, prevendo, no entanto, uma possível futura ligação à rede de AnP, o que deverá ser acautelado na conceção das caixas de ligação à rede. Sendo a água de abastecimento não potável, os bebedouros e todo o equipamentos de lazer, deverão se localizar fora do alcance do raio de aspersão.

### 3.8. Materiais

- Na escolha dos materiais a proposta deverá ter em conta a utilização de materiais e soluções construtivas locais, recicláveis e de baixo impacto ambiental, privilegiando-se a introdução de critérios de ecodesign e promovendo o uso consciente dos recursos naturais;
- Sempre que possível deve ser considerada a reutilização de materiais desde que se justifique do ponto de vista ambiental e económico. A reutilização de, pelo menos, 5% dos materiais existentes é obrigatória.
- Os materiais pétreos a utilizar devem privilegiar o uso de calcário e derivados, assim como granito e gabro em continuidade com os materiais utilizados na zona histórica da cidade de Lisboa;



- Sempre que possível devem ser usados materiais redutores de propagação de ruído;
- Os materiais propostos devem ter em conta o critério de sustentabilidade, devendo ser considerado para o mesmo custos de aplicação, custos de manutenção, durabilidade, limpeza e outros critérios que justificados possam ser relevantes;
- A escolha de materiais deve ter em consideração a sua integração cromática, a combinação de texturas no ambiente geral e privilegiando-se o uso de materiais antiderrapantes;
- A calçada artística da autoria de Eduardo Nery que se encontra na envolvente da Capela de Nossa Srª da Saúde e na Rua da Mouraria terá de ser preservada;
- Deve prever-se o acesso de veículos de emergência ao interior do jardim.

#### **4. Condicionantes**

As soluções de projeto devem ser coordenadas com as condições da preexistência da laje do estacionamento, Metro e todas as infraestruturas de subsolo existente;

As condicionantes à intervenção podem ser consultadas no Anexo I dos Termos de Referência no Relatório de Caracterização (02) e ainda no Anexo VII – Condicionantes.

#### **5. Estimativa de Custos**

O Orçamento global previsto para a intervenção ascende 7 700 000 €uros (Sete Milhões e Setecentos mil euros) acrescidos de IVA à taxa legalmente aplicável. Foi considerado um custo de 220 €/m<sup>2</sup> (duzentos e vinte euros) utilizando como referência outras obras semelhantes.

O valor apresentado constitui um limite superior para o investimento a realizar, incluindo-se neste valor todos os custos decorrentes do faseamento de execução das obras.

Para o cálculo dos custos foram considerados os seguintes trabalhos:

- Obras de Demolição do Edifício que liga a Capela da Nossa Senhora da Saúde ao Centro Comercial da Mouraria;



- Obras de demolição de pavimentos e remoção de mobiliário urbano e outros equipamentos;
- Construção de novos espaços verdes e instalação de sistema de rega;
- Implantação de novos pavimentos;
- Alteração de traçado do carril do elétrico
- Revisão do sistema de iluminação
- Revisão de infraestruturas
- Implantação de novo mobiliário urbano e equipamento

No que diz respeito aos valores de alteração do carril do elétrico e sendo esta uma condição da intervenção, fornecem-se os seguintes valores de referência:

- Os custos de referência atuais para trabalhos ferroviários são:
  - a) fornecimento e assentamento de via-férrea: 3.000 EUR/metro linear de via;
  - b) fornecimento e instalação de aparelhos de mudança de via: 120.000 EUR/unidade;
  - c) fornecimento e instalação de cruzamentos de via: 50.000 EUR/unidade.

O valor estimado não inclui a aquisição e indemnização das frações do edifício do Centro Comercial. Esta ação está sujeita a aprovação de Câmara.

