

A arquitectura enquanto geradora de mobilidade

Equilíbrio do espaço público através da arquitectura

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ARQUITECTURA

ANO 2019

Orientadores: Arqt^a Inês Varela Maia Lobo, Arqt^o Manuel Joaquim Soeiro Moreno

Mestrando: João Miguel da Silva Mendes Lopes Graça

Texto segundo o antigo Acordo Ortográfico

Resumo

Localizada praticamente no centro de Lisboa, a Avenida Almirante Reis apresenta-se como parte integrante de um dos principais eixos urbanísticos e viários da cidade, e será desta forma objecto de estudo para a presente dissertação. Este eixo com aproximadamente 2800 metros de comprimento é resultante de um planeamento urbano do Engenheiro Ressano Garcia. Este plano visava a criação de uma longa avenida que tivesse como objectivo melhorar as comunicações viárias entre a zona nordeste da cidade de Lisboa e o seu centro, que já há muito era solicitado principalmente para que os mercados da cidade fossem mais facilmente reabastecidos. Esta avenida devidamente consolidada e pensada de modo a servir a cidade de Lisboa, tem vindo a perder cada vez mais este propósito assim como a sua capacidade de resposta no que diz respeito ao estacionamento automóvel, transformando-se desta forma numa zona desregulada e muitas vezes caótica. Numa breve observação do local em estudo, é possível apercebermo-nos do desequilíbrio que há entre o espaço público disponível destinado aos automóveis e o espaço público disponível destinado às pessoas e como esta forte confrontação, por vezes demasiado excessiva e abusiva tem vindo a prejudicar de forma consistente aqueles que são os espaços pedonais e/ou de lazer fazendo com que esta problemática estrangule cada vez mais esta zona da cidade de Lisboa. Posto isto, o exercício que é apresentado nesta dissertação é resultado de uma profunda análise sobre o local em estudo, a Avenida Almirante Reis e toda a sua envolvente. Pretende-se demonstrar por meio de reflexões assim como através de uma intervenção arquitectónica, como é que a gestão de um espaço urbano de características semelhantes, poderá recuperar a sua génese de modo a que as cidades modernas não tenham tendência a perder o propósito pelo qual são feitas, e para quem é que são feitas. Em termos práticos e concretos, a ideia proposta nesta dissertação tem como objectivo, através de um conjunto de peças arquitectónicas, a recolocação de todo o estacionamento existente em toda a Av. Almirante Reis, ficando esta ao longo de toda a sua extensão completamente livre de espaços dedicados ao estacionamento automóvel, sendo deixados apenas os espaços já existentes destinados a cargas e descargas de apoio ao comércio local. Com as referidas peças arquitectónicas não se pretende especializar o estacionamento, mas sim compatibiliza-lo com o espaço público, de modo a que o estacionamento não anule o espaço público. Da mesma forma, para que o estacionamento não se isole do espaço público, estas peças arquitectónicas irão ter usos mistos consoante o programa já existente na sua periferia. Esta decisão prende-se a uma vontade de querer devolver o espaço público às pessoas fazendo com que a distribuição do espaço público seja feita de uma forma cada vez mais razoável e ponderada de modo a que nenhuma destas componentes que fazem parte de uma cidade seja prejudicada.

Palavras chave: Vitalidade, mobilidade, automóvel, espaço público.

Abstract

The Almirante Reis Avenue has a central location in Lisbon and one of the most important urban and road axes. This avenue will be the study case in the present dissertation. This 2800 meter length axis results from the urban planning by engineer Ressano Garcia and was meant to create a long avenue in order to improve the road communications between the northeastern and the center zones in the city but also the city markets restockings. This consolidated avenue has been gradually decreasing its main purpose as well as its responsiveness regarding car parking, transforming this area in an unregulated and chaotic one. It's easy to notice the unbalance between public space available destined to cars and the one destined to the citizens. For this reason, the pedestrian and recreation spaces have been severely affected, and it strangles this area. Therefore, the information presented is a result of a profound analysis on the Avenue and all its surrounding area with the intent to demonstrate how the management of a similar urban space could recover its genesis in order to the modern cities don't lose their reason to why they were built and for whom. So, the main idea in this dissertation has the goal to balance between public space available destined to cars and the one destined to the people and reallocate all car parking in all the Almirante Reis Avenue extent in order to leave space available to the people, and only authorize car parking support for loading and unloading destined to local businesses. The architectural pieces are not to be parking specialized because the major priority in this study is to share the parking space with the public one to make sure that it doesn't get annihilated by the car parking. The same way that the parking space doesn't get totally separated from the public space, these architectural structures will have a mixed use according to the pieces on the program already existing on its periphery. This decision comes from delivering back the public space to the citizens causing a more reasonable and deliberate distribution of the public space. This way it's expected that none of those components gets jeopardized.

Key-words: Vitality, mobility, car, public space

Agradecimento

Primeiramente aos meus pais por me terem concedido esta oportunidade, de poder estudar, e no futuro exercer a profissão que desde muito cedo escolhi para a minha vida. Por preencherem toda a minha existência com todo o amor e amizade, por me terem apoiado e acreditado em mim. À minha irmã pelos elogios e simpatia. Em especial, e a quem dedico todo este gosto pela arquitectura e às artes no seu todo, que acredito, piamente, que sem ele, não teria conhecido a beleza e o prazer de viver e ver o mundo desta forma. Lembro com saudade, todos os momentos das tardes de verão passadas na sua companhia, a trabalhar a madeira, “bonecando” de forma perpetua aquilo que hoje está extinto, ao meu avô António José Mendes, que onde quer que estejas acredito que ainda faças bonecos.

Aos meus amigos de sempre, pela amizade e força. Aos amigos que conheci na faculdade e que ficarão para a vida. Ao Jorge pela admiração e incentivo quando o desalento e desmotivação tomavam conta. Também por todo o apoio e ajuda prestada em noites de trabalho sem horas de acabar. Ao Fábio e ao Pedro pela ajuda em alturas críticas, assim como pelas gargalhadas sinceras e profundas em momentos de pura felicidade. À Sara por toda a disponibilidade sem igual em oferecer uma mão amiga sempre que necessário.

Aos meus orientadores da presente dissertação, Inês Lobo e Joaquim Moreno, por toda a sabedoria e pensamento transmitido nas suas aulas como fora delas. Obrigado pelo apoio e disponibilidade.

Aos restantes professores que mais me marcaram de uma ou outra forma, nomeadamente e sem ordem em especial, Manuel Vicente, João Santa-Rita, Manuel Graça Dias, Egas José Vieira, Carlos Nogueira, Lagoa Henriques, Bernardo Pimentel, Paulo Serôdio, Ana Vaz Milheiro, Telmo Cruz, Nuno Mateus, José Monterroso, Filipa Ramalhete, Cláudia Pinto, Fernando Rodrigues, António Marques Miguel, José Adrião, Dóris Graça Dias, Helena Barreiros, Mário Boucinha, Manuel Lacerda, Ricardo Carvalho, Ricardo Bak Gordon, Pedro Reis, Flávio Barbini, e João Gomes da Silva.

A todos, um sincero Obrigado.

Índice geral
Parte Teórica
003_Resume
004_Abstract
006_Índice geral
007_Índice de figuras
010_Introdução
011_Percepção dos vazios urbanos enquanto geradores de espaço
011_Apropriações enquanto componente de uma cidade
012_O automóvel enquanto componente de uma cidade
012_O aparecimento do automóvel
026_Acomodação dos automóveis
026_O lugar do automóvel na cidade
031_O automóvel enquanto elemento corrosivo
032_Formas de fazer cidade
032_Casos de estudo
040_Conclusão
Parte Prática
041_Análise fotográfica do território
063_Estratégia territorial
063_Avenida Almirante Reis e Rua da Palma
076_Implantação no terreno
076_Escolha do local
089_Proposta Edificado
089_Memória Descritiva
106_Bibliografia

Índice de Figuras

- Figura 1: Fotografia da Praça do Comércio – Década de 1970 - disponível em <https://www.emel.pt/pt/mobilidade/a-mobilidade/accao-emel/> , 2018 (pág.13)
- Figura 2: Vista sobre a Praça do Comércio – Década de 1960 - disponível em <https://lisboa-postais.blogspot.com/2017/01/lisboa-anos-60-praca-do-comercio.html>, 2018 (pág.14)
- Figura 3: Fotografia da Praça do Comércio – Entre 1950/70 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.15)
- Figura 4: Vista sobre a Praça dos Restauradores – Entre 1940/50 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.16)
- Figura 5: Vista sobre a Praça dos Restauradores – Entre 1950/70 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/pt/>, 2018 (pág.17)
- Figura 6: Fotografia da Praça dos Restauradores – 1967 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.18)
- Figura 7: Fotografia da Praça do Rossio – Entre 1950/70 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.19)
- Figura 8: Fotografia da Praça do Rossio – 1964 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.20)
- Figura 9: Fotografia da Praça do Rossio – 1965 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.21)
- Figura 10: Fotografia da Praça da Figueira – Década de 1950 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.22)
- Figura 11: Vista sobre a Praça da Figueira – Década de 1960 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.23)
- Figura 12: Vista aérea sobre Lisboa, Reprodução de postal – Data desconhecida - disponível em <https://www.abrilabril.pt/local/lisboa-sociedade-anonima>, 2018 (pág.24)
- Figura 13: Vista aérea sobre Lisboa – 2018 - disponível em <https://www.google.com/maps>, 2018 (pág.25)
- Figura 14: Vista sobre a Praça do Comércio – 2018 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.27)
- Figura 15: Vista sobre a Praça dos Restauradores – 2018 - disponível em <https://nit.pt/out-of-town/turismos-rurais-e-hoteis/vai-nascer-um-hotel-cinco-estrelas-na-zona-dos-restauradores>, 2018 (pág.28)
- Figura 16: Vista sobre a Praça do Rossio a partir do Elevador de Santa Justa – 2017 - disponível em [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portugal_\(Lisbon\)_Aerial_view_of_Rossio_square_from_Santa_Justo_Elevator_\(35760835665\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portugal_(Lisbon)_Aerial_view_of_Rossio_square_from_Santa_Justo_Elevator_(35760835665).jpg) (pág.29)
- Figura 17: Vista sobre a Praça da Figueira – 2017 - disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.30)
- Figura 18: Silo Combro na Calçada do Combro - disponível em <http://www.appletondomingos.pt/construcao.html>. 2018 (pág.33)
- Figura 19: Vista sobre Lisboa através do Silo Combro na Calçada do Combro - disponível em <http://www.appletondomingos.pt/construcao.html>. 2018 (pág.33)
- Figura 20: Fotografia do Silo 1111 em Miami, disponível em <https://www.architectsdatafile.co.uk/projects/1111-lincoln-road-car-park-miami/>. 2018 (pág.35)
- Figura 21: Silo 1111 em Miami, disponível em <https://hi-architecture.blogspot.com/2016/04/miami-beach-florida-stati-uniti-1111.html>. 2018 (pág.35)
- Figura 22: Vista aérea do edifício Lingotto em Itália, disponível em <http://www.bbc.com/autos/story/20140825-a-racetrack-in-the-sky>. 2018 (pág.37)
- Figura 23: Fotografia sobre a pista na cobertura do Lingotto, disponível em <http://www.bbc.com/autos/story/20140825-a-racetrack-in-the-sky>. 2018 (pág.37)
- Figura 24: Vista aérea do Silo Auto no Porto, disponível em <https://www.timeout.pt/porto/pt/noticias/campeonato-nacional-de-beatbox-chega-ao-porto-070618>. 2018 (pág.39)
- Figura 25: Outros usos do silo Auto, disponível em http://www.porto.pt/noticias/silo-auto-acolhe-mercado-de-objetos-em-segunda-mao_2?lang=en. 2019 (pág.39)
- Figura 26: Vista aérea sobre a Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.41)
- Figura 27: Fotografia da Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.42)
- Figura 28: Fotografia da Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.43)
- Figura 29: Fotografia da Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.44)

