



INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO
Universidade Técnica de Lisboa



ESTACIONAMENTO INTENSIVO EM MALHAS HISTÓRICAS CONSOLIDADAS

MARTA DE ABREU FREIRE PACHECO BANDEIRA

Dissertação para obtenção de Grau de Mestre em
ARQUITECTURA

Júri

Presidente: Prof. Dr.^a Teresa Frederica Tojal de Valsassina Heitor

Orientador: Prof. Bárbara dos Santos Coutinho

Arguente: Prof. José Manuel Caré Baptista Viegas

Novembro 2008

AGRADECIMENTOS

No decorrer da investigação e redacção da presente dissertação foram de grande significado as informações gentilmente cedidas pela direcção Municipal de Conservação e Reabilitação Urbana, bem como por Appleton e Domingos Architectos e Pedra e Silva Architectos, razão pela qual destacamos estas entidades nos agradecimentos.

RESUMO

A proposta de um estacionamento intensivo numa malha consolidada do centro histórico de Lisboa levanta questões sobre a dificuldade de intervir num património edificado que simultaneamente, deve preservar a sua identidade cultural e adaptar-se à vivência contemporânea de uma cidade em constante mutação.

Dada a crescente influência do automóvel nos fluxos urbanos, o estacionamento surge como uma questão absolutamente central quando se pensa e desenha cidade. Surgindo como alternativa ao estacionamento de superfície, o estacionamento intensivo otimiza a área utilizada pela compactação das vagas em estruturas elevadas ou subterrâneas. No panorama do actual Plano de Revitalização da Baixa-Chiado tem vindo a ser criada uma vasta rede de estacionamentos intensivos de capacidade reduzida para moradores e comerciantes que em vez de persuadir o aumento da circulação automóvel por parte dos visitantes do centro histórico, procura retirar este veículo do espaço público, devolvendo-o ao cidadão.

Cada vez mais a integração destas estruturas na *praticis* urbana ilustra uma mudança comportamental e vivencial dos cidadãos que, em coordenação com um eficiente sistema de circulação à micro e meso escala, alteraram os parâmetros de mobilidade urbanos nas últimas décadas das nossas cidades.

Palavras-chave: Cidade Contemporânea, Automóvel, Estacionamento Intensivo, Centro Histórico Lisboa, Mercado Chão do Loureiro

ABSTRACT

The proposal for an intensive car park in a consolidated mesh in the historic centre of Lisbon raises questions regarding the difficulty of intervening in the built heritage which must both preserve its cultural identity and adapt to the contemporary living habits of a city in constant mutation.

Given the growing influence of the automobile in urban streams, the park is an absolutely central issue when thinking about the city and when drawing it. Emerging as an alternative to surface parking, intensive parking optimizes the area used by the compression of space on elevated or underground structures. Concerning the current rehabilitation plan of Baixa-Chiado a vast network of intensive car parks reduced capacity for residents and traders has been created which instead of persuading the increase in motor traffic by visitors to the historic centre, aims to withdraw this vehicle from the public areas, returning them to its citizens.

Increasingly, the integration of these structures in the urban *praticis* illustrates a behavioural living habits change of citizens, in coordination with an efficient system of movement to the micro and meso scales, changed the parameters of urban mobility in recent decades of our cities.

Keywords: Contemporary City, Car, Multi-storey Car Park, Lisbon Historic Centre, Mercado Chão do Loureiro

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	5
1. CULTURA CONTEMPORÂNEA, CIDADE E CENTROS HISTÓRICOS.....	7
1.1. CULTURA CONTEMPORÂNEA	7
1.2. CIDADE CONTEMPORÂNEA.....	11
1.3. CENTRO HISTÓRICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA	17
1.4. OS MEIOS DE TRANSPORTE NO DESENHO URBANO	26
1.5. ALGUMAS NOTAS SOBRE O ESTACIONAMENTO E SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICA	36
2. ESTACIONAMENTO NO CENTRO HISTÓRICO DE LISBOA.....	43
2.1. CARACTERIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO.....	43
2.2. ESTACIONAMENTO NO CENTRO HISTÓRICO	48
2.3.CASOS PRÁTICOS.....	50
2.3.1.ESTACIONAMENTO SUBTERRANEO Largo de Jesus	51
2.3.2.ESTACIONAMENTO ELEVADO Silo Calçada do Combro	53
2.3.3.ESTACIONAMENTO AUTOMÁTICO Auto-silo Portas do Sol.....	58
3. SILO MERCADO CHÃO DO LOUREIRO – A TÓNICA DA MULTIFUNCIONALIDADE.....	64
NOTAS CONCLUSIVAS.....	71
BIBLIOGRAFÍA.....	73
ANEXOS	82
PROJ. 1 TRINITY CENTER.....	83
PROJ. 2 SALVATORPLATZ.....	84
PROJ. 3 SANTA MONICA.....	85
PROJ. 4 AUTO-STAND VOLKSWAGEN.....	86
PROJ. 5 LARGO JESUS.....	87
PROJ. 6 CALÇADA DO COMBRO.....	96
PROJ. 7 PORTAS DO SOL.....	105
PROJ. 8 MERCADO CHÃO DO LOUREIRO.....	117

INTRODUÇÃO

No âmbito da Cadeira de Projecto Final do 1º Ciclo do Mestrado integrado de Arquitectura do Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa, foi definido como tema de trabalho a criação de um Percurso Pedonal mecanizado entre o metro da Baixa-Chiado e o Castelo de S. Jorge que permitisse a actuação em alguns pontos estratégicos capazes de colmatar as deficiências da malha introduzindo uma maior dinâmica social e comercial sem recorrer a profundas alterações locais e vivenciais. Dando seguimento às iniciativas do Plano de Revitalização da Baixa-Chiado, foi integrada nesta proposta a transformação do actual Mercado Chão do Loureiro num silo automóvel de reduzida capacidade destinado a residentes do Bairro do Castelo. No seguimento deste estruturou-se a presente dissertação com o intuito de dar a conhecer os conteúdos e esclarecer as opções que fundamentaram a proposta ao enunciado apresentado no ano 2006-2007.

Actuando numa malha consolidada de um centro histórico desertificado fomos confrontados com a dificuldade de intervir num património que, simultaneamente, se deve preservar e adaptar ao estilo de vida actual. Para que as manifestações construídas herdadas dos nossos antepassados não prevaleçam abandonadas ou funcionem como museu de uma identidade que já não existe, urge a necessidade de adaptar o meio às vivências contemporâneas. Dada a crescente influência do automóvel nos fluxos urbanos, o estacionamento surge como uma questão absolutamente central quando se pensa e desenha cidade. Partindo inicialmente do tema “Centros Históricos, intervenções e vivências” pela vontade de entender os mecanismos que transformaram e alimentam diariamente a cidade contemporânea, o decorrer da investigação levou-nos a centrar a nossa análise sobre o estacionamento intensivo e suas diferentes concretizações em centros históricos consolidados, analisando questões como a mobilidade.

Deste modo a dissertação é teórico-prática com um capítulo inicial onde procuramos compreender conceitos tão abrangentes como o da Cidade Contemporânea, vivências e suas transformações, Centro Histórico, Património, terminando numa análise sobre o papel do arquitecto nos nossos tempos e incluindo alguns exemplos internacionais de estacionamento intensivo. O segundo capítulo focalizava-se na investigação de exemplos práticos de estacionamento intensivo no centro histórico de Lisboa procurando encontrar linhas orientadoras para a construção desta tipologia em malhas consolidadas, com vista a avaliar a proposta apresentada na Cadeira de Projecto Final.

Começamos então por definir o conceito de cultura contemporânea, entendendo os mecanismos que provocaram a revolução dos transportes, das telecomunicações e a desenvolvimento do modelo económico da globalização. De seguida, procuramos definir cidade contemporânea, analisando as consequências que estas revoluções sociais e vivenciais transportaram para o cenário urbano. No intuito de entender a actual desertificação do centro

histórico, começamos por esclarecer os conceitos de património histórico e edificado, evidenciando o valor e a problemática contemporânea do destino actual dos centros históricos. Focalizando na temática principal da dissertação julgamos necessário aprofundar quais as implicações que a introdução do automóvel, como principal meio de mobilidade contemporâneo, tem na cidade e no centro histórico. Actuando como dinamizador urbano, procuramos contextualizar o estacionamento no âmbito internacional aprofundando com exemplos as diferentes variações de estacionamento intensivo.

Com o objectivo de abranger as diferentes variações do estacionamento intensivo no Centro Histórico de Lisboa, investigamos três casos práticos: o Parque de estacionamento subterrâneo no Largo de Jesus, o Silo automóvel da Calçada do Combro e o Auto-silo das Portas do Sol.

Com base na substância desenvolvida nos capítulos anteriores, estivemos em condições não só de apresentar o projecto final onde se propôs a construção de um silo automóvel na área ocupada actualmente pelo Mercado do Chão do Loureiro, como analisar criticamente as opções tomadas, levantando algumas das questões que temos necessidade de analisar quando projectamos esta tipologia em qualquer malha histórica e consolidada.



1. CULTURA CONTEMPORÂNEA, CIDADE E CENTROS HISTÓRICOS

1.1. CULTURA CONTEMPORÂNEA

Perante as metamorfoses sociais, as constantes alterações económicas e as revoluções tecnológicas que marcam a actualidade, há que reflectir sobre o que caracteriza a cultura contemporânea. Será a Contemporaneidade um período demasiado recente para ser teorizado?

Entendendo por cultura *that complex whole witch includes knowledge, belief, art, morals, law, custom and any other capabilities and habits acquired by man as a member of society*¹ e por Contemporaneidade toda a produção humana realizada no presente, ou seja na actualidade, a associação dos dois conceitos de delicada significação intensifica a dificuldade em definir o conjunto formado por eles. Acresce que a identidade social contemporânea é construída ao longo de séculos, durante um passado que inevitavelmente ganha sentido no presente, e sem o qual este não existia: *definir isoladamente o presente é mata-lo*². Se, por um lado, a cultura contemporânea compreende os fenómenos económicos, demográficos, políticos e religiosos, por outro, também envolve todas as questões relacionadas com o ambiente físico construído que abraça o cidadão actual.

O entendimento da cultura contemporânea pressupõe o conhecimento *à priori* dos mecanismos responsáveis pelo desencadeamento das alterações que romperam, ou em alguns casos, deram continuidade ao ciclo cultural antecedente. Se, por um lado, a revolução dos transportes³, de final do século XIX até meados do século XX, ainda ecoa na Contemporaneidade, por outro, a revolução das telecomunicações e a imposição do recente modelo económico de Globalização, que tiveram lugar nas últimas duas décadas do século XX e na primeira do presente século, protagonizaram o principal papel na drástica mudança cultural.

¹ Robert COWAN – *the dictionary of urbanism*. Streetwise press, 2007, p.97.

² Afirmção de Paul Klee (*cit. in* Paul VIRILIO – *A velocidade de libertação*. Lisboa: Relógio d'Água Editores, Outubro 2004, p.31).

³ Sentida na aplicação de inovações tecnológicas em meios de mobilidade no espaço urbano (comboio e automóvel).

Entre as mutações que mais afectaram a sociedade e os seus modos de vida foi o desenvolvimento do novo modelo económico que mais consequências trouxe, não apenas em termos físicos, mas também ao nível social, político, comercial e financeiro. Na globalização assiste-se a uma unificação da economia mundial através de empresas multinacionais fixadas nas grandes metrópoles e que funcionam como âncoras atractivas de população, de actividades financeiras, de comércio e turismo. Actualmente, as cidades globais captaram a atenção mundial, em grande parte devido à competição internacional de serviços financeiros capazes de atrair actividades de investimento móvel⁴. A sua globalização teve lugar através de um novo e avançado sistema de gestão de serviços baseado em comunicações por satélite e numa rede global de informação. A globalização e o novo mundo urbano de gestão em processo de formação e expansão propõem um novo tipo de sociedade que poderia denominar-se por “sociedade de fluxos”, ou seja uma sociedade em que a base material de todos os processos é orientada por fluxos, cujo poder e riqueza estão organizados por redes globais onde circulam fluxos de informação⁵. A prosperidade rapidamente alcançada exigiu a construção de infra-estruturas de apoio ao universo internacional, como complexos aeroportos internacionais, hotéis de luxo, segurança adequada, serviços de assistência em inglês, fixação de empresas financeiras de consultadoria, mercado de trabalho local com pessoal qualificado em serviços avançados e infra-estruturas tecnológicas⁶. É o caso de Nova Iorque, Londres e Tóquio, cidades estrategicamente situadas (antigos portos marítimos) e que lideram a internacionalização financeira de pequenas, médias e grandes empresas capazes de gerir as actividades comerciais em termos locais, mas cujas implicações se sentem a nível global⁷. Outra característica da globalização manifesta-se ao nível turístico e cultural. *Os Livros e filmes saem ao mesmo tempo em vários países ou em várias línguas e as exposições e os espectáculos viajam cada vez mais depressa*⁸.

A imposição de novos modelos de produção associados ao aprofundamento do conhecimento tecnológico continua a ter implicações imediatas na cultura contemporânea. Apesar da sua génese remontar à introdução da produção em série, a implantação de novas tecnologias desencadeou o aparecimento de um modelo de produção baseado numa estratégia de implantação geográfica e numa organização descentralizada de unidades de trabalho.

A globalização da economia ocorre também por relação com a revolução das telecomunicações vivida desde finais do séc. XX. Esta revolução produz uma mudança drástica na cultura e vivência diária do cidadão global. A possibilidade de ser contactado a qualquer hora do dia, em qualquer sítio que se esteja, através de um telefonema ou mesmo de uma

⁴ Edited by Neil BRENNER and Roger KEIL - *The global cities reader*. London and New York: Routledge. Urban Reader Series. 2006, p.138.

⁵ Jordi BORJA, Manuel CASTELLS– *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid : Grupo Santillana de Ediciones Generales, S.L., 2004, p.29.

⁶ Idem, *Ibidem.*, p.37.

⁷ Relação com o “efeito borboleta”, teorizado pelo matemático Edward Lorenz e presente na “teoria do caos”, onde um simples bater de asas de uma borboleta poderá influenciar o curso natural das coisas ou até mesmo provocar um tufão no outro lado do mundo.

⁸ François ASCHER – *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*, Oeiras: Celta Editora, 1998, p.61.

videoconferência, alterou o modo de cada um viver o seu quotidiano. Com a televisão a invadir as nossas habitações, bares, restaurantes e até mesmo os nossos veículos, foi a Internet que mais impacto causou ao conseguir conectar todo o mundo numa rede virtual e horizontal, partilhando a informação ao milésimo de segundo. Deste modo, a amplitude e flexibilidade do inovador sistema de comunicações aumentou exponencialmente a capacidade de absorção de todo o tipo de expressões culturais, sociais e políticas através do universo digital e electronicamente comunicante e difundido. O progresso dos transportes e posteriormente o das telecomunicações, ilustrado na tese a “aldeia global” de Marshall Mac Luhan, reduz todo o planeta a uma aldeia onde é possível contactar directamente com qualquer pessoa que nela vive. Esta profunda interligação entre as várias regiões do globo origina uma dependência da rede de comunicação, completando o significado de globalização⁹. Por outro lado, a velocidade dos acontecimentos diários aumenta e imprime uma lógica de *instantâneo* a todas as acções. No futuro, o avanço tecnológico e a sua acelerada adaptação ao quotidiano cidadão, representará a implantação de uma inovadora realidade fundamentada no desenvolvimento da cibernética e do espaço virtual. Esta terceira revolução propõe a criação de uma rede, mãe de todas as redes¹⁰, capaz de conectar o cidadão mais distante dos centros urbanos, mantendo-o ao corrente e acessível da sua habitação a qualquer lugar do espaço virtual. A intensificação na dependência das tecnologias e comunicações por parte do cidadão actual criou um diferente modo de vida, afecto a diferentes níveis de actuação. Se, por um lado, permitiu o aumento da acessibilidade a uma vasta gama de produtos e serviços, por outro, acelerou o processo de concretização/consumo desses mesmos serviços. Exemplo é a facilidade de acesso a produtos alimentares dos mais variados cantos do mundo, vendidos em grandes superfícies comerciais e possíveis de conservar durante dias, semanas ou mesmo meses.

De acordo com Paul Virilio¹¹, a velocidade das telecomunicações vieram substituir as deslocações físicas, uma vez que propõem abolir o espaço-tempo de viagem entre o próximo e o longínquo, chegando tudo sem que seja necessário partir¹². Tomemos como exemplo a acessibilidade de informação na Internet. Quando pesquisamos qualquer assunto num motor de busca informático o acesso à informação é imediato, sem que necessitemos esperar pela sua deslocação ou saber de onde nos é fornecida essa informação. Neste caso, num mundo onde a rede das telecomunicações lidera a relação entre espaço-tempo, o seu acesso

⁹ Idem, *Ibidem.*, p.25.

¹⁰ Rede das redes é um inovador projecto desenvolvido por Bill Gates e Greg Maccaw, globalmente conhecido como “Teledis”, baseia-se numa *rede universal alugada aos diferentes estados Americanos permitindo aos mais isolados habitantes receber em casa serviços de telecomunicação, telefone, teleconferência, transmissão instantânea de dados, até ao tele-trabalho* (Paul VIRILIO – op.cit., p.107).

¹¹ Idem, *Ibidem.*, p.31.

¹² *Actualmente com a revolução das transmissões instantâneas assistimos às premissas de uma chegada generalizada onde tudo chega sem que seja necessário partir; a liquidação da viagem (quer dizer do intervalo de espaço e de tempo) do século XIX, volve-se neste final do século XX em eliminação da partida, perdendo assim o tráfego os componentes sucessivos que constituíam, em benefício unicamente da chegada* (Idem, *Ibidem.*, p.38).

aproxima quem a ela pertence, excluindo aqueles cujo acesso é limitado (“efeito clube”¹³). Verdade é que com a velocidade imposta pelo desenvolvimento dos transportes e, posteriormente, pelas telecomunicações, o espaço enquanto distância, foi progressivamente perdendo importância relativamente ao tempo¹⁴. Todavia, a velocidade das deslocações não abole o espaço geográfico a percorrer, tal como defende Virilio¹⁵, apenas o encurte em termos temporais¹⁶. Esta outra noção de espaço-tempo revogou a necessidade de mobilidade para a concretização de tarefas, dando lugar à mobilidade no mesmo lugar proporcionada pela transmissão instantânea da informação. A inércia de locomoção diária favorece o tele-trabalho, não há necessidade de deslocação para o local de trabalho, podendo-se concretizar as tarefas em frente a um computador, na própria residência. Mas não é só no trabalho que os efeitos das transformações causam mudanças radicais. Para Paul Virilio¹⁷ estamos perante uma inversão nas práticas sociais, capaz de alterar o rumo de convivência nos centros urbanos. O sedentarismo residencial suportado pelo tele-trabalho e pela televisão pode transformar o conceito de habitação numa prisão ou refúgio individual, com o conseqüente isolamento. Com efeito, a aproximação do longínquo afasta paradoxalmente o próximo. Este afastamento da sociedade dá origem à valorização do indivíduo isolado ou de um conjunto de indivíduos. Nesta nova dinâmica individualista de uma sociedade fragmentada por fluxos globais o habitante da cidade contemporânea vive como uma espécie de estrangeiro, *sem lhe pertencer e cuja atitude de reserva é a “postura mental” de base*¹⁸. A presente fragmentação cultural pode fazer do outro um estrangeiro e do estrangeiro um inimigo potencial na competição da sobrevivência que tende a romper com os laços de solidariedade e com as atitudes de tolerância, pondo em questão em último caso, a própria convivência¹⁹. É nesta alteração social que se constrói o novo tipo de urbanidade, *entendida como um quadro social e físico que, maximizando a liberdade de cada um, abre a possibilidade a vizinhos de partilharem ou não práticas e opiniões*²⁰.

Os efeitos causados por estas transformações marcam um novo ciclo na evolução das cidades, o da Sobremodernidade, como designa Marc Augé²¹. Foi delas que emergiram as três figuras de excesso que determinam, segundo este autor, a era contemporânea: a aceleração do tempo

¹³ O “efeito de clube”, produzido pelas redes de telecomunicações e transportes, modifica as relações com o espaço, acentuando a importância da acessibilidade por parte do utilizador (François ASCHER – op.cit., p.66).

¹⁴ *Mas é o mundo contemporâneo que em razão das suas transformações aceleradas, reclama o olhar antropológico, quer dizer uma reflexão renovada e metódica sobre a categoria da alteridade (...) a primeira transformação refere-se ao tempo, a nossa percepção do tempo, mas também ao uso que dele fazemos, à maneira como dele dispomos* (Marc AUGÉ - Não Lugares. Introdução a uma antropologia da sobremodernidade. Lisboa: 90 Graus Editora, 2005, p.24).

¹⁵ Paul VIRILIO – op.cit., p.38.

¹⁶ Afirmação de Paul Virilio (cit. in François ASCHER – op.cit., p.27).

¹⁷ Paul VIRILIO – op.cit., p.38.

¹⁸ François ASCHER – op.cit., p.78.

¹⁹ Jordi BORJA, Manuel CASTELLS – op.cit., p.16.

²⁰ Esta nova urbanidade dá expressão ao anonimato, mas no entanto está na origem de uma *sociedade alargada e renovada, eventualmente descontínua e episódica, cidadina que alimenta e necessita de uma plasticidade de cidade e da sua adaptabilidade a modos de vida múltiplos*. (François ASCHER – op.cit., p.99,100).

²¹ Marc AUGÉ – op.cit., p.29.

(superabundância factual), a aceleração do espaço (superabundância espacial) e a superabundância das referências individuais. É a superabundância que justifica a espessura acontecimental das últimas décadas, responsável por suscitar na Sobremodernidade uma problemática da identidade cultural. As mutações da cultura contemporânea, como o acesso imediato à informação, à cultura e às imagens de todo o mundo, ou a generalização dos métodos de trabalho e consequentes modos de vida, potencializam a generalização da diversidade, genericamente designada por Rem Koolhaas como uma *manta*²² de retalhos.

1.2. CIDADE CONTEMPORÂNEA

A cidade como conceito pode ser definida, por um lado, como *uma organização da sociedade concentrada e integrada [...] que desde então se identifica como sociedade civil*, e, por outro, como o *cenário físico dessa sociedade*²³. Esta distinção permite compreender que o fruto físico legado, por ser mais duradouro do que a própria sociedade que o protagonizou²⁴, apresenta a longo prazo *um grande número de informações sobre as características dessa sociedade*²⁵, tornando-as possíveis de serem experimentadas pelas gerações vindouras. Não sendo excepção, a cidade contemporânea constitui o cenário físico da sociedade que a edificou, transformando toda a estrutura espacial urbana face às modificações culturais e económicas. Contudo, as *cidades actuais são muito mais complexas e não podem ser ilustradas por este axioma*²⁶. Não só a inércia do edificado não acompanha a cultura e os hábitos das civilizações como interpretar o cenário físico actual com base na cidade social de hoje é condenado ao insucesso. De facto, a diversidade, complexidade e flexibilidade presente nos instrumentos manipuladores da cidade levam às características primordiais da Contemporaneidade – a fragmentação ou desintegração²⁷. Mas esta fragmentação do espaço urbano não resulta apenas em *áreas indescritivelmente congestionadas*, mas também noutras *diluídas pelo campo circundante*²⁸. A sua relação extremista não se restringe ao contraste entre zonas massivamente construídas e amplos espaços verdes, mas principalmente na divisão de espaços residenciais condensadores de uma sociedade cada vez mais segregada (com interesses diversificados) e cosmopolita. A imagem contemporânea das metrópoles caóticas, intrinsecamente dispersas, longínquas, descontínuas e com falta de uma figura própria não só incita à necessidade de uma atitude activista por parte do cidadão, principal interessado nas intervenções urbanas, como atribui ao arquitecto a responsabilidade de unificar as parcelas constituintes do todo urbano, situação que se torna inoportável quando à fragmentação se acresce o pluricentralismo das grandes cidades. O povoamento de aglomerações com centros

²² Rem KOOLHAAS – *Cidade Genérica*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2006, p.55.

²³ Leonardo BENEVOLO – *A cidade e o Arquitecto*. Lisboa: Edições 70, Agosto de 1984, p.15.

²⁴ Fernando Chueca GOITIA - *Breve História do Urbanismo*. Vila da Feira: Editorial Presença, 1982, p.34.

²⁵ Leonardo BENEVOLO – op. cit., p.15.

²⁶ Edited by Neil BRENNER and Roger KEIL - op.cit., p.135.

²⁷ *O que caracteriza a cidade contemporânea é precisamente isso, a sua desintegração. Não é uma cidade pública à maneira clássica, não é uma cidade camponesa e doméstica, não é uma cidade integrada por uma força espiritual. É uma cidade fragmentária, caótica, dispersa e que falta uma figura própria.* (Fernando Chueca GOITIA - op.cit., p. 20).

²⁸ Idem, *Ibidem.*, p. 21.

próprios, periféricos ao da grande cidade que lhe deu origem, contribui para a segregação social e a criação de novas comunidades, cada vez mais individualizadas e anónimas. Se, por um lado, em termos culturais nos encontramos perante uma nova identidade cultural, por outro lado, o modo de fazer cidade também tem vindo a sofrer alterações, capazes de colocar em causa a razão primordial da génese das próprias cidades. *A par da sua função enquanto «lugar de vivência» e de permanência, a cidade tornou-se progressivamente, e cada vez mais, um lugar de passagem*²⁹.

Para entender melhor a cidade contemporânea há que recuar no tempo e caracterizar as principais alterações pelas quais a estrutura urbana foi passando. Desde o início do século XX que a designação *metrópole* é aplicada à grande cidade moderna. Apesar da ausência de uma definição única, as metrópoles são enunciadas como as *principais aglomerações urbanas de um país que contém algumas centenas de milhares de habitantes, que sejam multinacionais e que mantenham relações económicas com muitas outras aglomerações estrangeiras*³⁰. O fenómeno de “metropolização” abrange, não apenas o *crescimento e a multiplicação das grandes aglomerações, mas também a progressiva concentração das populações, das actividades e das riquezas no seu interior*³¹. A influência territorial da metrópole alcançou a estabilidade através da atracção do meio rural e das periferias, evidenciando a supremacia da cidade sobre o campo. O crescimento demográfico e a fixação nos grandes centros urbanos tomaram proporções nunca antes presenciadas. Foi necessário inverter o processo urbanístico, expulsando as zonas residenciais para a periferia e mantendo o núcleo financeiro, administrativo, comercial e cultural no centro da cidade. A imposição dos princípios inerente à Carta de Atenas de 1933 e a segregação do espaço urbano em parcelas mono funcionais (centro – *financial district* e periferia – zona residencial) veio não só promover a deslocação pendular diária³², responsável pelo crescente aumento da poluição, como também reduzir a utilização de áreas urbanas a restritos períodos de funcionamento³³. A este processo de movimentação das populações nas cidades, que veio completar o fenómeno de “metropolização”, dá-se o nome de “desertificação do centro urbano”. É na presente dicotomia *periferia v.s. centro*, que o cidadão sente a perda progressiva do direito de *sentir-se em sua casa em qualquer parte da cidade sendo suplantado por uma combinação de interesses, que expulsa continuamente os habitantes dos bairros já consolidados e alimenta artificialmente a procura de novas construções fora e dentro da zona urbanizada*³⁴. A estes factores é acrescido

²⁹ Maria Manuela GUERREIRO – *Impacto das capitais Europeias da cultura na marca das cidades*. Lisboa: Marketeer. Estratégias, marketing e negócios, nº.138, Janeiro 2008, pp.36-38.

³⁰ François ASCHER – op.cit., p.4.

³¹ Idem, *Ibidem.*, p.4.

³² A este tipo de migrantes quotidianos denominamos por “navetteurs” – são residentes activos fixados em cidades localizadas fora das “bacias de habitat e emprego”, onde trabalham e utilizam transportes colectivos rápidos, mas nas quais permanecem um tempo considerável. (Idem, *Ibidem.*, p.11).

³³ O zoneamento funcional dos espaços urbanos surge nos nossos dias como um modelo social e cultural largamente inaceitável. Apesar de necessária a miscigenação funcional dos espaços urbanos, quando existe, não altera a ânsia de deslocação diária para fora da sua vizinhança por parte do cidadão da metápole. (Idem, *Ibidem.*, p.98).

³⁴ Leonardo BENÉVOLO – op.cit., p.78.

o aumento da esperança média de vida, a redução da dimensão da família e a evolução das exigências de conforto diferentes para cada classe etária. Foi o que sucedeu na maioria das capitais europeias, onde a dificuldade de gerir a densidade e mobilidade dos antigos centros desencadeou a derrota na competição com a periferia³⁵. O afastamento da população dos seus núcleos centrais e o alargamento urbano periférico evidenciou a instabilidade adquirida na relação entre a cidade (como cenário físico) e a população que nela habita. A cidade que na sua origem pressuponha um conjunto de espaços construídos e totalmente circunscritos e controlados, hoje, com o crescimento desenfreado das periferias, é caracterizada fisicamente por uma ausência de limites. No entanto, o papel desempenhado pelas autarquias locais em promover a construção acelerada da periferia facultou o aparecimento de novas centralidades urbanas dependentes das anteriores. O pluricentrismo, como se denomina floresce quando a força nuclear que define o centro principal chega ao ponto de ruptura, incitando o nascimento de novos centros dependentes do primeiro³⁶. Se por um lado, a revolução dos transportes, mais especificamente o comboio, pelo seu “efeito de túnel”, favoreceu o crescimento de núcleos separados ao longo de um eixo, a extensão longínqua, descontínua e pluricentrada da cidade moderna deveu-se ao uso do automóvel³⁷. Esta condição depende da proximidade relativa e da conectividade entre as inúmeras cidades mundiais envolventes, constituindo a evolução formal do sistema urbano³⁸. Paralelamente à extensão horizontal desencadeada pelos transportes, a grande maioria das cidades modernas são caracterizadas não apenas pela conquista do território terreno, mas principalmente pelo consumo do céu através do arranha-céus que torna viável a concentração de um grande número de habitantes numa pequena área.

Ainda no século XX, mas com maior incidência já neste novo século, iniciou-se o fenómeno das mega cidades. Mais do que gigantescas aglomerações territoriais, estas cidades são, acima de tudo, pontos confluentes da economia das nações mais poderosas. É no seu território que se reúnem as funções superiores de direcção, produção e gestão do planeta, os centros de poder político, o controlo dos meios de comunicação, a capacidade simbólica de difusão de ideais e princípios³⁹. A sua génese retoma o modelo de urbanização das cidades norte-americanas, onde o explosivo crescimento demográfico exigiu a construção de cidades capazes de albergar cerca de 10 milhões de habitantes, e com a possibilidade desse número duplicar, num futuro próximo. A maioria da população concentra-se nestas megacidades, situação que intensifica os

³⁵No caso da Capital Inglesa, o processo de “gentrificação” (perda de população de uma zona da cidade em detrimento de outra) do centro para a periferia, erradamente interpretado como um sintoma de declínio, provocou o povoamento de pequenas cidades envolventes como é o caso de Glasgow, Leeds, Manchester, Sheffield (François ASCHER – op.cit., p.6).

³⁶Rem KOOLHAAS - op.cit., p. 8.

³⁷François ASCHER – op.cit., p. 11.

³⁸ Neste recente sistema urbano, as grandes e pequenas cidades são conectadas por um conjunto de redes (em “Hubs” e “Spokes”) mantendo relações directas de hierarquias urbanas (François ASCHER - op.cit., p.17). Agindo em conjunto, estas cidades interligadas, contribuem para o fomento da Cidade Global colectora da diversidade cultural: *as cidades são como lentes, condensam a diversidade particular do mundo, assimilam diferentes mundos, o que as torna extremamente exaltantes* (AAVV., VAZIOS URBANOS E CIDADE CONTEMPORANEA, *perspectivas teóricas*. Arq./A, nº.47/48, Julho e Agosto 2007, pp.70).

³⁹Jordi BORJA, Manuel CASTELLS – op.cit., p.50.

desequilíbrios económicos e sociais presentes na “dual city”⁴⁰, uma vez que os ricos produtores de informação e detentores de riqueza ficam mais ricos, e os pobres cada vez mais carenciados, potencializando uma nova marginalização. Estes contrastes sociais reflectem-se na segregação do espaço urbano, povoado, por um lado, por condomínios privados com garagens, piscinas e cortes de ténis, e, por outro, por bairros sociais - guetos ou favelas - fixados em locais onde se destaca a ausência de infra-estruturas mínimas (ruas pavimentadas, redes de esgotos, electricidade, água e gás).

A construção das megacidades anuncia o fim das cidades tradicionais, como nós as entendemos, e o despontar de uma ordem espacial radicalmente nova. Se o tradicional modo de vida do cidadão se alterou, também o conseqüente modo de fazer, pensar e viver a cidade se transformou, quer do ponto de vista da arquitectura, quer da forma urbana. Confrontados com esta nova realidade, vão surgindo novas e diferentes teorias sobre o futuro das nossas cidades. De entre as várias teses apresentadas, uma que se destacou por obter críticas mais positivas, foi a de Richard Rogers⁴¹ em *Cidades para um pequeno planeta*. No referido livro, o autor adverte para o conceito de “cidade compacta” responsável por evitar a expansão sobre as áreas rurais e áreas de preservação ambiental, por aumentar a eficácia da energia, reduzir o nível de poluição e o consumo de recursos, para além de oferecer as *vantagens de se morar ao lado do outro pela redescoberta da proximidade*⁴² de pessoas e destinos. Este conceito pretende devolver o espaço público ao transeunte, diminuindo a predominância do transporte individual e promovendo, paralelamente, a concentração de diferentes actividades na mesma área.

Como já vimos, o fenómeno de “metropolização” supera a noção de metrópole, uma vez que engloba as actividades económicas e financeiras responsáveis pela prosperidade das grandes aglomerações urbanas. No entanto, no livro *Metápolis: Acerca do futuro da cidade* de François Ascher⁴³ fomenta-se a necessidade de fixar um inovador conceito definidor da complexidade destes novos espaços urbanos, tanto ao nível geográfico e estatístico, como ao nível da sua representação. Para o autor, a noção de metrópole parece inadequada para descrever este novo tipo de espaço urbano, uma vez que *não introduz nem a ideia de uma nova estruturação dos espaços urbanos, nem a da formação de um novo espaço de funcionamento quotidiano de actividades económicas e sociais*. Assim sendo, uma outra denominação é proposta no presente livro – Metápolis - com o intuito de abranger os *verdadeiros espaços “metropolizados” cujo conjunto ultrapassa e engloba as zonas metropolitanas stricto sensu*⁴⁴. Deste modo, as metápolis são cidades que actuam como um *conjunto de espaços cujo todo ou parte dos*

⁴⁰ François ASCHER – op.cit., p.85.

⁴¹ Richard ROGERS – *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2001, pp.25-63.

⁴² Idem, *Ibidem.*, p.35

⁴³ François ASCHER – op.cit., pp.3-100.

⁴⁴ Tendo como génese as múltiplas metrópoles a sua definição engloba cidades *mono ou polinucleadas mais ou menos aglomeradas ou fragmentadas, heterogenias, polarizadas ou segmentadas, densas ou difusas; que seguem dinâmicas de crescimento radiocentricas, em forma de dedos, lineares, em cachos, ou ainda metastasicas* (Idem, *Ibidem.*, p.16).

*habitantes, das actividades económicas ou dos territórios esta integrado no funcionamento quotidiano (ordinário) de uma grande ou de um conjunto de grandes cidades. [...] A metápole é um espaço de mobilidade, no qual as relações de proximidade em grande parte se dissolvem, está conectada a múltiplas redes nacionais e internacionais [...] e por vezes mantêm com territórios distantes relações mais intensas do que com a sua envolvente próxima*⁴⁵.

A presente necessidade de conferir um novo significado ao fenómeno urbano que estamos a assistir marca o início de uma nova era no processo urbanístico. Na verdade, a cidade contemporânea enfrenta questões profundas e inquietantes: Será que a condição da periferia da cidade é a de permanecer para sempre como um lugar sem centro ou será possível a criação de um centro periférico? Será que a ideia de cidade como lugar de permanência e memória pode ser posta à prova pelo aumento de fluxos culturais, físicos e migratórios? De onde surgiram as novas expressões formais urbanas, como os não-lugares, vazios urbanos, ou cidades instantâneas? Com efeito a oscilação da densidade populacional desencadeia novamente um processo de “gentrificação” intrínseco à metápolis. O renovador interesse das classes sociais mais abonadas pelo centro das urbes proporcionou o esvaziamento da periferia, iniciando um repovoamento da cidade. Os mais carenciados permanecem residentes dos subúrbios, necessitando de efectuar o deslocamento diário ao centro urbano, utilizando para tal os transportes públicos. Estas movimentações massivas sucedem-se no processo urbano como areias movediças responsáveis por modelar o equilíbrio dinâmico das camadas constituintes da sociedade.

A informatização e a globalização permitiram à maioria das cidades manipular a sua riqueza com o intuito de estabelecer condições mais dignas para os seus cidadãos. Porém, nem todas as consequências da economia global foram positivas. Definido como um dos principais elementos urbanos, o espaço público⁴⁶ contribui para a compreensão e percepção da relação da envolvente com o seu utilizador. A perda de importância das ruas⁴⁷, avenidas, praças e jardins que originalmente seriam espaços comuns de vivência e que, actualmente, são invadidos por veículos ou sobrevivem através da sua privatização - fenómeno que ocorre a nível global e que levanta sérias dúvidas sobre o valor do espaço público como o foi sendo entendido e conhecido. A este propósito, Koolhaas chega mesmo a sugerir que *la calle há muerto*⁴⁸. E a extinção da rua, como elemento ordenador do tecido urbano, reforça a crescente tendência de enquadrar o espaço público em grandes armazéns privados - centros comerciais – capazes de concentrar na mesma área zonas comerciais e inúmeros serviços.

⁴⁵ Idem, *Ibidem.*, p.115.

⁴⁶ Apesar do espaço público reflectir o carácter de comunitário da vida urbana, é insuficiente para definir a cidade na sua essência, *uma vez que existem algumas que não o têm* (Fernando Chueca GOITIA - op.cit., p.15).

⁴⁷ O conceito de “rua corredor” defendida por Corbusier já reduzia a importância social do espaço público (A cidade prescindível mantém um local de presença na Internet, em <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc182/mc182.asp>). Contudo é no presente que esta característica do espaço público diminui drasticamente do quotidiano cidadão, uma vez que o espaço como lugar de sociabilização é substituído por espaços virtuais na grande rede global – Internet.

⁴⁸ Rem KOOLHAAS – op.cit., p.23, 24.

Por outro lado, fala-se cada vez mais de “não-lugares” - lugares sem memória histórica resultantes de uma sociedade que vive o dia-a-dia no silêncio da individualidade. O conceito de “não lugar” formulado por Marc Augé, em 1994, tende a referir formalmente as *instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias rápidas, nós de acesso, aeroportos) como os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado* ⁴⁹ que compõem uma nova realidade urbana designada por lugares não antropológicos. Fruto de uma cultura predadora e alheia à especificidade dos lugares, estas formas de expressão suburbana motivam a crescente necessidade de encontrar uma identidade que englobe estes novos significados. Os vazios urbanos⁵⁰ é outro dos conceitos classificadores deste espaço urbano. Sendo que o contraste entre *cheio* e *vazio* contribui para o entendimento da cidade, o vazio urbano surge incontornavelmente como um espaço abandonado à sua sorte, que persiste na memória colectiva dos habitantes de uma cidade pela sua história existencial. São lugares pertencentes ao passado comum das pessoas, áreas industriais abandonadas pelas mutações económicas, resultado da especulação imobiliária, resíduos do crescimento urbano ou mesmo espaços vazios resultantes de catástrofes ocorridas nas nossas cidades. Pela sua importante herança social, estes lugares são redescobertos pela cidade contemporânea e despertam uma nova frente no pensamento do crescimento urbano, onde o papel do arquitecto como responsável pelo processo intencional de edificação é posto em causa. Se, por um lado, as memórias adquiridas no *terrain vague* resistem às transformações avassaladoras do desenvolvimento tecnológico da nossa época, *por outro o seu isolamento em relação à vida urbana põe em causa a dialéctica*⁵¹ de *cheio/vazio* que caracteriza as cidades contemporâneas. Posto isto é necessário distinguir a essência do vazio urbano de modo a orientar o tipo de intervenção a efectuar. Existe o vazio do espaço urbano como modo de estruturação da lógica da cidade e elemento fundador da arquitectura como disciplina e o vazio intersticial da cidade, constituído por falhas ou ausências que aguardam por ser completadas.

Finalmente, na constituição da metápolis é necessário salientar o aparecimento de cidades instantâneas. Num momento em que a velocidade e a abundância de acontecimentos pontua o dia-a-dia do cidadão contemporâneo, o aparecimento de formas urbanas momentâneas surge de modo a cumprir as necessidades imediatas de uma população que, quase aleatoriamente, se fixou num determinado espaço. A brevidade destes cenários urbanos coloca questões sobre a identidade dos lugares e a necessidade de uma herança histórica na construção de uma nova cidade. Estas manifestações urbanas tão rapidamente florescem entre as ligações viárias das grandes aglomerações urbanas, como se extinguem sem deixar qualquer rasto. Neste contexto de constante metamorfose cabe ao poder político a função de administração das riquezas, serviços e fluxos e de gestão demográfica dos territórios.

⁴⁹ Marc AUGÉ— op.cit., p.33.

⁵⁰ Frequentemente designados por “terrain vague” ou interstícios urbanos.

⁵¹ Luís Santiago BAPTISTA, Editorial: VAZIOS URBANOS, *desafios do “terrain vague” à Arquitectura Contemporânea*. Arq./A, n.º.47/48, Julho e Agosto 2007, p.8.

1.3. CENTRO HISTÓRICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

A sobreposição de camadas construtivas ao longo da vida das cidades contribui para a formação de uma identidade cultural onde a primordial memória física reside no seu centro histórico. Contudo, antes de aprofundarmos a noção de centro histórico é necessário compreender os significados de alguns conceitos subjacentes a este. É o caso de património⁵² histórico, expressão que com a revolução das telecomunicações, remete antes de mais para uma instituição⁵³ e para uma mentalidade. A essência do conceito pretende designar a *acumulação contínua de uma diversidade de objectos que consagram a presença*⁵⁴ da civilização humana num passado passível de ser transmitido a gerações vindouras. Porém, nem todos os vestígios do passado devem ser considerados património. O património para além do legado que é herdado, inclui uma selecção consciente de manifestações que a população pretende legar ao futuro. Associada a esta escolha cultural, existe uma noção de posse do legado colectivamente herdado⁵⁵ que, por sua vez, sugere a presença de algo com valor⁵⁶. Este valor atribuído por uma comunidade é permeável às flutuações da moda e aos critérios em vigor, sendo determinados por modelos culturais, psicológicos e intelectuais que marcam cada época⁵⁷. Neste sentido, o património é uma construção social idealizada e activada⁵⁸ por um colectivo humano num determinado espaço e tempo. A este processo de construção do património é conferida uma importância adicional, uma vez que passa a ser uma representação simbólica de uma identidade manufacturada⁵⁹ e idealizada por um presente colectivo. Assim sendo é na capacidade do património reflectir os elementos que fundam e diferenciam a identidade de um grupo que reside o significado do passado no presente⁶⁰. *O passado dá sentido à identidade de pertença e faz-nos conscientes da nossa continuidade*

⁵² Antiga palavra cuja origem esta ligada às *estruturas familiares, económicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo*. (Françoise CHOAY – *A alegoria do património*. Lisboa: Edições 70, Maio de 2006, p.11) Ou mais especificamente como indica a carta de Cracóvia (2000) *Património é o conjunto das obras do homem nas quais uma comunidade reconhece os seus valores específicos e particulares e nos quais se identifica. A identificação e a especificação do património é portanto um processo relacionado com a eleição de valores*.