## 6. Documentação de apoio

### 6.1. Legislação e Regulamentação aplicável

- Plano Diretor Municipal de Lisboa - PDML (em vigor);

[Câmara Municipal de Lisboa, Urbanismo, Planeamento Urbano, Plano Diretor Municipal - MUNICÍPIO de LISBOA](#)

- Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação de Lisboa – RMUEL (em vigor);

[https://informacoeseservicos.lisboa.pt/fileadmin/download\\_center/normativas/regulamentos/urbanismo/RMUEL\\_Del22\\_AML\\_2013.pdf](https://informacoeseservicos.lisboa.pt/fileadmin/download_center/normativas/regulamentos/urbanismo/RMUEL_Del22_AML_2013.pdf)

- Decreto de Lei 163/2006 de 8 de Agosto (Normas técnicas para melhoria da acessibilidade da pessoas com mobilidade condicionada);



<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/163-2006-538624>

- Portaria 1532/2008 de 29 de Dezembro (Regulamento técnico de segurança contra incêndios em edifícios - SCIE);

<https://dre.pt/dre/detalhe/portaria/1532-2008-444380>

- Lei 72/2013 de 3 de Setembro (Código da Estrada – C.E.);

<https://dre.pt/dre/detalhe/portaria/1532-2008-444380>

- Decreto-Lei n.º 203/2015 de 17 de setembro - regulamento que estabelece as condições de segurança a observar na localização, implantação, conceção e organização funcional dos espaços de jogo e recreio

<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/203-2015-70300350>

- Regulamento de Infraestruturas em Espaço Público

<https://informacoeseservicos.lisboa.pt/servicos/detalhe/infraestruturas-em-espaco-publico-licenca-obras-de-urbanizacao-e-licenca-de-ocupacao-do-espaco-publico>

- Regulamento Municipal do Arvoredo de Lisboa

<https://dre.pt/dre/detalhe/aviso/14465-2017-114290144>

- Regime jurídico de gestão do arvoredo urbano - Lei nº 59/2021, de 18 de agosto;

[::: Lei n.º 59/2021, de 18 de Agosto \(pgdlisboa.pt\)](http://pgdlisboa.pt)

- Regulamento Geral de Parques de Estacionamento, na cidade de Lisboa\_Del\_48\_AML\_BM\_1004\_3\_Sup\_16

[https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/pls/OKUL/app\\_bm.download\\_my\\_file?p\\_file=1795#search=](https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/pls/OKUL/app_bm.download_my_file?p_file=1795#search=)

## 6.2. Planos e Manuais De Apoio

- Plano de Ação Climática

[https://www.am-lisboa.pt/101000/1/016867\\_092021/index.htm](https://www.am-lisboa.pt/101000/1/016867_092021/index.htm)

- Plano de Ação Local para a Biodiversidade em Lisboa 2020

[Relatorio\\_2020\\_PALBL\\_Anexos.pdf \(lisboa.pt\)](#)

- Plano Geral de Drenagem de Lisboa

[https://planodrenagem.lisboa.pt/fileadmin/pgdl/\\_ficheiros/PlanoGeralDrenagem\\_2016\\_2030.pdf](https://planodrenagem.lisboa.pt/fileadmin/pgdl/_ficheiros/PlanoGeralDrenagem_2016_2030.pdf)



- Plano de Acessibilidade pedonal da cidade de Lisboa

Volume1

[https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade\\_temas/mobilidade/documentos/Plano\\_Acessibilidade\\_Vol\\_1\\_Objeticos\\_e\\_Enquadramento.pdf](https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Plano_Acessibilidade_Vol_1_Objeticos_e_Enquadramento.pdf)

Volume 2

[https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade\\_temas/mobilidade/documentos/Plano\\_Acessibilidade\\_Vol\\_2\\_Via\\_Publica.pdf](https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Plano_Acessibilidade_Vol_2_Via_Publica.pdf)

- MOVE

[https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade\\_temas/mobilidade/documentos/BrochuraMOVE\\_2030.pdf](https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/BrochuraMOVE_2030.pdf)

- Lisboa Desenho da Rua - Manual de Espaço Público

[https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade\\_temas/urbanismo/espaco\\_publico/Manual\\_espaco\\_publico.pdf](https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/urbanismo/espaco_publico/Manual_espaco_publico.pdf)