- Figura 30: Fotografia do início da Rua da Palma, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.45)
- Figura 31: Vista aérea sobre a Praça Martim Moniz, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.46)
- Figura 32: Fotografia da Praça Martim Moniz e início da Rua da Palma, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.47)
- Figura 33: Fotografia sobre a Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.48)
- Figura 34: Fotografia do início da Rua da Palma, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.49)
- Figura 35: Fotografia sobre a Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.50)
- Figura 36: Fotografia da Almirante Reis e antiga fábrica de cerâmicas Viúva Lamego, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.51)
- Figura 37: Fotografia de estacionamento indevido sobre o espaço pedonal na Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.52)
- Figura 38: Fotografia de parte envolvente da Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.53)
- Figura 39: Almirante Reis, espaço urbano dedicado às pessoas, Lisboa, João Graça 2018 (pág.54)
- Figura 40: Almirante Reis, espaço urbano dedicado aos automóveis, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.55)
- Figura 41: Uso desregulado pelo espaço publico na Avenida Almirante Reis, Lisboa, João Graça, 2019 (pág.56)
- Figura 42: Realidade actual na Avenida Almirante Reis, Lisboa, João Graça, 2019 (pág.57)
- Figura 43: Realidade actual na Avenida Almirante Reis, Lisboa, João Graça, 2019 (pág.58)
- Figura 44: Espaço urbano dedicado aos automóveis e espaço urbano dedicado às pessoas, Lisboa, João Graça 2018 (pág.59)
- Figura 45: Espaço urbano dedicado aos automóveis e espaço urbano dedicado às pessoas, Lisboa, João Graça 2018 (pág.60)
- Figura 46: Uso desregulado do espaço urbano na Praça Martim Moniz, Lisboa, João Graça, 2019 (pág.61)
- Figura 47: Uso desregulado do espaço publico na Avenida Almirante Reis, disponível em <http://www.diariodotripulante.pt/2012/05/ate-passava-mas-nao-era-mesma-coisa.html>, 2018 (pág.62)
- Figura 48: Ortofotomapa de Lisboa, Localização da área de intervenção. Google Earth, 2018 (pág.64 e 65)
- Figura 49: Esquema Almirante Reis de acordo com a época de construção. SANTOS, Teresa; SOARES, Nuno; RAMALHETE, Filipa; VICENTE, Raquel, (2017) “Avenida Almirante Reis: Diagnóstico Urbano”, in Estudo Prévio, Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 7. (pág.66)
- Figura 50: Esquema Almirante Reis de acordo com o número de frações não residenciais. SANTOS, Teresa; SOARES, Nuno; RAMALHETE, Filipa; VICENTE, Raquel, (2017) “Avenida Almirante Reis: Diagnóstico Urbano”, in Estudo Prévio, Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 8. (pág.67)
- Figura 51: Esquema Almirante Reis de acordo com o número de pisos. SANTOS, Teresa; SOARES, Nuno; RAMALHETE, Filipa; VICENTE, Raquel, (2017) “Avenida Almirante Reis: Diagnóstico Urbano”, in Estudo Prévio, Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 10. (pág.68)
- Figura 52: Espaços de estacionamento à superfície desde a Praça do Martim Moniz, passando pela Rua da Palma, Avenida Almirante Reis, até à Praça Francisco Sá Carneiro. (pág.69)
- Figura 53: Vista aérea sobre a Avenida Almirante Reis, disponível em <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>, 2018 (pág.71)
- Figura 54: Estratégia de intervenção sobre o território, disponível em <https://www.google.com/maps>, 2018 (pág.72)
- Figura 55: Esquema da estratégia adoptada, João Graça, 2019 (pág.74)
- Figura 56: Local de implantação da peça arquitectónica a desenvolver, disponível em <https://www.google.com/maps>, 2018 (pág.75)
- Figura 57: Vista sobre Lisboa a partir do local a intervir junto à Rua Damasceno Monteiro, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.77)
- Figura 58: Estado de conservação do terreno que irá ser intervencionado, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.78)
- Figura 59: Estado de conservação do terreno que irá ser intervencionado, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.79)
- Figura 60: Pátio do Grupo Desportivo da Mouraria e vista sobre Lisboa, Lisboa, João Graça 2018 (pág.80)
- Figura 61: Zona exterior de acesso ao campo de futebol do Grupo Desportivo da Mouraria, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.81)
- Figura 62: Zona exterior de acesso aos pátios do Grupo Desportivo da Mouraria, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.82)
- Figura 63: Estado de conservação da zona exterior pertencente ao Grupo Desportivo da Mouraria, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.83)

Figura 64: Condições actuais do campo de futebol, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.84)

Figura 65: Condições actuais do campo de futebol, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.85)

Figura 66: Condições actuais do campo de futebol, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.86)

Figura 67: Condições actuais do campo de futebol, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.87)

Figura 68: Condições actuais do campo de futebol, Lisboa, João Graça, 2018 (pág.88)

Figura 69: Planta de Cobertura, João Graça 2018 (pág.90)

Figura 70: Cortes AA', João Graça, 2018 (pág.92)

Figura 71: Cortes BB', João Graça, 2018 (pág.93)

Figura 72: Planta dos apartamentos, João Graça, 2018 (pág.94)

Figura 73: Planta dos apartamentos, João Graça, 2018 (pág.94)

Figura 74: Planta piso térreo, João Graça, 2018 (pág.95)

Figura 75: Planta piso térreo, João Graça, 2018 (pág.95)

Figura 76: Planta piso -1, João Graça, 2018 (pág.96)

Figura 77: Planta piso -2, João Graça, 2018 (pág.97)

Figura 78: Planta piso -3, João Graça, 2018 (pág.98)

Figura 79: Planta piso -4, João Graça, 2018 (pág.99)

Figura 80: Planta piso -5, João Graça, 2018 (pág.100)

Figura 81: Planta piso -6, João Graça, 2018 (pág.101)

Figura 82: Planta piso -7, João Graça, 2018 (pág.102)

Figura 83: Planta piso -8, João Graça, 2018 (pág.103)

Figura 84: Corte construtivo, João Graça, 2018 (pág.104)

Figura 85: Corte construtivo, João Graça, 2018 (pág.105)

Introdução

De um modo geral, esta investigação tem como objectivo definido analisar e desconstruir todo o eixo urbano que é composto pela Avenida Almirante Reis e Rua da Palma, desde a sua criação enquanto parte integrante de um plano urbanístico, até aos dias de hoje em que se apresenta já fortemente consolidado. O tema apresentado nesta dissertação prende-se com os resultados obtidos em fase de estudo, assim como através de numa observação directa e objectiva em várias visitas ao local que nos levou às seguintes questões: Como recuperar a génese original deste local potenciando consequentemente as deslocações em meios colectivos assim como pedonal? Qual a melhor estratégia que poderá fazer mais sentido para resolver todo o estacionamento? Onde e como? De que modo? Para responder a todas estas questões tivemos de alargar um pouco mais a zona em estudo para toda a sua envolvente, juntando deste modo em concreto a zona da Estefânia e a zona da Penha de França que ladeiam praticamente todo este eixo viário a Oeste e Este respectivamente. Todo o estudo e processo cognitivo que nos conduziu a esta possibilidade de resposta sobre o território, teve como suporte principalmente o trabalho de teóricos como a Jane Jacobs e o Arquitecto Jan Gehl. Achamos que os seus conhecimentos sobre todas as temáticas encontradas neste território são bases fundamentais para uma melhor percepção das problemáticas que enfrentamos e nos comprometemos a resolver eficazmente. Em jeito de abertura do tema em análise, tomamos nossas, as palavras do Arquitecto Manuel Aires Mateus: “Quando olhamos para uma cidade europeia, vemos que é feita de muitas camadas, com muito tempo. É muito importante que a cidade some camadas, mas que elas não se sobreponham de forma demolidora sobre as outras. Temos de ter uma arquitetura que se afirme e que substitua o que não tem qualidade, mas que ponha em evidência os traços de qualidade que nos vêm do passado.”¹

¹ AIRES MATEUS, MANUEL. Entrevista aquando ter ganho o Prémio Pessoa em 2017. **Observador**: 15 Dez. 2017. Entrevista concedida a Bruno Horta. Disponível em <https://observador.pt/2017/12/15/manuel-aires-mateus-vou-distribuir-os-60-mil-euros-por-quem-trabalha-comigo/>

Percepção dos vazios urbanos enquanto geradores de espaço

Apropriações consoante as necessidades

Hoje e sempre, tudo o que observamos numa qualquer cidade diz respeito à sua composição e à forma como são construídas ao longo do tempo. Desta forma podemos atribuir e identificar várias épocas distintas sobre o seu planeamento até aos dias de hoje. As suas ruas e os edifícios que as delimitam, as praças e os espaços vazios que se criam e que podem ser planeados ou não planeados, podem ter várias utilizações ao longo do tempo e é normal que assim seja. Desde sempre que o ser humano teve necessidade de se abrigar e proteger contra uma natureza que lhe era desfavorável sem que para isso tivessem que haver arquitectos. O uso dos diferentes espaços arquitectónicos de uma cidade também são alvo dessa necessidade humana de se adaptar a várias realidades. Os seus constantes ajustamentos e alterações têm sempre como objectivo criar espaços e cidades que deem uma resposta adequada às realidades presentes. Muitas das cidades europeias que conhecemos hoje em dia, em algum momento da sua existência sofreram profundas alterações sobre uma malha urbana bastante consolidada, em prol de uma maior necessidade de mobilidade e de ligação tanto pedonal como através de outros meios de transporte. Acho que, poderemos de certa forma, afirmar, que uma cidade é um organismo vivo que se vai regenerando e crescendo ao longo do tempo. Contudo, apesar de todas as transformações que as cidades vão sendo alvo, há casos em que a estratégia proposta poderá não ser mais acertada ou cuja capacidade de resolver uma determinada necessidade esgota-se muito rapidamente, talvez, devido às constantes e rápidas alterações de realidades num curto espaço de tempo. Desta forma, essas ruas ou vazios urbanos, apesar de poderem ser fluídos, tornam-se espaços pouco precisos e indefinidos, sem identidade, que poderemos apelidar de não-lugares.² Maioritariamente estes não-lugares passam a ser geridos e a ganhar uma própria definição através da apropriação desregulada por parte do cidadão comum conforme a sua necessidade.

² Para Marc Augé, a definição de um não-lugar, é um espaço que “não cria nem identidade singular, nem relação, mas solidão e semelhança.”, V. Marc Augé, Não Lugares, Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade, Lisboa: 90º, 2007. Pág.87.