⁵³ Instituição de protecção/ conservação e salvaguarda do património (Ex. UNESCO, ICOMOS, ICCROM, ICOM).

⁵⁴ Françoise CHOAY – op. cit., p.11.

⁵⁵ *Quando um indivíduo ou um grupo de indivíduos identifica como seus um objecto ou um conjunto de objectos* (Ballart cit in *Património e identidade, os desafios do turismo cultural*, mantém um local de presença na Internet <http://www.aguaforte.com/antropologia/Peralta.html>).

⁵⁶ Valor que a Carta de Cracóvia não toma como contínuo ao longo da história da humanidade (LEITURASREADINGS – Carta de Cracóvia, mantém local na Internet em http://home.fa.utl.pt/~camarinhas/3_leituras19.htm).

⁵⁷ *Património e identidade, os desafios do turismo cultural*, mantém um local de <http://www.aguaforte.com/antropologia/Peralta.html>.

⁵⁸ *O mar por tradição: o património e a construção das imagens do turismo*, disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-71832003000200005&script=sci_arttext.

⁵⁹ Na história da Humanidade, a selecção do património passível de ser experimentado pelas gerações vindouras foi determinado por imposições políticas e económicas que nem sempre orientaram para uma preferência imparcial de interesses individuais (Marc AUGÉ – op. cit., p.25).

⁶⁰ Tal como afirma Pierre Nora “*O que procuramos na acumulação religiosa dos testemunhos, dos documentos, das imagens de todos os signos visíveis do que foi*”, diz-nos ele em suma é a nossa diferença e “*no espectáculo desta diferença o fulgor súbito de uma identidade inencontrável, já não uma génese, mas a decifração do que somos à luz do que já não somos*” (Pierre Nora cit in Idem, *Ibidem*, p.25).

como pessoas através do tempo⁶¹. Com efeito, o património não nos confere apenas uma estabilidade perante um futuro incerto e um presente fugaz, como constitui uma verdade irrefutável de um passado. Esta característica torna-se essencial nos dias de hoje, uma vez que a relação da sociedade com o seu passado é influenciada pelo dinamismo acelerado do período contemporâneo⁶². Actualmente, outra vertente foi conferida ao património. Se por um lado, a indústria turística encontrou no património um recurso económico e social, por outro lado, é com frequência que se reclama a utilização do património para a divulgação de determinada imagem típica de uma determinada cidade. Acresce que quando falamos de património, podemos falar de um legado material onde se inclui a arquitectura, a escultura ou a pintura, mas também estamos a falar de um legado imaterial que abrange os costumes, vivências, tradições, língua. Neste estudo, dada a sua natureza própria, iremos nos centrar no património edificado.

Por património edificado ou construído entende-se os conjuntos de bens materiais e imóveis representativos de estruturas criadas e implantadas pelo homem e dotadas de um valor histórico, artístico e técnico. A sua finalidade pode se relacionar tanto com a vida material do homem (como indivíduo), como com o fim simbólico ou espiritual da vida das comunidades⁶³. No século XX a preocupação pelo património edificado desenvolve-se na Europa sobretudo após a tomada de consciência da tragédia destruidora dos monumentos históricos durante as guerras mundiais e conseqüente reconstrução⁶⁴. Apesar das primeiras tentativas de estabelecer critérios de protecção aplicáveis a monumentos datarem do princípio do século XX, foi só após a 1ª Guerra Mundial⁶⁵ que surgiram as primeiras normas internacionais sobre a salvaguarda do património arquitectónico e arqueológico⁶⁶. Porém, o primeiro documento normativo internacional dedicado unicamente ao património construído foi escrito apenas em 1931, tendo sido intitulado por Carta de Atenas do Restauro⁶⁷ ou Carta sobre o Restauro de Monumentos. A primeira noção de património construído, apresentada na referida carta, restringia-se sobretudo a objectos singulares de carácter histórico e monumental⁶⁸. No entanto

⁶¹ *Património e identidade, os desafios do turismo cultural*, mantém um local de <http://www.aguaforte.com/antropologia/Peralta.html>.

⁶² Marc AUGÉ – op.cit., p.28.

⁶³ “Conceitos operativos” in *Intervenções no Património, 1995-2000*, IPPAR, 1997.

⁶⁴ Responsáveis em muitas cidades da Europa por dirigir operações de esvaziamento do tecido urbano histórico (*Perspectiva Urbanística e normativa do património cultural edificado (parte I)*), disponível em <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/003/003/artigo.php?ml=2&x=b11a2pt.xml>.

⁶⁵ No após guerra os centros históricos destruídos assistem a um profundo debate sobre o seu destino (José LAMAS, José M. Ressano Garcia - *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, Junho 1992, p.420).

⁶⁶ Flávio LOPES, Miguel Brito CORREIA – *Património Arquitectónico e Arqueológico. Cartas, recomendações e convenções internacionais*. Lisboa: Livros Horizonte, 2004, pp.11.

⁶⁷ *Ao dar uma primeira forma a estes princípios fundamentais, a CARTA DE ATENAS de 1931 contribuiu para o desenvolvimento de um vasto movimento internacional, que se traduziu nomeadamente em documentos nacionais, na actividade do ICOM e da UNESCO e na criação deste Centro Internacional de estudos para a conservação e restauro de bens culturais (TECNICAS DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO PATRIMÓNIO CULTURAL – Carta de Atenas*, mantém local na Internet em http://www.epa.pt/ac/trmp/01/c_veneza.asp.

⁶⁸ BOLETIM LISBOA URBANISMO – *Perspectiva Urbanística e normativa do património cultural edificado (parte I)*, disponível em <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/003/003/artigo.php?ml=2&x=b11a2pt.xml>

foi na constituição da Carta de Veneza (1964) ou Carta sobre a Conservação e Restauro dos Monumentos e Sítios, que a noção de património construído se alargou à escala urbana. Através da instituição de instrumentos de protecção do património urbano acrescentou-se à noção de património não só os sítios, como a área envolvente dos monumentos, no intuito de criar condições adequadas à protecção dos mesmos. Foi também nesta última Carta que se efectuou a internacionalização de conceitos e a selecção de novos critérios de intervenção do património edificado. Porém, a consagração da noção de património urbano só tomou forma aquando da Conferencia Geral da UNESCO (adoptada em 1972 e ratificada em 1975) *que decalcava sobre o conceito de monumento histórico o de património cultural universal*. Esta inovadora noção abraçava conceitos como *monumentos, conjuntos edificados*⁶⁹ e *sítios arqueológicos ou urbanizados*⁷⁰. Mas a mais importante realidade no tema da valorização do património edificado foi a salvaguarda das cidades e núcleos históricos, já evidenciada na Carta de Veneza, mas desenvolvida plenamente na Carta sobre a Conservação das Cidades Históricas e das Áreas Urbanas Históricas pelo ICOMOS, em 1987. *Esta carta diz respeito às áreas urbanas históricas, grandes ou pequenas, incluindo cidades, vilas e centros ou bairros históricos, em conjunto com os seus ambientes naturais ou feitos pelo homem*⁷¹. Perante a dramática ameaça de degradação das áreas históricas ou mesmo a destruição causada pelo impacto urbano da industrialização, a referida Carta fundamentou princípios, objectivos e métodos necessários para a conservação das cidades e áreas urbanas históricas, privilegiou a harmonia entre a vida privada e comunitária e deu significado à protecção e conservação das cidades ou áreas através da sua eficaz adaptação à vida contemporânea⁷².

No discurso da fragmentação da cidade referida no capítulo da cidade contemporânea, a intervenção no património construído sugere ao arquitecto *várias linhas de actuação* não se limitando aos conceitos previamente instituídos nas várias cartas internacionais. Não querendo dar lugar a *devaneios ou intervenções sem regra*⁷³, esta liberdade de actuação sobre o património construído confere ao arquitecto uma responsabilidade acrescida. Facto que se deve à exigência de um conhecimento prévio do contexto histórico em que o imóvel foi realizado (intenções políticas, religiosas ou sociais) e das técnicas construtivas que vigoravam em cada época.

Orientado por um conhecimento profundo do imóvel/lugar a intervir, o arquitecto está apto a tomar decisões que em conjunto com donos de obra, promotores privados ou autárquicos,

⁶⁹ Notáveis pela *sua unidade ou integração na paisagem e pelo seu interesse histórico arqueológico, artístico, científico ou social* (Flávio LOPES – “Património e cidade”, *cidades modernas o desencanto*. Lisboa: Architêcti, revista de arquitectura paisagística, nº. 30, Agosto, Setembro e Outubro de 1995, pp.32).

⁷⁰ Françoise CHOAY – op. cit., p.183.

⁷¹ DOCUMENTATION CENTRE UNESCO – ICOMOS - *Carta sobre a Conservação das cidades históricas e das áreas urbanas históricas*, mantém local na Internet em <http://www.quintacidade.com/wp-content/uploads/2008/03/carta-de-washington.pdf>.

⁷² Idem, *Ibidem*.

⁷³ Paulo PEREIRA – *Intervenções arquitectónicas recentes no património edificado*. J-A, Novembro/Dezembro 2003, p.14.

seleccionam o tipo de intervenção a efectuar. Da paleta de escolhas dos diversos níveis e graus de profundidade das intervenções podemos distinguir dois grandes grupos ordenados por conceitos de salvaguarda e protecção e/ou por conceitos de intervenção⁷⁴. Os conceitos de salvaguarda (manutenção, conservação/ preservação, reparação, consolidação) abarcam intervenções na herança histórica construída com o intuito de assegurar a sua futura existência. Os conceitos de intervenção (restauro, preenchimento de lacunas, renovação, reconstrução/ reedificação, cópia, reconstituição, anastilose, reabilitação, translocação, remodelação, ampliação, reinterpretação)⁷⁵, como o nome indica, implicam uma alteração substancial no património arquitectónico existente dependendo da finalidade preestabelecida. Sem procurar aprofundar o conteúdo de cada conceito de salvaguarda ou protecção é essencial adequar o tipo de intervenção ao imóvel e estender a sua interacção aos domínios da disciplina urbana. Também entendida como “gestão integrada”⁷⁶ do património, esta atitude procura *dar expressão às necessidades de reafecção de usos, aquilo a que na gíria patrimonial se chama “revitalização”*.

O destino do património edificado constitui hoje um dos problemas fundamentais da cidade contemporânea. Confrontada com o seu crescimento excessivo, com o desprezo pelos valores culturais dos lugares e com o fracasso na gestão do planeamento urbanístico, a sociedade contemporânea parece viver um tempo de descrédito relativo ao seu habitat⁷⁷. Esta insatisfação aparente admite no processo de projectar a cidade a necessidade do reconhecimento das preexistências naturais e culturais que definem a sua identidade. Contudo, estas intenções não passam de teorizações sobre como resolver a problemática contemporânea da cidade. Na prática não é incluída nos planos urbanísticos qualquer atitude de reconhecimento do património edificado⁷⁸. A dificuldade primordial na intervenção do património parte da inexistência de um método como plataforma de entendimento comum que possibilite a comunicação e discussão objectiva entre arquitectos, historiadores, arqueólogos, sociólogos, políticos e cidadãos de todo o mundo. É necessário proceder a estudos profundos, multidisciplinares *no sentido de compreender a complexidade da evolução histórica, realidade*

⁷⁴ António Nunes PEREIRA – “Para uma terminologia da disciplina de protecção do património” *Jornal dos Arquitectos – La Recherche du Temps Perdu*. Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº. 213, Dezembro – Novembro de 2003, p. 28.

⁷⁵ Idem, *Ibidem.*, p. 28-32.

⁷⁶ Termo utilizado para uma intervenção possível de *revestir o monumento de uma renovada capacidade de interacção antropológica* (Paulo PEREIRA – “Intervenções arquitectónicas recentes no património edificado”, *Jornal dos Arquitectos – La Recherche du Temps Perdu*. Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº 213, Dezembro – Novembro de 2003, p. 21).

⁷⁷ Flávio LOPES – “Património e cidade”, *idades modernas o desencanto*, p.32.

⁷⁸ *O fracasso, visível, destas actuações, tem levado ao reconhecimento óbvio, da necessidade de projectar a cidade reconhecendo e valorizando as preexistências naturais e culturais. Mas este reconhecimento, de ordem intelectual, tem ainda, pouca correspondência prática ao nível dos planos de ordenamento do território e das acções urbanísticas, de maior ou menor escala* (Idem, *Ibidem.*, p.32).

*física, estrutura social e demográfica*⁷⁹ envolvente ao património, com o intuito de criar uma metodologia orientativa⁸⁰ no processo de intervenção.

A incerteza sobre como intervir conferida pela liberdade de intervenção⁸¹, associada à dificuldade burocrática que qualquer iniciativa de intervenção sobre o património manifesta, afasta rapidamente os fluxos de investimentos da cidade para outras paragens mais previsíveis. A ausência de um método de intervenção atrasa também todo o processo de decisão, desviando o investimento⁸² e contribuindo para o esquecimento, degradação e abandono do legado histórico e das suas vivências. O tão valorizado património histórico responsável por representar fisicamente uma memória daquilo que fomos, é deixado à sua sorte. Outro obstáculo que se fez notar nos encontros internacionais sobre o património edificado foi a necessidade de encontrar uma linguagem objectiva, facilmente aplicável fora das barreiras fronteiriças de cada país. Tanto ao nível do plano da cidade como à escala do edifício, as normas gerais aplicáveis tendem “a referir-se a conceitos abstractos como a integridade, a autenticidade, o carácter, ou então a conceitos vagos e subjectivos como o valor artístico, a importância histórica, etc.”⁸³. Estas normas imprecisas e não vinculativas do modo de agir sobre o património associadas à incompatibilidade linguística entre países, dificulta a comunicação sobre o presente tema. Por exemplo, a tradução para línguas europeias de conceitos de intervenção definidos nas cartas internacionais tornou ciente a ausência de um vocabulário particular para definir determinados conceitos e a existência de palavras cujo significado era demasiado específico para o necessário⁸⁴. A maior dificuldade das intervenções no património construído, para além da inexistência de uma verdade absoluta a longo prazo do modo de intervir, está em assumir as responsabilidades e as consequências que implicam uma atitude no presente, sem renunciar ou ignorar o passado⁸⁵, sabendo o que determina para o futuro.

Conscientes do património histórico, há que compreender o que é ainda hoje o centro histórico, lugar onde muito desse património se encontra. O centro histórico actua como o “memorial colectivo” de uma cidade⁸⁶. A sua centralidade formal adquirida pelas sucessivas épocas

⁷⁹ Idem, *Ibidem.*, p.33.

⁸⁰ António Ricardo COSTA – op. cit., p.26.

⁸¹ A liberdade de actuação do arquitecto não se limita a ilustrar a complexidade dos princípios abstractos incluídos nas várias cartas internacionais. Deste modo, como adverte Paulo Pereira (2003) esta situação reforça a responsabilidade atribuída à função do interveniente do património (Paulo PEREIRA – op. cit., p.14).

⁸² É lógico que *sem uma metodologia de intervenção baseada em princípios escritos claros, as intervenções sobre o património que dão forma ao investimento ficam dependentes de decisões avulsas. Sem investimento a arquitectura da cidade histórica degrada-se e com ela a sua vivência* (António Ricardo COSTA – op. cit., p.22).

⁸³ Leonardo BENÉVOLO – op. cit., p. 81.

⁸⁴ A necessidade uma linguagem universal e objectiva, capaz de abranger todos os conceitos utilizados na intervenção do património, esta na base do entendimento mutuo entre as comunidades europeias preocupadas em preservar o seu legado histórico (António Nunes PEREIRA – op. cit., p. 27).

⁸⁵ Flávio LOPES - “Património e cidade”, *idades modernas o desencanto*, p.33.

⁸⁶ *Os núcleos urbanos históricos revelam-se de facto como verdadeiros depósitos do “memorial colectivo” da cidade. A identidade assim lida como a materialização, ou o produto acrescentado de múltiplas*

construtivas, foi protagonizada por imposições políticas e acções intelectuais da sociedade ao longo dos anos. Se no passado a sua centralidade física conferia-lhe uma localização estratégica para a instalação de elementos construtivos representantes do poder político, administrativo e judicial, actualmente essa centralidade diluiu-se como coordenada espacial⁸⁷, passando a vigorar como uma ideia abstracta representativa de uma cidade que passou a ser histórica⁸⁸. Construídos ao longo de séculos de vivência num determinado território, estes centros acolhiam a vida activa da população, adaptando-se às necessidades que vinham a ser acrescidas e modificadas. Actualmente, são a herança física de espaços, construções, bairros antigos de populações que foram vivendo nestas áreas. Aqui reside uma das principais problemáticas do centro histórico: O que é histórico na cidade contemporânea? Que distanciamento temporal é necessário atingir para algo ser considerado histórico? A problemática na selecção dos conjuntos urbanos que devem ser considerados históricos constitui assunto actual nos comités de defesa do património. Ou seja, não é só urgente definir uma metodologia de identificação do património urbano a ser protegido, como também é necessário distinguir as características a serem valorizadas nos centros históricos.

A actual importância dos centros históricos reside não apenas no valor do objecto físico em si, mas principalmente no valor patrimonial representativo de uma vivência cultural, social e histórica da nossa civilização. A herança deixada nos artefactos, monumentos, aglomerados urbanos e até hábitos e tradições de uma cidade, reflectem a necessidade do homem em se relacionar com um lugar, dando-lhe uma identidade. *Ter uma identidade significa [...] ter tomado posse de um mundo*⁸⁹ num determinado tempo de existência de uma determinada civilização. Apesar desta identidade ter determinado o passado cultural de uma civilização, a sua influência estende-se para além do presente, dando significado ao seu futuro⁹⁰. Deste modo, esta identidade física e parcialmente representada pelos centros históricos, condensa em si um ensinamento na estratégia de vivência da cidade que se expande para a concepção da cidade em crescimento. Alguns autores⁹¹ acreditam que as particularidades dos centros históricos não residem apenas nos valores essenciais (beleza, harmonia e equilíbrio) dos

memórias, fruto de distintos momentos formativos, resultantes de complexos processos de crescimento e de transformação urbana, produzindo a grande pluralidade de formas expressamente estratificadas e sedimentadas, a que hoje chamamos "cidade histórica" (José AGUIAR – "Património e identidade urbana: para uma definição conceptual", Margens e confluências: um olha contemporâneo sobre as artes. Guimarães, Esap /Guimarães, nº.3, Dezembro 2001, p.118).

⁸⁷ Actualmente aquilo que chamamos "centros históricos" são locais que, em rigor, não são nem centrais nem históricos (Os Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades, mantém um local de presença na Internet em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo8511.pdf>).

⁸⁸ O estudo do coração da cidade e em geral dos centros de vida comunitária, aparece-nos actualmente como oportuno e necessário. As nossas investigações analíticas demonstram o que um dia constituiu o coração o núcleo das velhas cidades, esta hoje desintegrado (Fernando Chueca GOITIA – op. cit., p.19).

⁸⁹ José AGUIAR – op. cit., p.118.

⁹⁰ Assim como adverte Ashworth e Tunbridge: núcleos urbanos antigos são um reflexo do nosso presente e do nosso futuro mais do que do nosso passado (Ashworth e Tunbridge cit in Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades que mantém um local de presença na Internet em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo8511.pdf>).

⁹¹ No caso José Aguiar adverte que a autenticidade material e o carácter histórico de um centro histórico pode constituir um dos seus mais importantes recursos para um novo processo de desenvolvimento (José AGUIAR – op.cit., p.124).

aglomerados antigos, mas principalmente *porque apontam para uma possível transformação futura de toda a cidade em que vivemos*⁹².

Um risco que é importante tentar combater é a perda de identidade e o esquecimento da historicidade do centro da cidade. É cada vez mais frequente, numa tentativa de resgate do passado, estas cidades procurarem reanimar a vivência cultural dos seus centros históricos⁹³. A identidade que advém de vivências antecedentes, quando esquecida e ignorada pela sociedade presente, pode desencadear a morte da cidade por consequência da perda da sua identidade. Uma cidade quando se desfaz de seu passado, não só compromete o seu futuro social como passa a constituir uma cidade perdida no tempo, sem memória, sem vida, sem referência, ou testemunhos que comprovem vida e identidade singular que a define⁹⁴. A associação da extinção das cidades à destruição dos seus centros históricos nem sempre foi tão directa. Nas teorias progressistas do urbanismo moderno, a destruição dos centros históricos decadentes e sem capacidade para albergar o quotidiano de uma vida em constante mutação, constituía um parâmetro de progresso no redesenho das cidades. Arquitectos e urbanistas como Le Corbusier defendiam o zonamento das funções urbanas, o aumento de espaços amplos, a construção de largas avenidas, as construções em altura de betão distantes umas das outras, sempre com o intuito de enfatizar a higiene, a luz e os espaços abertos desprezando o conjunto urbano da cidade antiga com excepção de alguns monumentos importantes⁹⁵. Mas a supressão da identidade cultural não se resume apenas à destruição física ou à inexistência de monumentos ou conjuntos urbanos, passa também por intervenções que deturpam a imagem genuína do património. Estas intervenções têm origens em diferentes processos de actuação social. Podem, surgir de processos espontâneos desencadeados por necessidades mais imediatas da população residente, mas também podem provir de um cariz político projectado e planeado por urbanistas com a intenção de salvaguardar o edificado de acordo com as teorizações vigentes⁹⁶ sobre o património.

Perante a aceleração das transformações que atingem o funcionamento das cidades e a imposição de novos modelos urbanísticos, existem dois modos de abordar o declínio⁹⁷ dos centros históricos na cidade contemporânea: Se algumas cidades conseguiram manter uma

⁹² Afirmção de Leonardo BENÉVOLO – op. cit., p.77.

⁹³ Pedro TAVARES – *City branding. Cidades que marcam o futuro*. Lisboa: Marketeer. Estratégias, marketing e negócios, nº.138, Janeiro 2008, pp.32-35.

⁹⁴ Almandrade – *O centro histórico e a memória da cidade*, mantém um local de presença na Internet em http://www.socultura.com/socultura-artigo21_dest.htm.

⁹⁵ *O movimento moderno nunca equacionou definitivamente a questão dos centros históricos, hesitando entre a sua destruição - renovação total e a conservação parcial e limitada aos monumentos e fragmentos urbanos mais significativos. Atitude consagrada nos postulados da Carta de Atenas* (José M. Ressano Gracia LAMAS – op.cit., p.420).

⁹⁶ Políticas essas que muitas das vezes, como ocorreu ao longo da história das cidades, não são as mais adequadas. Para exemplificar este ultimo caso temos o exemplo das intervenções efectuadas durante o romantismo pelo o historiador e arquitecto Viollet-Le-Duc, defensor do estilo original do monumento. A extinção dos acréscimos que para o autor, dificultavam a interpretação e alteravam a imagem original do edificado, actualmente é considerada um atentado ao significado da identidade do património.

⁹⁷ DIÁRIO DE NOTÍCIAS – *Zona histórica perde gente e passará a “bairro da moda”*, disponível em http://dn.sapo.pt/2006/08/16/cidades/zona_historica_perde_gente_e_passara.html.

convivência harmoniosa e cuidada do passado com o presente, contribuindo para a harmonia entre o centro histórico e a vivência actual, o fracasso na capacidade de adaptação à contemporaneidade levanta questões sobre o que fazer a estes lugares que progressivamente estão a perder memória. A incapacidade destes conjuntos urbanos se adaptarem à contemporaneidade é evidenciada nas condições adversas de mobilidade, habitação e competitividade na qualidade de vida face à periferia. O êxodo da população moradora e a fixação de serviços e comércio turístico noutras paragens toma dimensões preocupantes às quais é necessário actuar. Espaços verdes, locais amplos de estacionamento, proximidade de acesso a meios de transporte público e serviços da vida cidadina, construções em melhor estado e mais duráveis são alguns aspectos essenciais nas exigências actuais às quais os centros históricos não têm capacidade para fazer frente. No caso das cidades europeias esta situação tem vindo a agravar-se.

Contudo, paradoxalmente, viver nos centros históricos está “na moda”⁹⁸. Esta crescente vontade de viver na cidade antiga impulsionou intervenções que possibilitaram o apelo de vivência nestes locais por camadas sociais mais ricas. A procura destes locais para residir começa a ser tanta que a oferta não tem capacidade de resposta. Também os preços por m² aumentaram de tal modo que os actuais moradores, habituados a uma renda económica, não têm capacidade financeira de fazer face às despesas e acabam por abandonar as suas casas. Também os governos encontram nestes lugares uma atracção âncora para o turismo cultural, responsável por revitalizar a economia local das cidades europeias. A deslocação massiva de turistas interessados por um turismo cultural tem aumentado gradualmente, proporcionando o aparecimento de estratégias de manutenção e tratamento destes aglomerados antigos. É exemplo a manutenção da imagem do centro histórico através de acções de conservação e revitalização capazes de contribuir para o melhoramento global da imagem da cidade Contemporânea. No caso do centro histórico de Roma, a proximidade dos monumentos mais atractivos no conjunto urbano, a facilidade de deslocação entre estes e a riqueza arquitectónica, escultural e pictórica do cenário construtivo articulada a uma cultura tradicional característica, destaca-se como um dos destinos mais procurados pelos turistas.

Ainda relacionado com os centros históricos, encontramos o actual *city branding*, processo de marketing através do qual se cria a imagem da cidade como uma marca distintiva através dos seus elementos físicos, geográficos, culturais e históricos, respondendo à constante competição das cidades, *por influência, vendas, investimentos, turistas ou residentes*⁹⁹. É na vertente cultural dos recursos históricos e urbanísticos das metrópoles que se encontra o *veículo privilegiado para a construção e reconstrução das respectivas marcas distintivas das nossas cidades, posicionando-as num cenário global e cada vez mais competitivo*. Face a este cenário cada cidade deve encontrar uma imagem de marca que reflecta a sua identidade

⁹⁸ DIÁRIO DE NOTÍCIAS – *Zona histórica perde gente e passará a “bairro da moda”*, disponível em http://dn.sapo.pt/2006/08/16/cidades/zona_historica_perde_gente_e_passara.html.

⁹⁹ Pedro TAVARES – op. cit., pp.32-35.

singular, capaz de *promover factores de vantagem competitiva no quadro da concorrência*. Assim sendo o marketing das cidades funciona como um processo de equilíbrio e dependência mútua no desenvolvimento económico local. Se por um lado a crescente necessidade de tratamento dos centros históricos para conferir uma imagem adequada à cidade tem os seus custos, por outro lado essa mesma imagem, responsável por atrair turistas e residentes, salda o anterior investimento.

Posto isto, a principal problemática dos centros históricos actuais reside na sua incapacidade de adaptação às exigências da sociedade contemporânea. A inclusão destes conjuntos urbanos na noção de património edificado confere-lhes uma valorização intrínseca, impossibilitando qualquer atitude destrutiva. Acresce que a ausência de uma metodologia universal orientativa, a complexidade do sistema burocrático, a inexistência de capital de investimento e a não participação dos cidadãos na protecção/salvaguarda do património são entraves à preservação modernizada dos centros históricos. Um dos perigos é a decadência do centro ou a sua “musealização”¹⁰⁰. É pois necessário definir iniciativas urbanas que permitam conciliar a cidade antiga e uma nova urbanidade experimental em constante adaptação ao presente, fazendo da cidade um laboratório e não um museu.

Na crescente valorização do património como entidade do turismo cultural, muitas cidades caem na tendência de estetizar os seus conjuntos históricos urbanos. *Não raras vezes, são recriados pseudo-eventos históricos comparáveis a modelos de entretenimento kitsch do tipo Disneylândia*¹⁰¹. Este processo de invenção ou reinvenção de tradições é conseguido através de uma folclorização de práticas urbanísticas, por uma culturalização de locais e por uma transformação da arquitectura em cenários encenados¹⁰². Na maioria destes casos a integração do conjunto urbano histórico na cidade actual é efectuada com restrições tais que impossibilitam a vivência dos moradores nos bairros onde sempre passaram a sua vida. Nestes casos, o êxodo para a periferia é inevitável e a identidade que se concentrava na típica vivência dos naturais destes bairros históricos é perdida. Veneza é um modelo deste género de cidade. Atraídos pelo romantismo e mistério de uma cidade que pode vir a desaparecer no Mar Adriático, a grande maioria dos turistas europeus acede à região de Veneto com o intuito de encontrar uma cidade de fantasia construída sobre estacas e conhecida pelos seus canais. Outrora uma das potências mais ricas do mundo, actualmente subsiste maioritariamente graças à actividade turística que limita a vivência do centro histórico aos períodos de maior afluência. Deste modo é quase inexistente a população residente na ilha uma vez que o preço por m² e as necessidades de manutenção e restrições de adaptações afastam os naturais para

¹⁰⁰ A carta elaborada pela UNESCO (carta de Nairobi 1976) *permanece e hoje em dia como a exposição dos motivos e a defesa mais completa a favor de um tratamento não museológico dos tecidos urbanos* (Françoise CHOAY – op.cit., p.194).

¹⁰¹ *Património e identidade, os desafios do turismo cultural*, mantém local na Internet em <http://www.aguaforte.com/antropologia/Peralta.html>.

¹⁰² A encenação constitui um fundamento actual da arte urbana, onde o monumento é apresentado pela forma que o mais favorece, como um espectáculo. Choay afirma que esta situação ocorre através de montagens de luz artificiais que durante a noite conferem ao monumento a idealização de uma aparição ou divindade em glória (Françoise CHOAY – op.cit., p.188).

as cidades ou vilas mais próximas. Mestre, a cidade mais próxima de Veneza, funciona como dormitório acolhendo a maioria de cidadãos que exercem as suas profissões, frequentemente relacionadas com o turismo, na grande ilha. Neste caso, a cidade histórica depende das cidades envolventes para desempenhar a actividade primordial, permitindo gerir a sua riqueza em acções necessárias para a manutenção da imagem medieval tão característica. À semelhança da cidade global, os centros históricos vêem a sua imagem a ser homogeneizada por acções de conservação e de salvaguarda que reconstroem uma identidade fabricada pela ânsia de servir o turismo comercial. Deste modo estes locais actualmente *descontextualizados*, passam a ser *representações plásticas de um passado irreal, sem sons nem cheiros, sem vivência alguma*¹⁰³. Torna-se necessário encontrar as características únicas da identidade de cada centro histórico, no intuito de valorizar e agir sobre elas sem as extinguir ou alterar. Para tal, toda e qualquer intervenção nos conjuntos históricos deve respeitar os pressupostos de conservação do património edificado e na adequação à contemporaneidade subscrever o envolvimento a nível local de todos os agentes culturais¹⁰⁴.

1.4. OS MEIOS DE TRANSPORTE NO DESENHO URBANO

As profundas transformações da cidade actual são também consequência da revolução dos transportes. Embora a influência dos vários meios de transportes (comboio, carro eléctrico, etc.) tenha modificado o funcionamento urbano, aquele que mais afectou a vivência urbana contemporânea é o automóvel. A sua introdução abalou as estruturas edificadas presentes e comprometeu os planos urbanísticos futuros, alterando o universo de funcionamento das metrópoles e as suas áreas envolventes. Há pois que identificar essas alterações e os efeitos provenientes da utilização massiva do automóvel nas nossas cidades.

A revolução dos transportes desencadeada no final do século XIX e início do século XX trouxe implicações que ainda hoje ecoam na *praticis* urbana. O automóvel tomou o papel principal neste conjunto e pelas suas características distintas¹⁰⁵ conferiu à cidade mutações globais que se manifestaram no modo de **viver, fazer e ver** a cidade. Apesar de distintos, estes parâmetros funcionam em articulação, desencadeando efeitos que reflectem a urbanidade actual.

A **vivência** contemporânea na cidade e o mediatismo do agora devem à revolução dos transportes *novas formas de crescimento e modos diferentes de compreensão do espaço. A mobilidade tornou-se numa quarta dimensão que já não pode ser ignorada quer na leitura quer*

¹⁰³ *Património e identidade, os desafios do turismo cultural*, mantém local na Internet em <http://www.aguaforte.com/antropologia/Peralta.html>.

¹⁰⁴ *Administra-lo de tal modo que, não só não se deteriore e pereça, mas que também se reabilite, se enriqueça, seja conhecido e disfrutado por todos e se converta num elemento de desenvolvimento económico e social* (Rosa Garrigós cit in idem, *Ibidem*).

¹⁰⁵ Flexibilidade na deslocação apenas dependente de uma via com espaço suficiente para executar manobras. A mobilidade permite um amplo grau de liberdade do veículo automóvel que alcança distâncias outrora incalculáveis através do crescimento da vasta rede rodoviária por todo o mundo.

*na composição espacial*¹⁰⁶. A flexibilidade da mobilidade e a liberdade na deslocação não apenas aproximaram as distâncias como impuseram uma nova noção de velocidade e deslocação na cultura contemporânea. Esta situação efectuada pela revolução dos transportes, mais especificamente pelo automóvel, permitiu a expansão e o crescimento extensivo horizontal das cidades aproximando, em termos temporais, as distâncias geográficas. O aumento da velocidade de deslocação acrescido com o avanço tecnológico aproximou destinos longínquos, o que muitas vezes não é proporcional a destinos de curtas distâncias, principalmente em centros urbanos onde a concentração da grande maioria do parque automóvel entope a vias de circulação com o intenso tráfego diário. No entanto, os modos de deslocação testemunham alterações formais no cenário físico da cultura contemporânea. A própria cidade, abandona a sua função original como local de encontro e estada, para dar lugar à deslocação e passagem de residentes e trabalhadores. Esta situação, protagonizada em parte pelo automóvel, põe em causa a essência do espaço público. Actualmente, praças, ruas e largos são invadidos pelo carro, passando de lugares de encontro para *lugares pensados para atender às necessidades do trânsito*¹⁰⁷ e sua sinalização.

*Embora os padrões de uso tenham variado no curso da história, apesar das diferenças subtis e variadas, o espaço público sempre foi lugar de encontro, de comércio e de circulação*¹⁰⁸. Contudo, a monopolização do veículo motorizado no meio urbano potencializou a circulação de pessoas e bens, condicionando as restantes funções. As vantagens inerentes à circulação automóvel no espaço público impulsionaram, por um lado, o progresso da nova urbanidade baseada na extensão horizontal da rede de viária, por outro, a desqualificação da rua como local de interacção humana e encontro social, convertendo-a numa via de passagem para peões e viaturas¹⁰⁹. A rua que até ao início do século XX era vivida como uma extensão do espaço privado¹¹⁰, com a saturação do estacionamento nas vias públicas, o tráfego e a poluição expelida pelo automóvel, é agora um espaço impreciso, sem sentido e vazio para qualquer pessoa a pé¹¹¹. Por fim, esta situação associada ao crescimento extensivo da cidade desencadeou a retirada do comércio quase literal da arena pública, passando a restringir-se ao privado - centros comerciais - localizados preferencialmente em zonas periféricas. A vivência nestes espaços públicos como lugar de encontro confere à sociedade consumista do instantâneo não apenas a facilidade de estacionamento automóvel, associado ao conforto de um

¹⁰⁶ José M. Ressano Gracia LAMAS – op. cit., p.64.

¹⁰⁷ Richard ROGERS– op. cit., p. 126.

¹⁰⁸ Jan GEHL & Lars GEMZOE – *Novos espaços urbanos*. Sabadel: Editorial Gustavo Gilli, SA, 2002, p.10

¹⁰⁹ A preferência de circulação das estradas e auto-estradas em detrimento da estadia na rua é também comprovada paralelamente com a nova noção de espaço – tempo imposta pela globalização. Esta situação ilustra a actual contemplação da velocidade do tempo independente do espaço em detrimento da contemplação única do espaço.

¹¹⁰ Nessa época era frequente os cidadãos utilizarem a área pública envolvente as suas habitações, em alguns casos por falta de alternativas. Nesta visão designada por “rua reconquistada”, atribui à rua o seu conceito original, *ou seja, um lugar onde o contacto social entre os moradores pode ser estabelecido como uma sala de estar comunitária*. (Herman HERTZBERGER – Lições de arquitectura. São Paulo: Martins Fontes, 1999, p.48).

¹¹¹ Jane JACOBS – *Morte e Vida das Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes. 2001, p. 378.

ambiente controlado, mas a acessibilidade a uma vasta gama de produtos no mesmo espaço, sem necessidade de despende muito tempo.

A nova urbanidade imposta pelo domínio automóvel alterou igualmente o modo de **fazer** e planejar as cidades onde vivemos. Esta acção tem dois momentos distintos que, apesar de não ordenados cronologicamente, se caracterizam, primeiro, pela adaptação da cidade existente, e segundo, pelo crescimento da nova cidade baseada num plano urbanístico onde a mobilidade automóvel é fundamental. Na fase de adaptação da cidade à revolução rodoviária tornou-se necessário a apropriação eficaz de vias destinadas à circulação simultânea do automóvel (piso alcatroado) e do peão (piso em calçada), a transformação de praças e largos em nós viários e a criação ou transformação de áreas para estacionamento de viaturas. O alargamento da rede viária pelo território urbano não afectou apenas as novas áreas da cidade contemporânea. Os centros históricos das cidades europeias também sofreram alterações profundas no seu traçado. Espaços nascidos para a circulação pedonal ou de veículos de tracção animal foram suplantados por alcatrão e passeios em betão ou calçadas. As ruas foram alargadas, os largos e os restantes espaços públicos passaram a funcionar como campo de concentração deste metal reluzente co-responsável pela destruição das memórias de uma civilização passada. As áreas residenciais, para fazer frente à pressão imobiliária imposta pelas condições de vida na periferia, adaptam as construções antigas, implementando novas funções a compartimentos existentes e vazando áreas ao nível do piso térreo a fim de funcionarem como garagens para receber o automóvel. No segundo momento o carácter do automóvel sofre uma reformulação e de destruidor passa a impulsionar o crescimento extensivo no território da cidade. Neste sentido, o novo modelo urbano protagoniza um parâmetro inovador no desenho do espaço urbano e da própria arquitectura. A facilidade na mobilidade quotidiana alimentou a expansão territorial, potencializando o crescimento da periferia e subúrbios, aumentando as migrações pendulares e em alguns casos provocando a desertificação do centro urbano¹¹². Finalmente, segrega os usos quotidianos dissipando as funções da cidade pelo seu vasto território. No entanto desde o final dos anos 80 que um movimento significativo de devolução de largas áreas urbanas ao uso exclusivo dos peões tem vindo a ganhar terreno, com o intuito de permitir o acesso a todos os usos da cidade por percursos de marcha não superiores a 600 metros. A arquitectura do edificado urbano que acompanha as vias de circulação passa a ser protagonista de um espectáculo visual para o condutor. O movimento efectivado durante uma viagem de automóvel cria uma nova perspectiva¹¹³ sobre os edifícios que limitam o campo visual. Esta cultura visual defendida por Mitchell Scharzer em *Zoomscape*, dá à arquitectura a função simbólica de entreter o condutor através de sinais¹¹⁴ associados a uma visão “blur”

¹¹² A competência para gerir a adaptação às novas exigências permitiu a muitas cidades a não desertificação do centro urbano, mesmo perante níveis elevados de motorização.

¹¹³ *One of my aims is to delineate how the new modes of architectural experience reframe architecture within today's predominantly visual culture.* Mitchell SCHWARZER – *ZOOMSCAPE: Architecture in motion and media*. New York: Princeton Architecture Press, 2004, p.19.

¹¹⁴ No caso da cidade de Las Vegas, o ambiente arquitectónico envolvente à strip é criado para entreter o condutor através de reproduções temáticas. A arquitectura espectáculo é projectada para ser observada a uma escala de percepção enquanto se conduz um veículo a uma determinada velocidade. No entanto

(distorcida) da realidade imposta pela velocidade do veículo. Neste contexto é atribuído à arquitetura uma nova forma visual que não se prende com o seu valor histórico, artístico ou estrutural, mas sim pelo que simboliza¹¹⁵.

Finalmente o modo de **ver** a cidade também sofreu alterações. A maneira como cada indivíduo observa a realidade envolvente pode conjecturar interpretações que, juntamente com os parâmetros anteriores, contribuiu para a concepção de um novo modelo urbano. Parafraseando *Zoomscape*, concluiu-se que às funções anteriormente apresentadas do automóvel é acrescida uma outra responsável por condicionar a observação da realidade através dele. À semelhança da criação de novos *spectrums* de observação, como é exemplo, o telescópico, apenas possível com o advento da inovação tecnológica, também o automóvel passa a funcionar como uma nova janela de percepção da envolvente urbana. O mesmo autor explora a nova percepção visual da arquitetura e do urbanismo através do impacto causado não só pela transformação mecanizada dos meios de transporte, mas também pela reprodução em vídeo¹¹⁶. No entanto, para efeito da presente dissertação, foi apenas considerada a percepção atribuída à locomoção automóvel. Independente do carácter histórico ou das particularidades arquitectónicas do lugar, este modo de observação valoriza os singulares momentos da vida¹¹⁷ de um condutor enquanto experiencia a cidade dos mais variados pontos de vista, à velocidade que achar mais conveniente.

A visão, como sentido primordial deste modo de reflexão, analisa a cidade e o meio envolvente através de flashes momentâneos, vultos e imagens lineares de edifícios distorcidos pela velocidade. A situação mais recorrente, responsável por conferir uma sensação de enclausuramento, é sentida quando nos deslocamos em ruas limitadas por fachadas que intensificam a visão em túnel imposta pela velocidade¹¹⁸. Perante a constante distorção, a focagem num único objecto no campo visual desmaterializa toda a realidade envolvente. No entanto, ao longo destas viagens somos surpreendidos por objectos que permanecem pouco tempo no campo visual, contrastando com outros que pela sua forma e posição mantêm-se na visão dos condutores funcionando como orientadores¹¹⁹. Apesar desta ser a perspectiva que o autor mais desenvolve, é de salientar a importância da observação perante a variação de velocidade ou mesmo quando se encontra parado¹²⁰. Em qualquer das situações, o condutor ao volante de um veículo, não só entra noutra dimensão espacial, como a noção do tempo se altera. Se, por um lado, o acto de conduzir permite não apenas ver mais rápido, como viver

quando essa escala é alterada ou a permanência da observação aumenta conclui-se que a pormenorização arquitectónica não é adequada para um tipo de observação demorada. (Idem, *Ibidem*, p. 90.

¹¹⁵ Retomando Las Vegas como exemplo de uma cidade onde a paisagem urbana não é povoada por massivos edifícios em altura como Nova Iorque, nem por uma vasta floresta como Wilbraham Massachusetts, mas por sinais. (Tom Wolf cit. in Peter HALL – *Cities of Tomorrow*, disponível em <http://books.google.pt/books>)

¹¹⁶ Mitchell SCHWARZER – op. cit., p.11.

¹¹⁷ Idem, *Ibidem*., p.13.

¹¹⁸ Idem, *Ibidem*., p.88.

¹¹⁹ Idem, *Ibidem*., pp.108-109.