## **7. Anexos**

### **ANEXO I.I. I - Biblioteca de apoio ao desenho**

- Carga Tipo do Elétrico
- Dimensionamento de Ecoilhas

### **ANEXO I.I. II - Planta de Integração da Praça Martim Moniz na Estrutura Verde da Cidade**



**PELOURO:**

**Planeamento Urbanismo Relação com o Município e Participação,**

Joana Castro e Almeida

**Direção Municipal Urbanismo,** Sofia Mourão

**DEPARTAMENTO DE ESPAÇO PÚBLICO**

**Coordenação:**

Departamento de Espaço Público, Sara Godinho

Divisão de Gestão de Projeto de Espaço Público, Helena Palma

**Equipa Técnica:**

Maria Julieta de Oliveira

Rosário Salema

Susana Raposo (Coordenação Técnica)

**Relatório de Bens Patrimoniais:**

Nuno Mota

**Design Gráfico / Marca:**

Sofia Amaral

**Apoio Jurídico:**

Antónia Sécio

Ana Gamboa (GVJA)

**SERVIÇOS DA CML:**

CML | Direção Municipal de Mobilidade

CML | SG | DRMP | Divisão de Participação

CML | DMAEVCE | DAEAC | Divisão do Ambiente e Energia

CML | DMAEVCE | Gabinete de Projeto da Estrutura Verde

CML | DMU | Departamento de Planeamento Urbano

CML | Departamento de Direitos Sociais

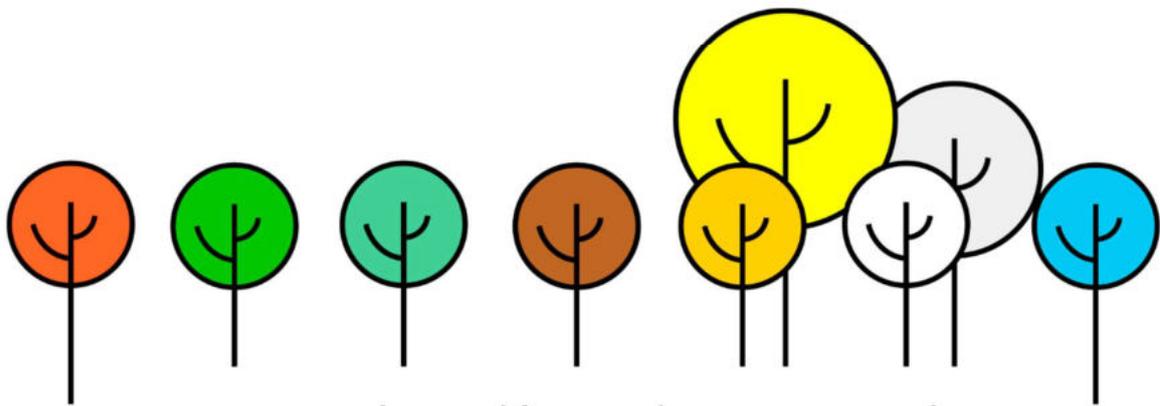
CML | Direção Municipal de Higiene Urbana

CML | DMGP | Divisão Operações Patrimoniais

CARRIS



# martimoniz



um jardim do mundo



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA  
DIREÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO  
DEPARTAMENTO DE ESPAÇO PÚBLICO

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



---

**Termos de Referência**

Anexo I.I.I. – Biblioteca de apoio ao desenho

**setembro  
2022**



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA  
DIREÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO  
DEPARTAMENTO DE ESPAÇO PÚBLICO