O automóvel enquanto componente de uma cidade

O aparecimento do automóvel

Desde sempre que o homem sentiu a necessidade de se deslocar. Com o avançar dos tempos e a normal evolução do homem, este, apercebeu-se que os animais que caçava, também lhe poderiam ser bastante vantajosos como meio de transporte. Principalmente cavalos e bovinos, que eram facilmente domesticados, vieram também suprir a necessidade que o ser humano tinha de se deslocar, passando desta forma a ser considerados um meio de transporte, principalmente para o transporte de cargas. Tal como já foi referido, o homem sempre necessitou de se reinventar e adaptar consoante as realidades que enfrentava. Essas necessidades foram crescendo em sociedades cada vez mais modernas e complexas, surgindo de novo a necessidade de obter novos meios de transporte, até para outros meios que não terrestres, como por exemplo meio aquático. O barco surgiu na sequência do ser humano querer aventurar-se no desconhecido, e com isso descobriu novas terras e novos povos. O uso da embarcação viria a ser fundamental para as trocas comerciais entre países. Com, a cada vez mais crescente necessidade que o homem tinha de procurar novas soluções como meio de transporte, surge por volta de 1769 o primeiro veículo movido a vapor. Mais tarde, por volta de 1807 começaram a surgir os primeiros veículos com motor de combustão. Foram precisos quase 80 anos até que fossem inventados os primeiros automóveis com motor a gasolina. Por esta altura, malhas urbanas bastante consolidadas compunham as cidades, sendo que, a maior parte das suas ruas eram muito estreitas e com becos apertados, originando a que estas, não fossem de todo adequadas ao mais recente meio de transporte. Muitas das cidades, sofreram grandes alterações ou expandiram-se no sentido de criar condições adequadas à permanência do automóvel nas suas ruas. Contudo, os novos planos urbanísticos com avenidas largas, tinham também outros propósitos, como por exemplo, criar espaços desafogados, e dar salubridade às novas ruas. Esta nova invenção que era o automóvel, viria, inicialmente, a tornar-se um bem luxuoso apenas destinado às famílias de classe alta. Contudo, com o passar dos anos, famílias de classe média e média-alta também passariam a ter possibilidade de comprar um automóvel. Desta forma, o automóvel foi-se tornando um objecto cada vez mais numeroso nas cidades, deixando este de ser significado de riqueza. Este facto, numa fase de standardização do automóvel, teve algumas consequências desagradáveis sobre o espaço público da cidade.



Figura 1: Praça do Comércio – Década de 70



Figura 2: Praça do Comércio – Década de 1960



Figura 3: Praça do Comércio – Entre 1950/70



Figura 4: Praça dos Restauradores – Entre 1940/50



Figura 5: Praça dos Restauradores – Entre 1950/70



Figura 6: Praça dos Restauradores – 1967



Figura 7: Praça do Rossio – Entre 1950/70



Figura 8: Praça do Rossio – 1964



Figura 9: Praça do Rossio – 1965



Figura 10: Praça da Figueira – Década de 1950



Figura 11: Praça da Figueira – década de 1960



Figura 12: Fotografia aérea sobre a Praça dos Restauradores, Praça do Rossio e Praça da Figueira – Data desconhecida



Figura 13: Panorâmica sobre a Praça dos Restauradores, Praça do Rossio e Praça da Figueira – Google Earth

Acomodação dos automóveis

O lugar do automóvel na cidade

Desde a invenção do automóvel moderno que as cidades têm vindo a ser cada vez mais pensadas em prol do automóvel e menos em função das pessoas. Devido a este facto surgiram novas problemáticas que teriam de ser resolvidas numa sociedade já mais evoluída. A criação de espaços próprios, destinados aos carros enquanto estes estivessem parados eram, à partida, o método mais sensato para resolver a questão de uma cada vez maior presença dos automóveis nas cidades. Era de alguma importância que as novas estratégias não visassem a ocupação de mais espaço urbano disponível de modo a que as pessoas pudessem usufruir de mais lugares de estadia, de lazer ou simplesmente de passagem. Esta solução viria a transformar alguns dos antigos locais, onde outrora eram parques de estacionamento automóvel completamente desregulados, em praças pedonais bem delimitadas e consolidadas onde as pessoas poderiam estar e andar livremente na ausência do automóvel. A nossa estratégia, tem como objectivo criar esse equilíbrio entre o espaço urbano que os automóveis e as pessoas ocupam nas cidades.³

³ “O carro ocupava na cidade de Lisboa 76% do espaço urbano e hoje ocupa cerca de 46% do espaço urbano disponível (...) o terreiro do paço deixou de ser um parque de estacionamento (...) hoje não é, é uma praça que está cheia de pessoas a andar de um lado para o outro. O Terreiro do Paço pode ser muito na Baixa mas posso dar outros exemplos, posso dar o exemplo perto do Fonte Nova em S. Domingos de Benfica, posso dar o exemplo do Arco do Cego, aliás Lisboa é reconhecida por isso, pela transformação que fizemos nos últimos anos a devolver o espaço público às pessoas e sabe uma coisa extraordinária, Luís? Os passeios estão cheios de gente. (...) Nós temos um programa para devolver o espaço às pessoas, e as pessoas é uma coisa extraordinária que é quando nós lhes damos espaço, elas ocupam-no. MIGUEL Gaspar, SOCIEDADE CIVIL, RTP 2, Entrevista cedida a Luís Castro. Disponível em <https://www.rtp.pt/play/p4365/e365872/sociedade-civil>



Figura 14 - Praça do Comércio - 2018



Figura 15: Praça dos Restauradores – 2018



Figura 16: Vista do Elevador de Santa Justa para a Praça do Rossio – 2017



Figura 17: Praça da Figueira – 2017

O automóvel enquanto elemento corrosivo

As praças aqui apresentadas, apesar de praticamente todas elas serem exemplos distintos, assim como as diferentes soluções encontradas para as mesmas, são casos demonstrativos e concretos da forte confrontação existente entre automóveis e pessoas na grande maioria das cidades. Em detrimento deste conflito demasiadamente excessivo, o carro é sempre visto como sendo o elemento principal causador de tanta desordem, quando na verdade, o elemento causador deste tipo de conflito, tem como base os urbanistas e a suas estratégias adoptadas, que segundo Jane Jacobs, “...não sabem o que fazer com os automóveis nas cidades porque não têm a mínima ideia de como projectar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis.”⁴.

Dos casos apresentados, apenas dois, mais concretamente na Praça dos Restauradores, e na Praça da Figueira, esta problemática foi resolvida através da construção de parques subterrâneos para acomodar os automóveis que outrora estariam à superfície. Para o caso em estudo nesta dissertação, pretende-se que o projecto proposto, atenda de forma eficaz às necessidades do local, não tendo apenas como objectivo, somente, criar novas zonas destinadas a albergar um certo número de automóveis. Pretende-se também a desconstruir todo o local em estudo de modo que, e em conformidade com as palavras de Jane Jacobs, a estratégia adoptada seja resultado de um parecer ponderado, e ajustado à realidade. Achamos que desta forma, poderemos, através de um sistema simples e funcional, solucionar outras zonas das cidades assim como poderá ser aplicado a outras cidades de características semelhantes.

“Actualmente, todos os que prezam as cidades estão incomodados com os automóveis. As artérias viárias, junto com estacionamento, postos de gasolina e drive-ins, são instrumentos de destruição urbana poderosos e persistentes. Para lhes dar lugar, ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos, sem sentido e vazios para qualquer pessoa a pé. Os centros urbanos e outros bairros que são maravilhas de complexidade compacta e sólido apoio mútuo acabam displicentemente desentranhados. Os pontos de referência são aniquilados ou tão deslocados do seu contexto na vida urbana que se tornam trivialidades irrelevantes. A feição urbana é desfigurada a ponto de todos os lugares se parecerem com qualquer outro, resultando em Lugar Algum. E, nas áreas menos bem-sucedidas, os usos que sozinhos perdem função – shopping centres, ou residências, ou locais de reunião pública, ou conjuntos comerciais – são separados um do outro. E nós culpamos os automóveis por tudo isso.” JACOBS, Jane – Morte e Vida das Grandes Cidades; pág. 377

⁴ “Os automóveis costumam ser convenientemente rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades e pelos insucessos e pela inutilidade do planeamento urbano. Mas os efeitos nocivos dos automóveis são menos a causa do que um sintoma da nossa incompetência no desenvolvimento urbano. Claro que os planeadores, inclusive os engenheiros de tráfego, que dispõem de fabulosas somas em dinheiro e poderes ilimitados, não conseguem compatibilizar automóveis e cidades. Eles não sabem o que fazer com os automóveis nas cidades porque não têm a mínima ideia de como projectar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis.” – JACOBS, Jane – Morte e Vida das Grandes Cidades; pág. 6

Formas de fazer cidade

Casos de estudo

Silo do Combro – 2003/2005 – Appleton Domingos

Construído de raiz numa das zonas mais antigas da cidade de Lisboa, e das mais consolidadas, a zona de Santos e Bairro Alto, são também dos locais lisboetas mais apelativos para a diversão nocturna. Esta zona da cidade tem como uma das suas características o facto de ser composta por uma malha urbana bastante densa e apertada fazendo com que as próprias viagens de carro se façam com algum cuidado. Este facto faz com que as ruas que delimitam os quarteirões, também não nos consigam oferecer grandes possibilidades de estacionamento capazes de criar um melhor equilíbrio, sendo que, os espaços já existentes dedicados ao estacionamento automóvel, são bastante reduzidos tendo em conta a forte afluência diária por parte de quem visita o local para fazer compras ou passear como é o caso dos imensos turistas, assim como os próprios residentes que muitas vezes se deslocam para os empregos nos seus carros próprios, e que ao fim do dia acabam por .ter de lidar com a problemática da falta de estacionamento. É com base nestes factores que surge desta forma o Silo do Combro. Projectado para reequilibrar todo um sistema viário que cada vez se via mais caótico, este silo consegue não só dar essa devida assistência com um total de 248 lugares de estacionamento, assim como também consegue reunir as condições ideais para potenciar novas experiências uma vez que na sua cobertura existe um bar onde podem haver concertos ao ar livre ou até sessões de cinema tendo como pano de fundo uma incrível vista desafogada sobre a cidade de Lisboa.



Figura 18 – Silo do Combro – Calçada do Combro, Lisboa



Figura 19 – Vista da cobertura. Park Bar do Silo do Combro – Calçada do Combro, Lisboa

Silo 1111 – 2008/2010 – Herzog & de Meuron

Situado em Miami Beach, U.S.A., o Silo 1111 vai muito além daquilo que poderia ser um simples silo automóvel. Projectado numa zona onde a cénica dos edifícios é relativamente baixa, este silo conta com pelo menos 8 pisos. Da autoria de Herzog & de Meuron, este projecto consegue reunir um conjunto de programas e características específicas que aliadas à sua própria arquitectura fazem deste projecto um dos mais emblemáticos e extraordinários silos automóvel, capaz de criar um sistema que permite ter usos partilhados e que se relacionam de variadas formas com o exterior, não tendo, portanto, qualquer tipo de barreiras visuais para o exterior, fazendo com que, independentemente do programa que o edifício poderia vir a ter, haveria sempre uma ligação directa, objectiva e propositada com a envolvente. Com uma estrutura sem igual, é entre as suas lajes de betão armado, pés direitos de diferentes alturas e pilares irregulares que nos dão a ideia de movimento, onde se situam os mais variados programas, desde um centro comercial no piso térreo, residências de luxo nos pisos superiores assim como um jardim, e uma oficina num dos seus pisos intermédios que servem de estacionamento para 300 carros que é também esse o local que se predispõe a receber outros tipos de programas como por exemplo realização de festas, jantares, exposições artísticas, concertos, ou até mesmo feiras, sempre com uma vista desafogada sobre toda a sua envolvente.