¹²⁰ Idem, *Ibidem*., p.92.

mais rápido, por outro, nada pode ser observado como um todo, desde do início até ao fim. A arquitectura apreendida em *Zoomscape* funciona como uma forma de comunicação simbólica onde a linguagem tradicional que lhe deu significado na sua génese, perde o sentido. Assim sendo, para Michell Schwarzer o entendimento ideal da arquitectura ocorre quando as ruas estão vazias, podendo o condutor desfrutar de uma visão pura sobre a arquitectura ao volante do seu automóvel. Nas cidades antigas, estas condições ocorrem apenas durante a noite ou ao fim do dia. Contudo, para a grande maioria dos observadores (turistas ou cidadãos activos) é frequente não encontrarem as circunstâncias propícias, orientando para uma experiência visual idealizada¹²¹. A experiência visual no acto de conduzir pode remeter para dois tipos de leituras distintas: o condutor é transportado para o contexto exterior através da transparência do pára-brisas ou este mesmo elemento funciona como contentor do espaço interior, protegendo o condutor das intempéries, cenários ou situações perigosas¹²².

Numa breve história, recordemos que o grande impulso nos transportes remonta à segunda metade do século XIX. Se até essa data a circulação de bens e pessoas era efectuada por veículos de tracção animal, com o desenvolvimento tecnológico decorrente da Revolução Industrial, novos meios de transporte vieram alterar a mobilidade do homem na cidade. Durante milénios a deslocação de pessoas no território e o conseqüente progresso das cidades dera-se muito lentamente. A primeira viagem em locomotiva alimentada por combustíveis fósseis em Inglaterra (1825) iniciou aquela que seria a mutação mais drástica efectuada em menos tempo no meio urbano – a revolução dos transportes. Em todo o mundo os caminhos-de-ferro quebraram as antigas fronteiras entre o rural e urbano, fundaram novos distritos comerciais envolventes às estações de comboio, dissiparam a densidade e possibilitaram o crescimento explosivo da população urbana como nunca antes visto¹²³. Apesar das transformações, a mobilidade no interior das cidades continuava limitada à circulação pedonal ou viaturas de tracção animal, uma vez que a locomotiva funcionava apenas para estabelecer a ligação entre cidades.

A aplicação da electricidade nos motores permitiu então um desenvolvimento na produção e nos transportes passível de fomentar o crescimento de um novo tipo de aglomerações. *Se a extensão continua, e sobretudo densa, das grandes cidades foi favorecida pelo desenvolvimento dos transportes colectivos, a actual extensão longínqua e descontínua das metrópoles está evidentemente ligada ao uso do automóvel*¹²⁴. A invenção automóvel ocorreu, em 1880, pela mão de Gottlieb Daimler e Karl Benz, quando aplicaram à locomoção terrestre motores com um novo princípio de combustão interna¹²⁵. Apesar da dinâmica de crescimento inerente à eleição do automóvel como veículo primordial na deslocação urbana, a sua aceitação foi efectuada de modo distinto nas diferentes partes do mundo. Se na Europa, local

¹²¹ Idem, *Ibidem.*, p.88.

¹²² Idem, *Ibidem.*, p.96.

¹²³ Idem, *Ibidem.*, p.31.

¹²⁴ François ASHER – op. cit., p.11.

¹²⁵ Mitchell SCHWARZER – op. cit., p.71.

de origem desta invenção, a substituição dos cavalos por este novo meio de locomoção foi mais lenta e tardia, nos Estados Unidos a situação foi diferente¹²⁶. A necessidade de descongestionar os centros associada à produção em série do *Modelo T* desenvolvido por Ford Motor Company (entre 1909 e 1927) disparou o aumento do número de veículos em circulação¹²⁷, dando início à Era Automóvel.

Não obstante, foi na cidade moderna que o fascínio pelo automóvel determinou ainda mais a forma da cidade. O deslumbramento pela máquina por parte de autores como Le Corbusier, Ludwig Hilberseimer e Lúcio Costa facultou a imposição de uma cultura automóvel que até hoje manifesta efeitos nas nossas cidades. Se até à introdução do automóvel, a concepção urbana das cidades era pontuada pela verticalidade aparente de muros, paredes, torres e telhados, na era moderna a imagem da urbe é alterada para extensivas grelhas, quadrículas e auto-estradas¹²⁸. *À medida que o transporte individual torna-se parte integral do planeamento urbano, as esquinas, as formas e superfícies dos espaços públicos são todos determinados em prol do motorista*¹²⁹. *The traditional city of walled enclosure was turning into the modern city of mobility*¹³⁰.

O aparecimento de auto-estradas ou de grandes vias rápidas restritas a automóveis desagregou o carro do seu meio envolvente. À semelhança da locomotiva, estas estradas de acesso limitado, sem sinalização luminosa ou cruzamentos de nível, possibilitam o aumento de velocidade na deslocação entre cidades, fortalecendo a conectividade entre as mesmas¹³¹. No entanto, em alguns casos, as infra-estruturas de apoio tornam-se demasiado abrasivas ao espaço urbano, contribuindo para a desagregação de bairros residenciais e áreas verdes. A introdução das vias rápidas na cidade americana alimentaram uma mudança cujos efeitos não são comparáveis a qualquer período anterior. Ao contrário da Europa onde as auto-estradas funcionavam apenas como meio de ligação entre cidades, sem as atravessar, na América as *expressways* ou *highways* foram responsáveis por fatar os centros urbanos, abrindo grandes corredores de mobilidade nas cidades existentes¹³². Nas cidades em crescimento foi aplicada a concepção de quarteirões mais compridos e ruas mais largas e amplas. O intenso tráfego nas auto-estradas não só impossibilitou a circulação pedonal entre o centro e os subúrbios, como também permitiu a fixação de actividades âncora, como as grandes superfícies comerciais, na periferia, incluindo-as no contexto da grande cidade.

¹²⁶ François ASHER – op. cit., p.29.

¹²⁷ Mitchell SCHWARZER – op. cit., p.71.

¹²⁸ Apesar da cidade moderna ser também reconhecida como impulsora do crescimento vertical, o seu desenvolvimento teve início posteriormente à imposição do automóvel na concepção urbanística. Idem, *Ibidem.*, p.76.

¹²⁹ Richard ROGERS – op. cit., p.36.

¹³⁰ Mitchell SCHWARZER – op. cit., p.77.

¹³¹ Idem, *Ibidem.*, p.99.

¹³² Nem sempre as auto-estradas destruíram o espaço urbano ao nível do piso térreo. No caso do Japão, soluções arrojadas permitiram elevar as infra-estruturas rodoviárias deixando o espaço inferior para a vivência da cidade. Idem, *Ibidem.*, p.102.

Tomemos como exemplo Los Angeles, a cidade que simultaneamente o carro criou e destruiu. A aplicação experimental do automóvel no funcionamento desta cidade da Califórnia resultou, já em 1915, na proporção de um carro para oito habitantes, quando ainda em nenhuma cidade europeia ou mesmo em outra urbe norte-americana a aceitação do veículo tinha alcançado a vivência urbana. Só em 1920 é que o impacto do consumo massivo do transporte individual propagou-se às restantes cidades do Ocidente. Por reunir as condições geográficas e ambicionar um crescimento extensivo no território, esta cidade encontrou na sua população, maioritariamente proveniente do campo, uma dependência necessária ao veículo automóvel. A inevitável conquista horizontal do carro facilitou o crescimento de subúrbios fomentando uma cultura individualista onde a privacidade e o isolamento diminuem a vivência em comunidade. Porém, as grandes mudanças só tiveram lugar entre 1950 e 1955, no Pós-Segunda Guerra Mundial. Foi por esta altura que se formou a reputação de Los Angeles ainda hoje conhecida como a cidade do automóvel. Apesar disso não é à vasta rede rodoviária que se deve a sua notoriedade, mas sim à total dependência dos seus cidadãos no veículo individual (revelado pela raridade nos transportes públicos) e num distinto estilo de vida.

Por volta de 1960 começaram a surgir as primeiras dúvidas sobre o impacto da cultura automóvel, não apenas no modo de vivência quotidiano como no próprio *habitat* edificado das cidades. Para muitos críticos as cicatrizes presentes na face urbana resultaram do rasgar de planícies e montanhas, do envenenando de paisagens naturais e urbanas, da destruição de cidades e especialmente dos subúrbios¹³³. A responsabilidade no abandono do espaço público e no aparecimento de subúrbios são a prova de que a circulação automóvel veio danificar o meio urbano. *O tráfego pesado de carros não coexiste pacificamente em usos da cidade como lugar de encontro e comércio*¹³⁴.

Esta conclusão ganhou forma com a publicação, em 1961, de *The Death and Life of Great American Cities*. Perplexa pela desumanização e racionalismo excessivo das cidades modernas americanas, Jane Jacobs escreveu um manifesto contra os planos emergentes de reurbanização, muitos deles orientados por Robert Moses, que visavam a ordem e a paz através da supressão da espontaneidade da vida urbana. A rejeição da vivência em comunidade, imposta por soluções como a segregação de usos, fora responsável por fundamentar uma sociedade individual e isolada proveniente de espaços urbanos artificiais. A autora adverte para a necessidade de compactar os usos urbanos nas mesmas áreas, diminuindo a circulação automóvel, potenciando a sobrevivência dos actuais bairros urbanos. Contudo, Jacobs não atribui a responsabilidade do caos urbanístico ao automóvel, mas sim às políticas de orientação dos transportes urbanos. Não obstante a necessidade de reduzir o tráfego automóvel, acredita que enquanto não existir um transporte menos abrasivo ao espaço

¹³³ Idem, *Ibidem.*, p.78.

¹³⁴ Jan GEHL & Lars GEMZOE – op. cit., p. 13

público que concretize a rápida acessibilidade facultada pelo carro, este permanecerá na vivência quotidiana¹³⁵.

Apesar dos pontos marcados pelos críticos, a cultura automóvel subsistiu, continuando a oferecer uma mais-valia num mundo em constante inovação. Na cidade contemporânea, as alterações da imposição do automóvel no quotidiano citadino conduziram a efeitos urbanos que actualmente são alvo de controvérsias. Se, por um lado, a introdução massiva deste meio de locomoção estimulou a forma máxima de liberdade através da mobilidade individual, por outro lado, promoveu a criação de subúrbios, a segregação urbana, intensificando a discussão ambiental, assim como o congestionamento do tráfego nos grandes centros urbanos, onde o automóvel reina soberano perante o esvaziamento do centro urbano¹³⁶.

Ainda hoje as grandes cidades vêem os seus centros abandonados à mercê do caos sonoro e visual proporcionado por este intruso que sorrateiramente se impregnou nas nossas vidas e dificilmente sairá. Responsável por desencadear um isolamento da comunidade e distanciar as relações humanas, o automóvel pode colocar em causa a essência do encontro urbano. A subdivisão suburbana reforçada pela rede rodoviária é também causadora de novos usos urbanos inadequados do espaço público que perturbam a beleza e multiplicidade das cidades contemporâneas.

No entanto a problemática actual procura consciencializar o cidadão, como activista no meio onde vive, que a circulação automóvel alimenta o aquecimento global e o desperdício de energia e recursos naturais. Os grandes centros urbanos, por concentraram um grande número de habitantes, representam os maiores consumidores de *energia do mundo* e os maiores causadores de *pelo menos três quartos da poluição global*¹³⁷. O consumo de combustíveis fósseis como o carvão ou o petróleo liberta uma mistura de gases poluentes contribuindo para a ocorrência do efeito estufa e da chuva ácida, os maiores causadores do aquecimento global¹³⁸. É esta alteração climática que mais preocupa os especialistas ambientais, não apenas pela especulação da ultrapassagem do pico de produção do crude, mas como pelas consequências do seu consumo para o futuro sustentável do planeta.

Actualmente, a poluição provocada pelas aglomerações urbanas pode ser quantificada pelas pegadas ecológicas¹³⁹ que “virtualmente” cobrem todo o globo. À medida que o consumismo

¹³⁵ Jane JACOBS – op. cit., pp.380-382

¹³⁶ ABRIGODESIGN – Arquitectura & Urbanismo, disponível em http://abrigodesign.blogspot.com/2008_03_23_archive.html

¹³⁷ Richard ROGERS– op. cit., p.27.

¹³⁸ Idem, *Ibidem.*, p.28.

¹³⁹ Por pegada ecológica entende-se a quantidade de terra e água necessárias para sustentar as gerações actuais, tendo em conta os recursos materiais e energéticos gastos por uma determinada população. Este modo de medir o impacto da acção humana na terra, idealiza a quantidade de acções necessárias para repor os danos causados pelo consumo de recursos não renováveis abrindo um maior leque de possibilidades na actuação futura das gerações vindouras. (Farias, Miguel - *Desenvolvimento Sustentável*, disponível em http://in3.dem.ist.utl.pt/master/06egi/05_Presentation.pps#261,7,Diapositivo 7).

das novas grandes cidades se expande, cresce também a competição entre esses recursos e as suas pegadas ecológicas¹⁴⁰.

No actual panorama urbano, a solução passará por diminuir ou mesmo retirar o automóvel do espaço público, devolvendo-o ao peão. Conhecidas como políticas de sustentabilidade, estas acções actuam conscientes das dicotomias existentes, como por exemplo, centro/periferia, centralidade/dispersão, intensidade/densidade, identidade/diversidade, fruto do modo como na cidade se manifestam problemas contemporâneos a que o desenho não pode ser alheio¹⁴¹.

Perante a vital necessidade em reduzir a circulação automóvel, governos locais apresentam modos distintos de encarar esta problemática. Mais uma vez a divergência de actuações entre o continente europeu e o norte-americano denuncia, não apenas os constrangimentos físicos de cada urbanidade, como também a diferente consciência ambiental.

No caso das cidades norte-americanas a total dependência do automóvel por parte dos seus cidadãos não advém unicamente do *status* ou *glamour* cultural que este ícone atrai¹⁴². A extensão territorial urbana associada à segregação de usos no funcionamento urbano tornou antieconómica a expansão de uma vasta rede de transportes colectivos¹⁴³. Mesmo perante os danos ambientais e sociais, as políticas actuais de crescimento destas cidades continuam a favorecer o aumento do uso do transporte individual. E a consciência americana dos danos causados por este modo de vida teve apenas lugar quando esta situação tomou proporções in comportáveis. Os governos vêem-se confrontados com questões importantes, como por exemplo: como retirar os carros das cidades, se foram eles os grandes precursores da urbanidade onde vivemos? É possível vivermos numa cidade sem automóveis mantendo a rápida e conveniente mobilidade que estes oferecem?

No velho continente a situação difere radicalmente. Apesar do crescimento impulsionado pelo automóvel se ter sentido, as proporções alcançadas na Europa foram mais reduzidas e conseqüentemente menos preocupantes que na América. A extensão territorial urbana, em vez de criar megas cidades, contribuiu para polarização de centros inter conectados que funcionam conjuntamente em prol de um grande centro urbano. Esta situação associada à concepção funcional de uma *cidade densa e socialmente diversificada onde as actividades económicas e sociais se sobrepõem e onde as comunidades são concentradas em torno de vizinhança*¹⁴⁴. A proximidade ou mesmo a sobreposição dos usos (residência, trabalho, lazer) garante a diminuição nos deslocamentos automóveis quotidianos. Por outro lado, a crescente tentativa por partes dos políticos na valorização da circulação pedestre e a imposição do domínio dos transportes públicos protagonizaram a rápida substituição do transporte individual por soluções

¹⁴⁰ Richard ROGERS— op. cit., p.30.

¹⁴¹ BRANDÃO, Pedro, CARRELO, Miguel, ÁGUAS, Sofia – *O chão da cidade. Guia de avaliação de design de espaço público*. Portugal: Centro Português do Design, Abril 2002, p.11.

¹⁴² Richard ROGERS— op. cit., p.36.

¹⁴³ Idem, *Ibidem.*, p.35.

¹⁴⁴ Idem, *Ibidem.*, p.33.

mais sustentáveis a nível económico e ecológico. Muitas cidades europeias recorrem a incentivos para o aumento da utilização dos transportes colectivos. São exemplos as cidade de Roma e Atenas onde a poluição atmosférica alcançou níveis insustentáveis para a vivência humana e para a protecção do património. Nestas cidades o governo optou pelo chamado “rodízio”¹⁴⁵ onde a entrada nos centros urbanos é condicionada selectivamente por matrículas com determinada terminação (par ou impar). Apesar de bem-intencionados, estas medidas não previram que os cidadãos rapidamente iriam adquirir carros com ambas matrículas. Outro caso mais recente é a restrição de circulação automóvel limitada por áreas, mediante o pagamento de um imposto ou selo. Tal ocorre na cidade londrina onde os incentivos à utilização de transportes colectivos são mais directos, recorrendo a taxação das viaturas que entram no centro da capital. Ou seja, a crescente preocupação com o aquecimento global e o fardo ecológico que conscientemente legamos às gerações vindouras permitiu um olhar mais crítico sobre o modo como utilizamos os recursos existentes e conseqüentemente como vivemos a cidade.

Em ambos os casos (tanto no Americano como no Europeu), enquanto não existir um veículo menos poluente que cumpra os requisitos de acessibilidade impostos pelo automóvel, a solução pode residir na concepção de “cidades compactas” capazes de estabelecer uma estrutura urbana que possa ser interpretada de todas as maneiras em resposta a todas as culturas¹⁴⁶. Assim sendo, a nova urbanidade proposta pela “cidade compacta” incide na rejeição do desenvolvimento mono funcional e na exclusão do automóvel frequente na cidade actual.

Em simultâneo, as ineficazes políticas impostas na exclusão do veículo motorizado nos centros urbanos indicam que este marco de Modernidade veio para ficar. Mesmo perante a escassez na competição global pelo petróleo a sua substituição por energias alternativas, prevê-se a utilização de uma versão actualizada deste veículo¹⁴⁷. E apesar da futura substituição no consumo do petróleo, por energias renováveis solucionar grande parte dos problemas ambientais, o intenso tráfego e o imenso estacionamento permanecerão¹⁴⁸. No panorama actual e nas próximas décadas é necessário encontrar estratégias para a conciliação da convivência do veículo motorizado com o meio urbano, nomeadamente solucionar sistemas de mobilidade alternativa que perante o condicionamento da circulação automóvel, seja capaz de cobrir eficazmente uma vasta área incentivando a sua utilização. Paralelamente urge a necessidade de encurtar as distancias entre as zonas de trabalho e habitação no intuito de diminuir o número de deslocações diárias. Esta solução aplicada ao extremo é ilustrada pelo tele trabalho.

¹⁴⁵ Designação brasileira para Rotatividade, neste caso, de veículos, à semelhança do que acontece em São Paulo.

¹⁴⁶ Richard ROGERS– op. cit., p.40.

¹⁴⁷ GUARDIAN - *Let's go visit the car park!*, disponível em <http://arts.guardian.co.uk/features/story/0,,1953207,00.html>.

¹⁴⁸ McDonald, Shannon Sanders - *Parking Facilities*, disponível em <http://www.wbdg.org/design/parking.php>.

Para além de políticas de mobilidade e da aplicação do conceito “cidade compacta” viabilizarem a diminuição da circulação automóvel, os estados procuram solucionar o grave problema do estacionamento dos veículos no espaço urbano. A solução mais usual e imediata é o estacionamento extensivo, ocupando-se em extensão o solo urbano. Extensos hectares de estacionamento à superfície são actualmente projectados junto a grandes áreas comerciais, aeroportos e interfaces de transportes no intuito de facilitar o seu acesso por parte dos utilizadores. No entanto, este tipo de solução não se adapta quando transportada para a arena das grandes cidades com centros históricos de restritos espaços públicos. Acresce que perante a ausência de parques nos bairros históricos, os condutores recorrem ao estacionamento indevido da via pública, responsável por comprometer o funcionamento e vivência do espaço público, tornando-se incomportável para a vivência de moradores e turistas. Assim sendo surgiram alternativas construtivas, como o estacionamento intensivo que consegue reunir um maior número de lugares, comparativamente aos parques de superfície, otimizando e limitando a área utilizada.

1.5. ALGUMAS NOTAS SOBRE O ESTACIONAMENTO E SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICA

A génese do estacionamento intensivo¹⁴⁹ remonta à cultura moderna e à introdução do automóvel no contexto urbano, onde as estruturas de estacionamento eram símbolo de orgulho e progresso¹⁵⁰. Entende-se por estacionamento intensivo a maximização do espaço de estacionamento pela compactação ou empilhamento das vagas de modo a conseguir mais estacionamento, podendo ou devendo ser compatibilizada com outros usos. São por isso exemplos o estacionamento subterrâneo ou elevado. No entanto a sua concepção cedo se restringiu a uma contenção formal, sem preocupações de acabamentos interiores ou exteriores. Actualmente, à medida que o número de automóveis aumenta, a necessidade de criar novas estruturas de estacionamento automóvel constitui um dos maiores desafios para a arquitectura civil nas metrópoles contemporâneas. Equipas multidisciplinares coordenam um desenho integrado no intuito de desmistificar a ideia preconcebida do estacionamento e criam edifícios igualmente funcionais, atractivos e sustentáveis.

Das várias tipologias formais que serão apresentadas existem alguns aspectos comuns que estão na base do desenho e construção destes estacionamentos e que são importantes de enunciar. Tanto no estacionamento em altura como no subterrâneo¹⁵¹ a forma arquitectónica é caracterizada pela sobreposição de pisos interligados por rampas que estabelecem a continua

¹⁴⁹ DONALD TRUMP – Fórum de Arquitectura, disponível em <http://arquitectura.pt/forum/f10/donald-trump-portugal-2277.html>

¹⁵⁰ GUARDIAN - *Let's go visit the car park!*, disponível em <http://arts.guardian.co.uk/features/story/0,,1953207,00.html>

¹⁵¹ Em termos formais as concepções de estacionamento podem distinguir-se entre as que são construídas abaixo do nível térreo, vulgarmente designadas por estacionamento subterrâneo e as que se localizam acima da cota 0, denominadas por estacionamento elevado ou silo automóvel.

circulação automóvel. Os vários sistemas de configuração de rampas¹⁵² devem não só ser compatíveis com a arquitectura do edificado como também facilitar a circulação de veículos no seu interior. Os sistemas de rampas que permitem o acesso dos veículos aos diferentes pisos têm diferentes variações: 1) uma rampa com duas direcções de trânsito; 2) duas rampas paralelas cada uma com uma direcção de trânsito; 3) uma rampa contínua em todo o edifício com duas direcções de trânsito; 4) sistema duplo de rampas cruzadas, cada uma com uma direcção de trânsito; 5) sistema duplo de rampas independentes que se cruzam apenas nos planos de nível sendo que cada uma com a mesma direcção de trânsito (ascendente ou descendente); 6) sistema duplo de rampas escalonadas cada uma com a mesma direcção de trânsito (ascendente ou descendente) no entanto estes circuitos nunca se cruzam; 7) rampa escalonada com duas direcções de trânsito; 8) Rampa circular ou em espiral. Comprimento, largura, altura, inclinação e raio de curvatura constituem alguns parâmetros que, conciliados com a disposição dos espaços destinados à circulação (automóvel e pedestre), cooperam para o melhor funcionamento interior do espaço. Os acessos pedestres (escadas, elevadores e saídas de emergência) devem não só localizarem-se junto à entrada do parque a menos de 30 metros umas das outras como também garantir o acesso a todo o público, incluindo cidadãos portadores de deficiências físicas. A sinalização pedonal e automóvel, localizada nos devidos lugares, deve ser distinta e de rápida compreensão. Quanto à fachada ou entrada, esta deve promover a ventilação natural, quando possível, permitindo a insuflação do tóxico monóxido de carbono produzido pelo automóvel, com o objectivo de garantir a qualidade do ar.

A eficiente integração da estrutura é crucial para o funcionamento de qualquer estacionamento. Apesar do projecto ideal de um parque de estacionamento ansiar pela ausência de pilares, tendo em vista a optimização do número de lugares, esta utopia raramente é posta em prática. O custo de uma concepção deste tipo requer um reforço de materiais e manutenção menos vantajoso que outro tipo de abordagem onde a racionalização do espaço com a presença de pilares permite um número de lugares razoável. Deste modo, engenheiros e arquitectos têm vindo a encontrar soluções modelares de estruturas mistas menos condicionantes no número de vagas de estacionamento e circulação automóvel que facilmente se adaptam a qualquer tipo de projecto a construir.

A compatibilidade de projectos dos sistemas de apoio com a solução arquitectónica é a chave primordial deste tipo de infra-estruturas. Sistemas como o de detenção e extinção de incêndios, iluminação, ventilação e segurança certificam a identificação de incidentes, a iluminação conveniente dos espaços utilizados e o controlo das acções humanas no interior do edificado. O desgaste imposto pela utilização do veículo automóvel obriga também a uma rigorosa manutenção dos pavimentos.

¹⁵² Troup, Emile, Cross, Jonh - *Innovative Solutions in steel: open-deck Parking Structures*, disponível em http://www.aisc.org/Content/ContentGroups/Documents/ePubs_Innovative_Ideas/ParkingDesignAid.pdf.

Com excepção das intervenções em centros históricos onde o estacionamento subterrâneo não interfere com a paisagem patrimonial acima do solo, é frequente utilizar este tipo de solução como parte integrante de outros edifícios com diferentes usos (grandes empreendimentos habitacionais, superfícies comerciais, interfaces de transportes, etc.). Nos centros históricos a necessidade primordial de colmatar a deficiente área de estacionamento à superfície orienta para uma concepção subterrânea nas praças e largos ou ao longo das ruas e avenidas quando estas têm a largura suficiente. Apesar das problemáticas evidentes na concepção deste tipo de edificado existem algumas considerações que é necessário tomar mais atenção quando se trata de estacionamento subterrâneo. A primeira reside na localização das entradas e saídas de veículos que devem evitar o conflito com a circulação automóvel de superfície. Outra é a selecção de um sistema eficiente de ventilação natural e/ou artificial¹⁵³ que cumpra os requisitos de qualidade do ar interior. Outro aspecto é a existência de um sistema de protecção contra incêndios capaz de cobrir todos os recantos dos diferentes pisos de estacionamento no intuito de evitar acidentes. E, finalmente, um sistema de evacuação bem sinalizado que, em caso de incidente, oriente o utilizador para a superfície através de escadas devidamente localizadas e diminua as situações de pânico.

Os silos automóveis, mais do que o estacionamento subterrâneo, dão forma às mais importantes pesquisas laboratoriais na concepção arquitectónica do século XX e têm vindo a ganhar cada vez mais impacto na urbanidade contemporânea das nossas cidades¹⁵⁴. Marco físico do império automóvel, o silo é uma estrutura elevada que, pela sua restrita funcionalidade mas grande impacto visual, causa reacções contraditórias nas diferentes civilizações. Se nos EUA as estruturas de estacionamento elevado são aplicadas na revitalização de velhos edifícios fabris com o objectivo de manter o contexto arquitectónico envolvente, na Europa o edificado dos bairros históricos não se adequa às exigências funcionais deste estacionamento, recorrendo muitas vezes ao estacionamento subterrâneo ou ao elevado, mas construído de raiz.

A primeira construção de um estacionamento em altura teve lugar em Chicago, em 1918, constituindo parte integrante do projecto Hotel "La Salle". A receptividade deste novo espaço foi de tal modo efusiva que, apesar do hotel já não existir, o silo permanece como um marco territorial da cidade. No caso europeu, junto à cidade de Newcastle, mesmo no



Projecto 1, *Perspectiva geral*, 1962

¹⁵³ No caso do estacionamento subterrâneo quando a ventilação natural não é garantida para todos os pisos é obrigatório por lei recorrer a um sistema artificial que promova a qualidade do ar.

¹⁵⁴ McDonald, Shannon Sanders - *Parking Facilities*, disponível em <http://www.wbdg.org/design/parking.php>.

coração de Gateshead, em Trinity Center, encontrava-se o famoso estacionamento elevado (**Anexos – Projecto 1**). O projecto inicial abrangia a construção de um parque de estacionamento e um mercado na praça central de Gateshead. Por mais estranho que pareça foi o silo automóvel, desenhado em 1962 por Owen Luder¹⁵⁵, que mais impacto causou ao abalar o design clássico dos edifícios contemporâneos, reflectindo a influência da arquitectura brutalista. A sua massiva estrutura em betão suportava 7 lajes de estacionamento abertas e apoiadas sobre *pilotis*, à excepção do último que se encontrava fechado para a instalação de um café/bar panorâmico, que acabou por nunca vir a ser. O acesso pedonal aos diferentes pisos era realizado por duas torres laterais. Ligado a uma dessas torres encontrava-se o café/restaurante através de uma ponte de vidro pedonal¹⁵⁶.

Em 1969, aquando da sua abertura ao público, o interesse neste tipo de arquitectura tinha entrado em declínio. Acresce que a abundância das chuvas e Invernos rigorosos desgastaram e fissuraram grande parte da estrutura, ditando o encerramento deste edifício. No entanto, as filmagens do filme “Get Carter” do autor Michael Caine, em 1971, trouxeram uma lufada de ar fresco a este emblemático ícone de arquitectura que fez parte integrante do cenário principal.

O imponente edifício que agitou a consciência arquitectónica dos moradores de Gateshead e que constituiu por muitas décadas um factor atractivo para os turistas, viu a sua vida chegar ao fim em 2005, pela anúncio da sua demolição. Apesar de eminente, muitos foram os esforços dos moradores em manter o edifício mais alto do centro da cidade. A destruição deste ícone deu lugar ao desenvolvimento do centro da cidade onde foram propostos novos projectos para uma praça central em Trinity¹⁵⁷.

Actualmente, as concepções de estacionamento elevado nos centros históricos são menos evasivas que o silo de Gateshead. A liberdade na tipologia destes projectos afirmada pela simplicidade na relação com as outras especialidades e pela linearidade do programa permite um grande número de soluções onde o maior condicionante é o efeito estético da fachada e a sua conciliação com a envolvente histórica. Voltando novamente à Europa, tomemos como exemplo o silo situado na zona medieval de Salvatorplatz (**Anexos – Projecto 2**), junto às antigas muralhas de Munique. Recentemente alvo de algumas alterações formais, este estacionamento viu a sua típica e degradada fachada em tijolos reabilitada com um acrescento moderno que valoriza a monumental envolvente patrimonial¹⁵⁸. Se a antiga estrutura projectada por Franz Hart, entre 1964 e 1965, possuía 6 pisos em betão e caracterizava-se pela inclusão

¹⁵⁵ Arquitecto Britânico, presidente do Royal Institute of British Architects, responsável por desenhar alguns dos mais notáveis e controversos edifícios da Inglaterra entre 1960 e 1970. WIKIPEDIA – Owen Luder, disponível em http://en.wikipedia.org/wiki/Owen_Luder.

¹⁵⁶ GUARDIAN - Get Carter car park set for demolition, disponível em <http://arts.guardian.co.uk/art/architecture/story/0,,2276421,00.html>.

¹⁵⁷ GATESHEAD COUNCIL - Get Carter Car Park sees the limelight for one last time, disponível em <http://www.gateshead.gov.uk/Council%20and%20Democracy/news/News%20Articles/Get%20Carter%20car%20park%20sees%20the%20limelight%20for%20one%20last%20time.aspx>.

¹⁵⁸ EUROPACONCORSI – Xxwands: Multi-storex Car Park' salvatorplatz3', disponível em <http://europaconcorsi.com/projects/17808>.

de elementos que outrora fizeram parte de uma torre medieval, a sua extensão levada a cabo pelo arquitecto Peter Haimerl, em 2004, pressupunha a reconstrução de mais dois pisos e meio sendo um dele adaptado para utilização de uma empresa. O acrescento da nova fachada, em aço galvanizado manipulado digitalmente por um software capaz de gerar não apenas o design como executar o corte do material, permitiu a construção de uma malha responsável por cobrir toda a envolvente do edifício. Esta solução inovadora e bem recebida pelos residentes de Munique, veio facilitar a ventilação e iluminação natural, para além de criar um efeito transparente para o interior do edifício, que se intensifica à medida que se aproxima do piso térreo. Esta situação não só alude para a importância destes equipamentos nos centros históricos, determinando o impacto que a sua fachada pode causar, como levanta questões sobre a futura actuação do arquitecto diante da actual conquista tecnológica.

Perante as crescentes preocupações com o aquecimento global, a controversa construção de edifícios próprios para o estacionamento automóvel parece contraditório. Verdade é que estas estruturas têm vindo a aumentar na paisagem urbana do nosso quotidiano com o intuito de otimizar o uso do solo que, de outro modo, estaria coberto por veículos. Assim sendo, novas concepções sustentáveis procuram maximizar o número de estacionamentos, rentabilizar o consumo de água potável, promover a ventilação e iluminação natural e aproveitar os recursos naturais para a transformação em energia eléctrica utilizada para uso próprio. Esta tentativa de diminuição de pegada ecológica aplicada a um silo automóvel ganhou forma em 2005 com a aprovação



Projecto 2, *Perspectiva Geral*, 2004

do inovador Parque de estacionamento no centro Cívico de Santa Mónica (**Anexos – Projecto 3**), na Califórnia. Parte integrante dos previstos 13 hectares para estacionamento, o silo é composto por 900 lugares ao longo de 6 pisos acima do nível térreo e 1,5 abaixo do mesmo, tendo sido desenhado por Moore Ruble Yudell Architecture and Planners e James Mary O'Connor, com o objectivo de conciliar a estética do edificado com a sua funcionalidade e sustentabilidade¹⁵⁹.

A instalação de painéis foto voltaicos instalados no telhado gera electricidade para todo o edifício assim como cria ensombramento no último piso do silo. Acresce que a optimização da presença de luz solar maximizada pelo efeito reflector do tecto pintado de branco é em parte responsável por diminuir o consumo e desperdício eléctrico. Por outro lado, o uso de água

¹⁵⁹ Casuso, Jorge - *Sustainable Parking Structure Will Have Santa Monica Motorists Seeing Green*, disponível em http://www.surfsantamonica.com/ssm_site/the_lookout/news/News-2007/March-2007/03_28_07_Sustainable_Parking_Structure.htm.

potável é controlado por sistemas de redução de consumo. No entanto, o maior investimento reside na construção de um sistema de tratamento primário de esgotos, com o intuito de reduzir a presença de sólidos e fósforos. Acresce que os materiais utilizados na construção eram reciclados e os acabamentos possuíam um baixo teor de químicos. O envelope do edificado utiliza vidros de baixo teor energético, diminuindo as repercussões para o aquecimento global.

Todo o custo investido na concepção de uma estrutura sustentável não só permitiu poupar energia a longo prazo, como também concedeu a este tipo de arquitectura o certificado do primeiro LEED¹⁶⁰ atribuído a um parque de estacionamento nos EUA pelo U.S. Green Building Council¹⁶¹.

Apesar de serem os maiores causadores da poluição atmosférica, uma vez que o seu parque automóvel é significativamente superior ao dos restantes países, os EUA são líderes não apenas na concepção sustentável como também na mecanizada de silos automóveis. Actualmente, este sistema automático apto a estacionar os veículos sem o auxílio do ser humano, veio facilitar o estacionamento ao condutor e



Projecto 3, *Perspectiva Geral*, 2005

encontra-se também em desenvolvimento na Ásia e Inglaterra. A versatilidade do equipamento mecânico permite a sua aplicação tanto em estruturas abaixo como acima do nível térreo onde, no último caso, o design das fachadas é totalmente flexível e fica ao critério do arquitecto. No entanto, a planta de implantação constitui uma limitação uma vez que este tipo de mecanismo apenas se adapta a restritas formas geométricas (paralelepípedica, cilíndrica e em torre).

Ideal para estacionamento subterrâneo, o silo automático funciona deixando o carro trancado na entrada do parque de estacionamento sob uma plataforma com rodas. Os sensores de movimento não só certificam-se que não existe nenhum ser vivo no interior como verificam se as dimensões do veículo não excedem o espaço designado para o estacionar. De seguida, o computador interno identifica um lugar vago orientando a plataforma com o automóvel para esse local. Em alguns casos o acesso a esse lugar exige deslocar alguns automóveis já estacionados dos lugares onde estavam, para outros vazios. Ainda antes de entrar no cubículo predestinado é necessário colocar o veículo na posição de saída recorrendo, em alguns casos,

¹⁶⁰ Sigla para Leadership in Energy and Environmental Design, entidade responsável por incentivar a construção sustentável de edificios verdes e desenvolver práticas universais na utilização de ferramentas que permitam o crescimento deste tipo de edificios. (U.S. GREEN BUILDING COUNCIL – *LEED Rating Systems*, disponível em <http://www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=222>).

¹⁶¹ Kriscenski, Ali - *1st LEED Parking Garage: Santa Monica Civic Center*, disponível em www.inhabitat.com/2008/04/14/first-leed-certified-parking-garage/.

a uma rotação da plataforma. Quando o condutor vem recolher o veículo, outra plataforma desloca-o até à saída que, normalmente, não coincide com a entrada. Na perspectiva do utilizador é um sistema muito conveniente e seguro. Para além de eliminar o risco de ocorrência de incidente envolvendo o veículo ou o condutor, economiza tempo e consumo de combustível uma vez que o mecanismo estaciona o carro pelo homem.

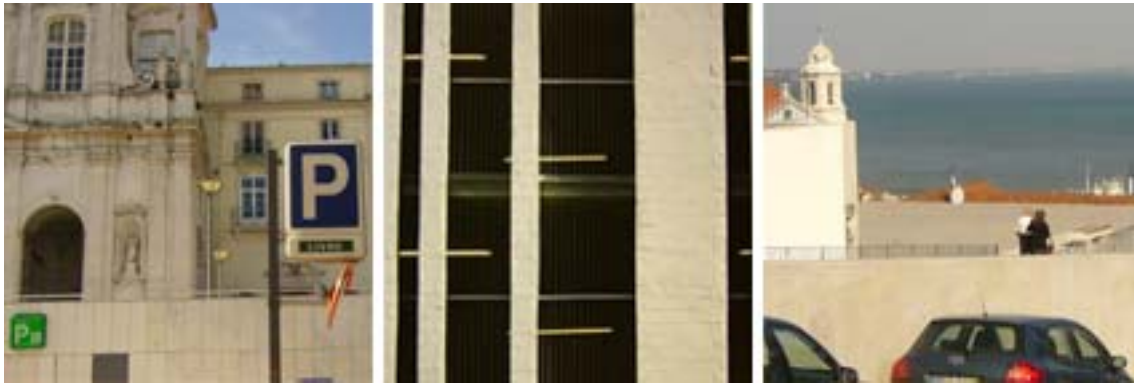
Comparativamente ao sistema tradicional de estacionamento, o silo automático pressupõe, por um lado, um custo menor na construção e aplicação de infra-estruturas, uma vez que na totalidade do volume construtivo se exclui as estruturas de acesso ao homem e sistemas de iluminação, ventilação e vigilância no interior. Por outro lado, a exigência de um equipamento automático de deslocação e arrumação dos veículos aumenta grandemente o custo total do edifício. No entanto na selecção deste tipo de sistema é indispensável referir tempo necessário para a entrada ou saída de cada carro - da ordem do 1 minuto - o que o torna inaplicável em apoio a funções de início ou fim concentrados (como espectáculos, estádios, etc.)

Actualmente, inúmeras empresas ocupam-se em desenvolver sistemas mais rápidos e eficazes de estacionamento automático. Um exemplo extremo é o estacionamento automático em torre desenvolvido por arquitectos alemães para o stand da Volkswagen (**Anexos – Projecto 4**). A torre cilíndrica de 20 andares situada em Wolfsburg é utilizada para o armazenamento de 400 veículos acessíveis por um elevador mecanizado que rapidamente entrega o veículo comprado ao seu condutor¹⁶². A construção desta torre envidraçada veio aliada à ideia de criar um espaço turístico onde a tecnologia automóvel é a principal atracção.



Projecto 4, *Perspectiva Geral*, 1998

¹⁶²King, Julia - *IT Drives Volkswagen's Autostadt*, disponível em http://images.google.pt/imgres?imgurl=http://www.computerworld.com/computerworld/records/images/story/32TFRauto_tower_secondary.jpg&imgrefurl=http://www.computerworld.com/developmenttopics/development/webdev/story/0,10801,83816,00.html&h=340&w=225&sz=21&hl=pt-PT&start=60&um=1&tbnid=8qsgjNMSBEsEfM:&tbnh=119&tbnw=79&prev=/images%3Fq%3Dauto%2Bstand%2Btower%2Bvolkswagen%26start%3D54%26ndsp%3D18%26um%3D1%26hl%3Dpt-PT%26sa%3DN



2. ESTACIONAMENTO NO CENTRO HISTÓRICO DE LISBOA

2.1. CARACTERIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO

Actualmente, Lisboa enfrenta um conjunto de problemas que devem ser combatidos no intuito de elevar a cidade a uma urbanidade passível de competir, aos diferentes níveis, com as restantes Capitais Europeias. Um dos problemas actuais é o envelhecimento/desertificação das áreas tradicionais de residência (ex. Bairro Alto, Castelo, Avenidas Novas), demonstrando efectivamente que também as zonas de emprego estão a deslocar-se para a periferia da coroa urbana. A desertificação do centro urbano por parte da procura habitacional, comercial e empresarial deve-se não só à oferta de novas condições nas periferias, mas principalmente pela pouca eficácia na articulação da rede de transportes com o uso dos solos. Embora o sistema de transportes públicos seja o meio de locomoção mais procurado para efectuar as deslocações pendulares do quotidiano cidadão¹⁶³, Lisboa continua a ser uma das cidades europeias onde a maioria dos seus cidadãos vive dependente do automóvel. Esta situação é igualmente justificada por tradições culturais e comodismos que ignoram as consequências ambientais da utilização do veículo particular. Com efeito, à necessidade de uma rede viária eficiente capaz de alimentar e escoar os diferentes usos do solo e à articulação entre os diferentes meios de transportes públicos existentes, acresce a necessidade de estacionamento capaz de cobrir as necessidades referentes às várias funções urbanas.

Neste contexto, Lisboa inclui na sua definição de centro histórico um conjunto de aglomerados distintos, caracterizados por áreas industriais e por bairros históricos condicionados por construções tradicionais, vivências culturais e identidades singulares. No entanto, nesta dissertação o foco de atenção é a área da Baixa Pombalina, encosta do Castelo e encosta do Chiado. O centro histórico vulgarmente designado como o “coração de Lisboa” chega aos nossos dias resistindo a *terramotos e a incêndios, ao esvaziamento de algumas das actividades mais nobres, ao envelhecimento e empobrecimento dos residentes, à decadência do comércio, à transformação das suas ruas e praças em corredores e nós viários onde passam milhares de veículos, ao abandono e ao desleixo de um espaço público sujo, mal*

¹⁶³CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA – *Lisboa: O desafio da Mobilidade*, Lisboa, Julho 2005, p. 50.

*iluminado e inseguro*¹⁶⁴. O acentuado declínio desencadeado nos últimos quarenta anos fez emergir um conjunto de problemáticas causadoras da actual desertificação do centro histórico. A gravidade da situação actual torna-se ainda mais crítica quando a um espaço patrimonial de forte atractivo turístico coincide o mesmo espaço que, ao longo de décadas, foi investido de uma vasta cobertura de sistemas de transportes e redes.