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



---

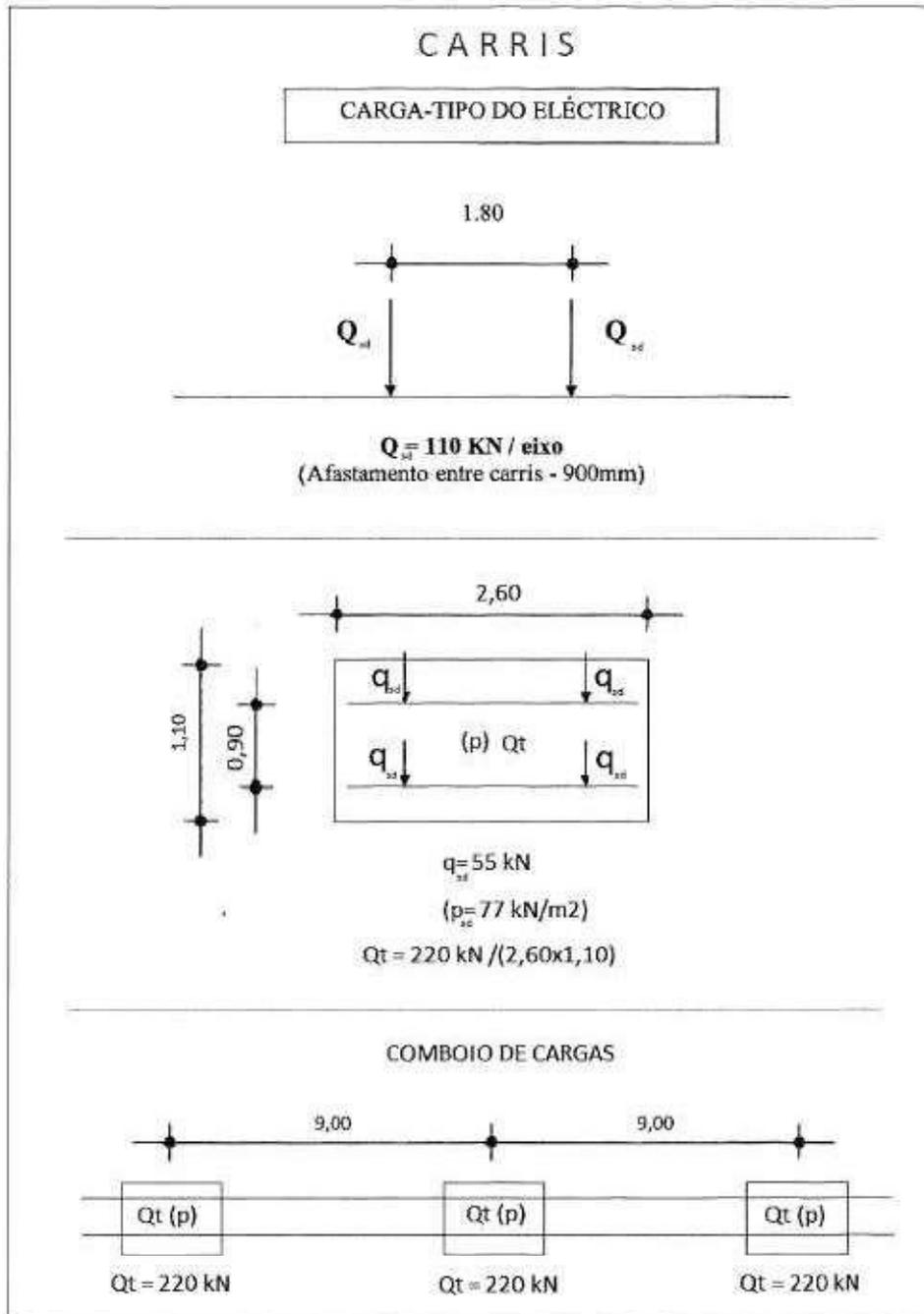
**Termos de Referência**

Anexo I.I.I. – Biblioteca de apoio ao desenho  
Carga Tipo do Elétrico

**setembro  
2022**



ANEXO III.I – CARGA-TIPO DO ELÉTRICO



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



---

**Termos de Referência**

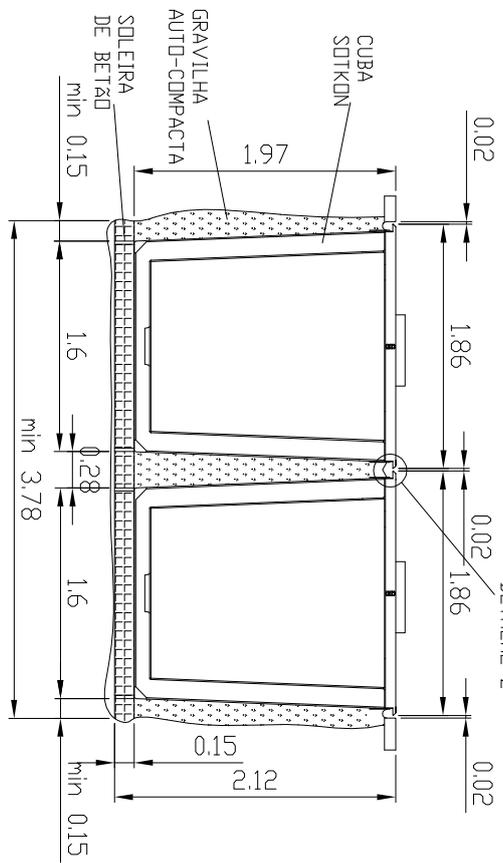
Anexo I.I.I. – Biblioteca de apoio ao desenho  
Dimensionamento das Ecoilhas