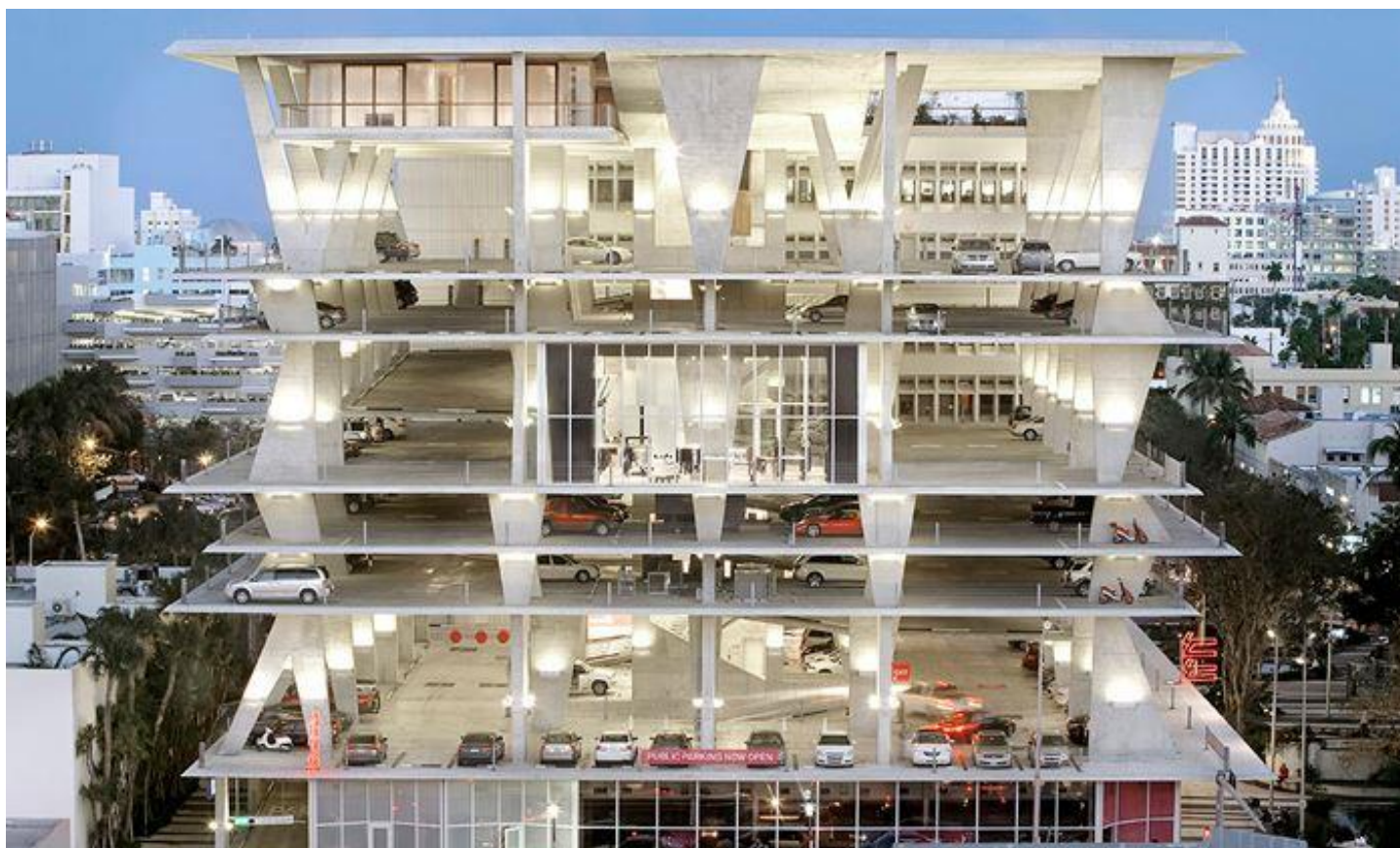


Figura 20 – Silo Automóvel 1111, Lincoln Road, Miami Beach

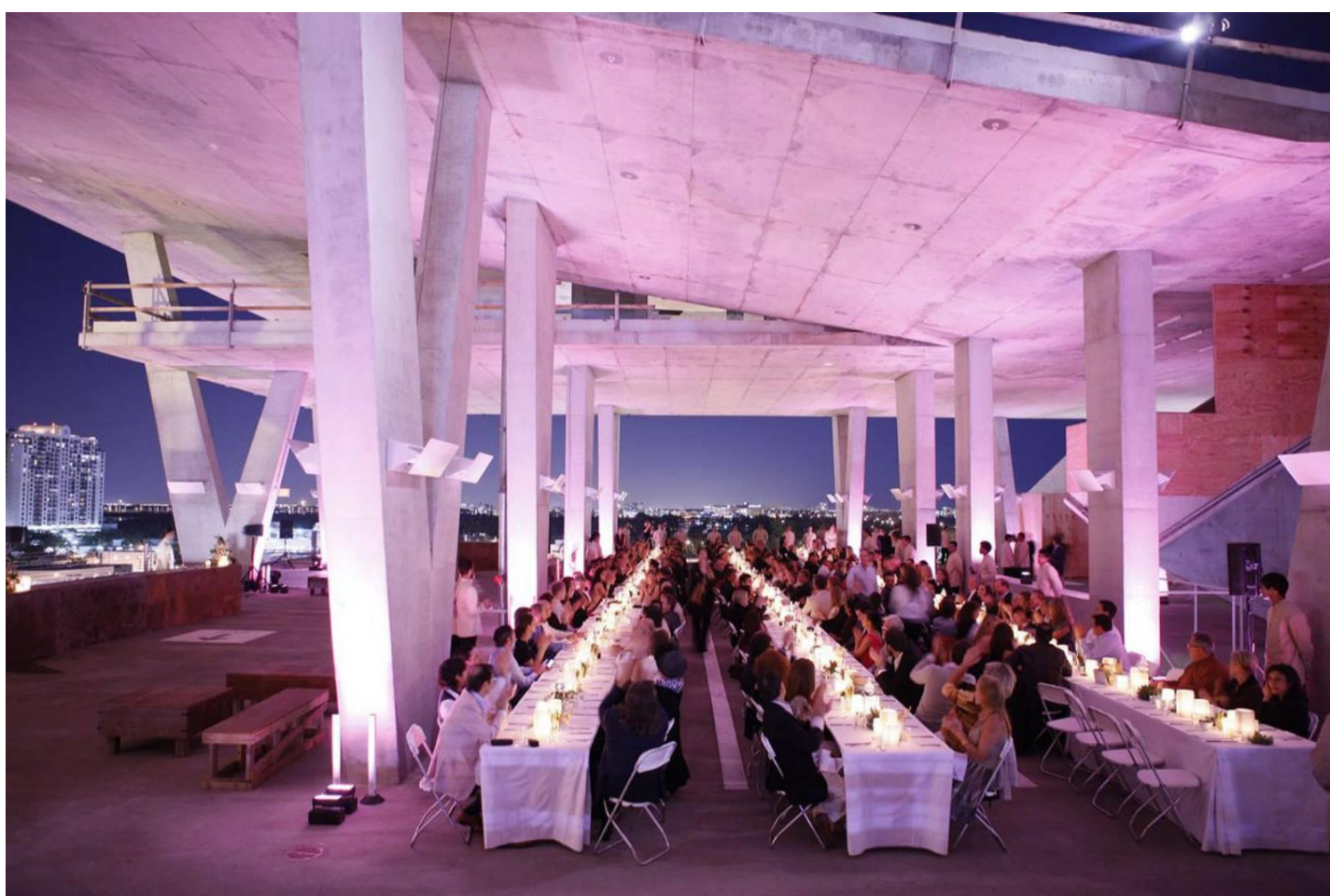


Figura 21 – Silo Automóvel 1111, compatível com diferentes usos - Lincoln Road, Miami Beach

Lingotto – 1916/1923 – Giacomo Matte-Trucco

Situa-se em Itália mais concretamente na cidade de Torino e trata-se da fábrica de automóveis da marca italiana Fiat. Este edifício com aproximadamente 500 metros de comprimento tinha como propósito conseguir criar uma linha de montagem desde as primeiras peças que começam a dar origem ao que mais tarde irá ser um automóvel, até que este esteja completamente acabado e pronto a andar. O que viria a dar origem a este projecto tal como o conhecemos, foi um somente um pensamento lógico e racional que passava por poupar tempo e dinheiro. Dinheiro na compra de terrenos longe da fábrica para poder construir uma pista de testes para os automóveis que viriam a ser construídos, e tempo nas deslocações até própria pista. Foi desta forma que se chegou à ideia de projectar a pista de testes na cobertura do próprio edifício da fábrica. A linha de montagem automóvel começava nos pisos inferiores e terminava já no topo do edifício, numa pista de testes ovalizada, que tem no total praticamente 1 quilómetro de extensão.