Apesar de serem focalizadas as problemáticas referentes aos bairros do Chiado, Baixa e Castelo, é necessário referir que o restante conjunto de bairros históricos que constituem o todo do Centro Histórico de Lisboa e que não são incluídos nesta análise, enfrentam as mesmas dificuldades e problemas. Posto isto, a progressiva desertificação do centro histórico de Lisboa com mais incidência na zona da Baixa, Chiado e Castelo *pode ser associada ao arrastamento de um “circulo vicioso” de desqualificação onde se interpenetram a incoerência das funções económicas, políticas e institucionais mantidas, a perda cumulativa de dinamismo da ocupação habitacional, empresarial e comercial, a incapacidade de conservar e valorizar o património e uma animação sem “massa critica”, restrita nos conteúdos e muito limitada no tempo*¹⁶⁵. A identificação dos factores motores deste círculo, responsável por interferir nos parâmetros comuns da habitação, comércio e empresas, pode orientar para um reequilíbrio dos processos de natureza institucional, económica e social. Entre eles destaca-se a degradação e a desadequação do edificado às necessidades contemporâneas. Actualmente, as exigências funcionais, térmicas e acústicas da construção são aspectos em ascensão na escolha e fixação da população. No caso da Baixa Pombalina, a degradação do ambiente construído associado à limitação de intervenção¹⁶⁶ num local de herança histórica foi parcialmente despoletada pelo intenso trânsito de atravessamento que diariamente liga a zona oriental de Lisboa à ocidental e o Terreiro do Paço ao Marquês de Pombal. O agravamento desta situação aumenta não apenas com o incremento do parque automóvel mas principalmente com a ausência de coordenação entre os diferentes meios de transporte públicos que servem todo o centro histórico. Porém, as consequências da circulação automóvel tomam ainda maiores proporções quando além da poluição sonora e do ar se alia a poluição visual do estacionamento indevido. A ausência de espaços próprios para estacionamento em bairros históricos onde a própria constituição morfológica do conjunto urbano dificulta o estacionamento à superfície. A esta situação acresce a má conservação do espaço público onde a inexistência de iluminação, mobiliário e infra-estruturas urbanas adequadas afasta a população que procura um espaço para habitar ou para investir num novo negócio. Por outro lado, o acentuado declive das ruas dos bairros históricos dificulta a mobilidade pedonal dos seus utentes. Algumas soluções foram protagonizadas ao longo dos anos para vencer os desníveis dando continuidade pedonal aos

¹⁶⁴ Almeida, António Branco - *Centro histórico renovado... Quando?* Disponível em <http://abrancoalmeida.wordpress.com/2008/01/29/centro-historico-de-lisboa-renovado-quando/>.

¹⁶⁵ Almeida, António Branco - *Proposta de Revitalização da Baixa-Chiado*, disponível em <http://abrancoalmeida.wordpress.com/2006/10/05/>.

¹⁶⁶ A Limitação de intervenção no edificado patrimonial impossibilita a sua adaptação à contemporaneidade, onde elevadores e garagens são elementos essenciais para a sobrevivência de um grande número de funções urbanas.

espaços urbanos, como por exemplo o Elevador de Santa Justa, o Ascensor da Bica, o Ascensor do Lavra e o Ascensor da Glória. Contudo, o progressivo envelhecimento da população moradora cuja mobilidade é muito condicionada veio agravar a quase inexistência destas ligações pedonais.

As restantes problemáticas são direccionadas à especificidade de cada função urbana. No caso do terciário na Baixa Pombalina a causa primordial do seu insucesso resulta da muito incipiente renovação do modelo comercial (devido ao congelamento de rendas) e da perda de competitividade em relação aos novos espaços comerciais emergentes¹⁶⁷. A rigidez de horários, a incapacidade de materializar a lógica do centro comercial a céu aberto, a lentidão na redefinição da actividade das lojas e a insuficiente presença de lojas-âncora não atraem um grande número de público-alvo. Acresce que à competição das grandes áreas comerciais servidas por vias rápidas e estacionamento gratuito na periferia da cidade, foram edificados novos centros comerciais (Átrio Saldanha, Saldanha Residence e Amoreiras) relativamente próximos do centro histórico dificultando o sucesso do comércio de rua aí existente. Neste contexto também a ausência de serviços de equipamentos colectivos comprova o desaproveitamento dos espaços de lazer e cultura existentes, capazes de atrair um grande número de população das diferentes faixas etárias.

Apresentadas as problemáticas físicas do Centro Histórico de Lisboa é importante referir que o vigente modelo de gestão do espaço urbano, para além de crescentemente reduzido, desempenha um *papel muito limitado passivo de inércia e/ou bloqueio*¹⁶⁸ em constante alteração dependendo da facção política vigente. Na medida em que as relações entre o poder municipal e o poder central são dificultadas por um pesado e demorado sistema administrativo, o presente modelo institucional pode constituir um obstáculo para a própria revitalização do centro histórico de Lisboa. Torna-se pois urgente reinventar uma forma sustentável de viver o centro histórico, *de dar novos usos a muitos edifícios e espaços que perderam sentido*¹⁶⁹. O arquitecto Gonçalo Byrne, consciente dos mecanismos actuantes do espaço urbano, acredita que *a cidade não se regenera com desejos, mas com um pensamento integrado sobre uma realidade que é complexa e dinâmica*¹⁷⁰.

Diante destas conclusões, foram apresentados estudos e iniciativas para a revitalização, reabilitação e recuperação do centro histórico da capital. Quando transferida para a esfera do centro histórico esta regeneração é conseguida através de estratégias inclusivas no intuito de resolver os vazios impostos pela desertificação.

¹⁶⁷ Almeida, António Branco – *Proposta de Revitalização da Baixa-Chiado*, disponível em <http://abrancoalmeida.wordpress.com/2006/10/05/>.

¹⁶⁸ Almeida, António Branco - *Centro histórico renovado... Quando?* Disponível em <http://abrancoalmeida.wordpress.com/2008/01/29/centro-historico-de-lisboa-renovado-quando/>.

¹⁶⁹ Idem, *ibidem*.

¹⁷⁰ ORDEM DOS ARQUITECTOS – *Gonçalo Byrne no ciclo depois da baixa*, disponível em <http://www.oasrs.org/conteudo/agenda/noticias-detalle.asp?noticia=247>.

Assim sendo, em Março de 2006, foi apresentada a proposta da criação de um comissariado que procedesse à elaboração de um projecto integrado de revitalização da Baixa-Chiado. Perante o contínuo declínio atractivo do Coração de Lisboa, a necessidade de propor um caminho que invertesse este processo foi enaltecido como um dever cívico. O conjunto Baixa-Chiado foi caracterizado como um *território de jurisdição partilhada, com dois milhões de metros quadrados de construção e um património histórico e arquitectónico excepcional*¹⁷¹. Ao longo da sua vida foi *vítima dos seus próprios constrangimentos que adiaram sucessivamente decisões (...) remetendo para um limbo doloroso, uma espera prolongada que pôs em risco a sua própria sobrevivência*¹⁷². De entre as inúmeras questões levantadas, os responsáveis centraram-se em responder a uma questão: Como transformar, então, um espaço profundamente deprimido e ameaçado, numa verdadeira oportunidade para Lisboa e para o País?

Esta macro-operação coordenada pela Câmara Municipal de Lisboa e o Governo, não só diagnosticou os principais problemas do centro histórico de Lisboa como elegeu as chaves para interromper os “círculos viciosos”, na convicção de que existem múltiplos caminhos para a revitalização e de que cada um é igualmente necessário para a sobrevivência deste espaço. *Algo tem que se fazer pela baixa. Já!*¹⁷³ é a opinião de moradores, comerciantes e visitantes que encontraram neste Plano de Revitalização a alavanca para uma mudança no futuro próximo.

Vulgarmente designado como o Plano dos três R's, este projecto identificou a necessidade de instituir um conjunto de projectos estruturantes capazes de servir de elo de ligação entre os três tempos da intervenção “recuperação, reabilitação e revitalização” competitiva da Baixa-Chiado.

O primeiro projecto implica a *recuperação e reabilitação do edificado num horizonte sustentado de médio prazo, respeitando as várias dimensões históricas e civilizacionais (...) numa lógica global integrada de valorização patrimonial certificável e de modernização das suas condições de utilização*¹⁷⁴. Tendo em conta que se trata de um espaço construído, a possibilidade de construir de novo é remota, sendo por isso prioritário recorrer a acções de recuperação e reabilitação do edificado às necessidades habitacionais de todas as faixas etárias e a criação de mais estabelecimentos hoteleiros capazes de responder aos segmentos de procura turística.

¹⁷¹ SOCIEDADE DE REABILITAÇÃO URBANA DA BAIXA-CHIADO e UNIDADE DE PROJECTO DA BAIXA-CHIADO (Comissariado por Augusto Mateus, Celeste Hagatong, Elísio Summavielle, Manuel Salgado, Miguel Anacoreta Correia, Raquel Henriques da Silva, Rolando Borges Martins), – *Proposta de revitalização de Baixa-Chiado*, Lisboa, Setembro 2006, p. 7

¹⁷² Idem, *Ibidem.*, p.7

¹⁷³ PEREIRA, Cristina, MARUJO, Liliana –“Revitalização da Baixa - Chiado “ *Os três R's – 8ª Colina*. Lisboa: Escola Superior de Comunicação Social, nº. 4, Dezembro de 2006, p. 4.

¹⁷⁴ SOCIEDADE DE REABILITAÇÃO URBANA DA BAIXA-CHIADO e UNIDADE DE PROJECTO DA BAIXA-CHIADO (Comissariado por Augusto Mateus, Celeste Hagatong, Elísio Summavielle, Manuel Salgado, Miguel Anacoreta Correia, Raquel Henriques da Silva, Rolando Borges Martins), – *Proposta de revitalização de Baixa-Chiado*, Lisboa, Setembro 2006, p.24

Outro projecto, entretanto já em curso, pretende a *criação de um grande espaço qualificado na frente ribeirinha como pólo urbano e turístico (...) sustentado pela captação de fluxos alargados de visitação e pelo desenvolvimento de uma oferta de actividades de lazer suficientemente expressiva*¹⁷⁵. Neste parâmetro, onde a mobilidade pedonal é valorizada, é exigida a implantação de infra-estruturas de suporte a novas actividades, um número restrito de novos pólos de visitação e um conjunto de arranjos de espaço público capazes de uniformizar toda a proposta. Para o Terreiro do Paço – local estruturante do ponto de encontro entre a Baixa e a Frente Ribeirinha – pretende-se fazer dele um novo local *polarizado por funções do poder central associadas ao governo electrónico, à regulação e à dimensão europeia e por uma nova combinação de utilizações dos espaços, como grande praça urbana relevante para a competitividade do destino turístico*¹⁷⁶ da cidade.

O *desenvolvimento de um pólo cultural e de actividades criativas denso polarizado pelas “Belas Artes”,* é um projecto estruturante que através de uma massa crítica pretende *captar públicos e comércio com efeitos de arrastamento sobre as outras ofertas culturais na Baixa-Chiado*¹⁷⁷. Por outro lado, a concretização de um centro comercial a céu aberto constituiu *uma operação imobiliária específica (...) susceptível de contribuir (...) para a revitalização do pequeno comércio actualmente instalado e a renovação e requalificação da oferta de restauração*¹⁷⁸. A oportunidade de duas ruas transversais (rua da Vitoria e Santa Justa) que apresentam condições privilegiadas de circulação pedonal entre o vale e as colinas, viabilizarem uma operação imobiliária e empresarial com dimensão adequada pode atrair lojas âncora e gerar um centro comercial a céu aberto.

O tratamento do espaço público consiste num projecto estruturante, que aproveitando a redução automóvel, redesenha as ruas e moderniza as infra-estruturas, alarga os passeios, melhora *as condições de utilização pelos peões criando melhores condições de interacção com os espaços comerciais e com os equipamentos de uso público*¹⁷⁹. Neste parâmetro será privilegiada a construção de um colector de esgotos, a repavimentação da Baixa de acordo com o novo sistema viário, a implementação de um sistema de iluminação e de sinalética universal e uma linha de mobiliário uniforme que englobe toda a intervenção.

Finalmente o último projecto implica um *reforço da mobilidade interna e externa, organizando e favorecendo os acessos e a circulação entre os vários pólos no interior da Baixa-Chiado e reduzindo drasticamente os atravessamentos pela disponibilização de novas soluções de circulação na cidade*¹⁸⁰. A mobilidade pretende ser reforçada em todos os níveis. Seguindo a ideia de excluir a circulação automóvel neste espaço, serão realizadas ou concluídas obras tão polémicas como a circular das colinas, em articulação com a progressiva limitação do

¹⁷⁵ Idem, *Ibidem.*, p.25

¹⁷⁶ Idem, *Ibidem.*, p.25

¹⁷⁷ Idem, *Ibidem.*, p.26

¹⁷⁸ Idem, *Ibidem.*, p.26

¹⁷⁹ Idem, *Ibidem.*, p.27

¹⁸⁰ Idem, *Ibidem.*, p.28

atravessamento da Baixa-Chiado. A aposta de uma oferta abundante e diversificada de transportes públicos (metro, bus, eléctrico, elevador, comboio e barco) reforça os fluxos de circulação pedonal que diariamente ocorrem em Lisboa. Neste projecto é incluída a *concretização de uma rede alargada de parques de estacionamento sujeita a formas de utilização optimizadas por uma gestão flexível das tipologias de lugar disponibilizadas*¹⁸¹.

2.2. ESTACIONAMENTO NO CENTRO HISTÓRICO

A revitalização do centro histórico de Lisboa baseia um dos seus parâmetros no plano de mobilidade integrado pertencente a um conjunto de estudos urbanos – Lisboa XXI – desenvolvido pelo Pelouro dos Transportes em conjunto com a EMEL, Carris e o Metropolitano de Lisboa para uma futura revisão do Plano Director Municipal. Perante o problema de mobilidade que se sente em Lisboa foi proposto, no presente plano, uma mudança de rumo no sentido de assegurar uma evolução coerente com ideias claras quanto aos objectivos¹⁸² a percorrer para uma eficiente mobilidade em Lisboa.

Uma das áreas estudadas para a futura intervenção em Lisboa, foi o Estacionamento, *hoje um componente vital da funcionalidade de qualquer área urbana, devendo a sua oferta ser resultante da interacção de usos de solo e da oferta de transportes colectivos*¹⁸³. Neste parâmetro foi privilegiado o estacionamento extensivo por ser mais frequente, sendo que o intensivo constitui um recurso para a insuficiência do anterior. Em Lisboa, a oferta de estacionamento extensivo na via pública é determinado não apenas pela procura e uso do solo da sua envolvência como pela constituição formal do conjunto edificado. Baseado no parque automóvel e na população activa em Lisboa (residente ou não), o presente estudo relembra não apenas as medidas mitigadoras utilizadas para o controlo do estacionamento público como pretende encontrar soluções para a redução da circulação do transporte individual fomentando o estacionamento de longa duração (superiores a 4 horas) junto às entradas na capital e o estacionamento de curta duração dentro do centro urbano¹⁸⁴.

Actualmente, grande parte do estacionamento extensivo fica a cargo da EMEL responsável por gerir o estacionamento tarifado da via pública em toda a área de Lisboa. Em 1995, no âmbito geral do ordenamento e qualificação urbanística, a Câmara Municipal procurou aumentar a disciplina do estacionamento na via pública tarifando o estacionamento limitado para os não residentes. Os residentes passaram a possuir um “cartão de residente” que confere a possibilidade de estacionar gratuitamente, em qualquer lugar tarifado dentro da respectiva zona, durante um tempo indeterminado. Hoje o número de dísticos por estacionamento excede os índices por habitação conduzindo a uma situação insustentável quando se trata da oferta de

¹⁸¹ Idem, *Ibidem.*, p.28

¹⁸² CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA – *Lisboa: O desafio da Mobilidade*, Lisboa, Julho 2005, p.7.

¹⁸³ Idem, *Ibidem.*, p.220.

¹⁸⁴ Corresponde a permanências entre 1:30 e 3 horas (Idem, *Ibidem.*, p.189).

lugares nas zonas de tecidos urbanos antigos, como o centro histórico de Lisboa, sem estacionamento dentro do lote¹⁸⁵. A efectiva falta de fiscalização cria condições para a entrada de mais veículos no centro histórico, agravando o congestionamento e impedindo também o estacionamento de rotação associado a permanência de curta duração. Acresce que não encontrado lugares, os moradores destes bairros preferem estacionar em áreas proibidas uma vez que estão na sua área de residência e o estacionamento é um direito comum. Como evitar então a entrada diária de veículos no centro histórico de Lisboa?

*O estacionamento em Lisboa é uma importante ferramenta de regulamentação da mobilidade na própria cidade e nas suas relações com a restante área metropolitana*¹⁸⁶. No entanto, isoladamente, não resulta como medida persuasiva para a preferência na utilização de outro meio de transporte que não o automóvel. Com efeito, a solução pode residir na futura implementação de um conjunto de medidas onde se destaca a estruturação de um sistema de transportes públicos eficaz capaz de cobrir toda a área da cidade e vencer os desníveis difíceis de percorrer a pé. Para isso, urge a existência de um estacionamento público de longa duração com tarifários acessíveis junto aos grandes interfaces de transportes e às entradas da cidade com o objectivo de receber os não residentes, criar condições facilitadas de utilização de transportes colectivos e taxar aqueles veículos que perante todas estas facilidades insistem em entrar nos bairros históricos.

No entanto, a instituição de medidas que proibam a entrada e circulação no interior destes espaços por não residentes de forma a diminuir a circulação automóvel nestes bairros, para além de não resolver a problemática do estacionamento extensivo para moradores, que continua a ser insuficiente perante a morfologia do edificado urbano, o tempo que demoraria a aplicar todas estas restrições e alterações no sistema urbano é demasiado longo, não solucionando a curto prazo o caos automóvel que diariamente obstrui o centro histórico. Assim sendo, é necessário recorrer a rápidas soluções de estacionamento intensivo nas zonas consolidadas residenciais por meio da reconstrução total ou parcial de edifícios destinados unicamente para esse fim.

Neste contexto, a Câmara Municipal de Lisboa empenhou-se na criação de lugares de estacionamento nos bairros mais carenciados da zona histórica da cidade. Consciente da importância do estacionamento para a contínua permanência de vida urbana no centro histórico, a Edilidade deu forma a esse esforço com a construção de raiz de parques subterrâneos, silos *ou ainda através da adaptação e aproveitamento de vários espaços (...)* recorrendo à *celebração de protocolos com entidades públicas e privadas destinadas à*

¹⁸⁵ Idem, *Ibidem.*, p.193.

¹⁸⁶ Idem, *Ibidem.*, p.221.

*cedência de lugares de estacionamento*¹⁸⁷. Neste contexto, o projecto concessão/construção do silo da Calçada do Combro foi iniciado e concluído com êxito por parte da CML em 2005.

Ainda em 2003, a CML e a EMEL em colaboração com a Experimenta Design, lançaram uma nova iniciativa para concretização de projectos alternativos para estacionamento em altura. Segundo a EMEL¹⁸⁸, a solução à problemática de estacionamento no centro histórico reside na criação de uma malha interligada de parques de estacionamento de uma reduzida capacidade e área de influência. No entanto a sua actuação em conjunto cobre numa vasta área a carência de estacionamento no Centro Histórico.

Deste modo, foi realizado o concurso designado por *SAL – Silos Automóveis de Lisboa* que pretendia, através de uma nova dinâmica de comunicação estética da cidade, criar um conjunto de propostas de estacionamento inovadoras e criativas para zonas carenciadas no centro histórico de Lisboa, com o intuito não apenas de facultar um maior número de lugares para moradores e comerciantes, mas de qualificar espaços urbanos obsoletos através de intervenções de custo de construção controlado e económico¹⁸⁹.

Neste programa estiveram em exposição e debate na instalação *Voyager 03*, nove projectos apresentados por jovens arquitectos responsáveis por *despertaram a curiosidade e o interesse público em geral*¹⁹⁰ para um equipamento essencial ao funcionamento urbano. O contacto com uma nova realidade de espaços na cidade contribuiu para uma interpretação inovadora da paisagem, capaz não só de respeitar a dimensão patrimonial envolvente como produzir uma imagem contemporânea atractiva. No âmbito desta exposição foram seleccionados para construção o Auto-silo das Portas do Sol, em Alfama (presente no estudo de caso), o silo com habitação da Rua Damasceno Monteiro e o Silo do Mercado do Chão do Loureiro.

2.3.CASOS PRÁTICOS

Uma vez que a dissertação se concentra em analisar intervenções contemporâneas nos bairros históricos consolidados do centro de Lisboa, a selecção de três casos de estacionamento intensivo com diferentes especificidades ilustra o conteúdo teórico até agora apresentado.

¹⁸⁷ ...E fez. Trabalho e Pedro Santana Lopes em Lisboa. Lisboa: Edição instituto Sá Carneiro, Janeiro 2005, pp.136-7.

¹⁸⁸ As estatísticas de estacionamento da EMEL indicam que os utentes de parques de estacionamento não estão dispostos a pagar o serviço caso tenham que realizar extensas distâncias a pé.

¹⁸⁹ S'A Arquitectos e PEDRA SILVA Arquitectos – *Programa funcional do Silo Automóvel no Largo das Portas do Sol, Alfama*. Lisboa, Dezembro 2003, p.34.

¹⁹⁰ ...E fez. Trabalho e Pedro Santana Lopes em Lisboa. Lisboa: Edição instituto Sá Carneiro, Janeiro 2005, pp.138.

2.3.1. ESTACIONAMENTO SUBTERRANEO | Largo de Jesus

A decisão de construção do parque de estacionamento subterrâneo do Largo de Jesus (**Anexos – Projecto 5**), de iniciativa da Câmara Municipal de Lisboa e em regime de cedência do direito de superfície para a concepção, construção e exploração pela ESLI – Parques de Estacionamento, Lda, foi sugerida perante o constante estacionamento indevido e a carência de lugares para moradores e comerciantes. O posicionamento do parque foi determinado quer pela proximidade dos edifícios habitacionais adjacentes, quer pela presença da igreja de Jesus, da GNR e do Liceu Passos Manuel.

A sensibilidade da área a ser intervencionada não se restringe apenas pela proximidade ao imóvel de interesse público (Igreja de Jesus) e à sua envolvente histórica habitacional, a classificação do potencial valor arqueológico do local indica a possível existência de vestígios enterrados nas suas adjacências. Com efeito, ainda antes da construção do equipamento ficaram expressas as principais preocupações pelo então IPPAR e IPA não só com o arranjo de superfície do largo como também da necessidade de acompanhamento das escavações por equipas especializadas.

A proposta lançada no final de 2003 pela Tecnep – Estudos e Projectos de desenvolvimento, Lda, que pressupunha a construção de um parque de estacionamento sob o Largo de Jesus estendendo-se numa área rectangular de 2770m². Desenvolvido ao longo de 2 pisos e meio, este exemplo de estacionamento intensivo subterrâneo têm capacidade para 115 lugares dos quais 4 são reservados para utentes com restritas capacidades motoras. O edifício desenvolve-se ao longo de um sistema de rampas duplas que dão acesso aos diferentes sub-pisos. Cada rampa tem uma inclinação que varia de 10% concordando com os pisos, os quais por sua vez possuem uma pendente longitudinal de 4.3%, perfazendo a diferença entre os meios pisos¹⁹¹. As vagas em cada piso de estacionamento foram desenhadas transversalmente ao limite do edifício, efectuando um ângulo de 90 graus.



Projecto 5, *Fachada principal da Igreja de Jesus e intervenção do estacionamento subterrâneo, 2003*

A estrutura do edificado foi executada em betão armado onde as paredes resistentes, o núcleo de escadas, e os muros de contenção constituem os elementos verticais de suporte. A primeira laje de cobertura é aligeirada sendo que as rampas do estacionamento são contínuas. Apesar

¹⁹¹ TECNEP, estudos e projectos de desenvolvimento, SA – *Memória Descritiva Parque de estacionamento subterrâneo público do Largo de Jesus*. Lisboa, Outubro 2003, p.4.

da existência no piso de entrada de duas instalações sanitárias e de uma área para o porteiro, nos restantes pisos essas áreas são preenchidas por estacionamento.

A acessibilidade pedonal diverge parcialmente da do automóvel. Os peões têm acesso ao interior do parque através de um bloco de escadas existente na zona central passível de ser encerrada, e à semelhança dos automóveis, pela rampa de entrada e saída de veículos. De uma forma geral foi procurado a definição de circuitos que minimizassem a existência de pontos de conflito e proporcionassem simultaneamente alguma flexibilidade ao utente nos percursos internos do edifício¹⁹². Deste modo, foram instalados meios mecânicos na entrada do estacionamento para peões de mobilidade reduzida que acedem aos seus lugares localizados no primeiro piso de estacionamento.

A circulação automóvel é garantida pelo sistema de rampas cuja ligeira inclinação e a generosidade do espaço disponível facilita as manobras no interior do edificado. As entradas e saídas de viaturas foram localizadas junto ao Liceu Passos Manuel no intuito de provocar o menor impacto possível na circulação envolvente, mas também privilegiar as diferentes ligações à malha urbana, respeitando a topografia do local.

Sendo um estacionamento subterrâneo sem qualquer uso adjacente, a primordial premissa na concepção deste equipamento residiu na compatibilização dos constituintes exteriores com a envolvente patrimonial. Foram alvo de particular atenção, para além da localização da entrada e saída do parque pelas viaturas, o posicionamento das escadas exteriores, as grelhas de ventilação e todo o arranjo de superfície. O Largo de Jesus é topograficamente desnivelado em todos os limites da sua área. Para vencer estas diferenças de cotas foram incluídas no projecto de arranjos exteriores dois conjuntos de escadas em pedra calcária no intuito de facilitar a acessibilidade pedonal deste espaço. Acresce que o sistema de ventilação/ desenfumagem por impulso exige a instalação de ventiladores axiais de extracção e insuflação e ventiladores de impulso aplicados no tecto junto a duas grelhas que coincidem no exterior com o pavimento da via de circulação. O volume principal que se encontra à superfície e inclui a saída de emergência e entrada de veículos é exteriormente revestido a pedra liós e protegido com corrimões em aço inox por questões de segurança.

Os projectos de especialidades foram executados consoante as normas exigidas pelo regulamento contra incêndio para parques subterrâneos e garagem para estacionamento colectivo. Com efeito a protecção contra incêndios inclui um sistema de detecção e um de extinção cujos dispositivos compreendem bocas de incêndios e extintores dispersos pela área de estacionamento¹⁹³.

O sistema de vigilância digital cobre as vastas áreas de circulação pedonal, estacionamento e acessos vários. Associado ao sistema de ventilação existe um sistema de detecção de

¹⁹²Idem, *Ibidem.*, p.4.

¹⁹³Idem, *Ibidem.*, p.5-6.

monóxido de carbono capaz de determinar a qualidade do ar interior. A compatibilização de todos os projectos de especialidades é comandada por um computador que permite obter dados sobre o funcionamento e manutenção de todos os equipamentos e sistemas instalados, permitindo actuar sobre cada um deles¹⁹⁴.

A construção deste estacionamento foi particularmente morosa uma vez que a zona de implantação estava já referenciada pelo IPA como contendo vestígios arqueológicos. Por essa razão, a primeira fase da obra – a escavação – foi realizada por uma empresa especializada e supervisionada pelo IPA. Destes trabalhos foi possível trazer à luz vários objectos e algumas evidências de arquitectura dos séculos XVI e XVII, de entre as quais se destaca uma habitação cujo traçado se encontrava bastante bem conservado e dentro do qual encontravam-se algumas taças e jarros capazes de documentar de forma consciente o modo de vida naquele tempo. Todo o espólio recolhido foi devidamente tratado e encontra-se ainda hoje em fase de estudo e catalogação pelo IPA¹⁹⁵.

A adesão do parque por moradores, comerciantes e utilizadores ocasionais foi total. Apesar das tarifas, a grande maioria da população prefere deixar a sua viatura bem estacionada mesmo que seja por um período de tempo reduzido. A confiança de um sistema tradicional de estacionamento e a proximidade a equipamentos de grande afluência diária, garantem a sua constante utilização a qualquer hora do dia.

Mais uma vez quando se recorre a uma concepção no subsolo num centro histórico tão antigo como o de Lisboa a tendência de encontrar vestígios de outras épocas é muito elevada. Há semelhança do que aconteceu em outros estacionamentos subterrâneos¹⁹⁶ nas proximidades, e apesar da reduzida profundidade de escavação, a construção do parque de estacionamento no Largo de Jesus revelou camadas construtivas de outras vidas de um passado distante.

2.3.2. ESTACIONAMENTO ELEVADO | Silo Calçada do Combro

A construção de um silo, entendido como um parque de estacionamento em altura é uma tipologia invulgar em Lisboa. Apesar de vulgarmente aplicado a grandes áreas comerciais, interfaces de transportes ou mesmo no aeroporto da capital, esta tipologia urbana no centro histórico era, até à altura da construção do presente caso (**Anexos – Projecto 6**), completamente inovadora¹⁹⁷.

¹⁹⁴ TECNEP – *Parque Largo de Jesus – Lisboa*, disponível em <http://www.tecnep.pt/projectos/index.php?iAction=ViewProj&iProj=274>.

¹⁹⁵ Santos, Maria João – *Largo de Jesus: Contributo para a história incógnita de Lisboa antiga*, disponível em <http://www.ipa.min-cultura.pt/pubs/RPA/v10n1/folder/381-400.pdf>.

¹⁹⁶ Caso similar foi a construção do parque subterrâneo do Largo de Camões onde no período de escavação foram encontrados inúmeros objectos Romanos.

¹⁹⁷ APPLETON E DOMINGOS Arquitectos, Lda – *Memória descritiva Silo Automóvel do Combro*, Lisboa, 2003, p.7.

Durante anos aquilo que outrora fora a ermida da Ascensão de Cristo, estabelecimentos comerciais como a Panificadora ou mesmo a Sede da Junta de Freguesia de Santa Catarina¹⁹⁸, viu o seu prestígio a ser minorado pela demolição e permanência de um vazio de entulho pronto a ser completado por uma nova concepção. Aliada à necessidade de criar mais estacionamento no centro histórico para moradores, comerciantes e turistas, a oportunidade de criar uma estrutura para este fim encontrou na Calçada do Combro o lugar ideal.

A Calçada do Combro é uma rua muito estreita, com duas faixas de rodagem, cada uma com um sentido de trânsito, limitada por uma abundância de edifícios excepcionais que lhe conferem um carácter monumental evidenciado pela verticalidade das fachadas. A acentuada pendente condicionou a variação não uniforme de cerceias que caracterizam ambos os lados da rua.

De entre as propostas apresentadas, antes do licenciamento do actual silo, encontrava-se o projecto desenvolvido pelo Arquitecto Miguel Correia. Na sua concepção ficou subjacente a ideia de construir uma fachada que apesar da introdução de elementos de arquitectura moderna, pressupunha uma continuidade formal no alinhamento fronteiriço da Calçada do Combro. O abandono da realização desta proposta alertou mais uma vez para a competência de edificar num espaço com sensibilidades restritas, onde a importância da fachada de um novo elemento arquitectónico é elevada.



Projecto 6 - *Silo de Estacionamento Calçada do Combro*, 2003

Foi neste contexto de reflexão que surgiu uma nova proposta para o Parque de Estacionamento da Calçada do Combro. Antes de iniciar a sua descrição é necessário compreender que todas as opções tomadas pelo grupo responsável pelo projecto de arquitectura foram limitadas em termos orçamentais pelo cliente que possuía uma verba baixa para a construção deste tipo de equipamento.

O principal objectivo da proposta apresentada pelo Appleton e Domingos Arquitectos, Lda para o terreno, confinado pela Calçada do Combro nº. 58-74 e pela travessa André Valente nº. 1-7, concedido pela Câmara Municipal à EMEL, pressupunha a ocupação total do lote com a construção de um silo automóvel com capacidade para 250 viaturas. Além do estacionamento, o edifício incluía uma loja ao nível do piso térreo e uma cafetaria de apoio ao funcionamento do silo no último piso.

¹⁹⁸Consulta Processo de Obra no Arquivo Municipal

O edificado é circunscrito pelas duas fachadas limitadas pelos anteriores arruamentos de declive acentuado e por dois edifícios de cêrcea inferior (sendo um deles a Igreja de Santa Catarina). O seu miolo é constituído por uma rampa helicoidal contínua para os dois sentidos de trânsito, que liga os diferentes pisos, desde dos 5 abaixo da cota de soleira assim como os 5 acima da mesma cota. Esta geometria de rampa permite um piso contínuo sem variações na inclinação e garante uma adaptação suave à envolvente, aproximando a sua cêrcea à dos edifícios adjacentes. Os elementos verticais da estrutura em betão armado (núcleos de escadas e elevadores, pilares, paredes mestras e corettes) estão cuidadosamente localizados para não coincidir com a rampa suavemente inclinada. O último piso subterrâneo (piso -5) é utilizado como área técnica para armazenagem de sistemas de protecção contra incêndios, grupo de bombagem e uma pequena arrecadação.

Uma das premissas iniciais impostas pelo IPPAR era a concepção de um objecto claramente contemporâneo, reflectindo a sua função em sintonia com o espírito do lugar¹⁹⁹. Tendo em conta que qualquer introdução arquitectónica no centro histórico deve assegurar não apenas a relação do novo equipamento com a cidade como também conciliar a harmonia visual deste espaço patrimonial, ao cuidado inerente com a nova “casca” do objecto, acresce o peso de introduzir um cunho pessoal num legado comum.

A fachada do silo orientada para a movimentada Calçada do Combro é constituída por um alinhamento de elementos verticais (laminas), de largura variável e profundidade constante, cuja frente é revestida a azulejo artesanal, azul e brilhante. A variação de ritmo e a espessura das lâminas fazem com que a fachada, opaca quando vista de lado se torne transparente de frente e no centro²⁰⁰, permitindo a visão na rampa helicoidal. A materialidade da fachada confere mutações dependentes da hora do dia e do tipo de clima. De manha e ao entardecer torna-se acobreada e reverberante. À noite é quase branca. Em dias de chuva é cinzenta e em dias de sol é azul²⁰¹.

As restantes fachadas secundarizam-se perante tal diversidade. É o caso da fachada orientada para a travessa André Valente que por questões de segurança relativas à distância aos edifícios próximos, é intencionalmente cega. O revestimento da alvenaria rebocada com monomassa parda é enriquecido pelas perfurações de 10 cm de diâmetro que permitem a entrada de luz e ar, onde supostamente seriam cobertas por trepadeiras pendentes na cobertura no intuito de retomar a memória dos velhos muros da Lisboa atrás dos quais se adivinhavam jardins.

¹⁹⁹ APPLETON E DOMINGOS Arquitectos, Lda – op. cit., p.2.

²⁰⁰ APPLETON, João, DOMINGOS, Isabel – “ A propósito de um projecto silo automóvel calçada do combro Lisboa 2003|2005”, *Arquitectura Ibérica* – Sustentabilidade. Portugal: Caleidoscópio - edição e artes gráficas, SA, nº. 15, Março de 2006, p.44.

²⁰¹ APPLETON, João, DOMINGOS, Isabel – op. cit., p.44.

A rampa helicoidal continua, não só exclui a existência de pisos de nível, como garante a circulação principal atribuída tanto a pessoas como a veículos. No entanto para aceder aos diferentes pisos o peão deve utilizar as duas caixas de escadas e elevadores localizados junto à fachada da Calçada do Combro. Situadas a uma distância regulamentar, ambas possuem antecâmaras e dão acesso directo ao exterior.

No Piso 0 ou Piso de saída de veículos para a Calçada do Combro localiza-se uma loja de duplo pé direito e funcionamento autónomo ao do parque de estacionamento. No mesmo piso existe uma portaria que se localiza junto à saída de veículos, encostada à empena confinante com a Capela. Ainda na mesma cota, e apesar do estacionamento reduzido, a maioria dos lugares são atribuídos aos utentes de mobilidade reduzida.

No piso 1 para além da entrada para o estacionamento, respectiva portaria e a presença de alguns lugares, este piso contempla a ventilação e iluminação natural conferidas pela fachada da Calçada do Combro.

O piso tipo acima do solo é preenchido na totalidade por estacionamento. Os lugares de dimensão 5m por 2,3m a eixo são beneficiados pela ventilação transversal assegurada naturalmente pela fachada.

O piso 6 assim como o piso -4 são idênticos aos restantes pisos com a diferença na diminuição do número de lugares uma vez que existe a necessidade de criar uma zona de inversão de marcha. No entanto o piso 6 trata-se do último piso do silo automóvel, que na realidade é já ao ar livre, apesar de parcialmente coberto por uma laje. Ainda ao nível deste piso existe o projecto de uma cafetaria de apoio ao funcionamento do silo que fará uso da cobertura.

A principal função da laje da cobertura reside em ocultar os carros localizados no último piso, onde já começam a ser visíveis.

O Piso tipo abaixo do solo é totalmente ocupado com estacionamento semelhante ao acima do solo, com lugares de dimensões idênticas. Uma vez que se trata de um piso subterrâneo a ventilação natural não pode ser assegurada, assim sendo a ventilação transversal é forçada através de ventiladores situados em locais opostos do estacionamento. A exaustão e admissão de ar são feitas através de condutas ligadas respectivamente à cobertura e à fachada da Travessa André Valente²⁰².

Outra premissa igualmente necessária, visto se tratar de um projecto para um baixo orçamento, era a utilização de materiais e sistemas construtivos dignos, duráveis e compatíveis com o local onde a intervenção se insere. A selecção do betão permitiu que o interior do edifício assumisse o aspecto bruto do material recorrendo em alguns casos a uma pintura parcial interior. O

²⁰²APPLETON E DOMINGOS Arquitectos, Lda – op. cit., p.5.

mesmo desenho que dá origem às perfurações da fachada, serve de base para as pinturas sobre as paredes que distinguem e criam referências visuais essenciais para a identificação por parte do condutor, do local onde se encontra o seu veículo.

Se durante a concepção do projecto a existência de uma verba demasiado baixa foi limitativa, quando se iniciou a construção das fundações e muros de suporte que exigiam a instalação de um sistema de paredes duplas, o cliente optou por uma solução mais barata (parede em zinco) que trouxe complicações após a construção. Uma vez que os terrenos de implantação do projecto são muito alagados, a opção por uma solução menos dispendiosa, desencadeou fissurações nos pisos subterrâneos do silo.

Algumas ideias iniciais da proposta acabaram por não se concretizar. É o caso da colocação de trepadeiras na cobertura, responsáveis por cobrir a fachada da Travessa André Valente, actualmente cega causando um severo impacto para os peões que circulam na zona. Também a construção do café/bar no último piso nunca chegou a ser materializada.

Outras intenções projectuais, alguns meses após a inauguração, acabaram também por não vingar. A entrada de veículos pela Calçada do Combro para além de congestionar o trânsito de entrada dificultava a saída de veículos que só acontece neste local. Assim sendo passou a funcionar unicamente a entrada pela Travessa André Valente. Acresce que apesar da limitação imposta pelo IPPAR na presença de automóveis no último piso, uma vez que podiam ser avistados na Calçada do Combro, a utilização deste piso acabou por ser encerrada não apenas por ser vandalizada mas por efectivamente evidenciar o receio do IPPAR. Esta decisão diminuiu o número total de lugares disponíveis, passando de 250 para 233 onde 173 dos quais são reservados a residentes e comerciantes das freguesias de Santa Catarina, Encarnação, São Paulo e Mercês, e 60 para estacionamento de rotação²⁰³.

Num contexto onde os edifícios excepcionais são a regra do Combro²⁰⁴, o silo automóvel, através do recurso a materiais e situações habituais na zona antiga da cidade, procurou compatibilizar o carácter monumental histórico envolvente com uma introdução contemporânea de excepção. Sendo o primeiro silo automóvel a construir no centro Histórico de Lisboa é obrigatoriamente uma excepção que não se limitou à criação de fachadas pastiche morfológicamente desadequadas à função do edifício²⁰⁵. Em vez disso, segundo os projectistas, o silo automóvel destaca-se pela discreta concepção de uma fachada que desvendado parcialmente a sua utilidade, vai adaptando-se suavemente à envolvente.

²⁰³ NOTÍCIAS - *Inaugurado o primeiro silo Automóvel*, disponível em http://www.cm-lisboa.pt/index.php?id_item=8124&id_categoria=11.

²⁰⁴ *Numa sequência entre o seu ponto mais baixo e o largo do Calhariz, intercalados por antigos edifícios de habitação, tem-se - Palácio Fontes Pereira de Melo, Convento de Santa Catarina, Capela, Silo, Palácio Marim-Olhão* (APPLETON E DOMINGOS Arquitectos, Lda – *op.cit.*, p.2).

²⁰⁵ *Idem, Ibidem.*, p.7.

Apesar da vantagem inerente a este tipo de equipamento para um espaço onde o estacionamento é escasso, muitos não aprovam a nova excepção do Combro. Evidenciando a massiva construção, vulgarmente designada por monolítico coberto de azulejo branco, críticos defendem que o silo automóvel é um choque brutal tendo em conta a envolvente dos bairros históricos de Santa Catarina e Bairro Alto²⁰⁶. Segundo esta opinião, o choque causado por uma fachada tão imponente dá forma à utilização da arquitectura como ferramenta política onde nem o centro histórico é preservado. Acresce que o bloqueamento de uma das faixas de rodagem quando se forma fila para entrar no parque dificulta a circulação diária entre o Camões e São Bento²⁰⁷.

Outros são da opinião que é refazendo a cidade à nossa época que se encontra a evolução. Este tipo de apoiantes acredita que não se deve ter medo de intervir no centro histórico uma vez que devemos adapta-lo à nossa forma de vida, à contemporaneidade. Iniciativas como a construção de um silo em altura são apoiadas quando pretendem facilitar o quotidiano urbano. Abrir as portas à inovação não é destruir Lisboa nem alterar a sua essência²⁰⁸.

No entanto, é um facto que a implantação deste equipamento veio facilitar a acessibilidade por automóvel ao centro histórico. A proximidade a uma zona comercial tão tradicional e ainda em ascensão na capital como o Chiado, a uma zona de convívio nocturno de jovens como o bairro alto e ainda ao miradouro e Santa Catarina tão apreciado nos dias quentes de verão, exige a presença de um equipamento para este uso.

2.3.3. ESTACIONAMENTO AUTOMÁTICO | Auto-silo Portas do Sol

A concepção de um projecto de estacionamento para Alfama foi proposto no âmbito do SAL em colaboração com a *Experimenta Design* no ano de 2003. Das variadíssimas propostas apresentadas à EMEL, foram seleccionadas três para construção, entre elas, o Silo das Portas do Sol (**Anexos – Projecto 7**).

A área urbana onde foi proposta a construção do silo situa-se em Alfama, sendo limitada pela Rua do Salvador e o Beco de Santa Helena. A génese da malha consolidada onde se inclui este quarteirão remonta à construção dos bairros históricos da cidade caracterizados pelas edificações medievais, as estreitas ruelas e os declines acentuados limitados pela cerca moura. As Portas do Sol durante séculos constituíram uma das mais importantes saídas da cidade cristã. Actualmente a sua importância é reconhecida não só por inscrever-se num território de elevado potencial arqueológico como por corresponder ao nível 1 do Plano Director

²⁰⁶ CIDADANIA LX – *Notícias sobre o silo da R. Damasceno Monteiro?*, disponível em <http://cidadania.lx.blogspot.com/2007/04/notcias-sobre-o-silo-da-rdamasceno.html>.

²⁰⁷ Idem, *ibidem*.

²⁰⁸ Idem, *ibidem*.

Municipal e de uma ZEP (zona especial de protecção) definida pelo IPPAR²⁰⁹. No entanto, através da análise iconográfica constata-se que este pedaço de cidade esteve sempre por urbanizar, mantendo-se como terreno de cultivo do Convento do Salvador até ao século XIX²¹⁰. Por descuido do Convento, com o passar dos anos, esta área passou a ser um local de entulho público de Alfama. Posteriormente, o Centro Cultural de Dr. Magalhães Lima apoderando-se do terreno e limpando toda a lixeira existente, construiu um campo desportivo que progressivamente foi conquistando o coração dos moradores. Além da sua função desportiva, este campo era palco para actividades de bairro, festas populares e eventos do dia-a-dia.