**setembro  
2022**



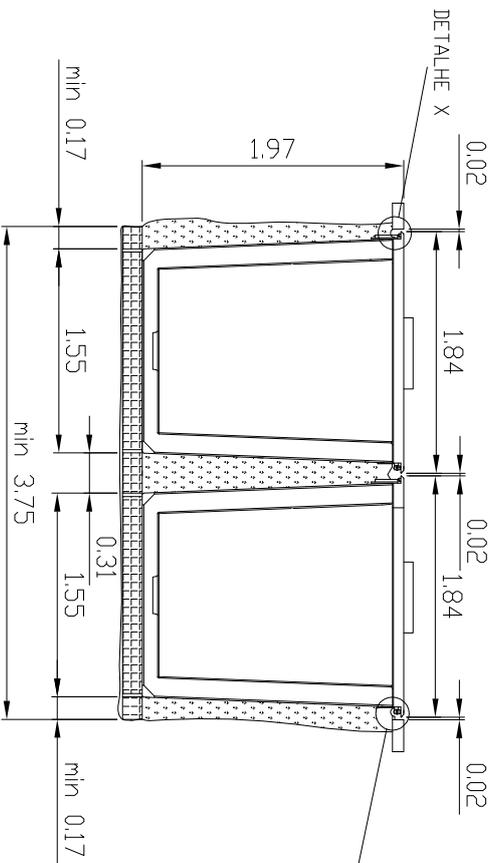
CORTE A-A

DETALHE Z



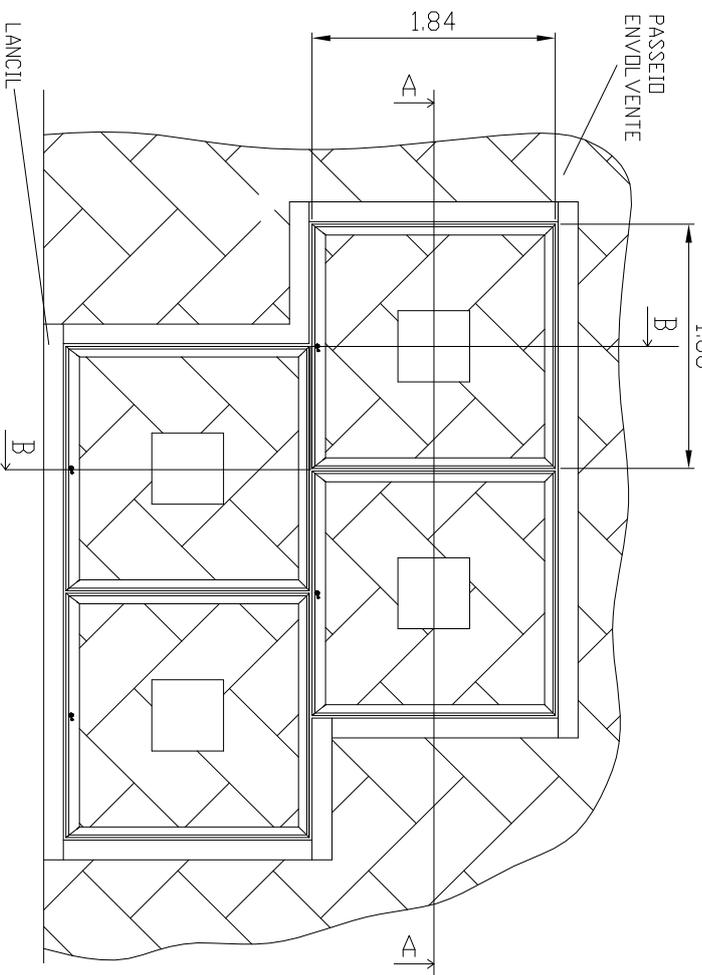
CORTE B-B

DETALHE X

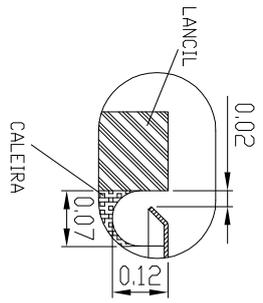


(Dimensões em metros)

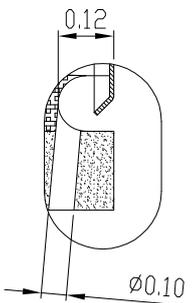
PLANTA



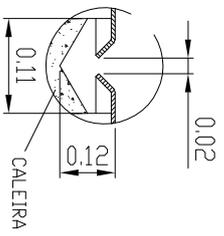
DETALHE X  
(CALEIRAS QUE ENVOLVEM  
TUDO O SISTEMA)