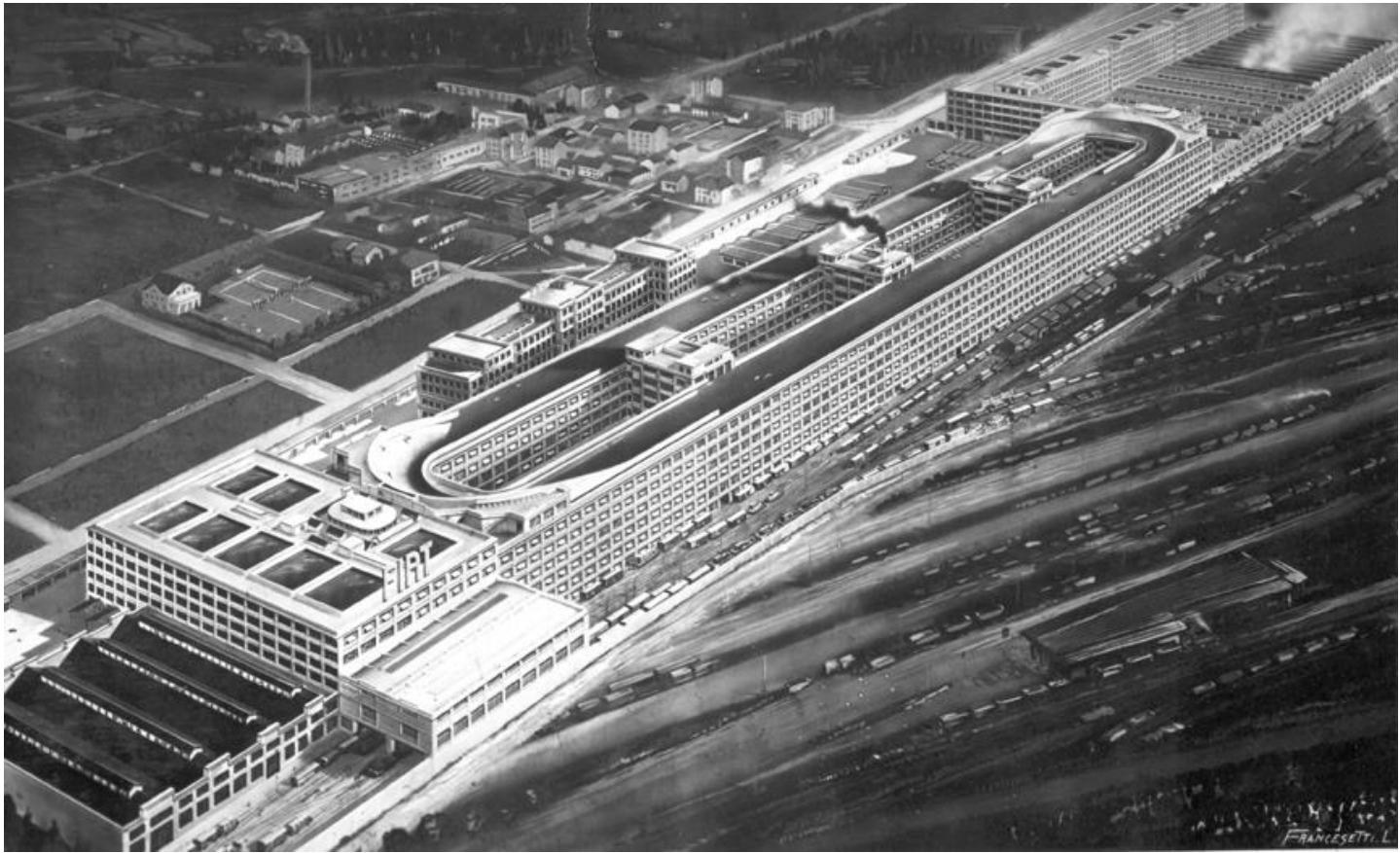


Figura 22 – Lingotto, Fábrica e pista de testes da marca automóvel Fiat - Turim



Figura 23 – Lingotto, Fábrica e pista de testes da marca automóvel Fiat - Turim

Silo Auto – 1961/ - Alberto José Pessoa e João Abel Bessa

Situado na cidade do Porto é talvez o único destes exemplos que de certa forma poderemos afirmar que se trata de um exemplo concreto de uma necessidade de apropriação do espaço, não devido à vontade do homem na procura de soluções para uma determinada necessidade sua, mas sim na procura de uma solução para resolver uma forte necessidade do edifício, tendo como objectivo a sua revitalização. O Silo Auto foi construído na década de 1960 e foi pensado para albergar cerca de 800 automóveis entre o 1º piso e o 7º, e é também nesses pisos que se desenvolvem outras actividades que surgiram, como já foi referido, através de uma urgência em revitalizar aqueles espaços que cada vez mais iam ficando vazios e estagnados, potenciando assim uma morte cada vez mais rápida do próprio edifício. Actualmente, já é bastante comum haverem dias específicos de cada mês onde se organiza algum tipo de evento, por exemplo concertos, exposições, e feiras de artigos em segunda-mão. Nos restantes pisos, térreo e 8º piso, sendo este o último, dispõem de áreas multiusos e áreas reservadas a comércio e escritórios, respectivamente. Actualmente, todos estes programas mistos que se relacionam entre si, fazem parte das características do Silo Auto.



Figura 24 – Silo Auto, Porto.

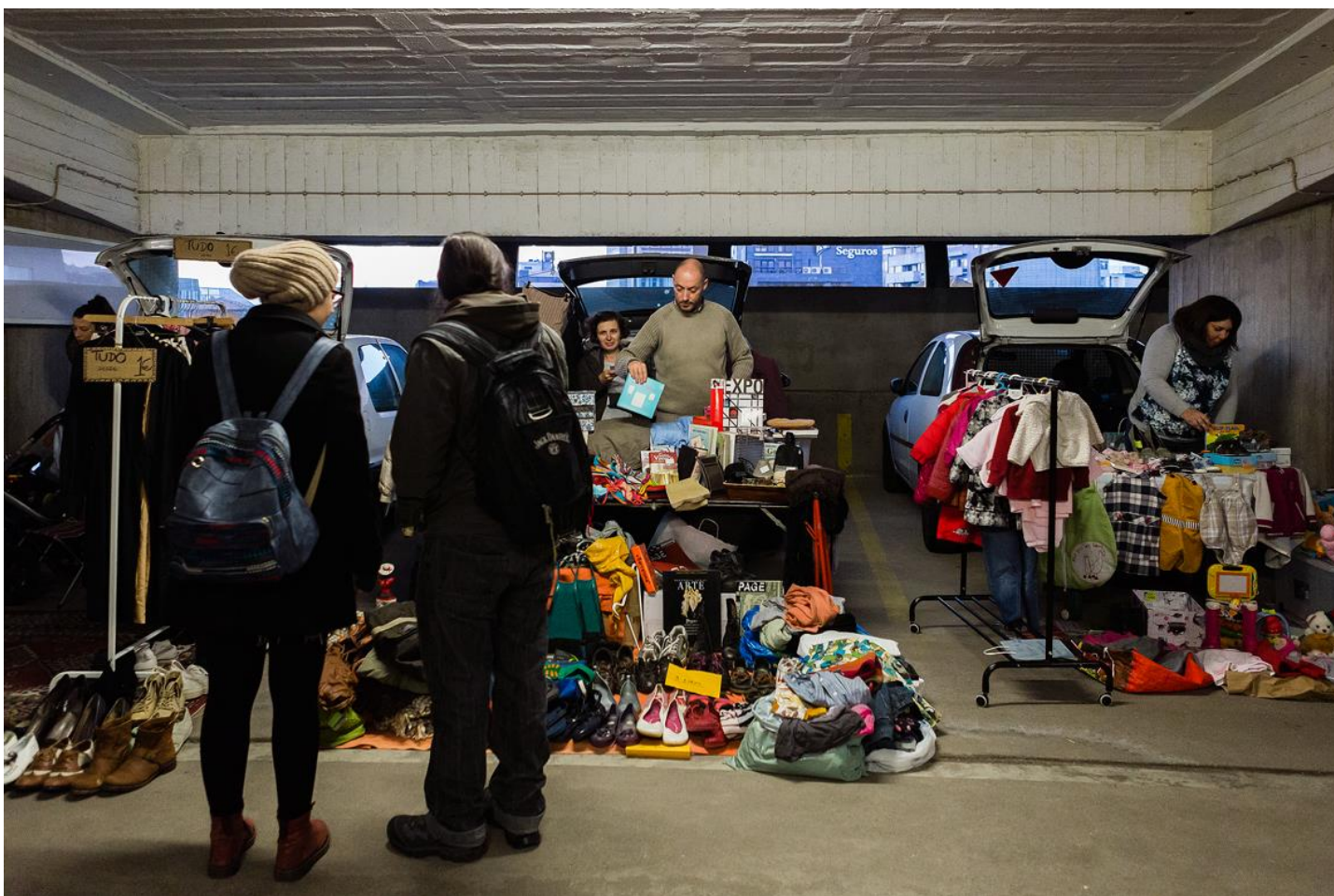


Figura 25 – Silo Auto, decorrer de uma feira de artigos usados em 2ª mão, Porto.

Conclusão

A conclusão, como último capítulo da presente dissertação, surge depois de todo um trabalho de investigação e pesquisa que nos permitiu ter a capacidade de repensar estratégias, atingir novos conhecimentos, assim como novas formas de abordar as diferentes realidades, constantemente diferentes no nosso caminho, que obrigaram a que as próprias necessidades do local sempre fossem consideradas como parte activa de um conjunto de elementos que sempre trabalhou na procura de uma melhor estratégia com o propósito de construir um pouco mais de cidade de modo a revitalizar toda a zona da Avenida Almirante Reis, que serviu de base e argumento a toda a nossa proposta. Pretendeu-se que ao longo de toda a dissertação, houvesse uma linha de pensamento lógica e clara capaz de organizar um raciocínio simples e directo, demonstrando a estreita ligação existente entre a investigação teórica com a estratégia arquitectónica presente nesta dissertação e é do seguinte modo que pretendemos continuar.

Primeiramente, trataremos do território sobre o qual a nossa intervenção incide, sendo este, toda a extensão do eixo urbano composto pela Avenida Almirante Reis e Rua da Palma. Esta nossa intervenção passa por criar um sistema que tenha a capacidade de reorganizar as camadas que compõem uma cidade. Aachamos que pelo menos duas dessas camadas estarão trocadas, não necessariamente uma no lugar da outra, até porque o nosso objectivo não será permuta-las. É sim, tentar perceber quais os ajustes que deverão ser realizados de modo a criar um equilíbrio sem que nenhuma dessas componentes seja abafada pelas restantes. Resumindo, acreditamos que actualmente, os automóveis estão a invadir de forma insuportável todo o espaço destinado e pensado para as pessoas. Espaços pedonais e até jardins peçados de automóveis sem que haja qualquer tipo de controle no seu uso. É necessário resolver esta problemática que achamos ser critica e de especial atenção e que urge uma intervenção rápida. É de grande importância fomentar esse equilíbrio entre estes dois elementos, sem que nenhum deles se imponha sobre o outro e é nesse sentido que agora iremos trabalhar a nossa proposta. Posteriormente iremo-nos debruçar sobre as particularidades do local, e finalmente apresentaremos a nossa proposta arquitectónica.

Análise fotográfica do território



Figura 26 – Vista aérea sobre a Avenida Almirante Reis, sentido Norte – Sul – Década de 1950



Figura 27 – Avenida Almirante Reis – Anterior a 1939



Figura 28 - Avenida Almirante Reis junto ao cruzamento com a rua dos Anjos - 1940



Figura 29 – Rua da Palma e início da Avenida Almirante Reis – Entre 1940 e 1959



Figura 30 – Panorâmica sobre a Rua da Palma – 1945



Figura 31 – Vista sobre a Praça do Martim Moniz – Década de 1950



Figura 32 – Início da Rua da Palma junto ao Martim Moniz – Década de 1950



Figura 33 – Cruzamento da Avenida Almirante Reis com a Alameda Dom Afonso Henriques – 1952



Figura 34 – Início da Rua da Palma junto à Praça do Martim Moniz. – 1953



Figura 35 – Almirante Reis aquando obras do metro - 1966



Figura 36 - Avenida Almirante Reis, à direita, fábrica de cerâmica Viuva Lamego - 1970



Figura 37 – Avenida Almirante Reis, Cinema Roxy e carros estacionados em cima do passeio – 1990-91