A proposta teve dois momentos distintos, responsáveis por afectar a concepção final do Silo das Portas do Sol. A primeira fase designada por estudo prévio foi atribuída pela EMEL aos Arquitectos Carlos Sant'Ana e Luís Pedra Silva que, após a Experimenta Design, tiveram dois meses para apresentar uma proposta de acordo com as exigências do cliente. Numa tarefa contra relógio, mesmo perante as inúmeras alterações dos limites orçamentais impostos pela



EMEL, a equipa de arquitectos conseguiu o impossível e entregou um estudo prévio coerente pronto para a iniciar o projecto de execução. No entanto, durante a selecção do empreiteiro, a EMEL acabou por afastar os autores do estudo prévio e entregou o projecto aos Arquitectos Aires Mateus.

Na proposta conjunta para o estudo prévio as premissas apresentadas exigiam um estacionamento automático capaz de resolver a lacuna de estacionamento numa das zonas mais carenciadas da cidade pelas suas características topográficas, sociais, histórias e económicas. Para além disso, exigiam também uma galeria comercial (responsável por viabilizar ideias do projecto como a manutenção da fachada vegetal e a conservação do campo de jogos) e uma Praça, que apesar das alterações sofridas ao longo da história pretende manter a identidade de vazio urbano capaz de permitir a contemplação do rio Tejo por pessoas a nível local e global. Como atitude contemporânea de hibridação de espaços e multiplicidade de usos, foi previsto para a nova praça alargada um Campo de Jogos Desportivos.

²⁰⁹ Serviço de Arqueologia do Museu da cidade – *Parque de estacionamento das Portas do Sol*, Lisboa, 2005
²¹⁰ *Projecto 7, Perspectiva da cobertura do Auto-silo – Projecto Final*, 2005

Considerando a sensibilidade particular deste local da cidade, a volumetria sugerida pretende privilegiar uma inserção urbana coerente com as características inerentes da sua envolvente. O corpo principal de acesso condicionado ao público é constituído por 3 pisos de estacionamento com capacidade para 150 veículos e um piso técnico de apoio. Cobrindo verticalmente os pisos de estacionamento estão dois elevadores fixos responsáveis por girar 180° os veículos no intuito de se encontrarem posicionados com a frente dirigida no sentido de marcha na saída.

A galeria comercial com os seus acessos de escadas e elevadores e saída para o exterior fundam o segundo corpo do projecto. Este elemento de circulação pública é acessível pelos núcleos de escadas que acedem à cobertura, abrangendo uma área considerável para a fixação de algum comércio.

Finalmente, o terceiro corpo, que apesar de não ser um volume construído, constitui um dos elementos principais do projecto – a praça. A cobertura do edifício por se encontrar de nível, pretende conectar a nova praça com Largo das Portas do Sol, através de uma ponte por cima do Beco de Santa Helena. Este novo eixo de circulação pedonal pressupõe um fluxo contínuo entre este largo e a Rua das Escolas Gerais através do convento do Salvador, com o intuito de no futuro reabilitar este último para um novo equipamento.

A praça é limitada fisicamente por uma guarda metálica de 1.10m de altura prevenindo a segurança do novo miradouro. Acresce que na parte inferior desta malha metálica de protecção contem uma linha de luz encastrada, apontada para o pavimento contornando o limite da praça incluído à noite.

Também localizado na cobertura o campo de jogos, pelas suas características exigia uma rede de protecção com o intuito de proteger os utentes deste espaço. Deste modo, foi sugerido uma rede armada de fácil montagem/ desmontagem não podendo permanecer no local caso não se esteja a utilizar o campo de jogos.

Em termos estruturais o edifício é constituído por uma superestrutura mista em betão armado composta por lajes fungiformes maciças apoiadas em pilares e paredes-mestras. A selecção do tipo de fundações foi determinada pelas conclusões geotécnicas retiradas das medições executadas no local. A constituição sedimentar do terreno indicava que numa primeira camada o terreno de fundação era constituído por um aterro urbano heterogéneo resultante de um aglomerado de lixo. Por baixo do aterro urbano²¹¹ encontra-se o substrato miocénico *que corporiza uma sequência lógica típica da região de Lisboa*²¹². A presença de nível freático levou à opção de estacas nas fundações e nos pisos subterrâneos à instalação de paredes de Berlim para contenção do talude.

²¹¹ Onde se pressupunha a existência de um teatro romano (Serviço de Arqueologia do Museu da cidade – *Parque de estacionamento das Portas do Sol*, Lisboa, 2001).

²¹² GEOCONTROLE - *Estudo Geotécnico Parque de Estacionamento no Largo das Portas do Sol*. Lisboa, p. 8.

Sendo a especificidade mais importante deste equipamento o estacionamento automático, a coordenação da estrutura com a tecnologia de estacionamento exigiu o dimensionamento de espaços para a circulação, distribuição e armazenamento de veículos, assim como áreas de entrada e saída de viaturas com o posicionamento pretendido. Deste modo foi eleita a tecnologia Lift-Shuttle *caracterizada por dois sistemas distintos que se incumbem das movimentações horizontais e verticais necessárias para o armazenamento de veículos*²¹³. As movimentações verticais são efectuadas por elevadores giratórios e as horizontais são realizadas por *shuttles* que transportam a bordo um *trolley* responsável por retirar o veículo do elevador e o colocar na vaga preestabelecida pelo computador manipulador do sistema.

Com o objectivo de recuperar a tradição de Alfama na decoração de janelas e varandas com flores e plantas, foi proposto a concepção de uma fachada verde composta por trepadeiras nos dois alçados principais do edifício. A orientação Nascente e Sul contribuem para o sucesso desta solução natural capaz de *criar uma máquina sustentável de arrefecimento da envolvente*²¹⁴. A esta funcionalidade é associada uma valorização estética conferida pela mudança de coloração ao longo do ano. No entanto, tratando-se de um revestimento exterior vivo, necessita naturalmente de uma adaptação ambiental adequada assim como meios de suporte de vida apropriados, tais como uma estrutura de apoio, irrigação, drenagem e manutenção. Deste modo, seriam colocadas floreiras fixas na fachada exterior de betão do edifício por meio de uma estrutura metálica adequada simultaneamente à passagem de funcionários para a manutenção das trepadeiras. A orientação do crescimento das trepadeiras, para cima ou baixo do seu piso de origem, é efectuada através de redes metálicas que cobrem toda a área da fachada. Um dos paramentos na proposta era que a utilização das águas pluviais para rega das plantas. Esta solução bastante económica captava a água das chuvas da cobertura orientando-as através de prumadas verticais para o depósito de água situado no piso -1 onde seria efectuada a primeira filtragem. Seguidamente, a água seria encaminhada para o piso de cota mais baixa do edifício para ser bombada para o depósito de armazenamento geral de água de rega.

*A intervenção no projecto de protecção contra incêndios é limitada às redes de incêndio que utilizem a água como agente extintor*²¹⁵. É o caso: das bocas-de-incêndio situadas a uma distancia de 40 metros entre si e alimentadas directamente do reservatório de incêndios; da coluna húmida presente em todas as caixas de escadas; da rede de Sprinklers localizada nos pisos de estacionamento.

O piso -5 funciona como um piso técnico de apoio à maquinaria e onde se localiza simultaneamente o reservatório de água. No piso -2 é efectuado o acesso automóvel por uma rampa no Beco de Santa Helena, alargando-o de modo a permitir uma dupla circulação, quer

²¹³ S'A Arquitectos e PEDRA SILVA Arquitectos –op. cit., p.13.

²¹⁴ S'A arquitectos – “Parque de Estacionamento Automático Portas do Sol”, Arq./a. Lisboa: Futurmagazine – Soc. Editora, Lda, nº. 52, Dezembro de 2007, pp. 34-37.

²¹⁵ S'A Arquitectos e PEDRA SILVA Arquitectos – op. cit., p.24.

no sentido descendente de entrada, quer no sentido ascendente de saída do Parque de Estacionamento. O piso -1 é constituído pela galeria comercial de acesso ao público. Por essa razão esta função exige a instalação de caixa de escadas e elevadores de acesso ao exterior, instalações sanitárias e uma zona técnica para manutenção desta área.

A proposta construída acabou por ter alguns aspectos diferentes relativamente ao estudo prévio. A concretização da ligação de nível do largo das Portas do Sol com a cobertura do edifício foi abandonada à semelhança da ligação pedonal com o Convento de Salvador. Hoje, a nova praça funciona independente do Largo das Portas do Sol, e surge a uma cota inferior, como um novo miradouro de Alfama povoado por turistas e skateres que encontram neste espaço condições ideais para a prática da actividade.

Perante a inevitável demolição do Campo de Jogos e do quiosque existente para dar início à obra, a CML garantiu ao Centro Cultural a construção de um campo de jogos na cobertura do novo edifício. A EMEL, empresa à qual foi atribuído o direito de superfície, solicitou este desejo que acabou por não ser aprovado pelo IPA²¹⁶. Acresce que a subdivisão da praça em dois patamares de alturas distintas acabou por impossibilitar a inclusão de um campo de jogos²¹⁷, reduzindo a área da galeria comercial que actualmente se encontra abandonada e vandalizada.

Por razões inexplicáveis a fachada verde foi excluída do projecto sendo substituída por revestimentos mais baratos como reboco pintado e em alguns espaços por pedra liós.

Apesar das diferenças o conteúdo do projecto manteve-se. O desenho, o funcionamento, os projectos de compatibilização e a tecnologia seleccionada para executar o estacionamento automóvel acabou por ser realizado segundo o estudo prévio.

Numa zona tão carenciada de estacionamento como o bairro histórico de Alfama, a construção deste Silo veio facilitar a acessibilidade àqueles que ainda circulam de automóvel no centro histórico. Em acréscimo a esta necessidade advêm a vontade de atribuir uma funcionalidade e identidade a um espaço que ao longo da sua história na cidade sempre constituiu um vazio urbano. No entanto há que atribuir responsabilidades pela destruição do único equipamento colectivo de utilização intensa na zona. O campo multi-usos que inicialmente foi integrado no projecto acabou por não ser concretizado prejudicando a vivência social do bairro. Que dizer da gestão do projecto por parte da CML e EMEL?

Renovar os bairros históricos com a finalidade de elevar a qualidade de vida aos padrões europeus deveria ser uma premissa universal em Lisboa. A aposta da EMEL na introdução de um sistema de estacionamento pioneiro em Portugal reflecte a vontade de trazer a inovação ao centro histórico. Embora a sua aceitação tenha encontrado alguma resistência por parte de moradores que, habituados ao estacionamento tradicional, recusam-se a deixar a sua viatura

²¹⁶ BOLETIM MUNICIPAL DA CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA – 2º suplemento ao boletim municipal nº. 607, disponível em http://www.cm-lisboa.pt/docs/ficheiros/2.o__SUP__607__JORGE_.pdf.

²¹⁷ Anteriormente impossibilitada pelo IPPAR.

ser parqueada por um mecanismo, o novo parque de estacionamento é frequentado sobretudo por turistas familiarizados com este sistema. Esta situação aliada ao preço demasiado elevado para um estacionamento de curta duração e à probabilidade de ocorrência de avarias por falta de manutenção, leva os condutores a deixar as suas viaturas indevidamente estacionadas na rampa de acesso ao parque, uma vez que tem largura suficiente.

Ao nível arquitectónico a intervenção numa malha urbana tão consolidada em termos formais exige uma integração compatível com o carácter e vocação do novo objecto. Assim sendo, a adaptação subtil do novo edificado ao terreno não só é adequada à sua função como o impacto construtivo não é significativo numa envolvente patrimonial. A uma concepção subtil passando quase despercebida pelos visitantes, acresce a implementação de um sistema mecanizado responsável não só por maximizar o número de vagas numa área tão restrita como reduzir o tempo e o combustível que, comparativamente ao sistema tradicional de estacionamento, se despendia para encontrar lugar. Na medida em que qualquer silo pode ser gerido e organizado electronicamente com recurso à tecnologia digital, o caso do silo de Alfama ilustra, por um lado a hipótese apresentada por Paul Virilio onde a tecnologia pode mudar substancialmente a arquitectura ou o espaço como o conhecemos²¹⁸, por outro um exemplo onde a tecnologia com implantação mal gerida pode servir bem para os catálogos mas mal para as populações.

²¹⁸ DIAS, Manuel Graça – “Capítulo Impreciso”, *Jornal dos Arquitectos*, Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº.214, Janeiro – Março de 2003, p.35.



3. SILO MERCADO CHÃO DO LOUREIRO – A TÓNICA DA MULTIFUNCIONALIDADE

A mobilidade urbana nos carismáticos Bairros do Centro Histórico de Lisboa é marcada pela relação entre o plano da Baixa e as colinas que a envolvem. Desde cedo que a introdução de mecanismos na cidade de Lisboa permitiu conectar proximidades e vencer os desmesurados desníveis. De entre as soluções construídas, muitas desempenham um papel fundamental na mobilidade do dia-a-dia, outras destacam-se como referência no postal turístico lisboeta.

Se ao longo de séculos novas formas foram sendo encontradas para contornar a dificuldade dos circuitos pedonais entre os pontos mais baixos e altos da cidade, no caso da colina do Castelo essa continuidade foi interrompida com a implantação do Plano de Reconstrução da Baixa, após o Terramoto de 1755. Numa atitude de vanguarda para a época foi imposto pelo Marquês de Pombal um inovador plano para criar uma métrica racional que inspirara as restantes cidades europeias. A ortogonalidade de uma nova malha aliada às soluções viárias e construtivas e às instalações de saneamento e salubridade pública, reflectiram uma vontade contemporânea de trazer o progresso à Capital. No entanto, este plano falhou no que diz respeito à tentativa de conciliar com algumas malhas preexistentes. Se a relação entre a Baixa Pombalina e a colina do Chiado foi resolvida em termos viários e pedonais, o mesmo não sucedeu na relação com a colina do Castelo. Esquecido pelo tempo, o quarteirão ladeado pela Rua dos Fanqueiros e Madalena, constituí, desde então, um obstáculo à circulação pedonal das ruas que atravessam de Este para Oeste a Baixa Pombalina.

Actualmente, o plano estratégico para a revitalização da Baixa-Chiado procura solucionar os principais obstáculos aos fluxos pedonais da Baixa para as colinas adjacentes, tendo como ponto de partida a redução da circulação automóvel, no intuito de devolver o Centro Histórico de Lisboa aos seus cidadãos. Concorrendo para esta reflexão, o tema da cadeira de projecto final do Mestrado Integrado em Arquitectura foi a criação de um percurso pedonal assistido por meios mecânicos entre a saída da estação de metro na Rua da Vitória, na Baixa, e a Praça de Armas, no Castelo.

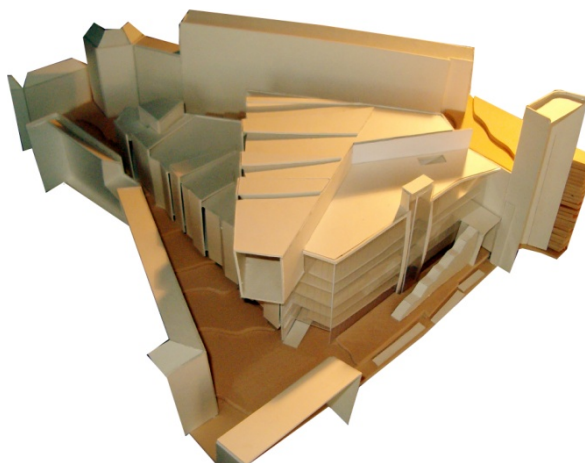
Na proposta por nós apresentada a iniciativa da concepção de um percurso que facilitasse a mobilidade pedonal entre a Baixa e o Castelo deu forma à possibilidade de actuar em pontos

da malha consolidada patrimonial através da introdução de pólos catalisadores e de uma maior dinâmica social e comercial, sem recorrer a profundas alterações locais e vivenciais. Com efeito, a estratégia global do percurso pressupõe a criação de uma unidade do percurso pontuada pela sucessão de momentos de ascensão de cotas e nível. No entanto, para a presente dissertação centraremos a atenção no momento de ascensão de cotas que coincide com a intervenção no actual Mercado Chão do Loureiro (**Anexos – Projecto 8**).

A área onde ainda no final do século XX existia um pequeno aglomerado de habitações modestas, hoje é ocupada pelo edifício do Mercado do Chão do Loureiro que, apesar de desactivado, continua a marcar a paisagem urbana do centro histórico lisboeta. No entanto, uma estrutura com esta dimensão²¹⁹ numa área de carências espaciais, foi rapidamente convertida num parque de estacionamento ao nível do piso térreo com utilização do elevador interno por parte da população residente com dificuldade na deslocação. Temporariamente, já se realizaram exposições de design nas galerias interiores e a sua cobertura é o lugar para a instalação provisória de um bar/ café, tirando partido de uma vista única sobre o casario e o rio.

Apesar de funcionar como muro de suporte do desnível de 19 metros entre o Largo Chão do Loureiro e o topo da Calçada Marques de Tancos, o Mercado Chão de Loureiro é conhecido pelas suas fachadas imponentes que identificam uma arquitectura massiva e imponente, característica do Estado Novo²²⁰. A relação com a envolvente arquitectónica é estabelecida através da rede viária e acessos pedonais (como as escadinhas do Chão do Loureiro) já existentes. O edifício é constituído por 3 andares apoiados numa estrutura mista em betão armado, e com um contínuo vazio central. Existem várias entradas para o edifício, duas delas acessíveis pela Calçada Marquês de Tancos, e outra junto ao Largo Chão do Loureiro. Anexado ao muro do suporte e à entrada mais elevada da Calçada Marquês de Tancos encontra-se o núcleo de escadas e ascensores do edifício. As escadinhas do Chão do Loureiro contornam parte do edifício, possibilitando entradas a vários níveis para os edifícios adjacentes ao Mercado.

Neste contexto, o projecto sugerido para a actual área do Mercado do Chão de Loureiro esculpe o percurso pedonal mecanicamente assistido pelo interior de um novo edifício adequado ao estacionamento em altura. No entanto, analisadas as restantes carências deste local, concluiu-se que ao estacionamento poderiam ser anexas novas funções capazes de atrair mais residentes jovens.



Projecto 8, – *Perspectiva da maqueta 1-200 do Silo Mercado Chão do Loureiro, 2007*

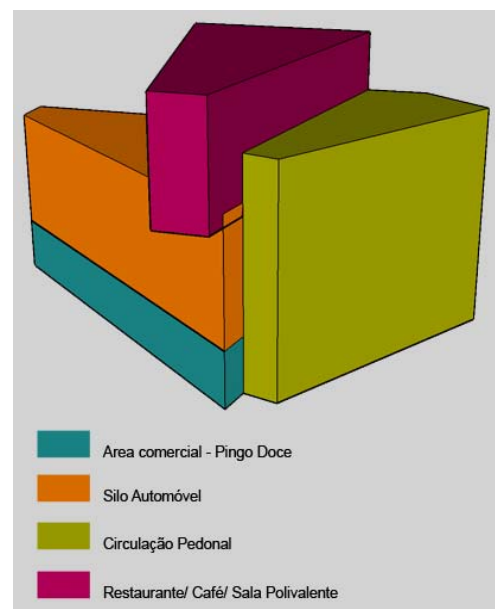
²¹⁹ Área de implantação – 1423,5 m²; Altura total – 19 m; Volume total – 27046,5

²²⁰ Arquitectos Lima Franco e Manolo Potier; Data de construção - 1951

A intenção de articular o programa (silo automóvel) com novas funções justifica não apenas a intervenção neste edifício abandonado como a sua reconstrução, permitindo cobrir um vasto número de carências locais, desde estacionamento a áreas comerciais e culturais. A área comercial mais próxima encontra-se na baixa, que apesar de relativamente próxima ao bairro do castelo, obriga a deslocamentos desadequados para uma população envelhecida residente na zona. Acresce que a constante presença de jovens criadores e artistas na envolvente pode ser potenciada pela concepção de espaços destinados a exposições no interior do novo edifício. No entanto é necessário a recorrer a uma análise do modelo de negócio e a viabilidade na introdução de novas experiências sociais neste espaço degradado. Em suma, a nova concepção pretende não apenas vencer um dos maiores obstáculos da mobilidade pedonal de Lisboa como concretizar a criação de um pólo catalisador atractivo para jovens residentes e turistas, defendido no Plano de Revitalização da Baixa-Chiado.

A desadequação da estrutura interior dos pisos (pé direito, pilares, vãos, etc.) à nova função (estacionamento) levou à destruição do edifício existente. Apesar de a fachada ser reconhecida pelo IPA como um elemento de valor patrimonial, a sua inclusão no presente projecto exigia demasiadas alterações capazes de comprometer toda a concepção interior, pelo que preferiu-se não manter. No entanto foram preservadas as escadinhas do chão do Loureiro e procurou-se atribuir ao novo edifício a mesma área de implantação, o volume e o mesmo funcionamento viário existente.

Deste modo, a intervenção formal passa por três volumes. O primeiro compõe a construção massiva do silo automóvel, orientada segundo um eixo visual proveniente do percurso principal; o segundo, resultante da orientação visual do percurso secundário, acolhe o restaurante/ bar; e o último, o volume de circulação pedonal e galerias. O silo automóvel de funcionamento tradicional em rampa é constituído por uma estrutura em betão armado mista que suporta 4 pisos de estacionamento (área /pisos 949 m²) e 1 piso comercial ao nível térreo (área 979 m²). Dado que a planta de implantação do edifício é triangular a maximização do número de vagas por m² é conseguida apenas com a implementação deste sistema tradicional, uma vez que é adaptável a qualquer tipo de planta. O volume da restauração, apoiado sob o silo, é composto por 2 pisos onde se localizam a sala polivalente (área 437m²) e o restaurante/ bar (área 740 m²). Finalmente no volume de circulação pedonal, o percurso mecanicamente assistido (escadas rolante) é orientado por um eixo cujas pré-existências remontam ao único percurso de



Projecto 8, – *Perspectiva esquema de funcionamento do Silo Mercado Chão do Loureiro, 2007*

circulação pedonal antes da construção do mercado, que neste projecto delimita e distingue formalmente o volume de circulação dos restantes. Este eixo é materializado funcionando como uma parede resistente em pedra com aberturas pontuais para o interior do silo. Existem instalações sanitárias (área/piso 38 m²) e as galerias expositivas (área por piso 306 m²) distribuem-se ao longo dos 5 pisos do volume de circulação, podendo ser contempladas ao longo do percurso de ascensão das escadas rolantes.

Ao preservar as escadinhas da Travessa do Chão do Loureiro e garantir o acesso a todas as cotas dos seus patamares, condicionou-se a altura dos pisos tanto do volume de circulação como do silo. Assim sendo para além das entradas da cobertura e nível térreo protagonizadas pelo percurso pedonal mecanizado (escadas rolantes e elevadores) também os patamares das escadinhas preexistentes concretizam outros acessos ao interior do edifício. A exigência de outra saída de emergência obrigou à concretização de um núcleo de escadas onde foram implantados mais dois elevadores que permitem o acesso aos diferentes níveis incluindo à cobertura.

Na medida em que, parcialmente, o silo encontra-se encostado a um muro de suporte, coincidente com a fronteira da Calçada Marques de Tancos, a circulação automóvel é efectuada em ascensão da cota mais baixa à mais elevada numa implantação triangular semelhante à do antigo edifício. Deste modo a entrada dá-se ao nível do piso1 (cota 37,4) pelo Largo da Atafona onde se tem acesso a lugares de nível e a lugares em rampa de acesso ao nível seguinte. Esta tipologia mantém-se até à cota de saída efectuada no piso5 (cota 48,60) de acesso à Calçada Marques de Tancos.

À semelhança da fachada do silo da Calçada do Combro, no volume do silo e restauração foi criado um sistema de fachada com alinhamentos verticais no intuito de garantir a ventilação e iluminação natural no interior do edifício. Actuando como uma pele envolvente este sistema de fachada transpõem-se para a cobertura, desenhando canteiros verdes delimitadores da circulação pedonal no piso5. No volume de circulação pedonal a fachada em vidro com estrutura em aço pretende aligeirar a construção do estreitamento das escadinhas. A opção do vidro não compromete o aumento de temperatura no interior do edifício uma vez que a sombra do edifício adjacente é uma constante durante grande parte do dia.

A utilização da cobertura como miradouro extensivo da área do Largo no topo da Calçada Marquês de Tancos possibilita a instalação de uma esplanada panorâmica sobre a Baixa e o Tejo. Finalmente, a cobertura do restaurante é preenchida na sua totalidade por painéis foto voltaicos para alimentação do próprio edifício (área total de superfície preenchida 750 m²).

A crescente utilização do automóvel como meio de deslocação física exige, cada vez mais, a concepção de construções capazes de o albergar no intuito de o retirar da arena pública, enquanto não se encontra em funcionamento. Esta exigência é cada vez mais crítica quando se trata de áreas demasiado sensíveis como os centros históricos. No caso de Lisboa a

reanimação das áreas antigas necessita, por um lado, do condicionamento da circulação automóvel e, por outro, da criação de uma rede de estacionamento de pequena dimensão. É nesta linha de pensamento que o projecto apresentado para o Silo Mercado Chão do Loureiro foi idealizado. No entanto, após a realização desta dissertação urge a necessidade de olhar novamente para o projecto proposto, filtrando-o pelo conhecimento adquirido.

Diante da carência de estacionamento na colina do Castelo e arredores, a questão primordial coloca-se na própria natureza do projecto. Fará sentido a construção de um silo automóvel naquele exacto lugar ou seria essencial outro tipo de abordagem para aquela zona? Actualmente, o Mercado Chão do Loureiro, espaço que durante anos divagou entre inúmeras funções, não é mais do que um vazio urbano na junção de duas malhas consolidadas. A sua memória e a importância na história da cidade, apesar de para alguns não ter sido esquecida, para a maioria dos residentes e turistas que se confrontam com o seu abandono e envelhecimento, é um “elefante” desnecessário. Tendo em consideração as intenções gerais de aumentar o número de vagas para moradores nos bairros históricos, a oportunidade de projectar um silo de estacionamento para este vazio urbano não só potencializa um espaço devoluto como cobre uma das carências que cada vez mais explica a desertificação do Centro Histórico. Assim sendo, a construção de um silo neste local veio juntar o útil ao agradável. Não só são criadas soluções de estacionamento para residentes e turistas, como se reabilita, num só gesto, um edifício e toda uma área por ele dependente. Acresce que a circulação viária envolvente é mais restrita uma vez que não se tratam de vias principais. Embora não seja o essencial, esta característica permite evitar situações idênticas ao caso da Calçada do Combro onde a localização da entrada para o estacionamento congestiona, por vezes, a circulação da rede viária envolvente.

A proposta apresentada assume um compromisso com outras funcionalidades para além da do silo automóvel. Com o objectivo de aplicar o conceito de *cidade compacta* à escala do edifício, a opção de atribuir outras funções advém de uma tentativa inicial de resolver no mesmo espaço algumas necessidades presentes no Bairro. Parte delas surgem da observação directa das inúmeras adaptações e utilizações do Mercado Chão do Loureiro ao longo da sua vida. As galerias expositivas, que pretendem dar a conhecer a criação artística contemporânea aos turistas e residentes que circulem no percurso parece-nos uma ideia interessante, no entanto, quando adjacente a uma função como a de silo automóvel, contrariamente ao que se imagina, não tem demonstrado sucesso. Reflexo disso são as conclusões retiradas dos casos práticos estudados onde existe uma certa dificuldade em vingar qualquer função como destino próprio. O exemplo que ilustra esta afirmação é a desactivação da galeria comercial ao nível do piso térreo no Auto-silo das Portas do Sol. Neste caso, para além da área proposta ser demasiado reduzida, a entrada para este espaço não é muito demarcada relativamente à rua principal. O mesmo não acontece com o super mercado ao nível do piso térreo da intervenção no Mercado Chão do Loureiro. Numa área extensa com inúmeras ligações para o exterior, este supermercado de bairro destina-se a residentes que actualmente se deslocam à Baixa em

busca de produtos alimentares. A outra função adjacente ao silo com capacidade de obter algum sucesso é o restaurante/ bar da cobertura. Embora existam exemplos como os silos da Calçada do Combro e Trinity Center onde os restaurantes e bares de ambas as coberturas não vingaram, a proposta apresentada constitui uma solução viável uma vez que pode funcionar independentemente do restante edifício, com entradas autónomas e adjacentes. Apesar de não haver certezas absolutas sobre qual seria a utilização deste conjunto de funcionalidades num mesmo espaço, acredito que para os residentes seria uma mais-valia numa zona com tamanhas carências a diferentes níveis. Acresce que separação das diferentes funções por volumes possibilita a adaptação para outras funções, no caso de insucesso das anteriores.

Das opções tomadas aquela que levou efectivamente à escolha do tema desta dissertação foi a decisão de destruir todo o edifício incluindo a fachada protegida pelo IPA. Esta decisão, fundamentada pela inadequação tanto da fachada como da altura de pisos interiores para a instalação de um silo automóvel, obrigou à sua destruição no intuito de maximizar a área de implantação e o número de lugares no silo. Acresce que a opção de readaptar o edificado existente não só é mais custosa como inadequada para uma rede de estacionamento automóveis. Na maioria dos casos estudados o orçamento demasiado reduzido para este tipo de equipamento foi limitador de algumas soluções. No entanto numa altura onde as fragilidades ambientais são a maior preocupação da actualidade, a reabilitação de um edifício é menos prejudicial do que sua construção de raiz. Recorrendo a um estudo mais aprofundado acompanhado de um levantamento coerente do edifício existente, poderia ter-se chegado a uma solução que incluísse parcialmente as fachadas antigas, uma vez que a formalização da nova proposta ocupa não apenas a área do actual mercado como também reflecte uma imagem geral muito semelhante à do edifício anterior. Assim sendo compreendendo que cada caso exige as suas especificações e que não existe apenas uma solução viável para cada tipo de problema, pensamos que seria sensato readaptar o equipamento que há muito pertence à nossa cidade. Não se justifica construir um cunho do nosso tempo quando a substituição exige a destruição de um objecto que já está consolidado na malha e no pensamento urbano dos seus cidadãos. No entanto o seu abandono e desadequação devem encorajar para a concepção de edifícios duradouros e bem usados pela população incluindo ou não reminiscências do passado.

A selecção da tipologia de estacionamento é outro dos elementos a considerar no projecto do silo. A rampa tradicional seleccionada para o estacionamento do Mercado maximiza o número de vagas relativamente à área de implantação. A aplicação de um sistema mecanizado tem as suas contrapartidas quando aplicado a uma área com condições tão específicas como o Mercado Chão do Loureiro. A forma triangular da planta de implantação dificulta *a priori* a imposição deste sistema cuja flexibilidade em termos de planta é demasiado reduzida. Acresce que a implantação desta tecnologia aumenta consideravelmente os custos de funcionamento corrente e conseqüentemente as tarifas. A outra solução possível seria o estacionamento subterrâneo. Esta solução não se justifica só por si uma vez que se propunha a intervenção no

actual edifício do Mercado Chão do Loureiro. Mesmo com uma função adjacente ao estacionamento o processo de escavação que requeria a sua construção, poderia colocar em risco o património arqueológico presente nesta área. Os estudos de caso indicam que cada vez mais opta-se por construir um silo acima do solo nas zonas históricas, preferindo “afectar” visualmente a imagem do conjunto urbano do que comprometer o património arqueológico existente no subsolo. Consciente que cada caso exige especificações distintas, acredita que a solução poderá passar pela divisão por uma área de estacionamento tradicional (para visitantes e comerciantes do bairro) e por outra de estacionamento mecanizado para moradores. No entanto estou consciente que seria necessário fazer um levantamento de segmentos para calcular o impacto desta solução. A solução volumétrica de “encostar” a estrutura ao terreno segurando-o é por si só uma opção mais ecológica e eficiente que a construção em altura ou subterrânea.

Embora a proposta apresentada considere algumas especificações ambientais como a utilização de painéis foto voltaicos na cobertura à semelhança do Silo em Santa Mónica, com as inovações actuais poderia propor-se no futuro a adaptação de algumas áreas do estacionamento para carregamento de veículos eléctricos. Como recurso aos motores alimentados a petróleo, cada vez mais escasso com o passar dos anos, urge a necessidade de investir em projectos de estacionamento que incluam áreas específicas para estes veículos.

NOTAS CONCLUSIVAS

Numa era onde a temática ambiental ocupa a agenda mundial, a construção de marcos que intensificam a presença e o domínio do automóvel nas nossas cidades, parece uma contradição. No entanto, cada vez, com mais frequência equipas multidisciplinares coordenam um desenho integrado no intuito de criar edifícios funcionais, atractivos e sustentáveis capazes de equilibrar a convivência urbana do homem com o automóvel. No panorama actual da construção de estacionamento intensivo no Centro Histórico, a Câmara Municipal de Lisboa em pareceria com a EMEL tem vindo a procurar criar uma vasta rede de parques de estacionamento de capacidade reduzida para moradores e comerciantes. Dando seguimento às iniciativas desenvolvidas no Plano de Revitalização da Baixa-Chiado, esta malha de estacionamentos em vez de persuadir o aumento da circulação automóvel por parte de visitantes, procura, em coordenação com um eficiente sistema de transportes, retirar este veículo do espaço público, devolvendo-o ao cidadão. Acresce que a par do dimensionamento de estacionamento de rotação é necessário implantar nas várias zonas, programas de actividade económica.

Desempenhando um papel dinamizador no rumo urbano, o estacionamento intensivo é caracterizado pela sobreposição de pisos de estacionamento automóvel, podendo ser distinto pelo tipo de funcionamento, pela sua inserção no meio urbano. O tipo de funcionamento distingue a solução construtiva em rampa (tradicional) ou automática. Quanto à inserção no meio urbano, este equipamento pode ser construído abaixo ou acima do solo, designando-se por estacionamento subterrâneo ou em silo respectivamente.

A selecção do tipo de funcionamento é essencialmente condicionada pelo número de vagas e custo dispendido na construção deste tipo de equipamento. O estacionamento em rampa é caracterizado pela sobreposição de pisos interligados por rampas. O espaço dispendido para a circulação automóvel (incluindo manobras) e a circulação pedonal (incluindo o espaço destinado à circulação de pessoas com mobilidade reduzida) confina o número máximo de vagas, limitando conseqüentemente o custo total da construção. No entanto, este tipo de concepção permite uma flexibilidade na planta de implantação diferente do estacionamento automático. Limitado por formas regulares, o estacionamento automático recorre a um sistema mecanizado responsável por efectuar o estacionamento sem a presença do condutor. Apesar de excluir a concepção de espaços de circulação pedonal, sistemas de ventilação e iluminação interior e aumentar o número de vagas relativas e um sistema tradicional com a mesma área, o custo do mecanismo de estacionamento e a sua manutenção aumenta exponencialmente a despesa total deste equipamento. Em crescimento muito lento, um pouco por todo o mundo (devido a custos e tempo de serviço), o sistema mecanizado facultava uma poupança geral no tempo e combustível dispendido para o estacionamento do automóvel.

As principais condicionantes na inserção do estacionamento no meio urbano relacionam o impacto da envolvente arquitectónica e herança patrimonial inerente nalgumas áreas de valor histórico. Podendo adquirir um funcionamento em rampa ou automático, o estacionamento subterrâneo surge como uma solução que apesar de não interferir com a imagem da envolvente arquitectónica exterior é responsável, em áreas de grande herança histórica, por poder danificar o suposto património arqueológico existente no subsolo. Este tipo de arquitectura deve garantir uma eficiente iluminação e ventilação interior através do recurso a sistemas mecânicos e quando necessária uma sinalização de emergência capaz de conduzir rapidamente os utilizadores à superfície. O estacionamento elevado ou em Silo, podendo funcionar tradicional ou automaticamente entra em conflito directo com a envolvente arquitectónica, pelo que se confere à imagem da fachada uma importância primordial nas especificações do edificado. Responsável não apenas por desvendar a função à cidade, este elemento potencia a concepção de sistemas mais sustentáveis relativos à ventilação e iluminação natural no interior do edifício. No entanto com as crescentes preocupações ambientais, foram encontradas soluções como a utilização de painéis solares na cobertura, fachadas com palas de ensombramento ou sistemas de recolha e tratamento de água das chuvas para consumo próprio. Actualmente, o crescente recurso a veículos eléctricos pode vir também a impor mais uma especificação na concepção destes parques através da proposta de áreas de carregamento individuais.

Tendo em conta as especificidades de cada situação, urge a necessidade de aceitar e integrar esta tipologia arquitectónica não apenas no centro histórico de Lisboa como na cidade contemporânea no seu todo. Ditando a forma de fazer, pensar e ver a cidade esta atitude ilustra uma mudança comportamental dos cidadãos que alterou os parâmetros de mobilidade urbanos nas últimas décadas. Cada vez mais estes equipamentos construídos nas entradas das grandes cidades, nos interfaces de transportes e aeroportos, actuam como chaves nos fluxos quotidianos, devolvendo o espaço público aos cidadãos. Urge a necessidade de assegurar um bom ajuste entre a capacidade dos sistemas de estacionamento e a capacidade do sistema de circulação tanto à micro-escala (saídas e entradas do parque) como à meso-escala (envolvente dos bairros e acessos) no intuito de compreender que o papel tem esta função na cidade Contemporânea. Acresce que nos circuitos quotidianos (casa-trabalho-casa), a maximização da capacidade do silo pode potenciar a utilização de veículos Coope (1 ou 2 passageiros).

Por último a questão do estacionamento intensivo tem de ser lido numa perspectiva integrada, relacionando a mudança comportamental e vivencial das cidades com a crescente utilização de veículos Coope capazes de mudar a face às nossas cidades.

BIBLIOGRAFÍA

GERAL

a. Títulos

ASCHER, François – *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta Editora, 1998

AUGÉ, Marc – *Não Lugares. Introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Lisboa: 90 Graus Editora, 2005

BENEVOLO, Leonardo - *A Cidade e o Arquitecto*. Lisboa: Edições 70, 1984

BORJA, Jordi, CASTELLS, Manuel – *Local y Global. La gestion de las ciudades en la era de la información*. Madrid : Grupo Santillana de Ediciones Generales, S.L., 2004

BRANDÃO, Pedro, CARRELO, Miguel, ÁGUAS, Sofia – *O chão da cidade. Guia de avaliação de design de espaço publico*. Portugal: Centro Português do Design, 2002

BRENNER, Neil, KEIL, Roger (Editado por) - *The global cities reader*. London and New York: Routledge. Urban Reader Series. 2006

COWAN, Robert – *the dictionary of urbanism*. Streetwise press, 2007

DYCKMAN, John W. – *Cidades. A urbanização da humanidade*. Brasil: Zahar Editores, 1970

FEATHERSTONE, Mike – *GLOBAL CULTURE, Nationalism, globalization and modernity, a theory, culture and society special issue*. London: Sage Publications, 1990

GANDELSONAS, Mario – *X-urbanism: Architecture and the American city*. New York: Princeton Architectural Press, 1999

GEHL, Jan & GEMZOE, Lars – *Novos espaços urbanos*. Sabadel: Editorial Gustavo Gilli, SA, 2002.

GOITIA, Fernando Chueca - *Breve História do Urbanismo*. Vila da Feira: Editorial Presença, 1982

HERTZBERGER, Herman – *Lições de arquitectura*. São Paulo: Martins Fontes, 1999

JACOBS, Jane – *Morte e Vida das das Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2001

KOOLHAAS, Rem – *La ciudad genérica*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2006

LYNCH, Kevin – *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, Lda, 2003

MAGNET, Myron – *Paradigma urbano. As cidades do novo milénio*. Manhattan: Quetzal Editores, 2000

MAUSBACH, Hans – *Urbanismo contemporâneo*. Lisboa: Editorial Presença

MUMFORD, LEWIS - *A Cidade na História: suas Origens, Transformações e Perspectivas*. 4ª Edição, São Paulo: Martins Fontes, 1998

ROGERS, Richard – *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2001

ROSSI, Aldo – *A arquitectura da cidade*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977

SCHWARZER, Mitchell – *ZOOMSCAPE: Architecture in motion and media*. New York: Princeton Architecture Press, 2004

VIRILIO, Paulo – *A velocidade de libertação*. Lisboa: Relógio d'Água Editores, Outubro 2004

b. Artigos

AAVV., *VAZIOS URBANOS E CIDADE CONTEMPORÂNEA: Perspectivas teóricas*. Lisboa: Revista Arq./A, nº.47/48, Julho e Agosto 2007, p.70

BARTHES Roland – “Teoria do Urbanismo”, *Semiologia e Urbanística*. Lisboa, Arquitectura, nº.105-106, Setembro – Dezembro 1968, pp. 180-182

FARIA, Luís Pinto – “Crítica”, *Eco-Arquitectura? (Eco)Arquitectura?*. Lisboa: Revista Arq./A, nº.51, Novembro 2007, p.22

FRANÇA, José Augusto – *A cidade e as suas imagens*. Lisboa: Diário de Lisboa, nº. 104, 20 Setembro 1968, pp. 146-147

RODRIGUES, Paulo Simões – “A arquitectura como memória da cidade”, *O exemplo de Lisboa (1834- 1944)*. Lisboa: Arte Teoria, nº.7, ano 2005, pp. 108-121

c. Dissertações

LAMAS, José M. Ressano Gracia - *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, Junho 1992

d. Catálogos

BRYNE, Gonçalo – *Geografias Vivas*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006

e. Websites

ABRIGODESIGN – Arquitectura & Urbanismo, disponível em http://abrigodesign.blogspot.com/2008_03_23_archive.html

Dantas, Ana Cláudia Miranda – *Cidades coloniais Américas*, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg000/esp241.asp>

Del rio, Vicente – *Em busca do tempo perdido. O renascimento dos centros urbanos*, disponível em <http://www.vitruvius.com/br/arquitextos/arg000/esp28.asp>

Hall, Peter – *Cities of Tomorrow*, disponível em http://books.google.pt/books?id=z0DEf5_BM8C&dq=peter+hall+cities+of+tomorrow&pg=PP1&ots=9W1DP8q7RY&sig=JZP1FvVCaSJfBy52YsGI0ahM5MM&hl=pt-PT&prev=http://www.google.pt/search%3Fhl%3Dpt-PT%26sa%3DX%26oi%3Dspell%26resnum%3D0%26ct%3Dresult%26cd%3D1%26q%3Dpeter%2Bhall%2Bcities%2Bof%2Btomorrow%26spell%3D1&sa=X&oi=print&ct=title&cad=one-book-with-thumbnail#PPA294,M1

INTERNATIONAL JOURNAL OF URBAN AND REGIONAL REASERCH – *The City and the Car*, disponível em <http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/1468-2427.00276>

Keifer, Flávio – *A cidade Prescindível*, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc182/mc182.asp>

LEITURAREADINGS – Cartas Adoptadas Pela Assembleia-geral Do ICOMOS, disponível em http://home.fa.utl.pt/~camarinhas/3_leituras.htm

Meyer, Regina P. – *Pensando a urbanidade*, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha018.asp>

Silva, Joaquim Saturno da – *A tábuá Rasa*, disponível em http://www.paralerepensar.com.br/joaquim_tabuarasa.htm

WIKIPÉDIA – *Reclaim the streets*, disponível em http://pt.wikipedia.org/wiki/Reclaim_the_Streets

ESPECÍFICA

a. Títulos

BELL, Jonathan – *Architecture, when the car and the city collide*. Birckhauser Basel, 2001

CHOAY, Françoise – *A alegoria do património*. Lisboa: Edições 70, 2006

FERNANDES, José Manuel – *Lisboa, Arquitectura e património*. Lisboa: Livros Horizonte, 1989

JAKLE, John A., SCULLE, Keith A. – *Lots of Parking: Land Use in a Car Culture*. University of Virgínia Press, 2005

LOPES, Flávio, CORREIA, Miguel Brito – *Património Arquitectónico e Arqueológico. Cartas, recomendações e convenções internacionais*. Lisboa: Livros Horizonte, 2004

PORTAS, Nuno – *Os tempos das formas. Vol.1 A cidade Feita e Refeita*. Minho: Universidade do Minho Departamento Autónomo de Arquitectura, 2005

SEQUEIRA, Gustavo de Matos – *Portugal Lisboa, Exposição Portuguesa de Sevilha*. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, 1929

b. Artigos

AGUIAR, José – “Património e identidade urbana: para uma definição conceptual”, *Margens e confluências: um olha contemporâneo sobre as artes*. Guimarães, Esap /Guimarães, nº.3, Dezembro 2001, pp. 117-124

APPLETON, João, DOMINGOS, Isabel – “ A propósito de um projecto silo automóvel calçada do combro Lisboa 2003|2005”, *Arquitectura Ibérica – Sustentabilidade*. Portugal: Caleidoscópio - edição e artes gráficas, SA, nº. 15, Março de 2006, pp. 44-57

COSTA, António Ricardo - “Cidade, Ideologia e Património”, *Jornal dos Arquitectos – La Recherche du Temps Perdu*. Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº 213, Dezembro – Novembro de 2003, pp. 22-26

DIAS, Manuel Graça – “Capitulo Impreciso”, *Jornal dos Arquitectos*, Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº.214, Janeiro – Março de 2003, pp. 33-35

E-STUDIO – “Edifício para estacionamento automóvel, comércio e restauração: mercado chão do loureiro Lisboa”, *Jornal dos Arquitectos*, Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº.214, Janeiro – Março de 2003, pp.44-47

GADANHO, Pedro – “Silo automóvel com Habitação”, *Jornal dos Arquitectos - Programa*. Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº. 222, Janeiro – Março de 2006, pp. 86-89

GUERREIRO, Maria Manuela – *Impacto das capitais Europeias da cultura na marca das cidades*. Lisboa: Marketeer. Estratégias, marketing e negócios, nº.138, Janeiro 2008, pp.36-38

LOPES, Flávio – “Património e cidade”, *cidades modernas o desencato*. Lisboa: Architècti, revista de arquitectura paisagística, nº. 30, Agosto, Setembro e Outubro de 1995, pp.32-33

PEIXOTO, Paulo (2001), “As cidades e os processos de patrimonialização” in Magda Pinheiro, Luís V. Baptista et Maria João Vaz (orgs.), *Cidade e Metrópole - Centralidades e marginalidades*.Oeiras: Celta, 171-179.