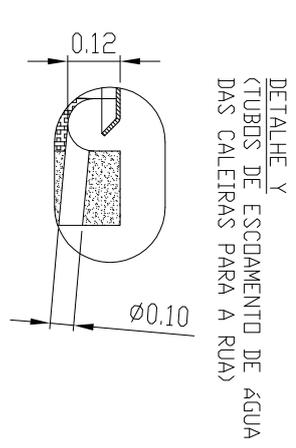
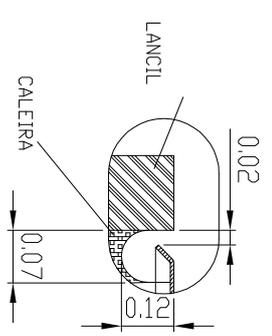
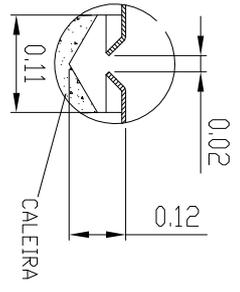
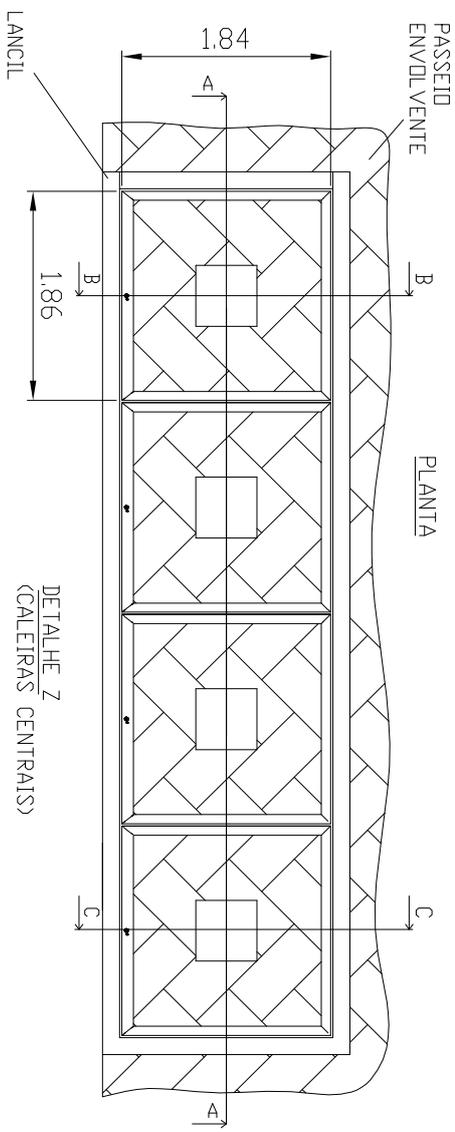