Figura 38 – Gaveto da Avenida Almirante Reis com a Rua dos Anjos - 2011



Figura 39 – Avenida Almirante Reis - 2018



Figura 40 – Lote junto à Avenida Almirante Reis - 2018



Figura 41 – Avenida Almirante Reis - 2018



Figura 42 – Avenida Almirante Reis - 2018



Figura 43 – Avenida Almirante Reis - 2018



Figura 44 – Avenida Almirante Reis - 2018



Figura 45 – Avenida Almirante Reis - 2018



Figura 46 – Praça do Martim Moniz - 2018

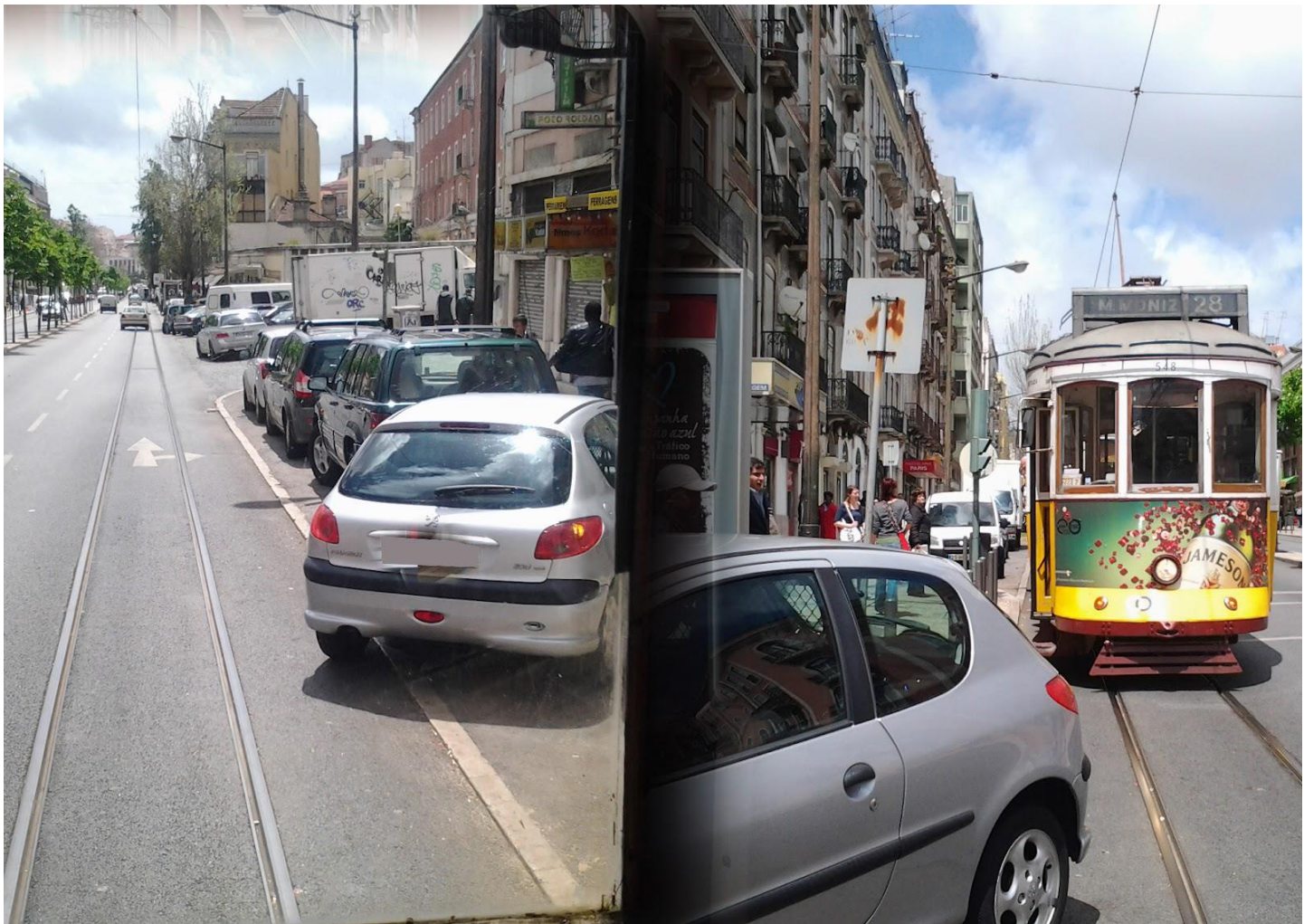


Figura 47 – Avenida Almirante Reis, bloqueio da linha do eléctrico devido a um automóvel mal parado – 2012

Estratégia territorial

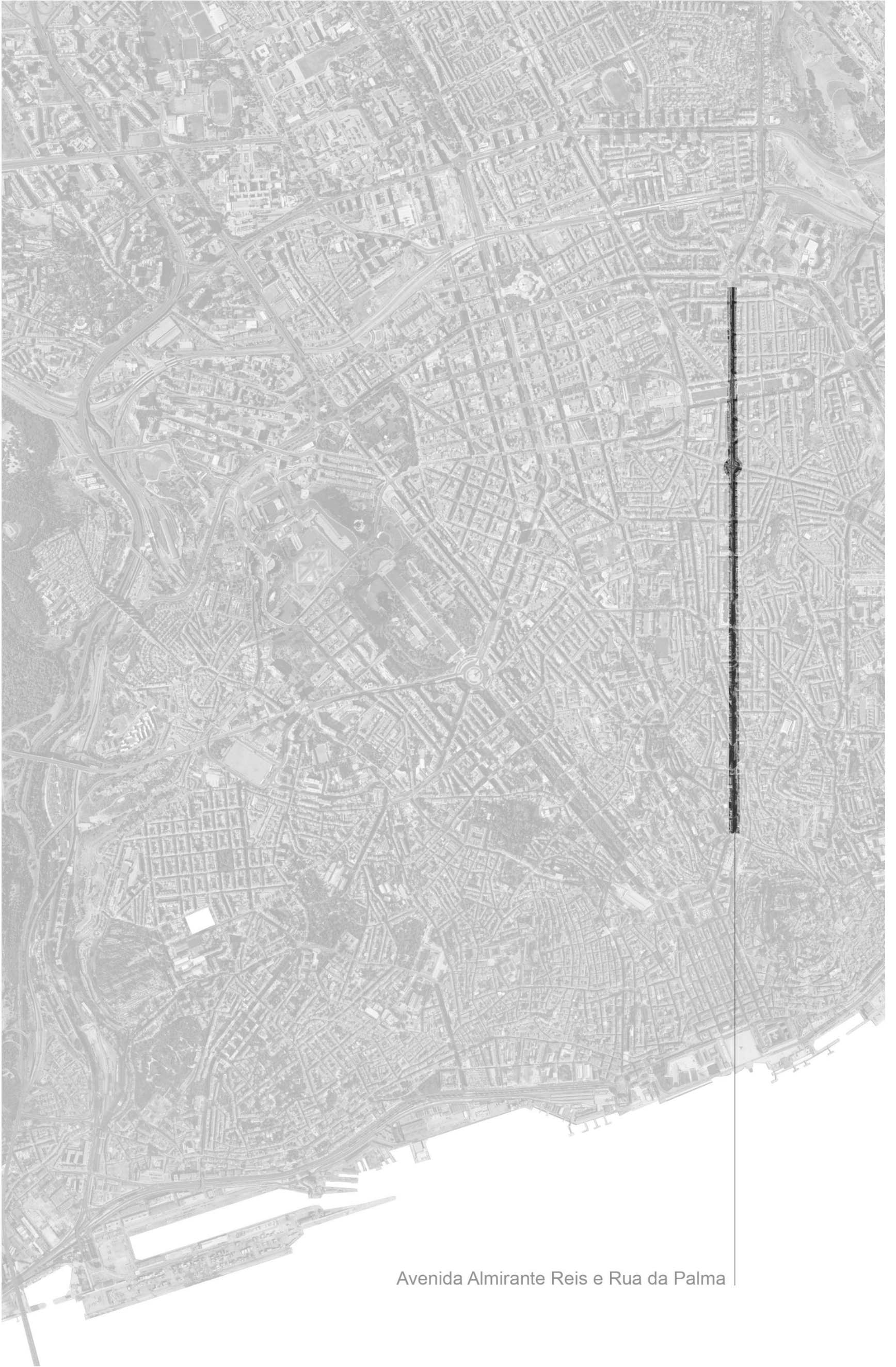
Avenida Almirante Reis e Rua da Palma

Inicialmente com o nome de Avenida D. Amélia, em homenagem à esposa do rei D. Carlos I, teve em 1910 após a revolução republicana, o seu nome alterado para Avenida Almirante Reis, designação pela qual ainda hoje é conhecida, em homenagem ao Almirante Carlos Cândido dos Reis. Juntamente com a Rua da Palma, faz parte de um eixo viário que se estende por três freguesias, sendo elas, Areeiro, Arroios e Santa Maria Maior. Esta avenida, serve de porta de entrada a todo aquele que necessita de entrar na cidade de Lisboa, vindo da zona Nordeste da cidade. Actualmente já bastante consolidada, necessitou de quase um século desde o seu planeamento, construção e consolidação até aos dias de hoje. Este facto originou a que esta extensa avenida pudesse ganhar características bastante particulares e únicas uma vez que ao longo de toda a sua extensão, poderemos observar, através dos edifícios, as suas várias épocas de crescimento, sendo que a zona da cidade entre Mouraria e Intendente era considerada uma zona menos nobre, enquanto que a zona mais a norte da avenida encaminha-se pouco a pouco para uma zona da cidade que já pertencia à segunda metade do séc. XX.

Este local da cidade de Lisboa é também ele conhecido como sendo uma das zonas mais multiculturais da cidade. Este reconhecimento não tem somente a ver com a nacionalidade dos seus habitantes, mas também com o facto desta característica se estender também ao comércio local que é bem presente em qualquer troço daquele eixo viário.

Apesar da problemática da gestão automóvel, este eixo encontra-se bem munido de meios de transportes públicos, tais como autocarros, eléctricos, táxis e metro, sendo que, este último consegue oferecer 6 estações em toda a sua extensão. Actualmente, por vezes, o eléctrico é prejudicado na sua actuação enquanto meio de transporte público, uma vez que devido ao facto de se deslocar sobre carris, não é propriamente livre de escolher trajectórias para contornar obstáculos. Não +e tão raro assim, presenciar momentos em que a linha do eléctrico está bloqueada por um outro veículo, por estar mal parado ou simplesmente mal estacionado.

O automóvel adensa-se mais, ou menos, consoante as horas do dia. No decorrer das sucessivas análises feitas no terreno ao longo de todo o eixo da Av. Almirante Reis, foi notória a diferença que há entre os lugares de estacionamento desocupados durante o dia, especialmente da parte da manhã até a meio da tarde, em relação à quantidade de lugares de estacionamento vazios durante o período da tarde/noite. No período diurno compreendido entre mais ou menos as 10h da manhã até às 16h da tarde, reparámos que é possível encontrar um ou outro lugar para estacionar. O contrário, acontece no período da noite, em que o volume de automóveis adensa-se num horário compreendido mais ou menos entre as 19h e as 08h do dia seguinte, hora em que maior parte dos seus habitantes voltam a sair das suas casas para trabalhar. Torna-se praticamente impossível encontrar algum lugar de estacionamento vago no período nocturno, mesmo nas ruas perpendiculares ou paralelas, à Av. Almirante Reis. Em alguns casos o tempo de espera para estacionar chegou a ser superior a 3horas. O resultado a que chegámos através deste exercício, faz ainda mais sentido se tivermos em consideração de que esta zona em estudo, é toda ela na sua grande maioria uma zona composta por edifícios habitacionais e de muito poucos serviços. Desta forma, podemos afirmar que os principais beneficiados com a nossa intervenção, seriam aqueles que mais prioridade têm em conseguir facilmente um lugar para estacionar, os moradores.