PEREIRA, António Nunes – “Para uma terminologia da disciplina de protecção do património” *Jornal dos Arquitectos – La Recherche du Temps Perdu*. Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº. 213, Dezembro – Novembro de 2003, pp. 27-32

PEREIRA, Cristina, MARUJO, Liliana –“Revitalização da Baixa - Chiado “ *Os três R's – 8ª Colina*. Lisboa: Escola Superior de Comunicação Social, nº. 4, Dezembro de 2006, pp. 4 e 5

PEREIRA, Paulo – “Intervenções arquitectónicas recentes no património edificado ”, *Jornal dos Arquitectos – La Recherche du Temps Perdu*. Lisboa: Centro Livreiro da Ordem dos Arquitectos, nº 213, Dezembro – Novembro de 2003, pp. 14-21

S'A ARQUITECTOS – “Parque de Estacionamento Automático Portas do Sol”, *Arq. /a*. Lisboa: Futurmagazine – Soc. Editora, Lda, nº.52, Dezembro de 2007, pp.34-37

TAVARES, Pedro – *City branding. Cidades que marcam o futuro*. Lisboa: Marketeer. Estratégias, marketing e negócios, nº.138, Janeiro 2008, pp.32-35

c. Catálogos

...E fez. Trabalho e Pedro Santana Lopes em Lisboa. Lisboa: Edição instituto Sá Careneiro, Janeiro 2005, pp. 136-138

Lisboa 2002-2005. Prestar Contas. Lisboa: ELO- Publicidade, artes gráficas, Setembro 2005, p.25 e pp. 78-82

d. Websites

Almandrade – *O centro histórico e a memória da cidade*, disponível em http://www.socultura.com/socultura-artigo21_dest.htm

Almeida, António Branco - *Centro histórico renovado... Quando?* disponível em <http://abrancoalmeida.wordpress.com/2008/01/29/centro-historico-de-lisboa-renovado-quando/>

Almeida, António Branco – *Proposta de Revitalização da Baixa-Chiado*, disponível em <http://abrancoalmeida.wordpress.com/2006/10/05/>

AUTOSTADT – *Autostand Volkswagen*, disponível em <http://www.autostadt.de/portal/site/www/>

BOLETIM LISBOA URBANISMO – *Perspectiva Urbanística e normativa do património cultural edificado (parte I)*, disponível em <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/003/003/artigo.php?ml=2&x=b11a2pt.xml>

BOLETIM MUNICIPAL DA CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA – 2º suplemento ao boletim municipal nº. 607, disponível em http://www.cm-lisboa.pt/docs/ficheiros/2.o_SUP_607_JORGE.pdf

Burdett, Richard - *Entrevista: O urbanismo virou sexy*, disponível em <http://www.vivercidades.org.br/publique222/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inoid=1148&sid=19&tpl=printerview>

Casuso, Jorge - *Sustainable Parking Structure Will Have Santa Monica Motorists Seeing Green*, disponível em http://www.surfsantamonica.com/ssm_site/the_lookout/news/News-2007/March-2007/03_28_07_Sustainable_Parking_Structure.htm

CIDADANIA LX – *Noticias sobre o silo da R. Damasceno Monteiro?*, disponível em <http://cidadania.lx.blogspot.com/2007/04/notcias-sobre-o-silo-da-rdamasceno.html>

CIDADANIA LX – *Noticias sobre o silo da R. Damasceno Monteiro?*, disponível em http://cidadania.lx.blogspot.com/2005/03/auto-silos-para-qu_16.html

CIDADANIA LX – *Auto-silos*, disponível em <http://cidadania.lx.tripod.com/silos.html>

DIÁRIO DE NOTÍCIAS – *Zona histórica perde gente e passará a “bairro da moda”*, disponível em http://dn.sapo.pt/2006/08/16/cidades/zona_historica_perde_gente_e_passara.html

DONALD TRUMP – Fórum de Arquitectura, disponível em <http://arquitectura.pt/forum/f10/donald-trump-portugal-2277.html>

EUROPACONCORSI – *Xxwands: Multi-storex Car Park' salvatorplatz3'*, disponível em <http://europaconcorsi.com/projects/17808>

Farias, Miguel - *Desenvolvimento Sustentável*, disponível em http://in3.dem.ist.utl.pt/master/06egi/05_Presentation.pps#261,7,Diapositivo_7

GUARDIAN - *Let's go visit the car park!*, disponível em <http://arts.guardian.co.uk/features/story/0,,1953207,00.html>

GUARDIAN - Get Carter car park set for demolition, disponível em <http://arts.guardian.co.uk/art/architecture/story/0,,2276421,00.html>

GATESHEAD COUNNCIL - *Get Carter Car Park sees the limelight for one last time*, disponível em <http://www.gateshead.gov.uk/Council%20and%20Democracy/news/News%20Articles/Get%20Carter%20car%20park%20sees%20the%20limelight%20for%20one%20last%20time.aspx>

King, Julia - *IT Drives Volkswagen's Autostadt*, disponível em http://images.google.pt/imgres?imgurl=http://www.computerworld.com/computerworld/records/images/story/32TFRauto_tower_secondary.jpg&imgrefurl=http://www.computerworld.com/developmenttopics/development/webdev/story/0,10801,83816,00.html&h=340&w=225&sz=21&hl=pt-PT&start=60&um=1&tbnid=8qsgjNMSBEsEfM:&tbnh=119&tbnw=79&prev=/images%3Fq%3Dauto%2Bstand%2Btower%2Bvolkswagen%26start%3D54%26ndsp%3D18%26um%3D1%26hl%3Dpt-PT%26sa%3DN

Kriscenski, Ali - *1st LEED Parking Garage: Santa Monica Civic Center*, disponível em www.inhabitat.com/2008/04/14/first-leed-certified-parking-garage/

Matoso, Danilo - *Alguma deselegância e muita cegueira*, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc082/mc082.asp>

McDonald, Shannon Sanders - *Parking Facilities*, disponível em <http://www.wbdg.org/design/parking.php>

NOTÍCIAS - *Inaugurado o primeiro silo Automóvel*, disponível em http://www.cm-lisboa.pt/index.php?id_item=8124&id_categoria=11

ORDEM DOS ARQUITECTOS – *Gonçalo Byrne no ciclo depois da baixa*, disponível em <http://www.oasrs.org/conteudo/agenda/noticias-detalle.asp?noticia=247>

Peixoto, Paulo – *Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades*, disponível em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo8511.pdf>

Peralta, Elsa – *O mar por tradição: o património e a construção das imagens do turismo*, disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-71832003000200005&script=sci_arttext

Santos, Maria João – *Largo de Jesus: Contributo para a história incógnita de Lisboa antiga*, disponível em <http://www.ipa.min-cultura.pt/pubs/RPA/v10n1/folder/381-400.pdf>

Silva, Elsa Peralta da – *Património e identidade, os desafios do turismo cultural*, disponível em <http://www.aguaforte.com/antropologia/Peralta.html>

TECNEP – *Parque Largo de Jesus – Lisboa*, disponível em <http://www.tecnep.pt/projectos/index.php?iAction=ViewProj&iProj=274>

TRABALHOS DO PROJECTO – *Lisboa, Largo de Jesus*, disponível em http://www2.ipa.min-cultura.pt/pls/dipa/build_ficha?xcode=2442498&type=T&pagetitle=Trabalhos%20do%20Projecto

Troup, Emile, Cross, Jonh - *Innovative Solutions in steel: open-deck Parking Structures*, disponível em http://www.aisc.org/Content/ContentGroups/Documents/ePubs_Innovative_Ideas/ParkingDesignAid.pdf

U.S. GREEN BUILDING COUNCIL – *LEED Rating Systems*, disponível em <http://www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=222>

WIKIPEDIA – *Owen Luder*, disponível em http://en.wikipedia.org/wiki/Owen_Luder

FONTES

APPLETON E DOMINGOS Arquitectos, Lda – *Memória descritiva Silo Automóvel do Combro*, Lisboa, 2003

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA – *Lisboa: O desafio da Mobilidade*, Lisboa, Julho 2005

Carta de Património da Freguesia de Santa Catarina. Lisboa: Estudos Olisiponenses, 1993

Carta sobre a Conservação das cidades históricas e das áreas urbanas históricas (disponível em <http://www.quintacidade.com/wp-content/uploads/2008/03/carta-de-washington.pdf>)

Carta de Atenas (disponível em http://www.epa.pt/ac/trmp/01/c_veneza.asp)

GEOCONTROLE - *Estudo Geotécnico Parque de Estacionamento no Largo das Portas do Sol*, Lisboa

S'A Arquitectos e PEDRA SILVA Arquitectos – *Programa funcional do Silo Automóvel no Largo das Portas do Sol, Alfama*. Lisboa, Dezembro 2003

Serviço de Arqueologia do Museu da cidade – *Parque de estacionamento das Portas do Sol*, Lisboa, 2001

SOCIEDADE DE REABILITAÇÃO URBANA DA BAIXA-CHIADO e UNIDADE DE PROJECTO DA BAIXA-CHIADO (Comissariado por Augusto Mateus, Celeste Hagatong, Elísio Summavielle, Manuel Salgado, Miguel Anacoreta Correia, Raquel Henriques da Silva, Rolando Borges Martins) – *Proposta de revitalização de Baixa-Chiado*, Lisboa, Setembro 2006

TECNEP, estudos e projectos de desenvolvimento, sa – *Memória Descritiva Parque de estacionamento subterrâneo público do Largo de Jesus*. Lisboa, Outubro 2003

ANEXOS

PROJ. 1 | TRINITY CENTER



Fig. 1 - Perspectiva geral e Pormenores da construção

AUTORIA	Owner Luder
LOCALIZAÇÃO	Gateshead, Inglaterra
DATA DE PROJECTO	1962
DATA DE CONSTRUÇÃO	1969

PROJ. 2 | SALVATORPLATZ



Fig. 1 - Perspectiva geral e Pormenores da construção

AUTORIA	Peter Haimerl
LOCALIZAÇÃO	Munique, Alemanha
DATA DE PROJECTO	2004

PROJ. 3 | SANTA MÓNICA

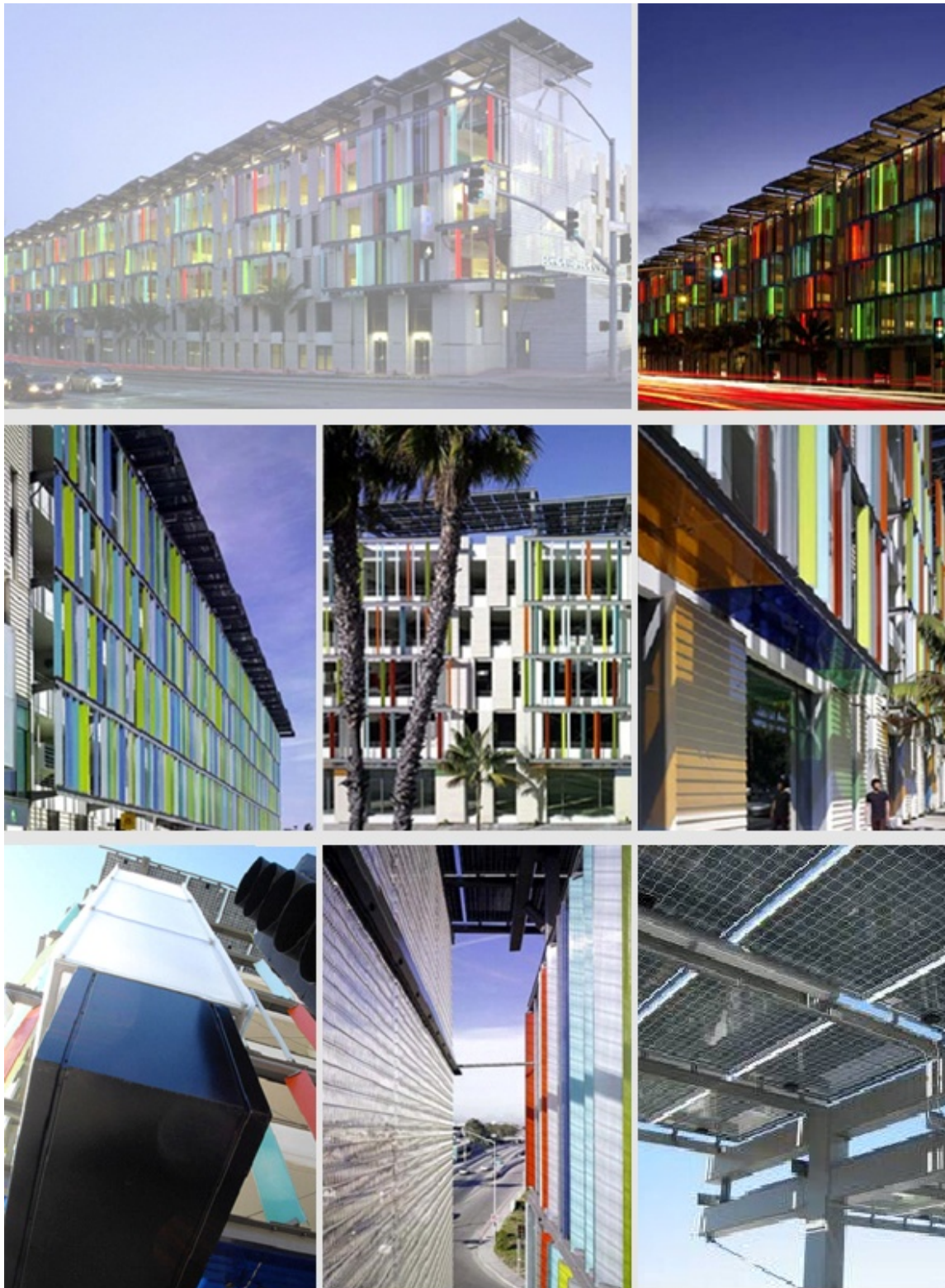


Fig. 1 - Perspectiva geral e Pormenores da construção

AUTORIA	Moore Ruble Yudell Architecture and Planners e James Mary O'Connor
LOCALIZAÇÃO	Santa Monica, Estados Unidos
DATA DE PROJECTO	2005

PROJ. 4 | AUTO-STAND VOLKSWAGEN



Fig. 1 - Perspectiva geral e Pormenores da construção

AUTORIA	Gunter Henn
LOCALIZAÇÃO	Wolfsburg, Alemanha
DATA DE PROJECTO	1998
DATA DE CONSTRUÇÃO	2000



Fig. 1 - Fachada principal da Igreja de Jesus e intervenção do estacionamento subterrâneo, 2008



Fig. 2 - Fachada Principal da Igreja de Jesus – Arquivo Municipal



Fig. 3 - Estacionamento indevido no antigo Largo de Jesus – Processo Obra CML, 2003



Fig. 4 - Estacionamento na via pública junto ao antigo Largo Jesus – Processo Obra CML, 2003



Fig. 5 - Filipe Folque, *Pormenor do Largo de Jesus, Planta Topográfica de Lisboa quadricula M 42* – Estudos Olisiponenses, 1856

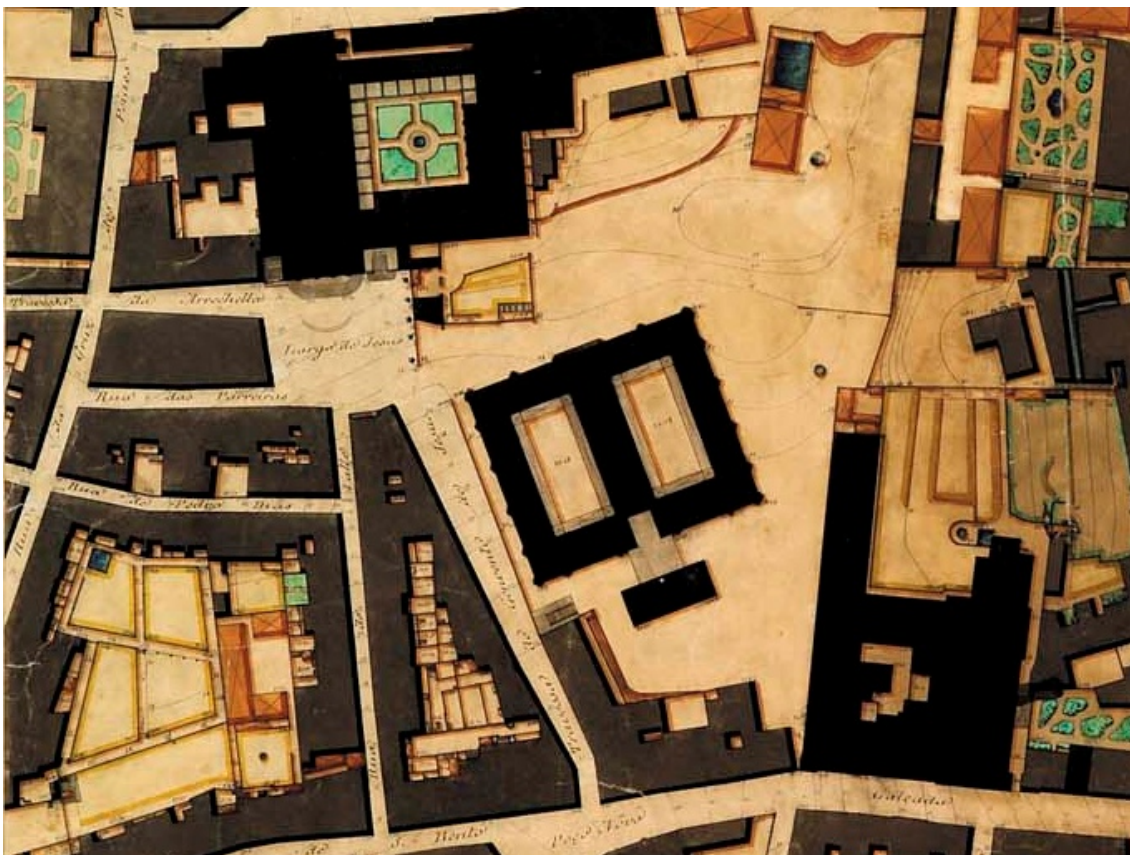
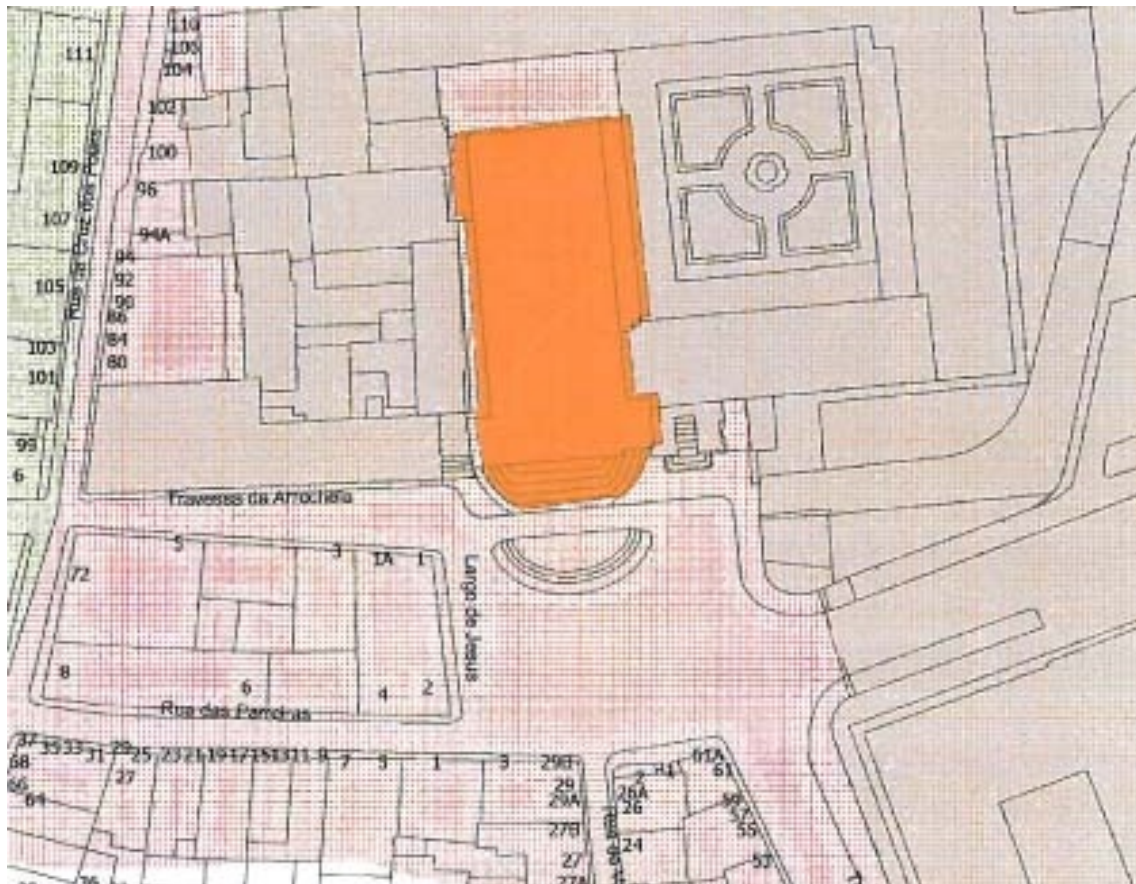


Fig. 6 - Júlio António Vieira da Silva Pinto, *Pormenor do Largo de Jesus, Levantamento Topográfico de Lisboa quadricula F 10* - Estudos Olisiponenses, 1909



	IPPAR, Zona Especial de Protecção		APL, Administração Porto de Lisboa
	IPPAR, Zona Protecção a Imóveis		Ana, Aeroporto de Lisboa
	IPPAR, Imóvel em Vias Classificação		DRAOT, Zona Protecção Edifício Público
	IPPAR, Imóvel Classificado		DRAOT, Edifício Público
	MDN, Zona Protecção Imóvel Militar		DRAOT, Zona Protecção 3ª Travessia do Tejo
	MDN, Imóveis Militares		DRAOT, 3ª Travessia Tejo
	CP, Zona Protecção Caminho de Ferro		EPAL, Zona de Protecção Aqueduto Lisboa
	ANACOM, Zona Protecção Feixe Hertziano		ANACOM, Feixe Hertziano

Fig. 7 - Planta de Condicionantes do Largo de Jesus – Processo de Obra CML, 2003

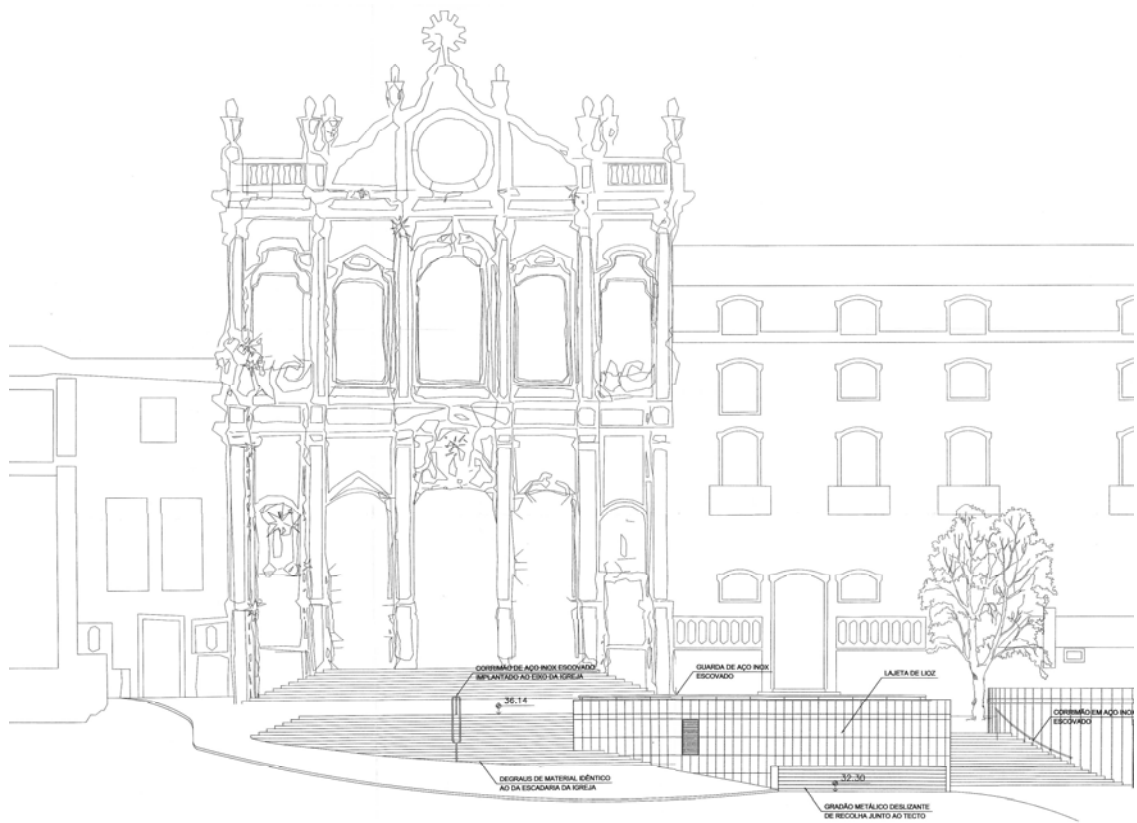


Fig. 9 - Tecnep, Alçada Frontal do Estacionamento – Processo de Obra CML, 2003

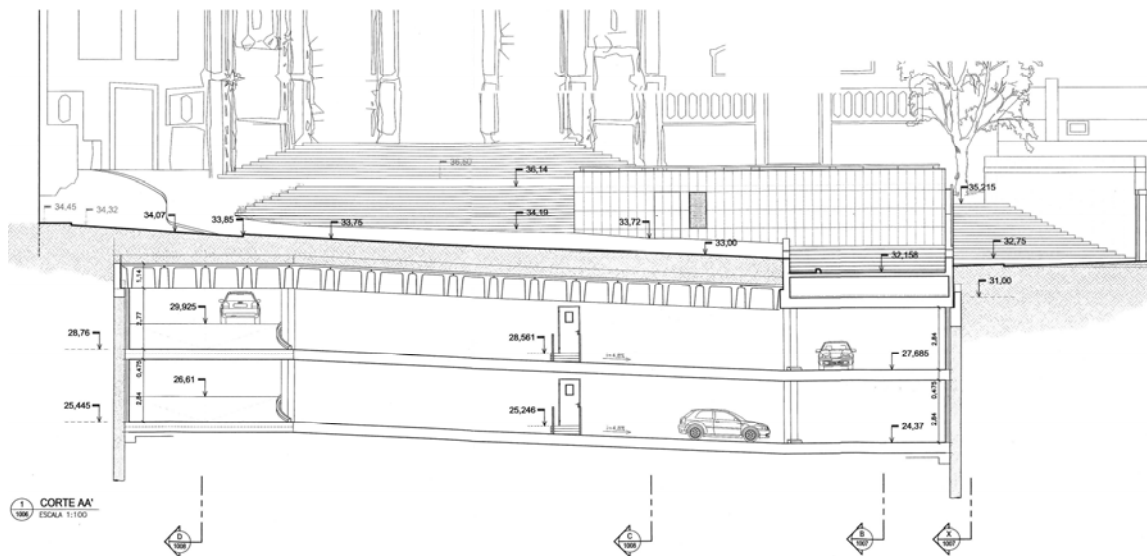


Fig. 10 - Tecnep, Corte AA' - Processo de Obra CML, 2003

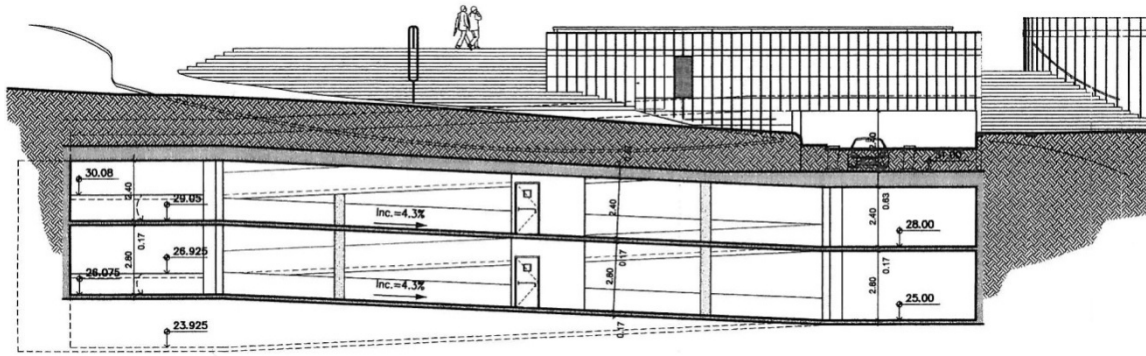


Fig. 11 - Tecnep, *Corte AA'* – Processo de Obra CML, 2003

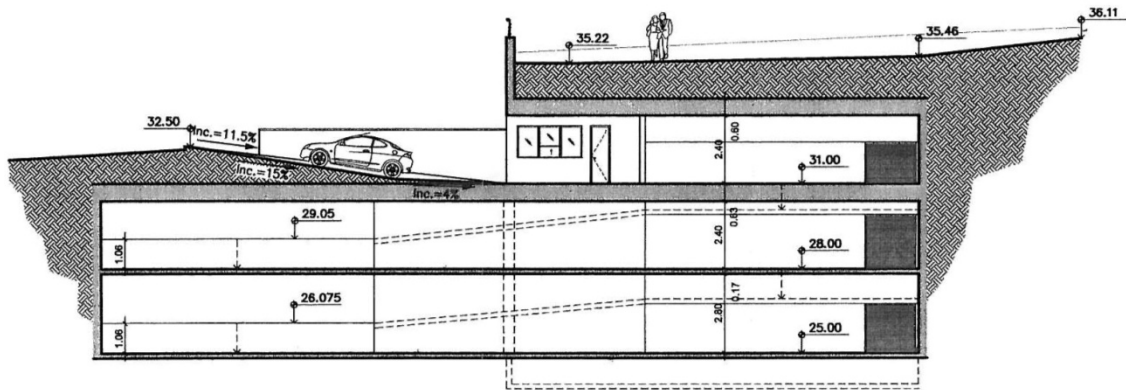


Fig. 12 - Tecnep, *Corte BB'* – Processo de Obra CML, 2003

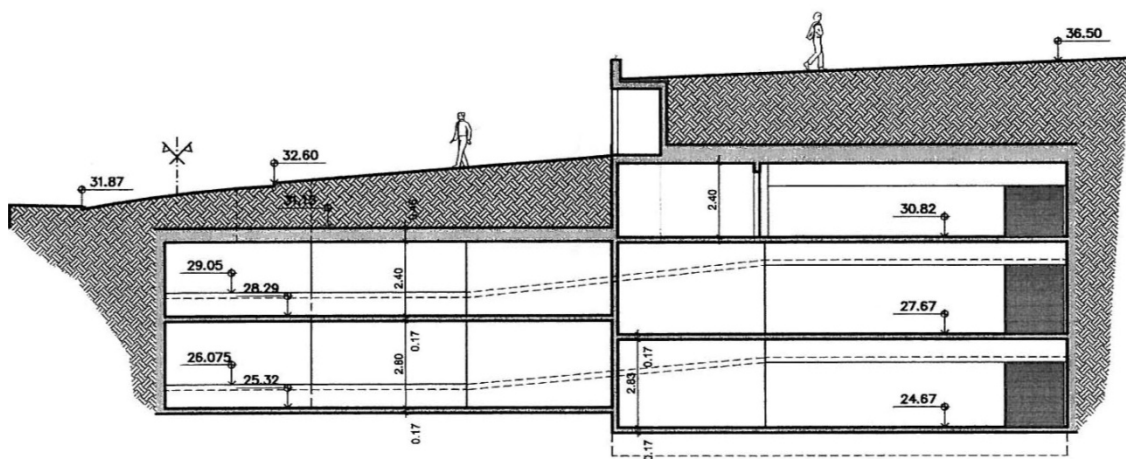


Fig. 13 - Tecnep, *Corte CC'* – Processo de Obra CML, 2003

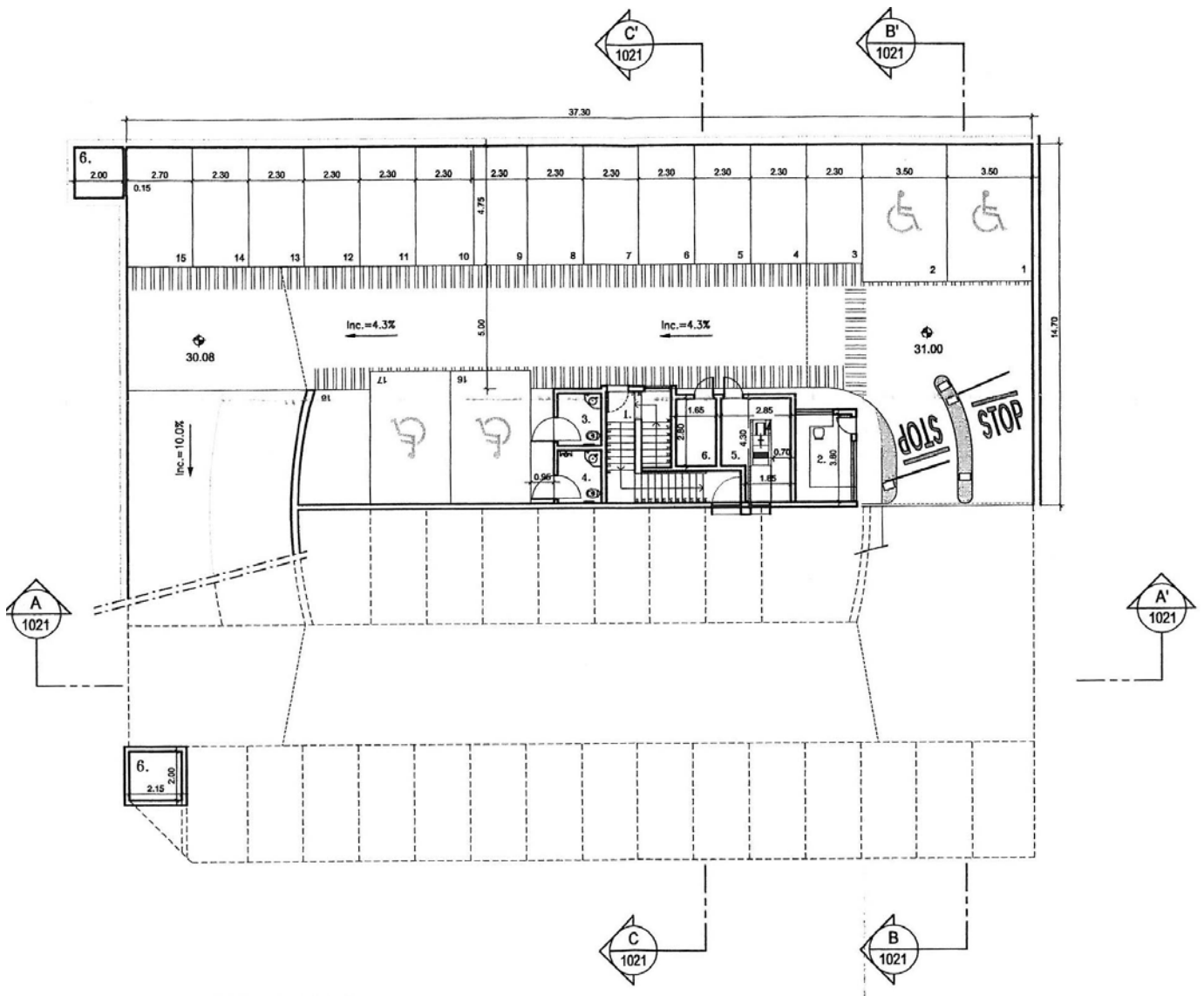


Fig. 14 - Tecnep, *Planta Piso 0* – Processo de Obra CML, 2003

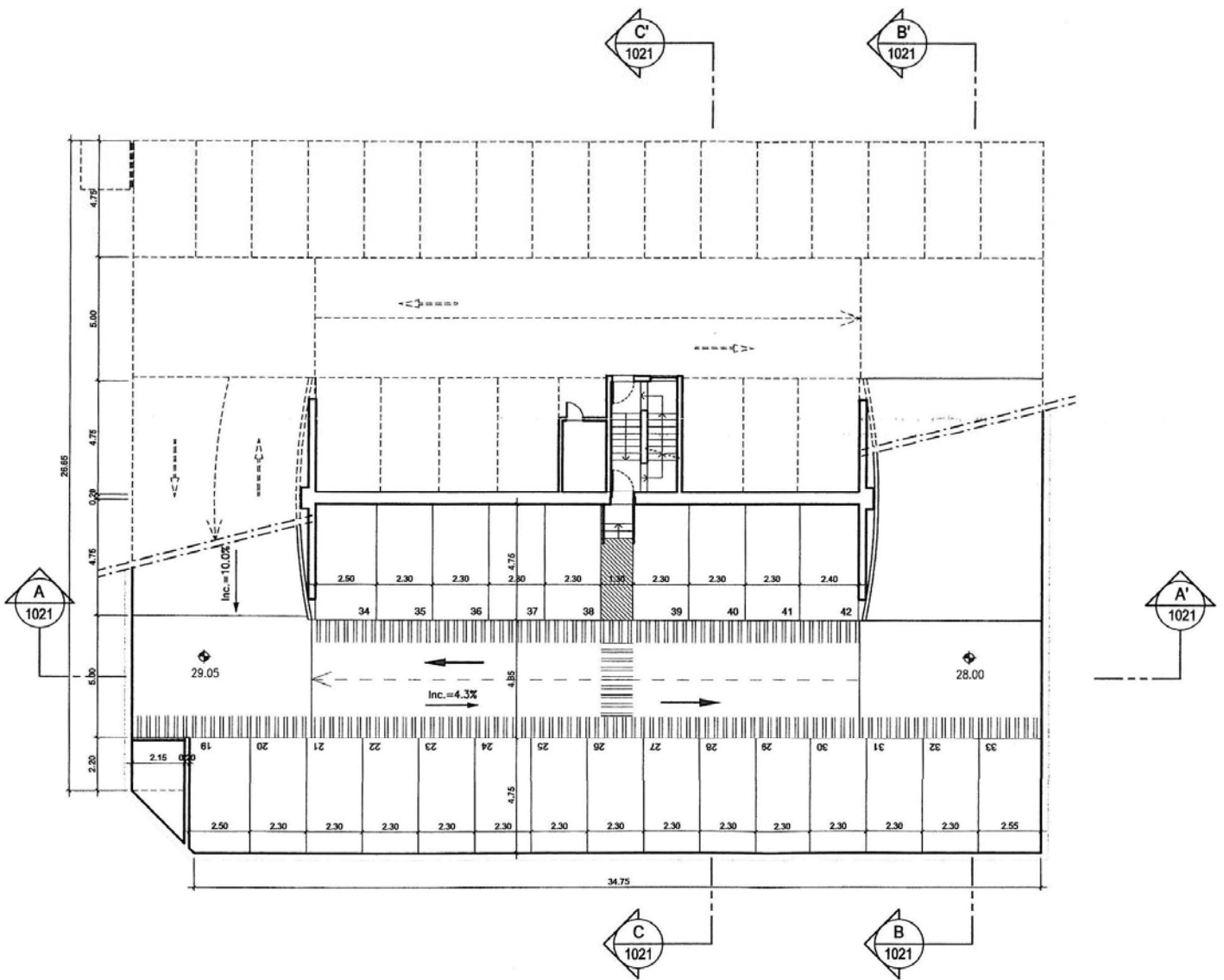


Fig. 16 - Tecnep, Planta Piso -1 superior – Processo de Obra CML, 2003



Fig. 17 - *Fotomontagem do Parque de Estacionamento no Largo de Jesus, 2008*



Fig. 18 - *Acesso para pessoas com mobilidade reduzida, 2008*



Fig. 19 - *Acesso de viaturas, 2008*



Fig. 1 - Pedro Ferreira, *Silo de Estacionamento Calçada do Combro*, perspectiva geral – *Arquitectura Ibérica* Nº. 15, Março 2006



Fig. 2 - Joshua Benoliel, *Elevador Estrela – Camões* – Arquivo Municipal de Lisboa, 1913



Fig. 3 - *Fachada principal das Igrejas dos Paulistas ou de Santa Catarina e Capela da Ascensão de Cristo* – Arquivo Municipal de Lisboa, 1945



Fig. 4 - Filipe Folque, *Pormenor da Calçada do Combro á Planta Topográfica de Lisboa quadricula M 42* – Estudos Olisiponenses, 1856



Fig. 5 - Júlio António Vieira da Silva Pinto, *Pormenor da Calçada do Combro Levantamento Topográfico de Lisboa quadricula F 10*- Estudos Olisiponenses, 1909