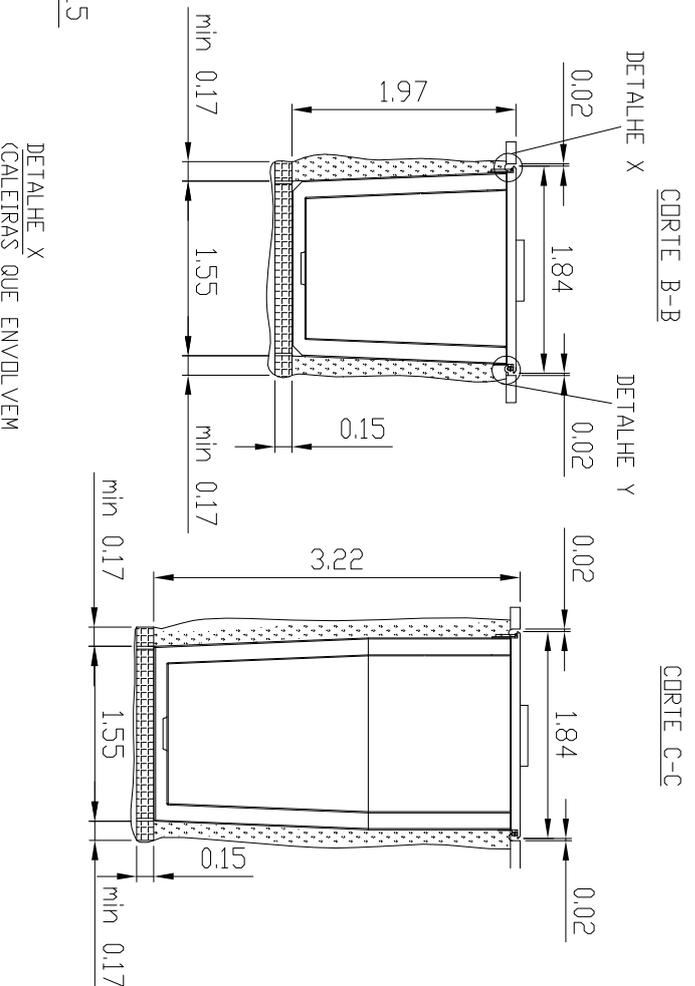
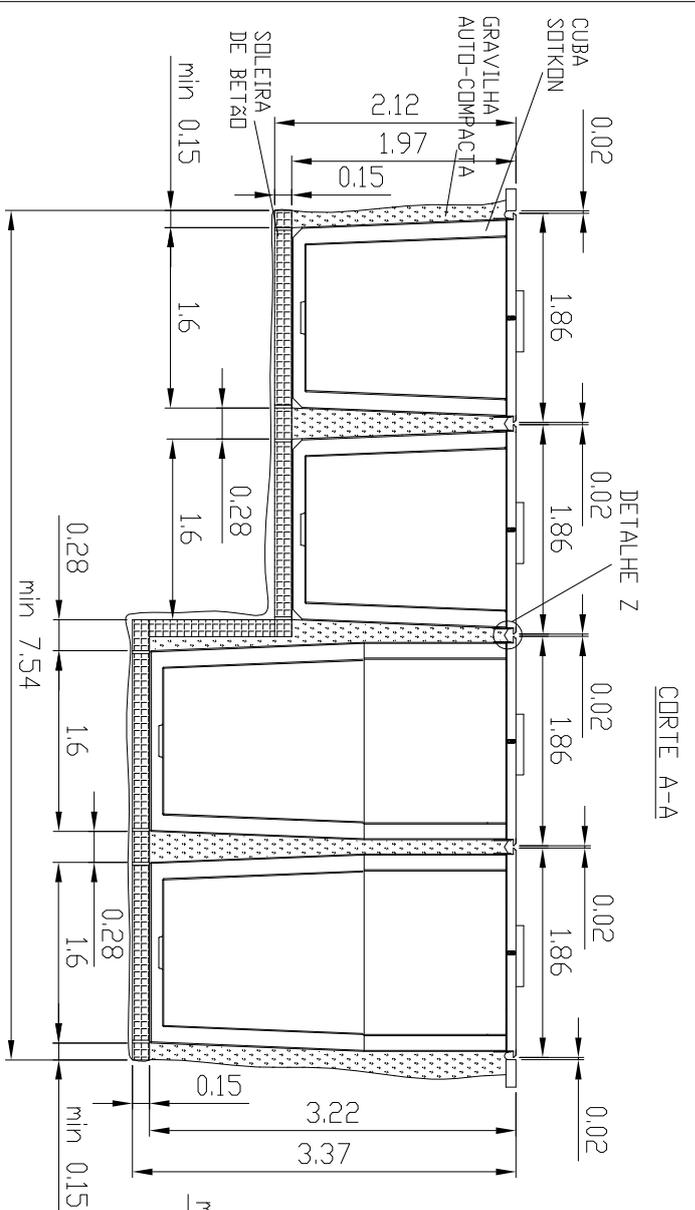
DETALHE Y  
(TUBOS DE ESCOAMENTO DE AGUA  
DAS CALEIRAS PARA A RUA)