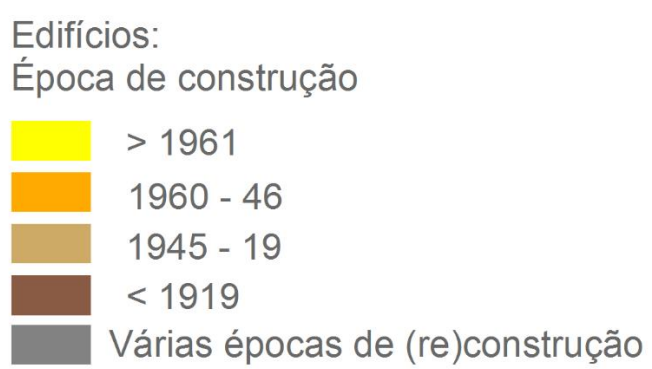
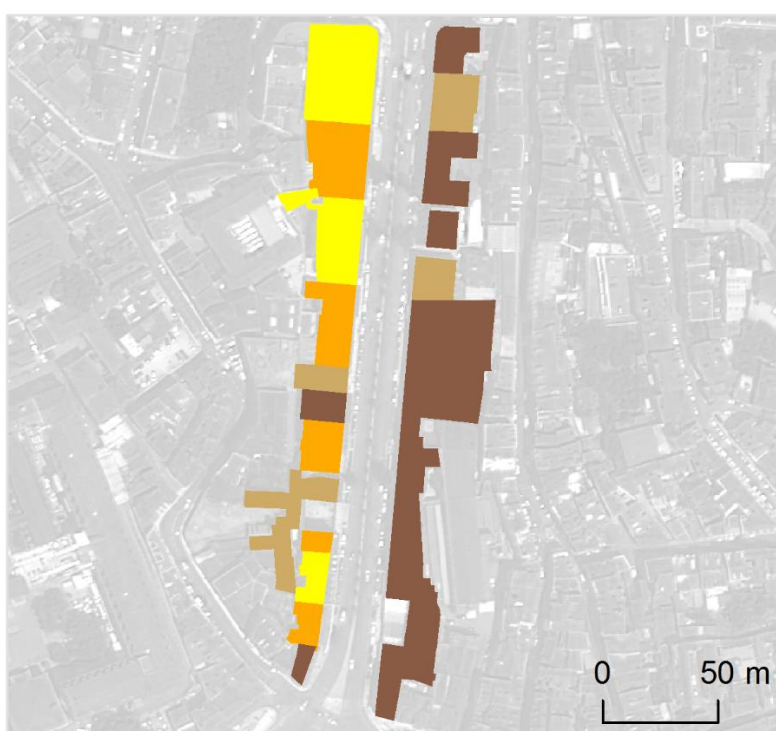
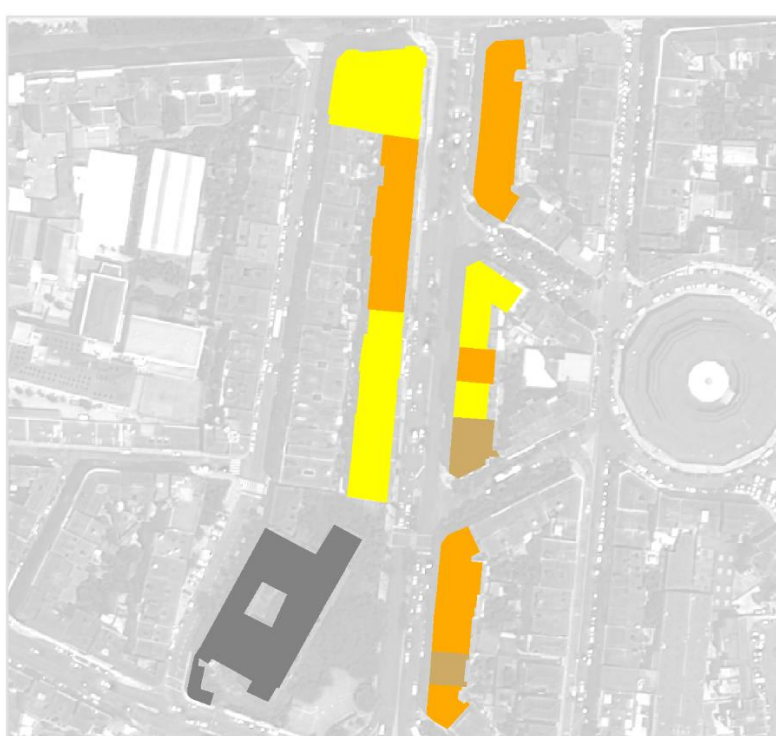




Estuário do Tejo

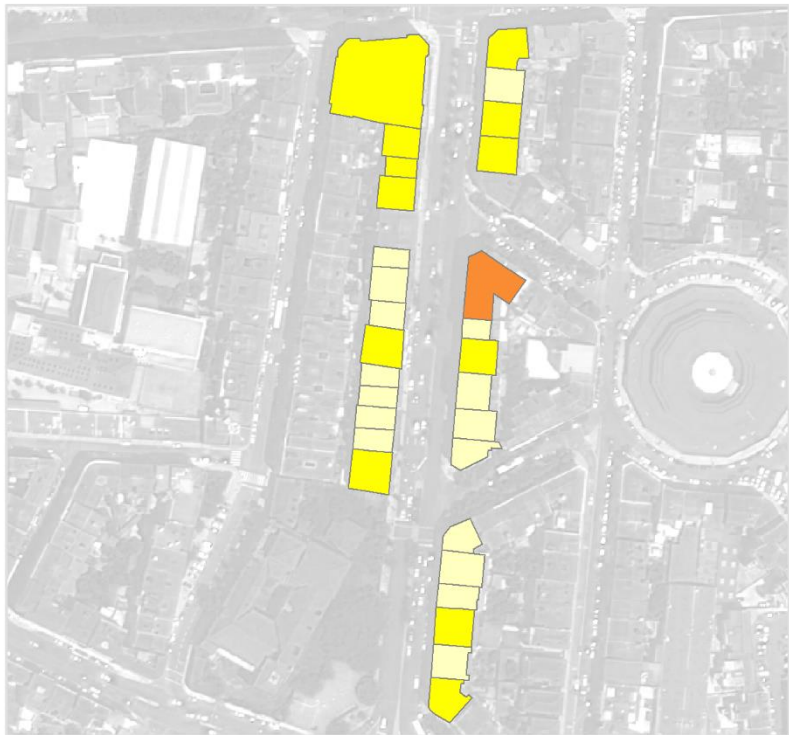


Figura 48 – Localização da Avenida Almirante Reis e Rua da Palma

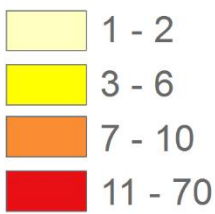


Fonte de informação: Levantamento Urbanístico Realizado Out/Dez 2015, Atlas Almirante Reis, CEAC/UAL, CICS NOVA/UNL

Figura 49 – Edifícios de acordo com a época de construção.



Edifícios:
Fracções Não Residenciais



Fonte de informação: Levantamento Urbanístico Realizado Out/Dez 2015, Atlas Almirante Reis, CEAC/UAL, CICS.NOVA/UINL

Figura 50 – Edifícios de acordo com o número de frações não residenciais



Edifícios:
Número de Pisos

- 1 - 3
- 4 - 6
- 7 - 12

Fonte de informação: Levantamento Urbanístico Realizado Out/Dez 2015, Atlas Almirante Reis, CEAC/UAL, CICS.NOVA/UNL

Figura 51 – Edifícios de acordo com o número de pisos acima da cota de soleira

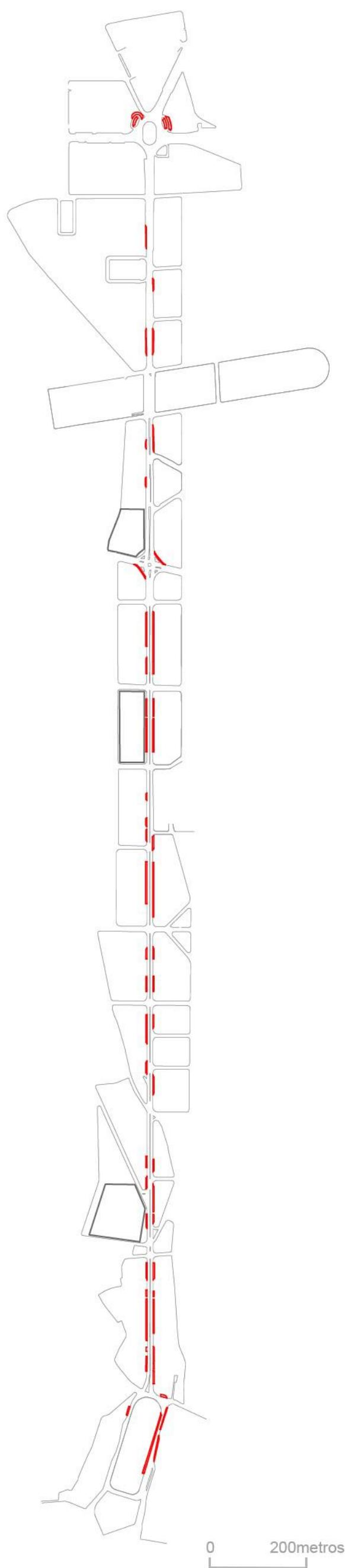


Figura 52 – Espaços destinados ao estacionamento automóvel

Tendo em consideração os diagramas apresentados, podemos através dos anos de construção dos edifícios, assim como o seu número de pisos, conferir que toda a expansão urbana da Avenida Almirante Reis e Rua da Palma, se desenvolveu no sentido sul-norte. O baixo número de pisos nos edifícios da Rua da Palma e em alguns que se situam no início da Avenida Almirante Reis, datam de uma época anterior a 1919, e considera-se que estes eram destinados às classes mais baixas. No topo norte da avenida, onde os edifícios tendiam a ser cada vez mais recentes, e constituídos por um número de pisos cada vez maior, trata-se de uma zona mais moderna destinada a pessoas de classe média, ou média-alta. Estes edifícios já praticamente todos eles são munidos de garagens, o que permite que os moradores estacionem os próprios carros no mesmo edifício onde habitam, algo que não acontece quase em situação alguma, na parte mais antiga da Avenida Almirante Reis e Rua da Palma. É numa zona relativamente perto destes edifícios, que carecem de garagens próprias, que a nossa estratégia irá incidir.



Figura 53 – Vista aérea sobre parte da Avenida Almirante Reis e a Alameda Dom Afonso Henriques



Figura 54 – Estratégia de intervenção sobre o território

Considerando que este eixo urbano serve de charneira entre a zona da Estefânia e a Penha de França, propusemos-mos a analisar ambos os territórios, e tentar perceber quais as suas características, a fim de chegarmos a uma intervenção mais correcta e acertada de modo a resolver as questões que evidenciámos anteriormente.

A zona da Estefânia apresenta-se com uma malha urbana um pouco desorganizada e situa-se na sua maioria em cotas baixas. Por outro lado, a Penha de França, situada a Este da Avenida Almirante Reis, é constituída por uma malha urbana um pouco mais organizada, assim como se estende por várias cotas da cidade, podendo oferecer-nos diferentes pontos de vista da cidade. Composta por uma das 7 colinas de Lisboa, achamos que é neste lado da avenida que poderemos encontrar a estratégia ideal. Com uma maior liberdade de escolha que incide sobre as várias cotas que nos apresenta, surge agora, a questão de como intervir arquitectonicamente no território.

Lisboa é conhecida por ser a cidade das 7 colinas, e com isto sente-se por vezes, que Lisboa não é uma das cidades mais fáceis de se percorrer, principalmente a pé. A colina de Santo André é uma dessas 7 colinas e é a que serve de palco à presente proposta.

Como ponto de partida para delinear uma estratégia clarificadora de todo o projecto, entendemos que seria imperativo que todas as peças arquitectónicas se situassem a uma meia cota da cidade, desta forma, poderíamos ter um raio de acção mais alargado que pudesse dar serventia às cotas baixas e cotas altas. A meia cota escolhida para servir de base aos vários módulos arquitectónicos propostos, é composta pela Rua Damasceno Monteiro, Rua Maria da Fonte, Rua Heliodoro Salgado e pela Rua Penha de França que juntas funcionam como um só eixo que serpenteia quase em redor da colina de Santo André. O próximo passo, seria encontrar locais adequados à presença das peças arquitectónicas. Optámos por não querer demolir outros edifícios, mas sim ocupar espaços devolutos na malha urbana, espaços que por variados motivos se encontrassem, vazios.