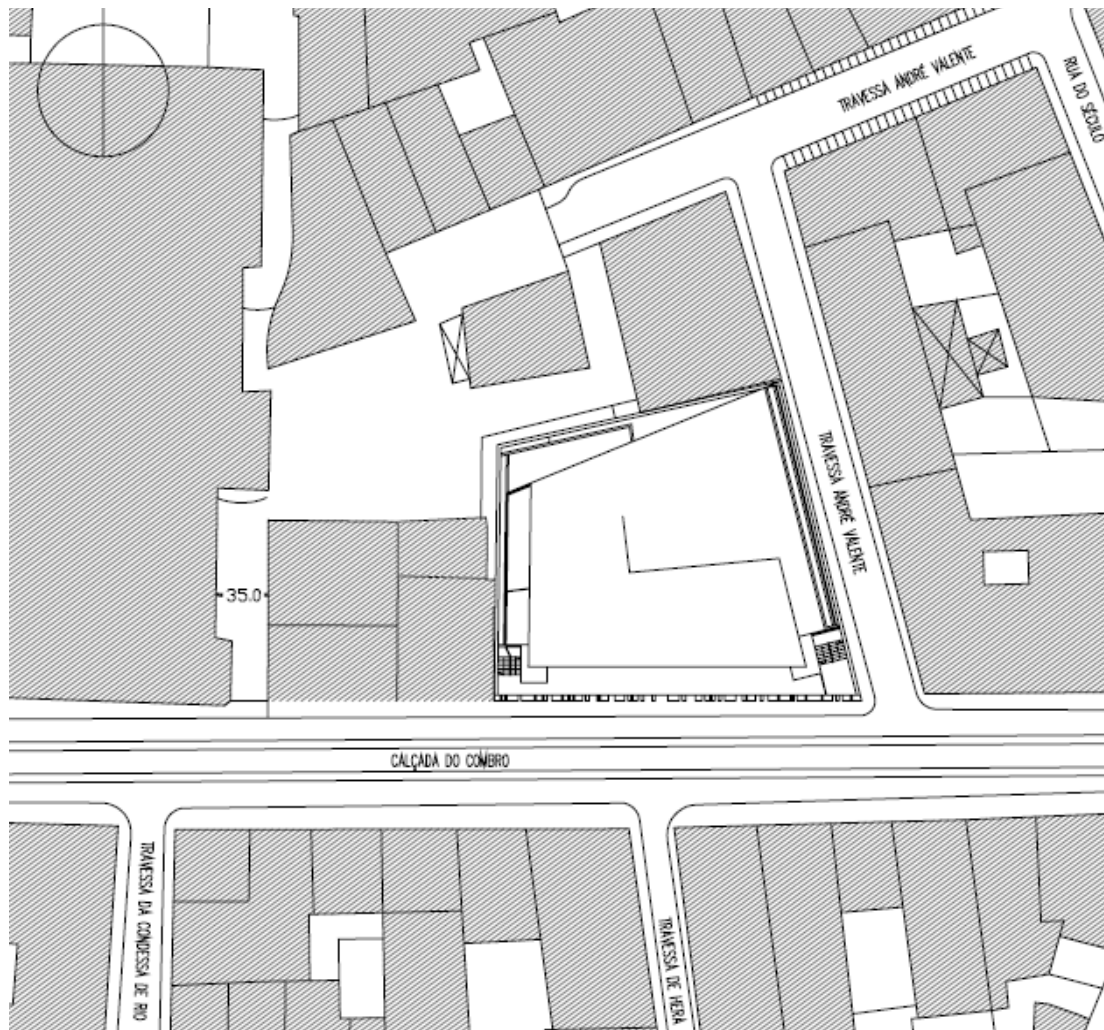


Fig. 6- Appleton e Domingos Arquitectos, *Planta de Implantação*, 2005



Fig. 7 - Appleton e Domingos Arquitectos, *Alçado Sul*, 2005



Fig. 8 - Appleton e Domingos Arquitectos, *Alçado Este*, 2005

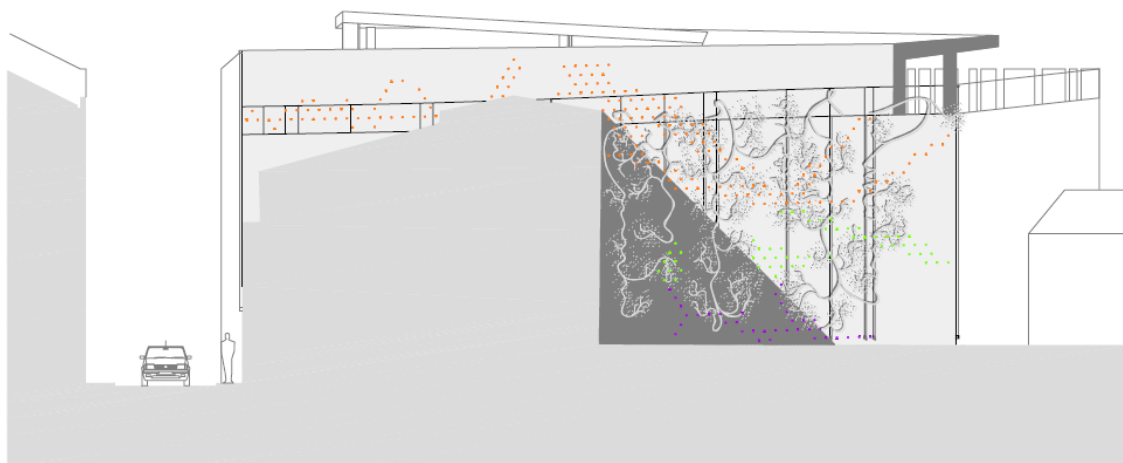


Fig. 9 - Appleton e Domingos Arquitectos, *Alçado Norte*, 2005



Fig. 10 - Appleton e Domingos Arquitectos, *Alçado Oeste*, 2005

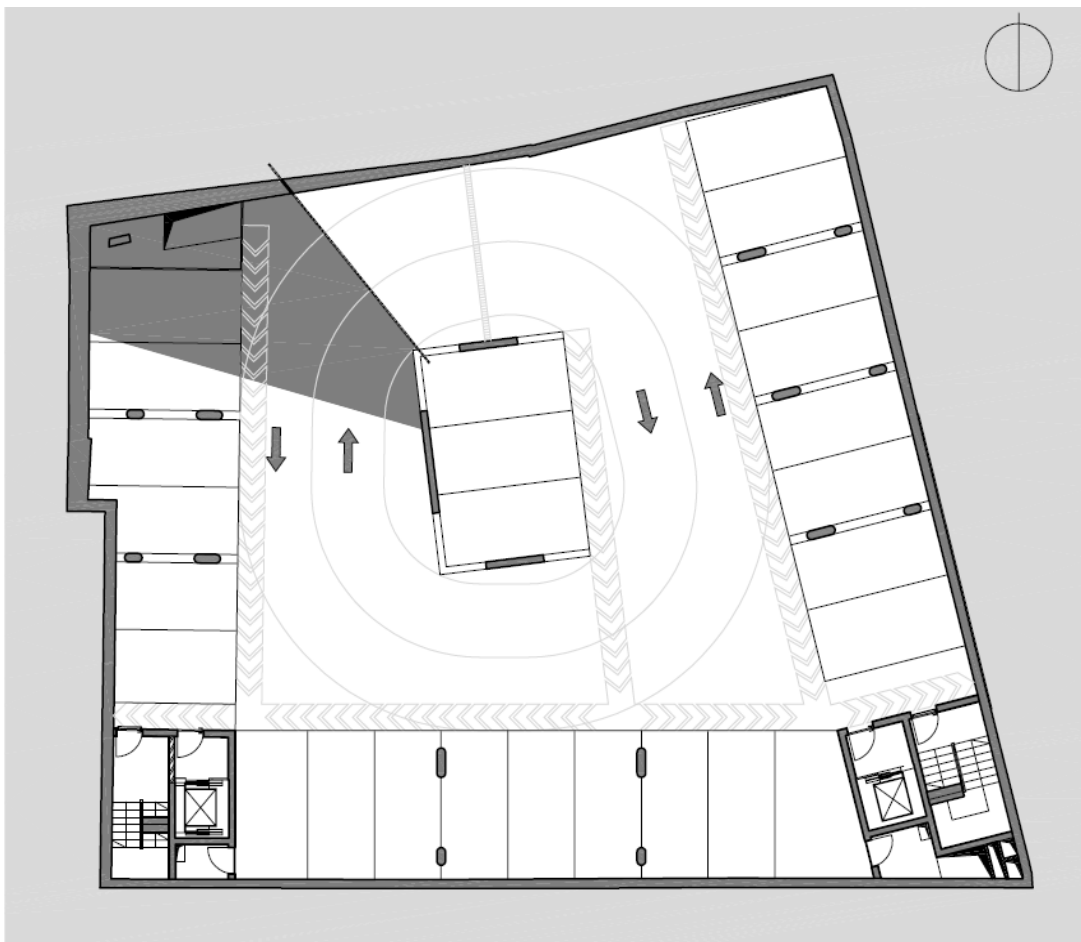


Fig. 11 - Appleton e Domingos Arquitectos, *Planta tipo abaixo do sol*, 2005

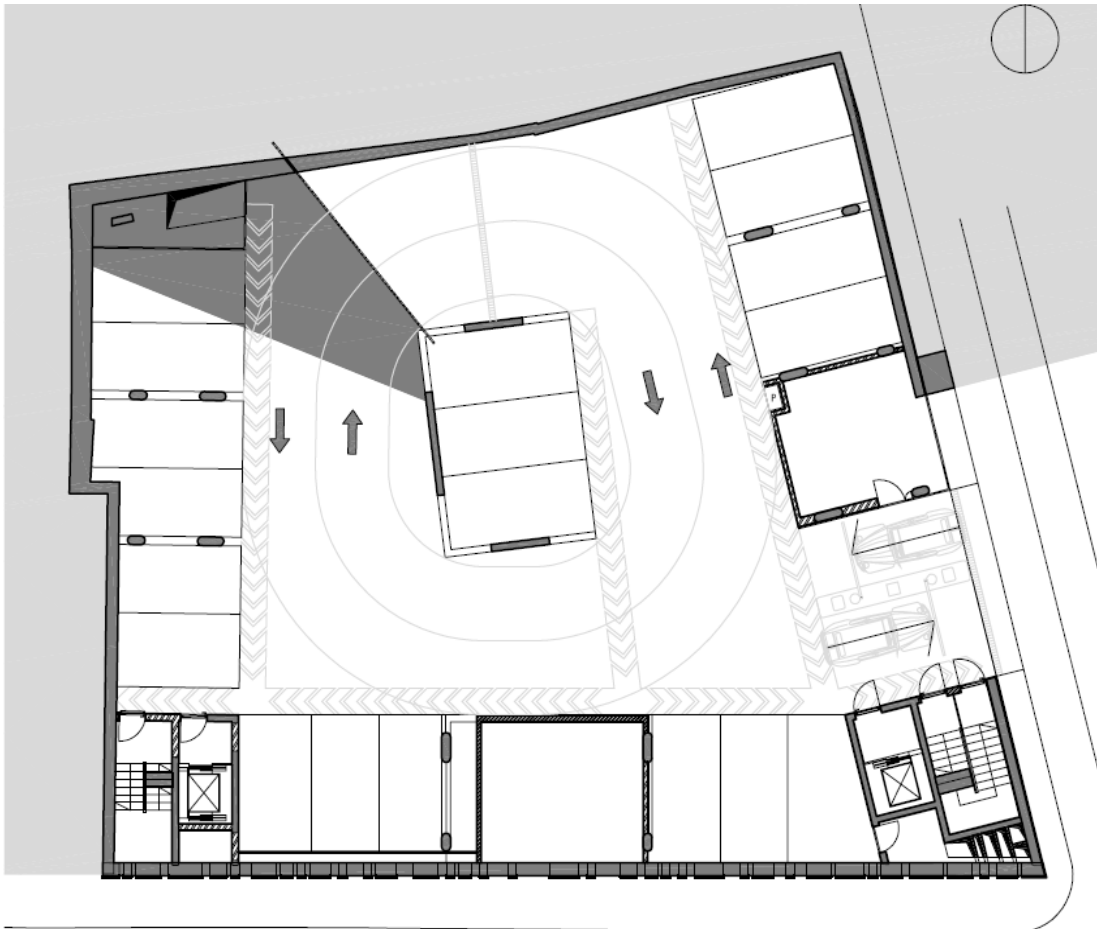


Fig. 12 - Appleton e Domingos Arquitectos, *Planta Piso 1*, 2005



Fig. 13- Appleton e Domingos Arquitectos, *Planta Piso 0*, 2005



Fig. 14- Appleton e Domingos Arquitectos, *Corte transversal à fachada principal*, 2005



Fig. 15 - Pedro Ferreira, *Pormenor da guarda e fachada perfurada* – Arquitectura Ibérica Nº.15, Março 2006



Fig. 16- Pedro Ferreira, *Estrutura interior e sistema de extinção de incêndios* – Arquitectura Ibérica Nº. 15, Março 2006



Fig. 17 - Pedro Ferreira, *Estrutura Interior* – *Arquitectura Ibérica* Nº. 15, Março 2006



Fig. 18 - Pedro Ferreira, *Fachada Principal* – *Arquitectura Ibérica* Nº. 15, Março 2006

PROJ. 7 | PORTAS DO SOL



Fig. 1 – Aires Mateus, Cobertura do Auto-silo – Projecto Final, 2008



Fig. 2 - Fotomontagem área de intervenção, 2003



Fig. 3 - Fotomontagem Largo Portas do Sol, 2003



Fig. 4 - Filipe Folque, *Pormenor do Largo das Portas do Sol, Planta Topográfica de Lisboa quadricula M 44 – Estudos Olisiponenses, 1856*



Fig. 5 - Júlio António Vieira da Silva Pinto, *Pormenor Largo das Portas, Levantamento Topográfico de Lisboa quadricula F 10- Estudos Olisiponenses, 1909*

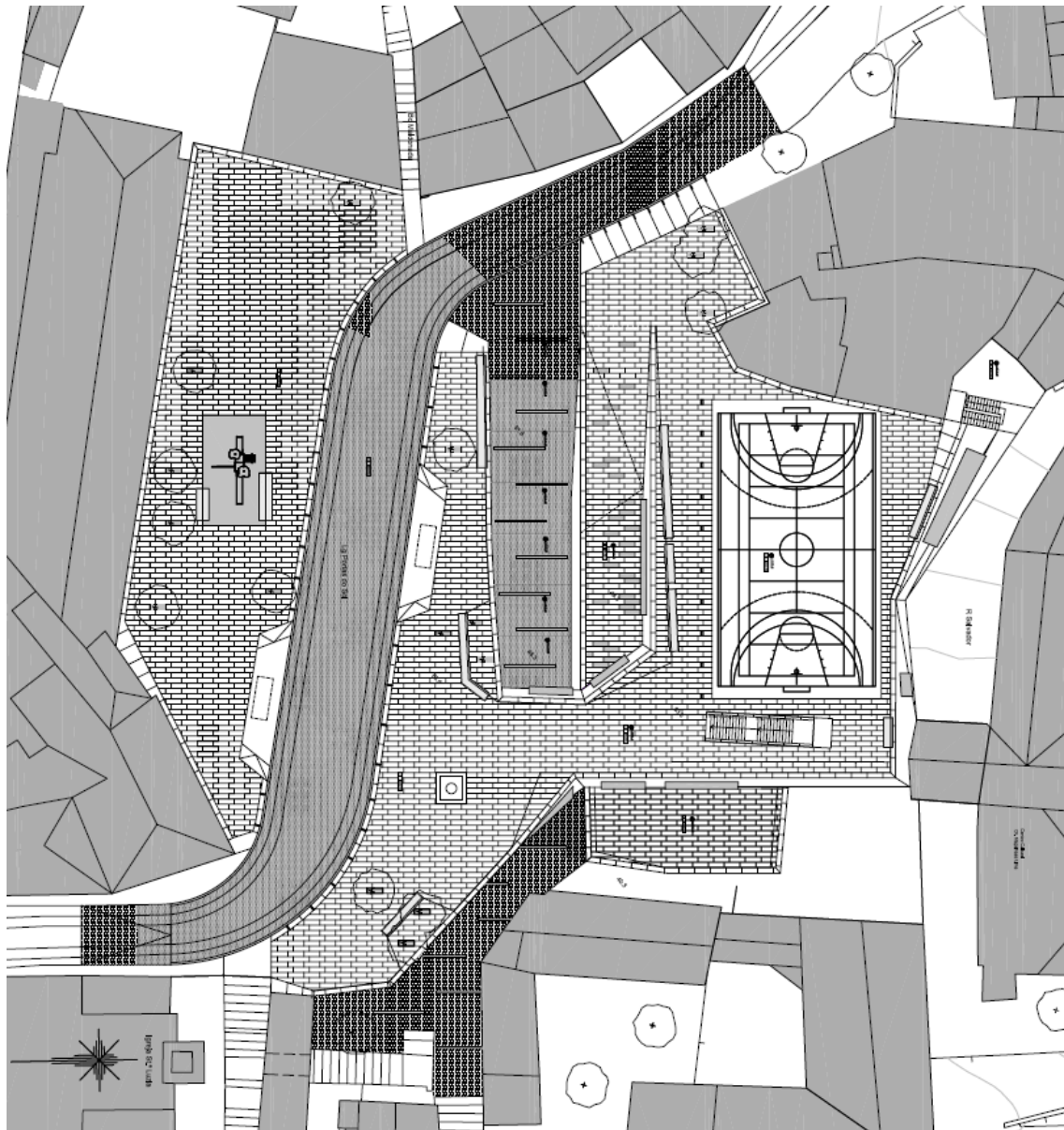


Fig. 6 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Planta Geral* – Estudo Prévio, 2003



Fig. 7 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Fotomontagem do Auto-silo do Largo das Portas do Sol* – estudo prévio, 2003



Fig. 8 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Fotomontagem do Auto-silo do Largo das Portas do Sol* – Estudo Prévio, 2003

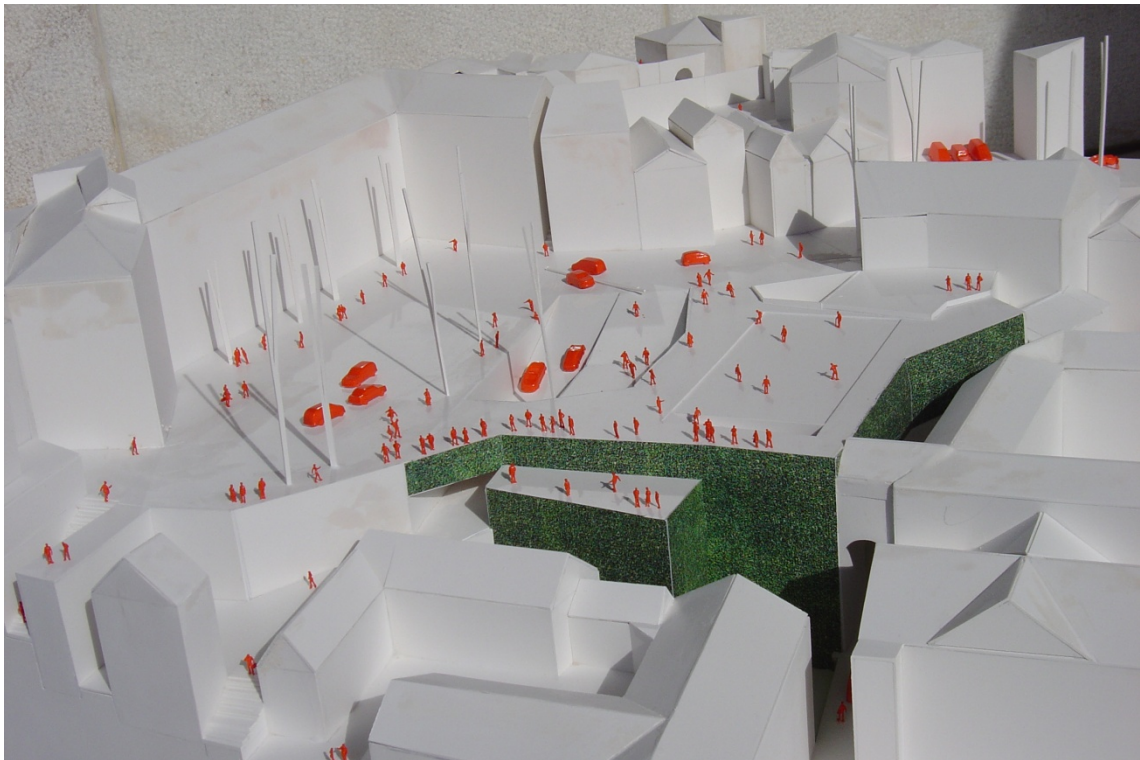


Fig. 9 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Fotografia maqueta do Auto-silo – Estudo Prévio*, 2003

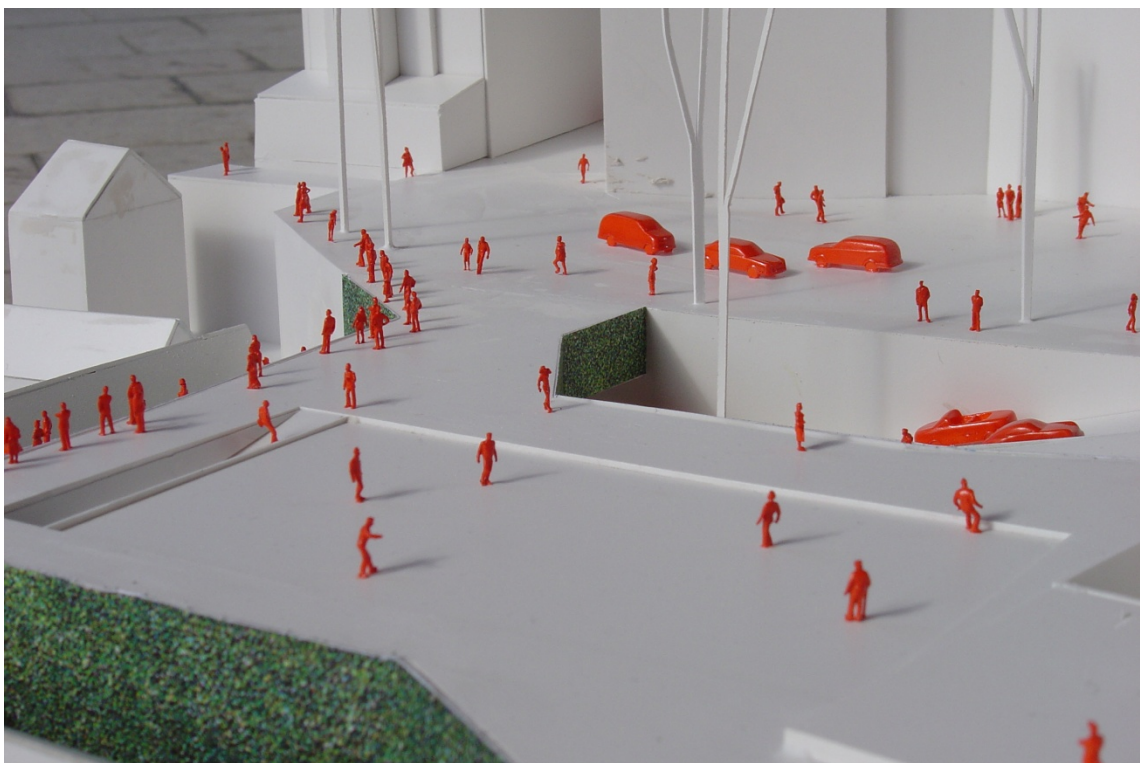


Fig. 10 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Fotografia maqueta do Auto-silo pormenor da praça – Estudo Prévio*, 2003

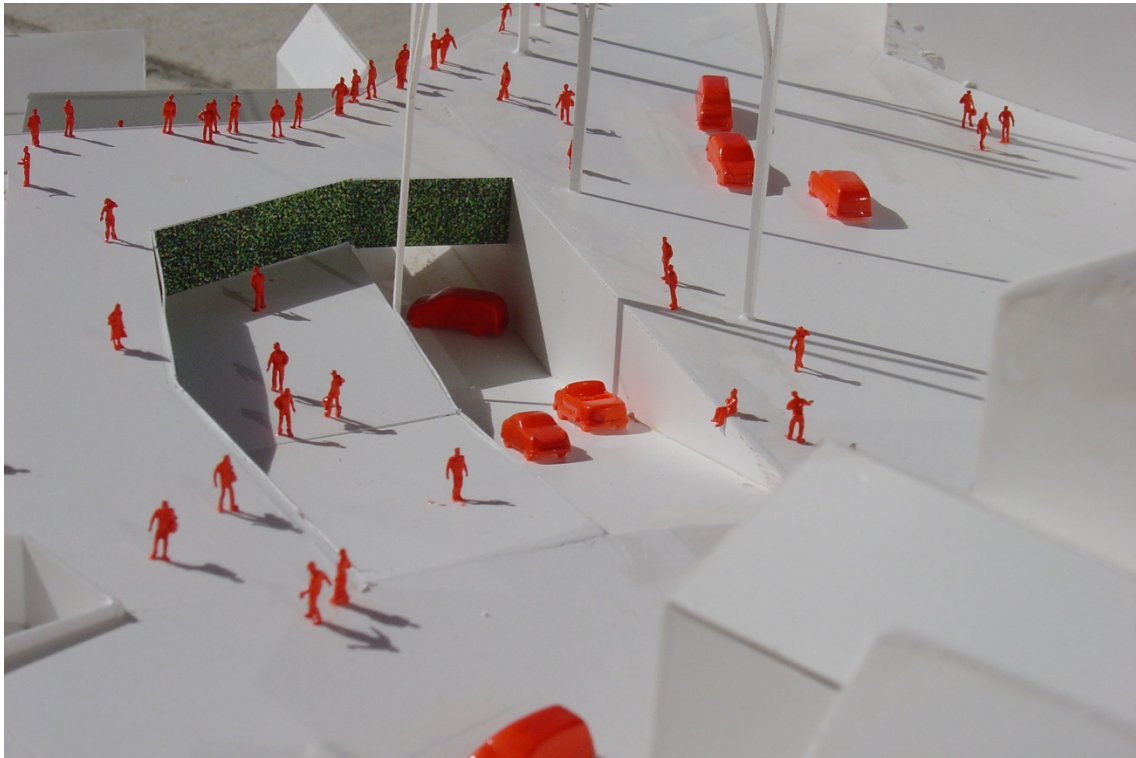


Fig. 11 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Fotografia maqueta do Auto-silo pormenor entrada veículos* – Estudo Prévio, 2003

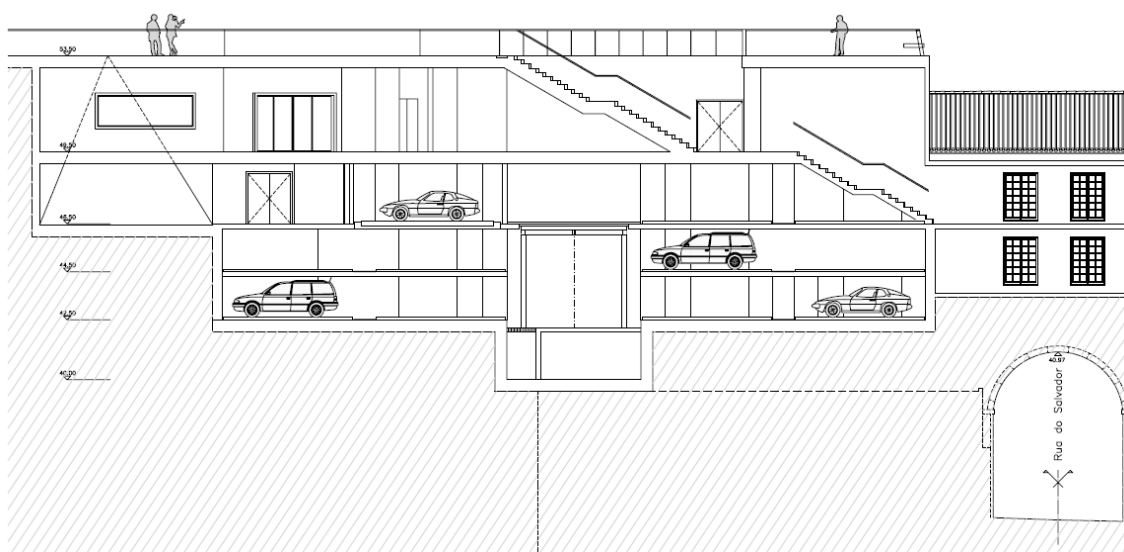


Fig. 12 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Corte EE* – Estudo Prévio, 2003

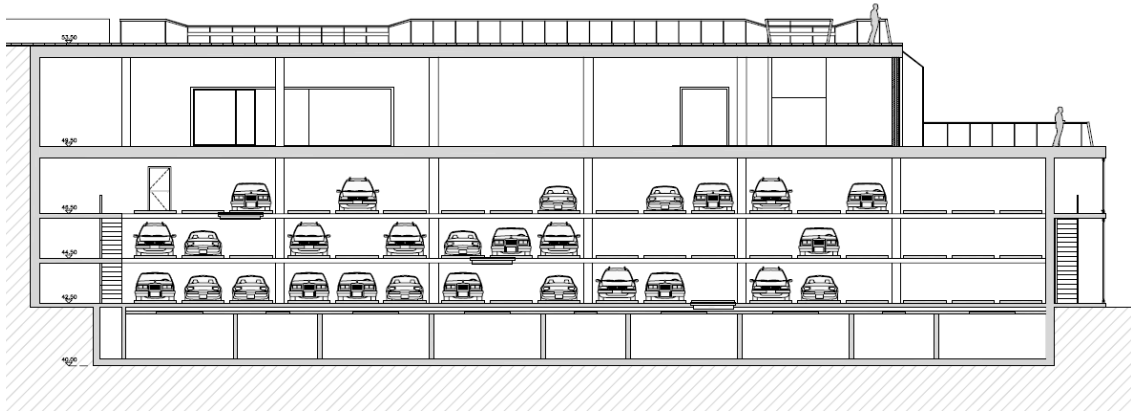


Fig. 13 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Corte DD* – Estudo Prévio, 2003

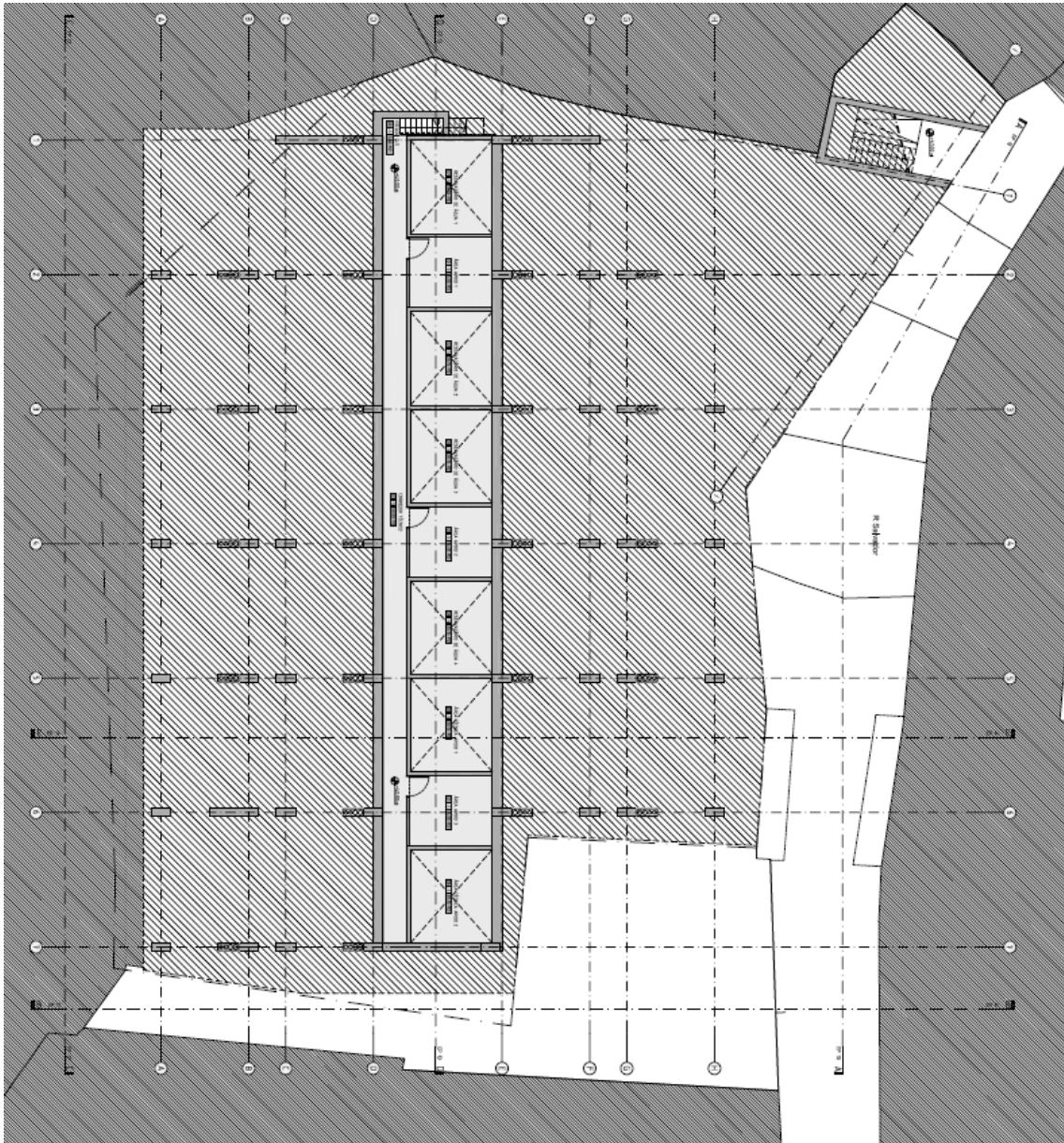


Fig. 14 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Planta Cota 40 m* – Estudo Prévio, 2003

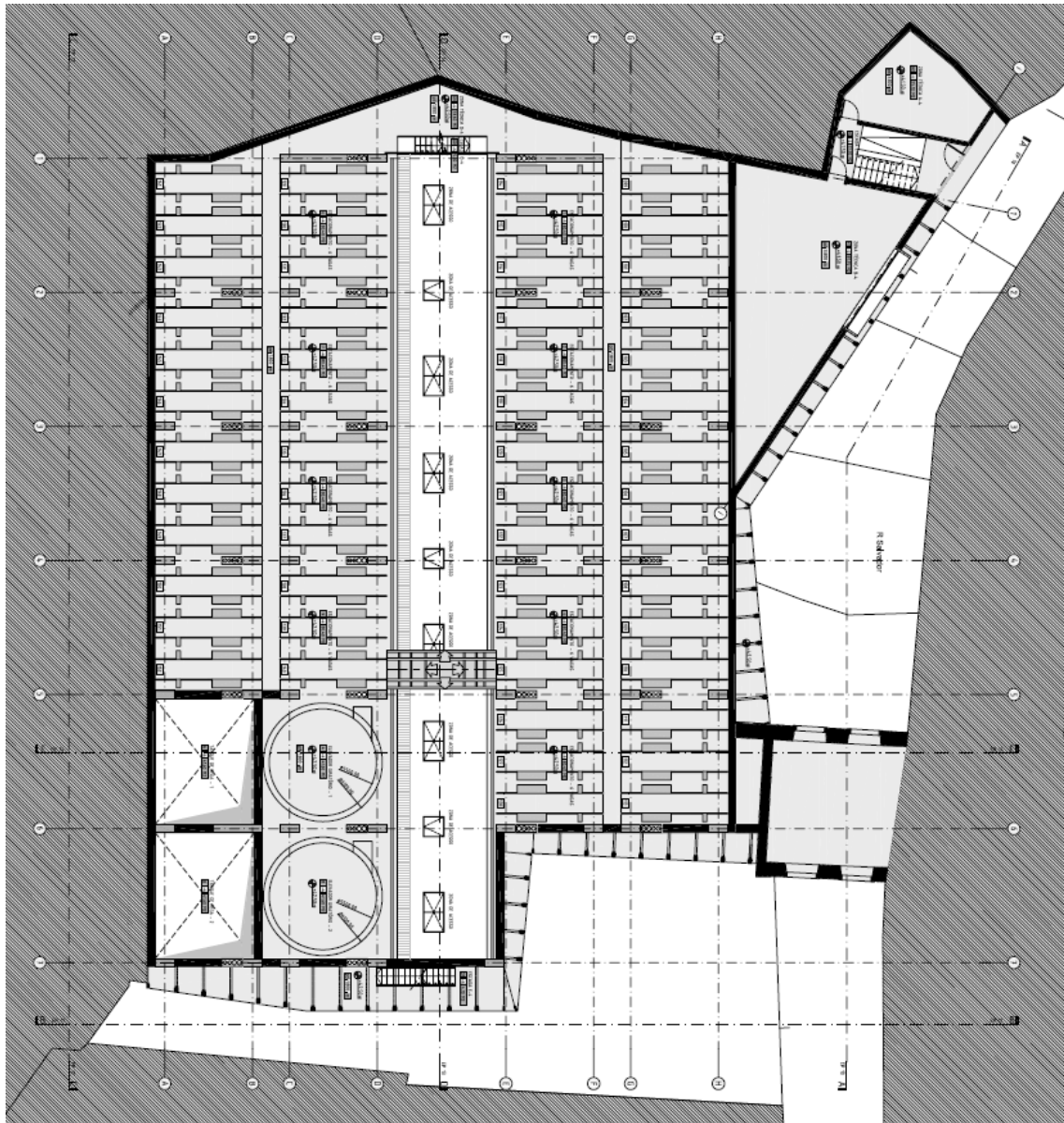


Fig. 15 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Planta Cota 42,50 m* – Estudo Prévio, 2003

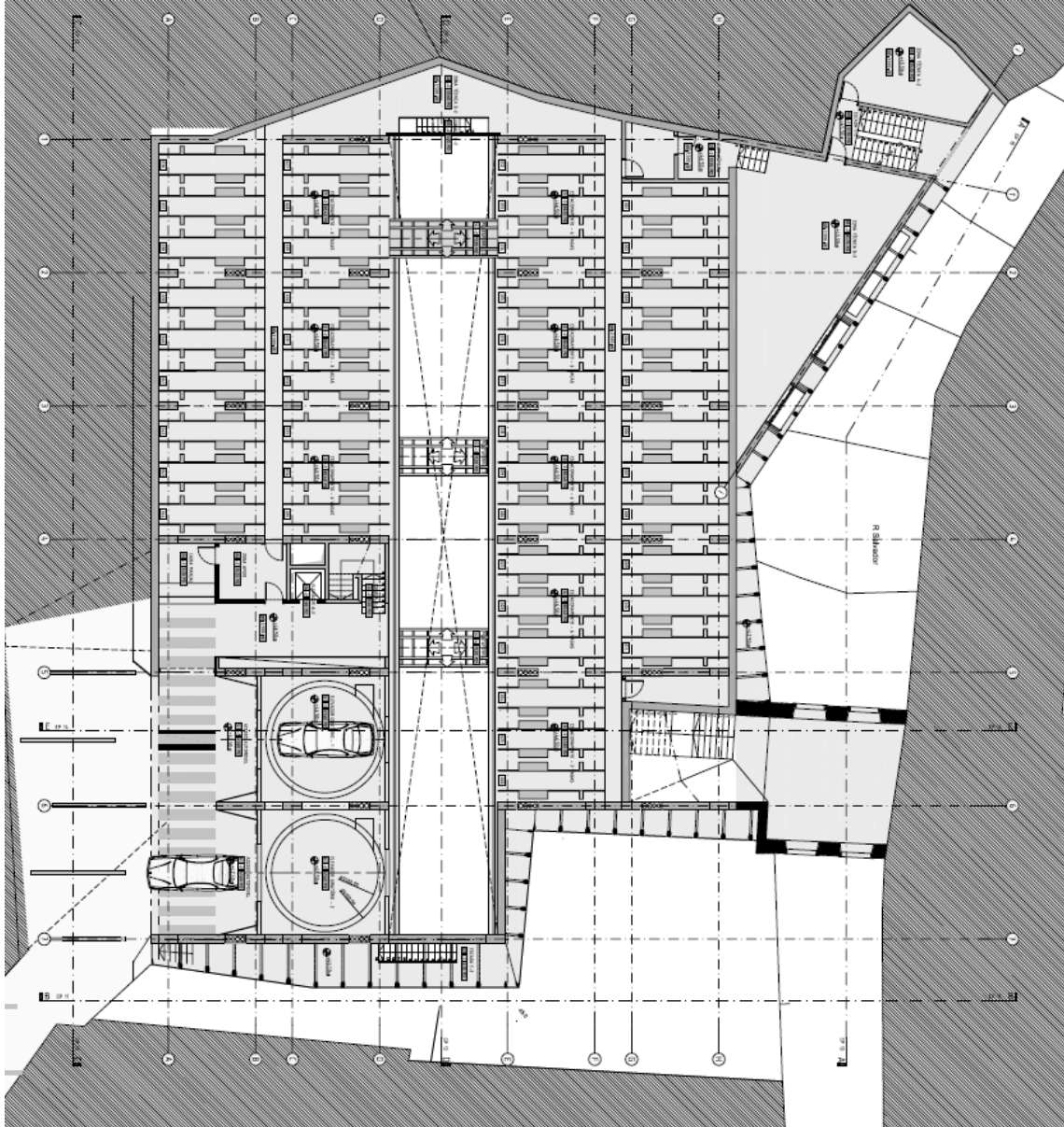


Fig. 16 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Planta Cota 46,50 m* – Estudo Prévio, 2003

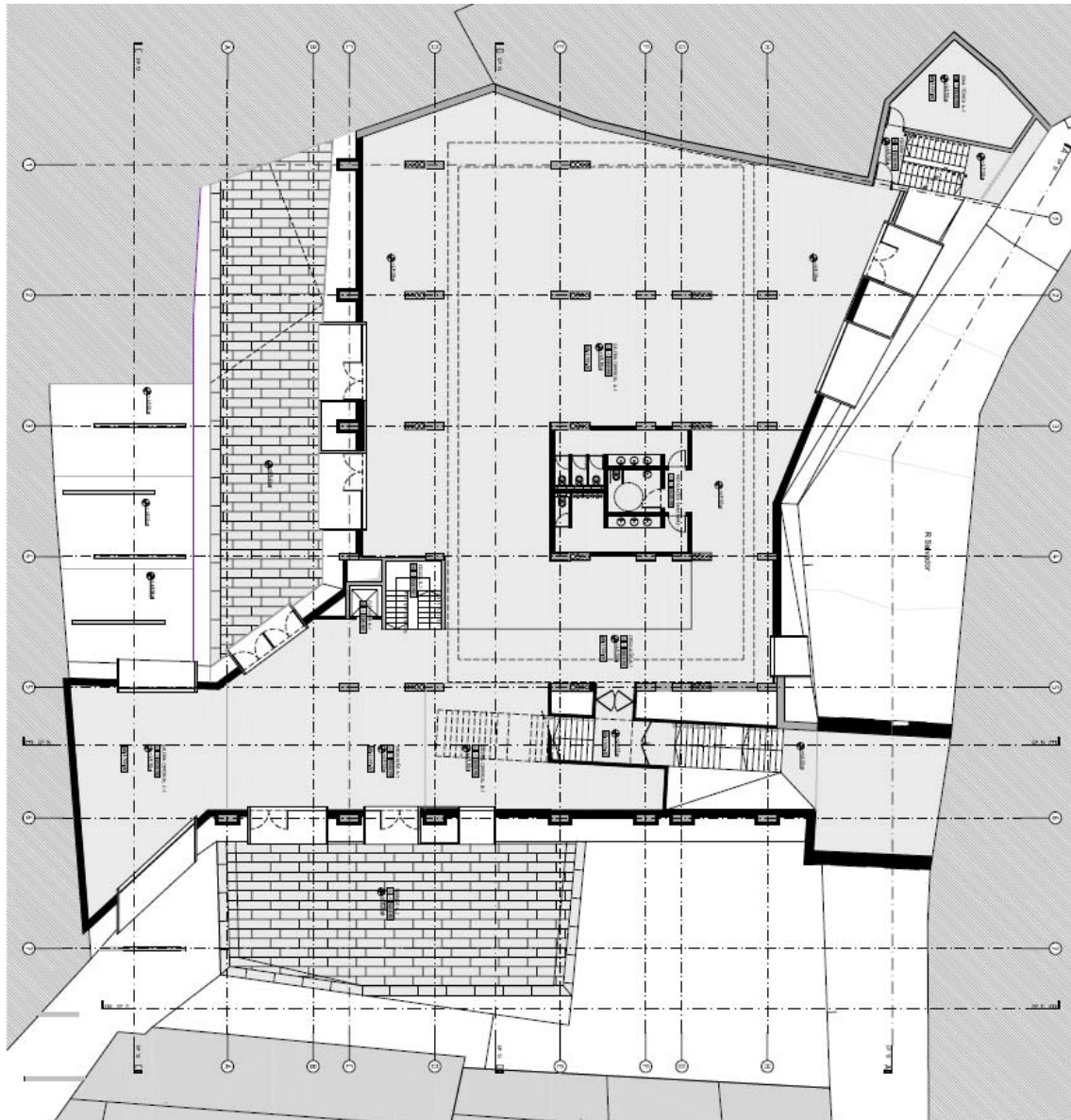


Fig. 17 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *Planta Cota 49,50 m* – Estudo Prévio, 2003