DETALHE Z  
(CALEIRA CENTRAL)



NOTA: Deixar sempre uma distância de 12 m a qualquer obstáculo atrás da tampa



NOTA: Deixar sempre uma distância de 1,2 m a qualquer obstáculo atrás da tampa  
(Dimensões em metros)

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



---

**Termos de Referência**

Anexo I.I.II. – Planta de Integração da Praça do Martim  
Moniz na Estrutura Verde da Cidade

**setembro  
2022**





# CORREDOR VERDE CENTRAL



# CORREDOR VERDE DE MONSANTO



EIXOS ARBÓREOS EXISTENTES



JARDINS DE PROXIMIDADE



EIXO ARBÓREO A DENSIFICAR



JARDINS DE PROXIMIDADE



JARDINS DE PROXIMIDADE



JARDIM DO MARTIM MONIZ



JARDINS DE PROXIMIDADE

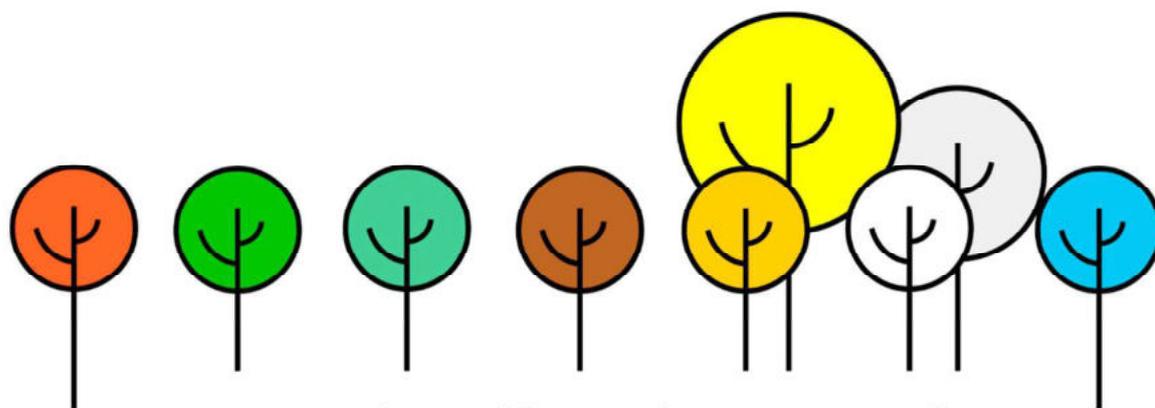


EIXOS ARBÓREOS A EXECUTAR





martimoniz



um jardim do mundo



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA  
DIREÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO  
DEPARTAMENTO DE ESPAÇO PÚBLICO