Fig. 18 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *fotografia ascensor dos veículos* - Obra, 2003



Fig. 19 - S'A & Luís Pedra e Silva Arquitectos, *fotografia piso tipo estacionamento automático* - Obra, 2003



Fig. 20 - Aires Mateus, *Entrada veículos* - Projecto Final, 2008



Fig. 21 - Aires Mateus, *Acesso veículos* - Projecto Final, 2008



Fig. 22 - Aires Mateus, *Galeria Comercial* - Projecto Final, 2008



Fig. 23 - Aires Mateus, *estacionamento indevido na rampa de acesso ao Silo* - Projecto Final, 2008



Fig. 24 - Aires Mateus, *Rua Salvador* – Projecto Final, 2008

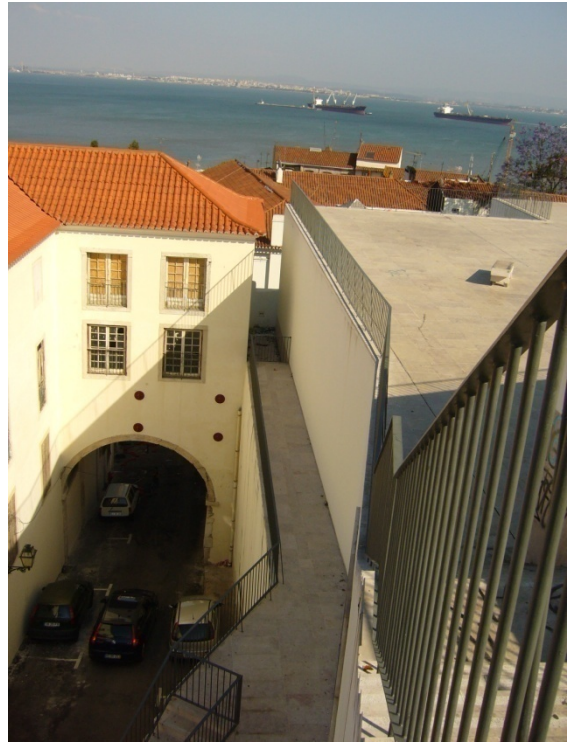


Fig. 25 - Aires Mateus, *Convento Salvador ligação com Auto-Silo* – Projecto Final, 2008



Fig. 26 - Aires Mateus, *enquadramento histórico* – Projecto Final, 2008



Fig. 27 - Aires Mateus, *Entrada veículos* – Projecto Final, 2008

PROJ. 8 | MERCADO CHÃO DO LOUREIRO

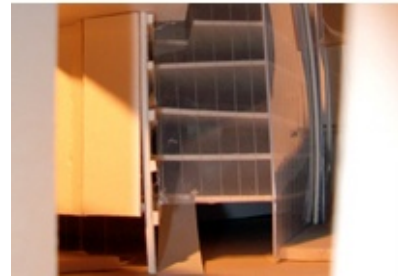
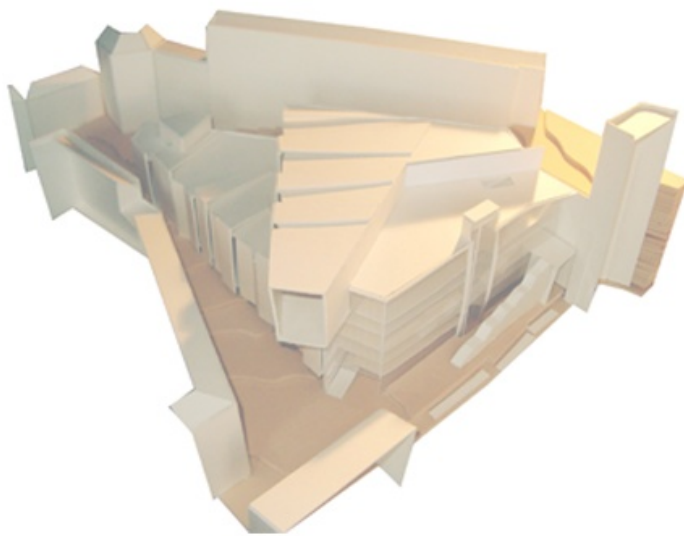


Fig. 1 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Perspectiva e Pormenores da maquete 1-200*, 2007



Fig. 2 – Horácio Novais, *Perspectiva da Calçada Marquês de Tancos* – Arquivo Municipal de Lisboa, 1945



Fig. 3 – Eduardo Portugal, *Calçada Marquês de Tancos* – Arquivo Municipal de Lisboa, 1945



Fig. 4 – Horácio Novais, *Perspectiva palácio Marquês de Tancos* – Arquivo Municipal de Lisboa, 1949



Fig. 5 – Eduardo Portugal, *Largo Chão do Loureiro* – Arquivo Municipal de Lisboa

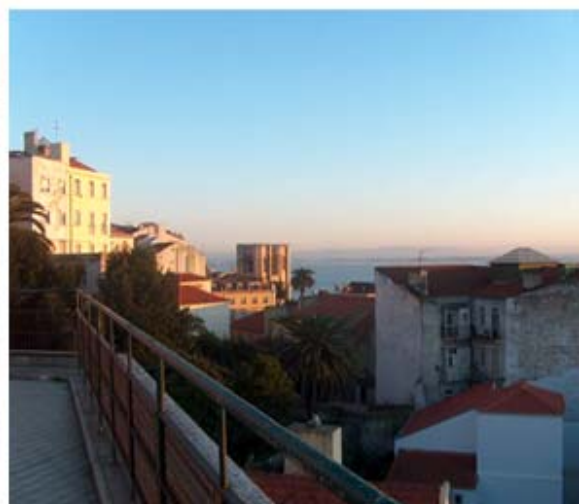
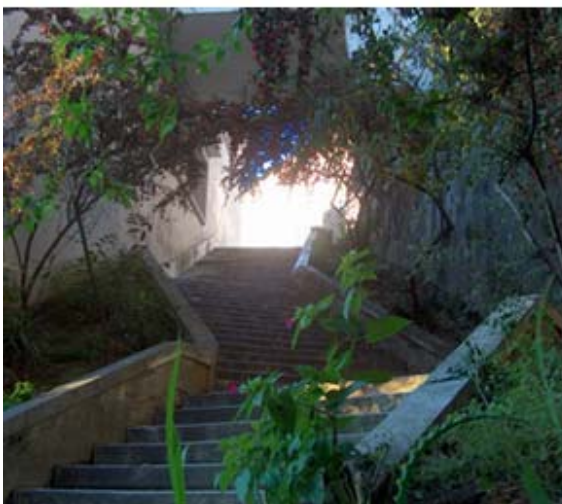


Fig. 6 – *Perspectivas do Mercado Chão do Loureiro, 2007*
118



Fig. 7 - Filipe Folque, *Pormenor da Área do actual Mercado Chão do Loureiro, Planta Topográfica de Lisboa quadricula M 42* – Estudos Olisiponenses, 1856



Fig. 8 - Júlio António Vieira da Silva Pinto, *Pormenor da Área do actual Mercado Chão do Loureiro, Levantamento Topográfico de Lisboa quadricula F 11* - Estudos Olisiponenses, 1909

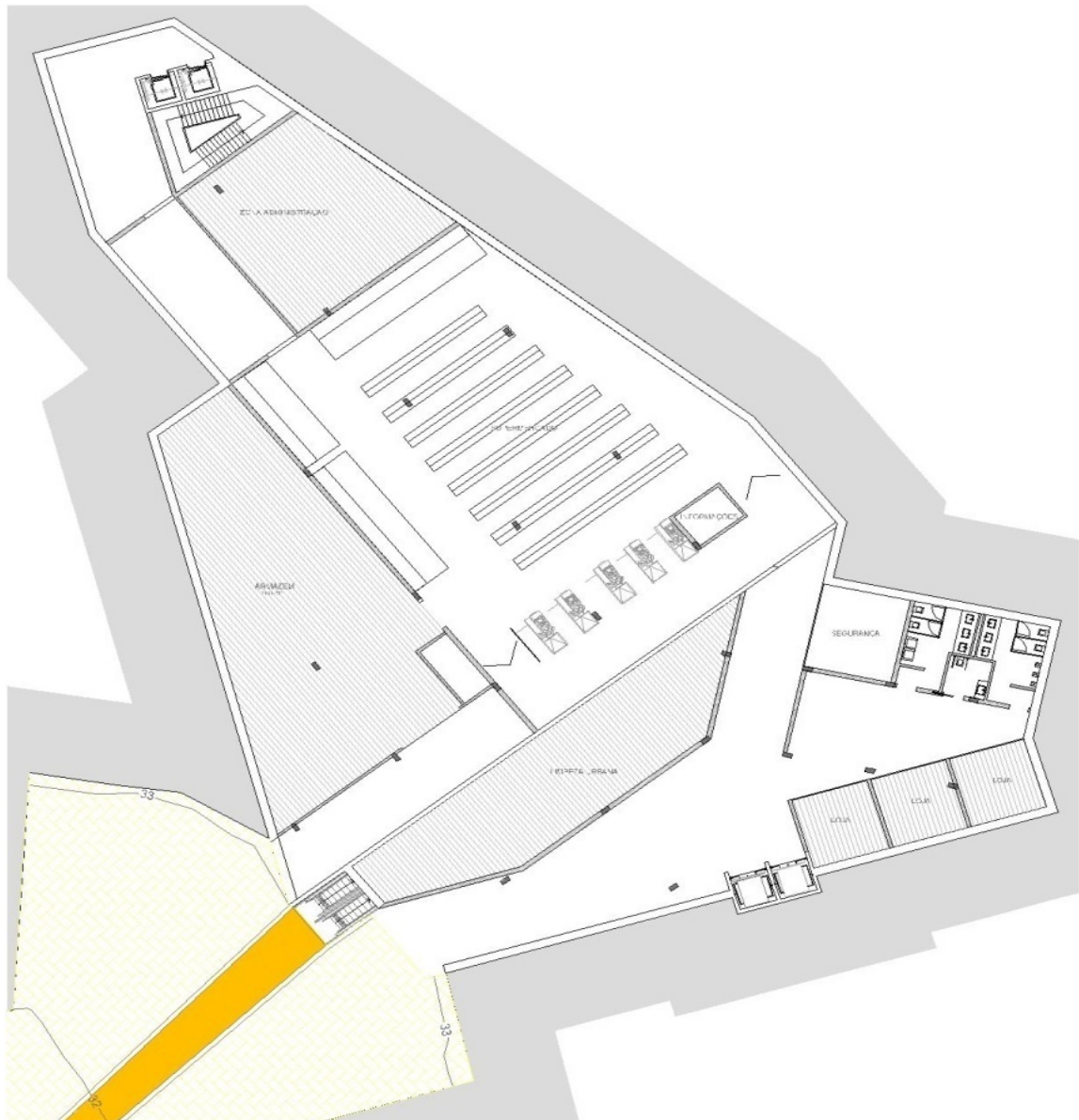


Fig. 9 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Planta Piso 0* | cota 33, Esc. 1.400 - 2007

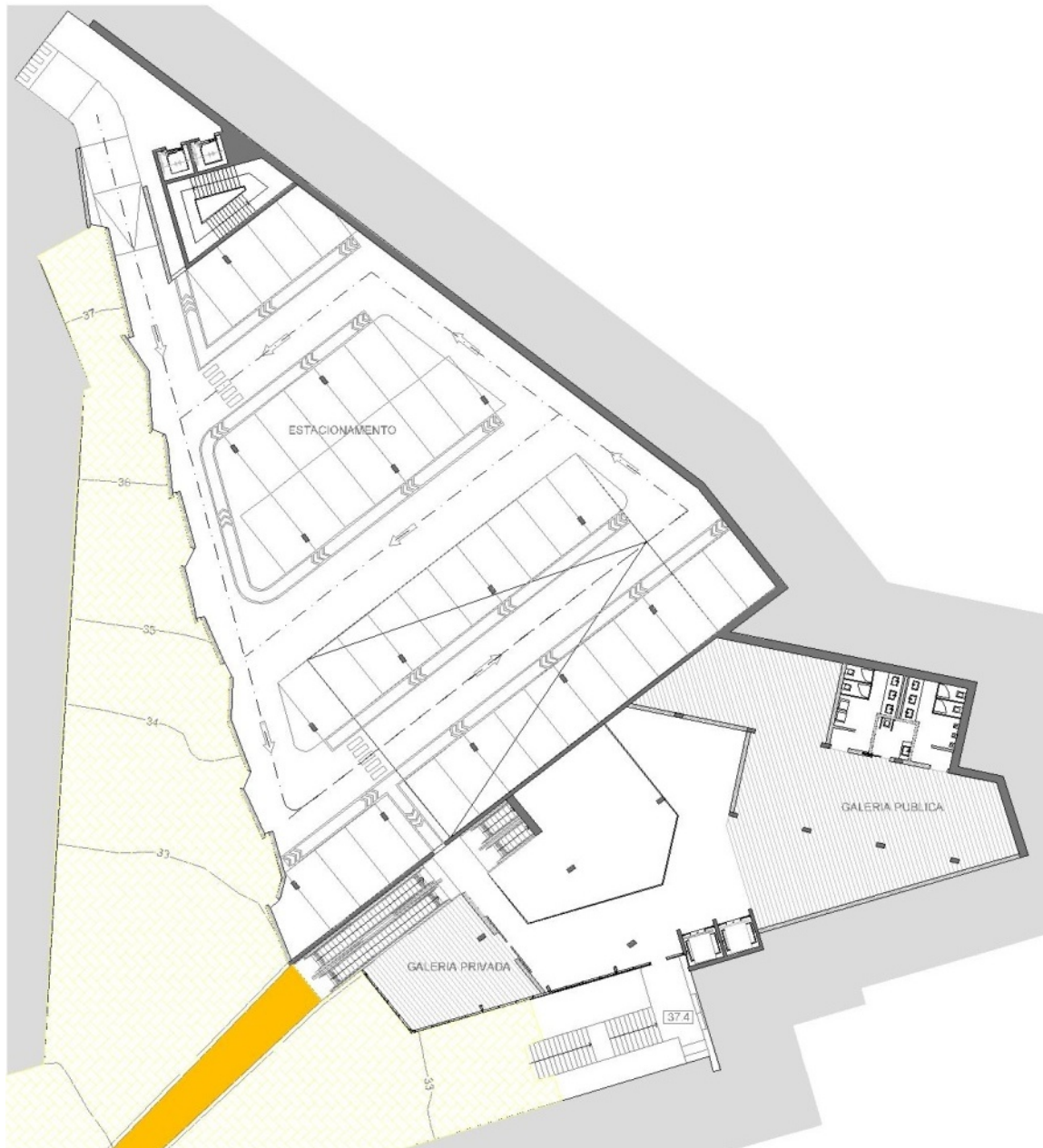


Fig. 10 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Planta Piso 1 | cota 37.4, Esc. 1.400 - 2007*

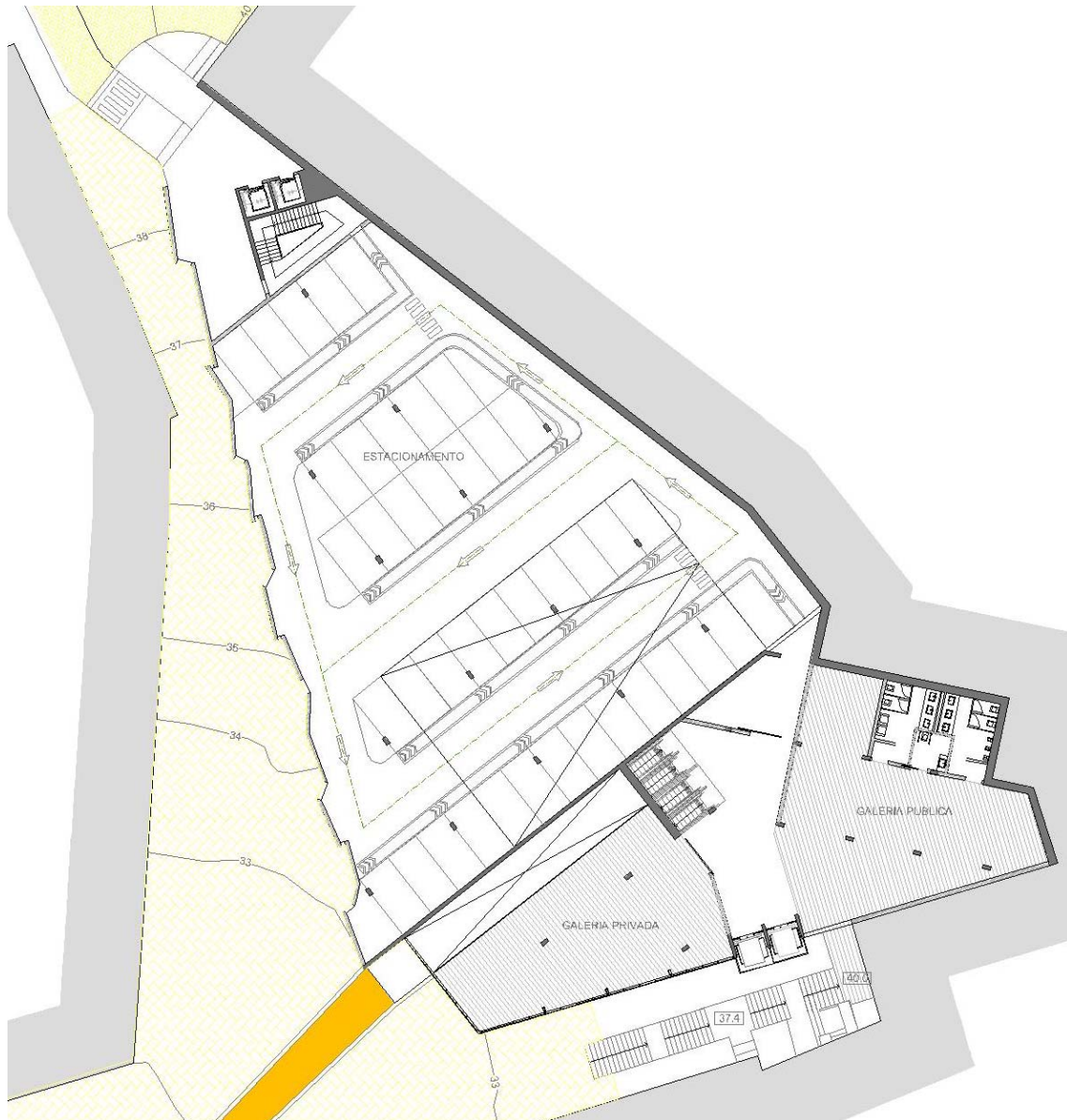


Fig. 11 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Planta Piso 2* | cota 40.2, Esc.1.400 - 2007

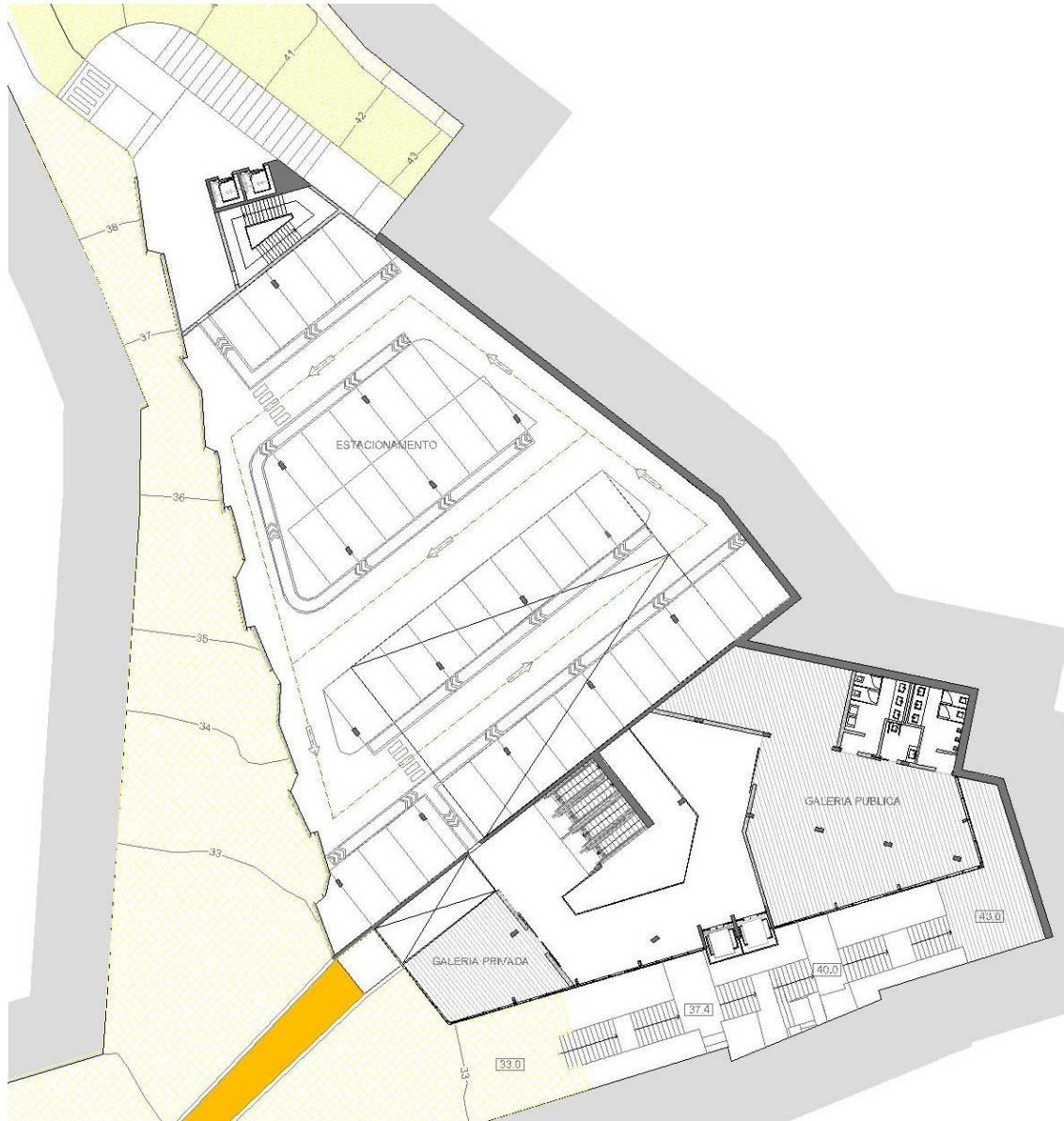


Fig. 12 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Planta Piso 3 | cota 43, Esc. 1.400 - 2007*



Fig. 13 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Planta Piso 4 | cota 45.80, Esc. 1.400 - 2007*

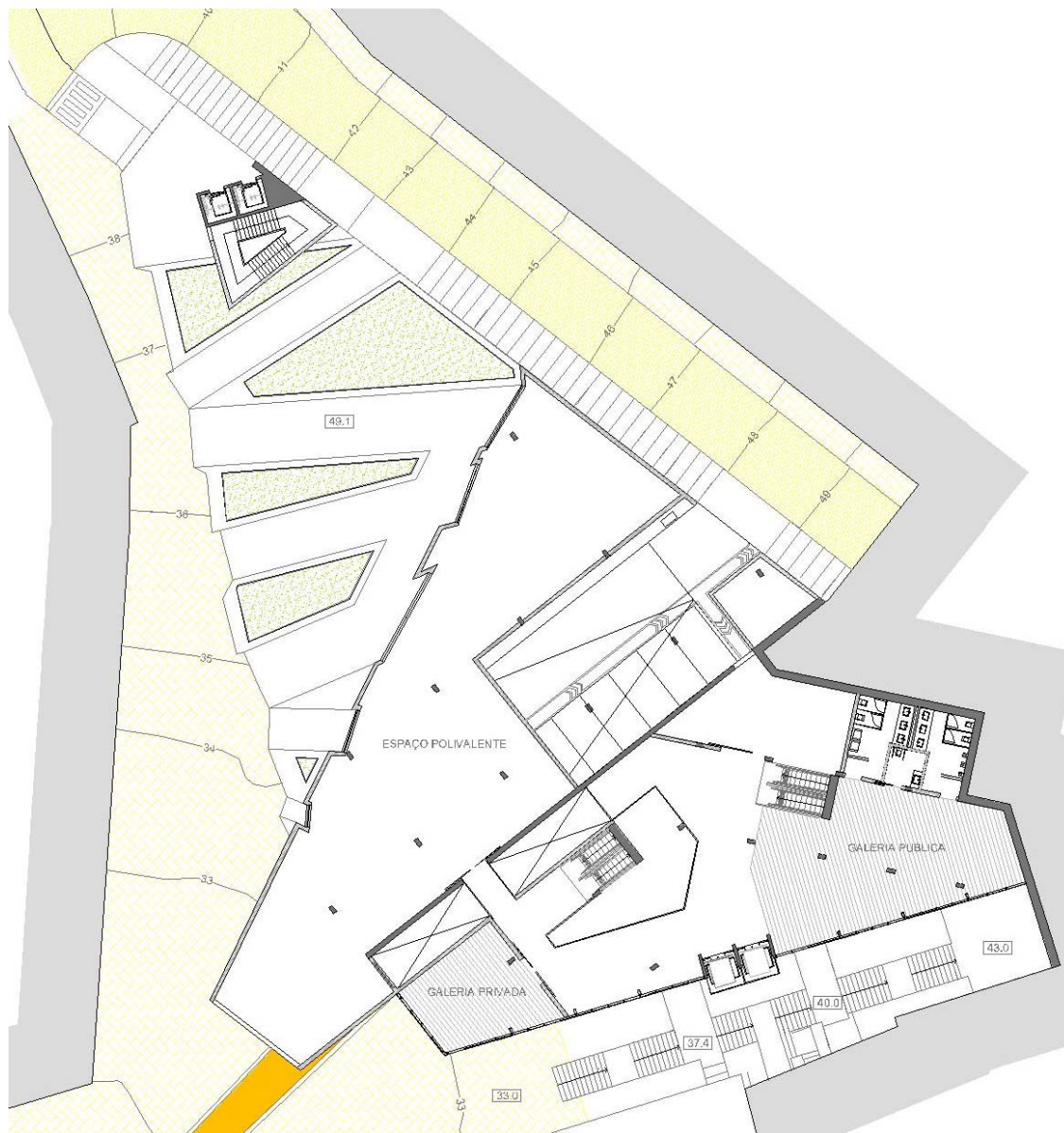


Fig. 14 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Planta Piso 5* | cota 48.60, Esc. 1.400 - 2007

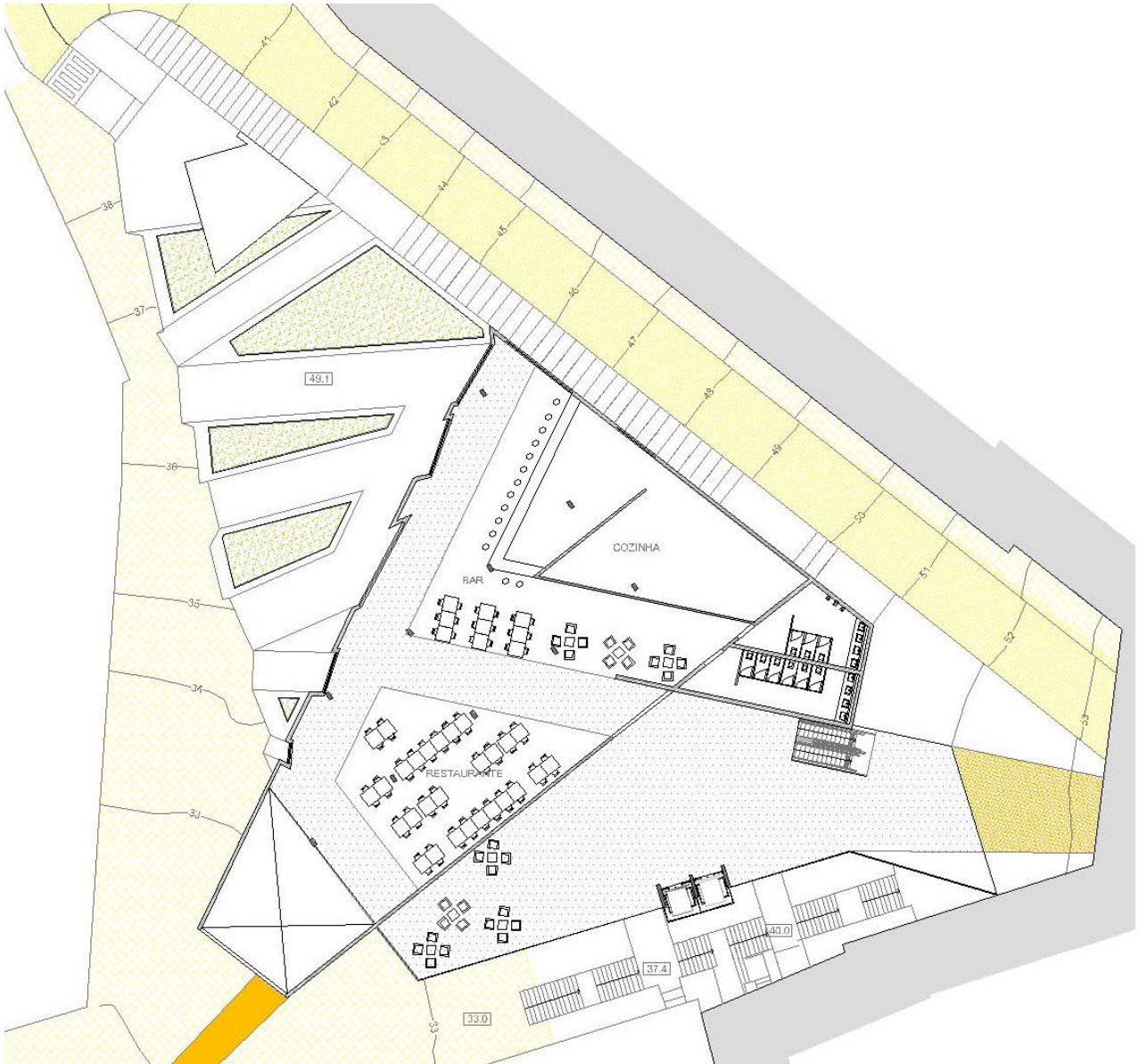


Fig. 11 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Planta Piso 6* | cota 53, Esc.1.400 - 2007

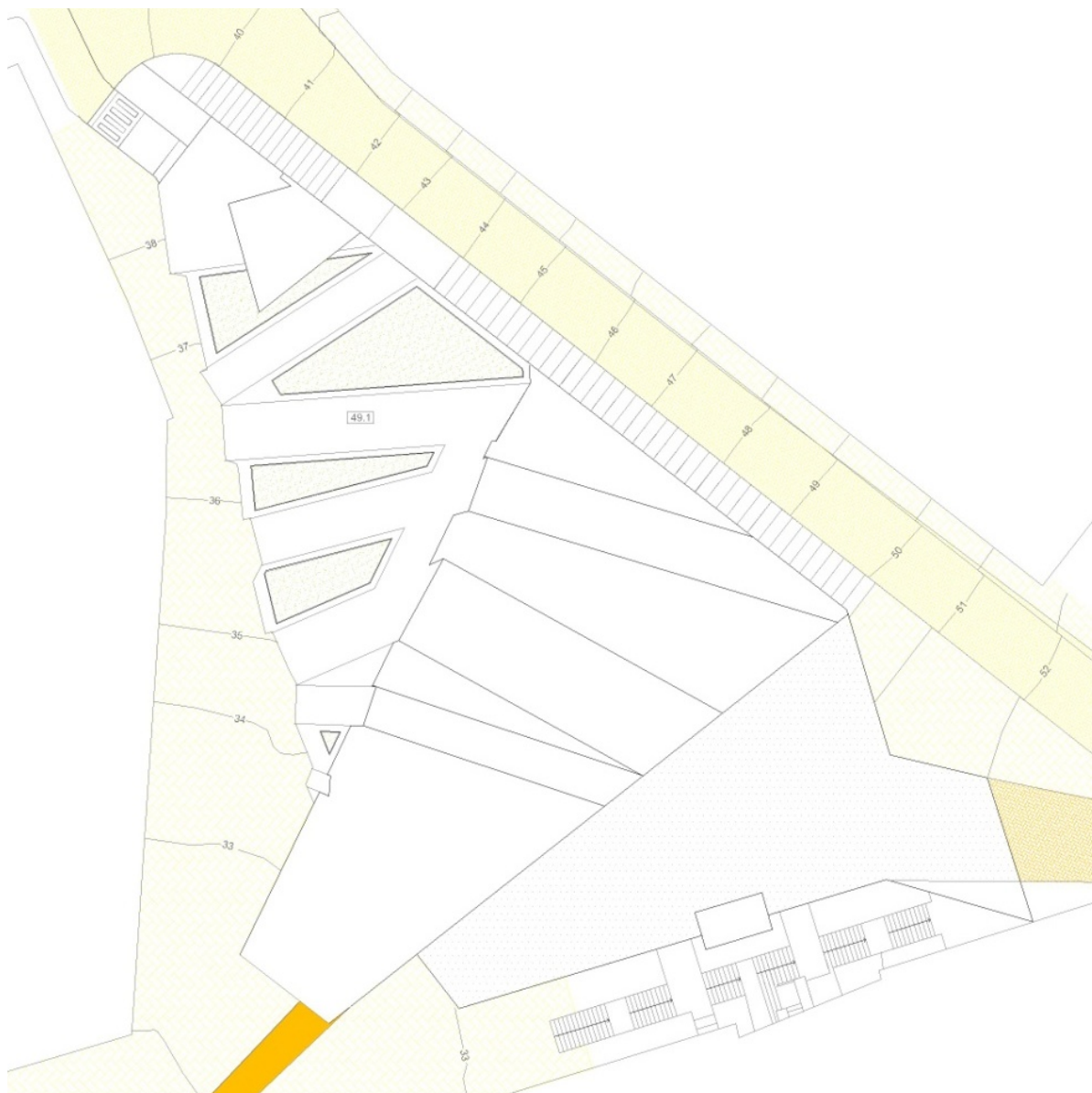


Fig. 12 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Planta Piso 7 | Cobertura*, Esc. 1.400 - 2007

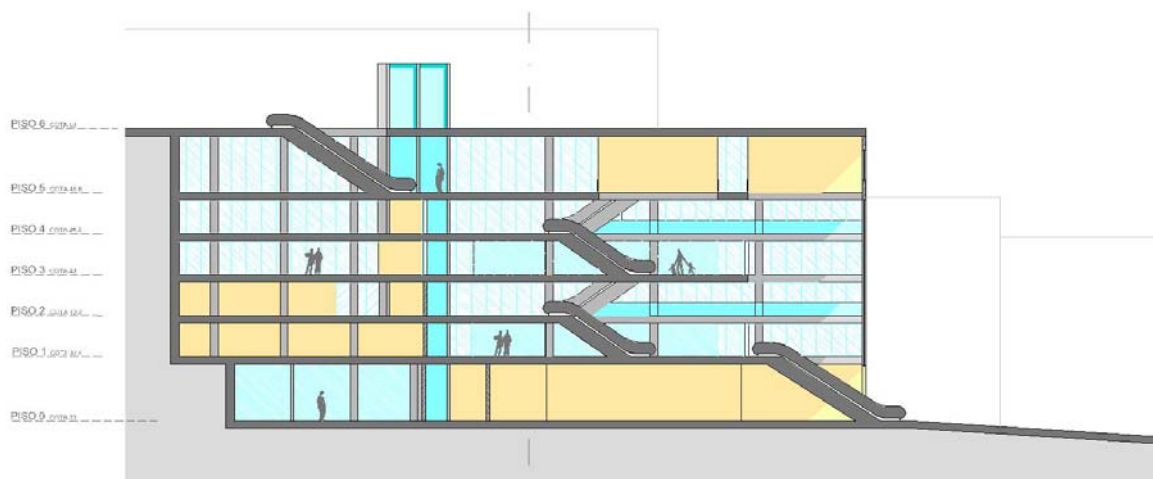


Fig. 13 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Corte pelo Percurso pedonal mecanizado*, Esc. 1.600, 2007

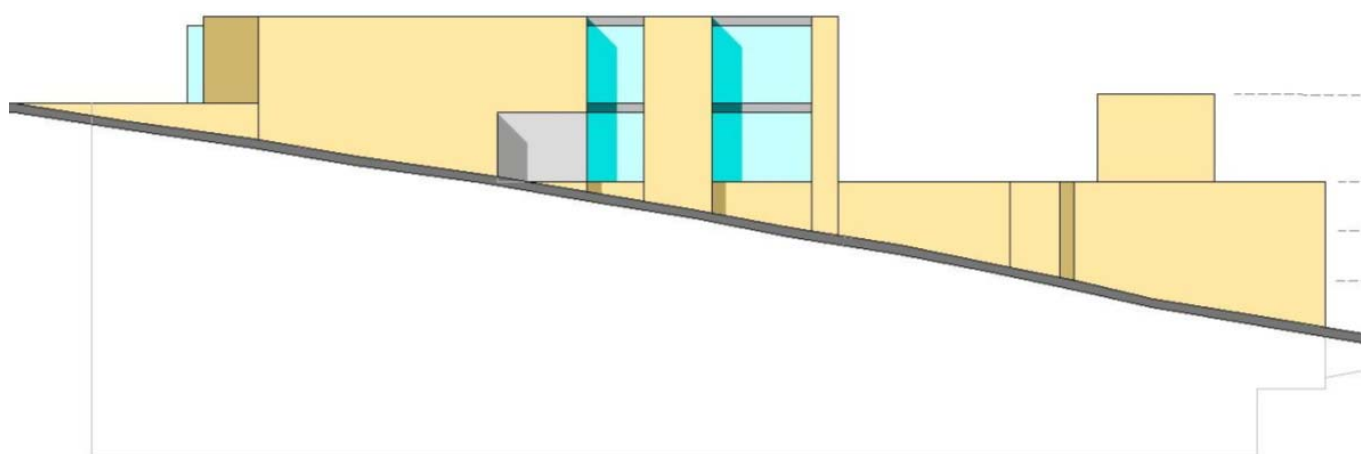


Fig. 14 – Silo Mercado Chão do Loureiro, *Alçado SE*, Esc. 1.600, 2007

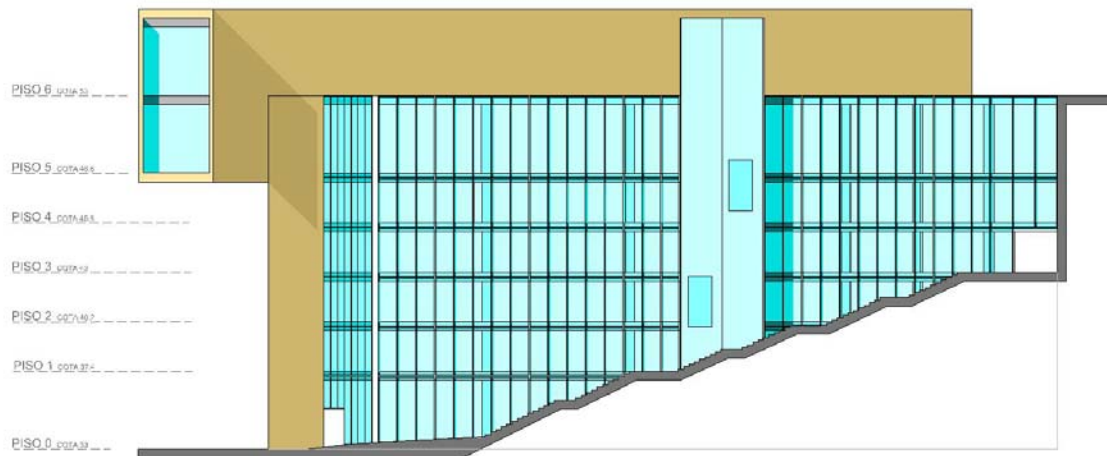


Fig. 15 – Silo Mercado Chão do Loureiro, Alçado NE, Esc. 1.600, 2007

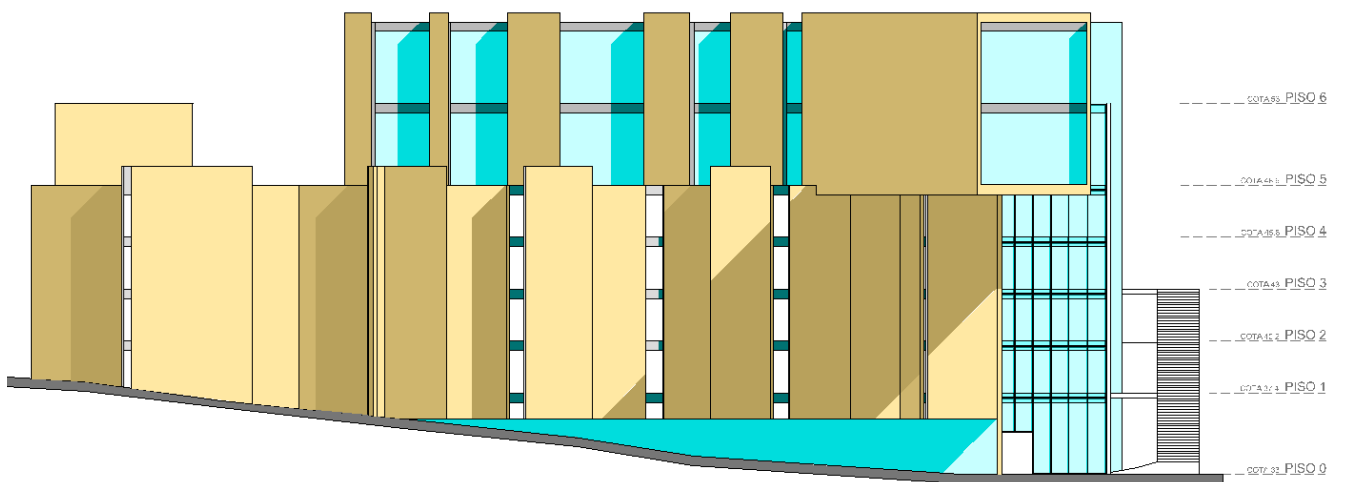


Fig. 16 – Silo Mercado Chão do Loureiro, Alçado SO, Esc. 1.600, 2007