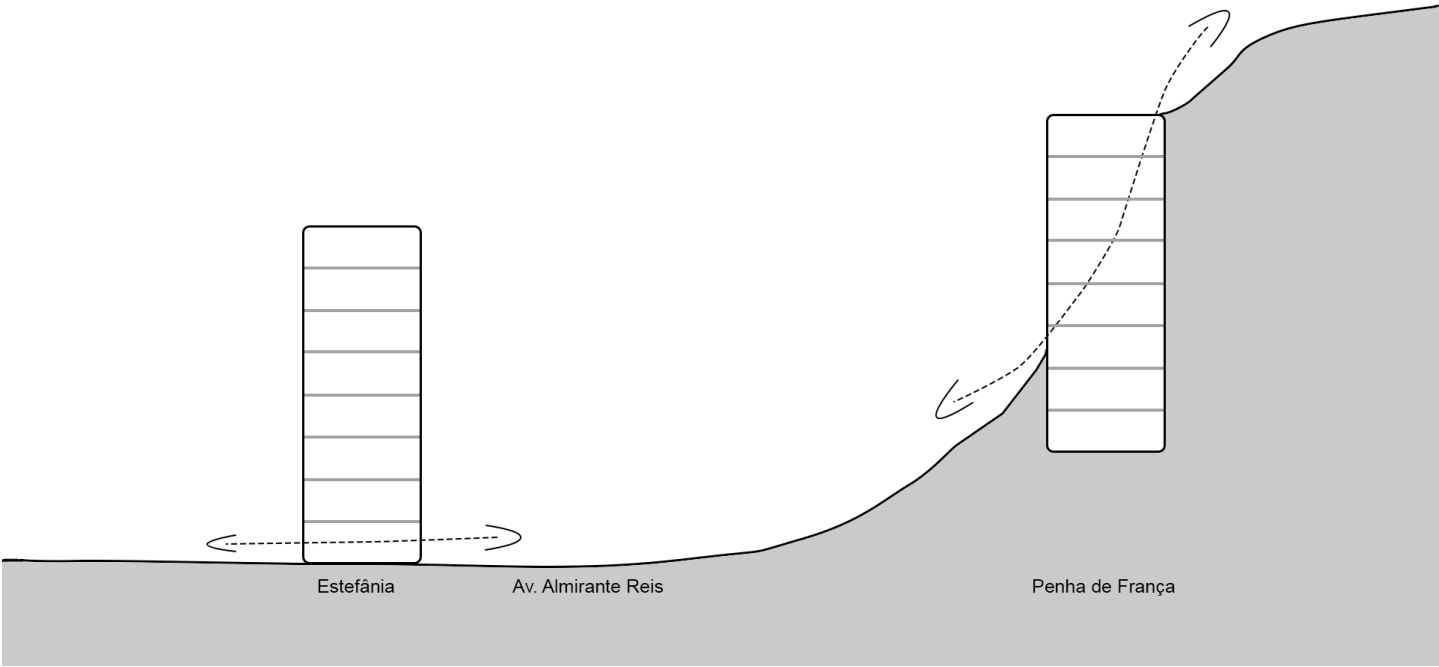


Figura 55 – Esquema da estratégia

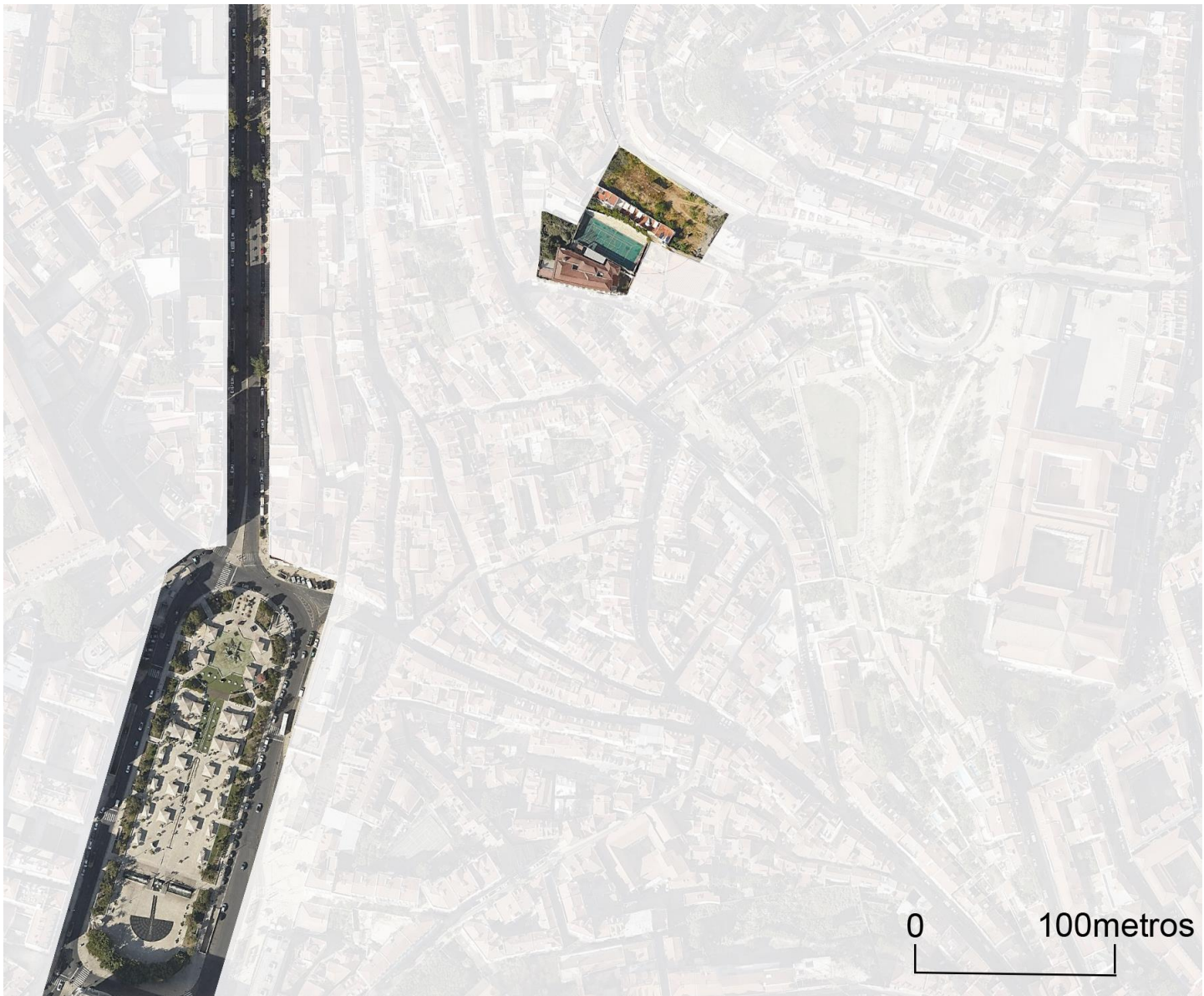


Figura 56 – Silo a desenvolver

Implantação no terreno

Escolha do local exacto

A peça arquitectónica a desenvolver situa-se no final da Rua Damasceno Monteiro. Aí, existe um lote devoluto de dimensões consideráveis onde podemos ver que outrora já teve mais vida. É possível observar na parte mais baixa do terreno, aquilo que são os restos de paredes de algumas casas ali construídas em tempos idos. Este lote também nos pareceu ser de enorme valor uma vez que é paredes-meias com o Palácio dos Távoras, onde está localizada actualmente a associação do Grupo Desportivo da Mouraria. Este edifício centenário, outrora uma casa senhorial de uma família abastada, tornou-se anos mais tarde, sede do presente grupo desportivo. Aqui, costumam haver pequenos concertos de fado, aulas de música, aulas de artes marciais, jogos de futebol, entre outros, assim como é o Grupo Desportivo da Mouraria, o responsável pela marcha popular que dá nome àquela freguesia. Contudo, este edifício apresenta grandes sinais de falta de manutenção, nomeadamente no que diz respeito à manutenção dos seus espaços exteriores ajardinados, assim como também se encontrar um pouco desaproveitado tendo em conta as condições que consegue oferecer a quem o visita, nomeadamente, uma das melhores vistas sobre Lisboa.



Figura 57 – Vista do local de implantação



Figura 58 – Local de implantação



Figura 59 – Pátio do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 60 – Pátio do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 61 – Acesso ao campo de futebol do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 62 – Acesso aos pátios do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 63 – Jardim do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 64 – Campo de futebol do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 65 – Campo de futebol do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 66 – Campo de futebol do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 67 – Campo de futebol do Grupo Desportivo da Mouraria



Figura 68 – Campo de futebol do Grupo Desportivo da Mouraria

Proposta | Edificado

“Quando as nossas cidades souberem incentivar deliberadamente os quatro geradores fundamentais de diversidade, surgirão cada vez mais ruas interessantes e atraentes. A ampliação das calçadas deve ser feita tão logo essas ruas o mereçam. Pelo seu uso. De onde viria o seu dinheiro? Do mesmo lugar que ele vem hoje para ser mal empregado no estreitamento das calçadas.” - JACOBS, Jane – *Morte e Vida das Grandes Cidades*; pág. 405 ⁵

Tendo em consideração as palavras de Jane Jacobs, sobre o melhor modo de intervenção nas cidades, para que estas sejam cada vez mais funcionais e apelativas, é neste sentido que iremos trabalhar a nossa proposta.

Memória Descritiva

Apresentadas algumas das situações em que se encontra o espaço exterior pertencente ao Grupo Desportivo da Mouraria, achamos que este local tem enormes capacidades para ganhar uma nova vida. Os seus pátios, ainda que degradados, são, contudo, espaços privilegiados devido à vista que nos oferecem sobre praticamente toda a cidade de Lisboa e podem ser elementos chave para uma nova vitalidade do edifício. Nas sucessivas visitas ao edifício, foi muito rara a vez em que se encontravam pessoas nos seus pátios. O modo degradado e que aparente abandono não abonam muito em seu favor. Uma vez que há espaços vazios, há a necessidade de os revitalizar. Portanto, deste modo, através do vazio, cria-se arquitectura enquanto geradora de espaço, mobilidade e vitalidade.

Este terreno situando-se numa das sete colinas de Lisboa, e sendo ele mesmo uma pequena encosta com algum declive acentuado, trabalhámos a peça arquitectónica no sentido em que ela se pudesse expor para o lado Sul e de modo a que as pessoas pudessem atravessar todo o edifício, percorrendo-o pelos seus espaços pedonais, criados através de praças e pátios. Assim, conseguimos relacionar vários programas distintos, que se interligam através acessos pedonais que serpenteiam toda a peça arquitectónica. Estes acessos pedonais, são, nada mais nada menos, que o continuar das próprias ruas adjacentes que de certa forma invadem e dão serventia a todo aquele espaço.

⁵ Jane Jacobs defende que os 4 princípios para um bom habitar das cidades são: a criação de programas de usos mistos que tragam vitalidade ao longo do dia; quarteirões curtos que sejam facilmente percorráveis; idades mistas de edifícios de modo a permitirem diversidade de programas e negócios; e densidade populacional.

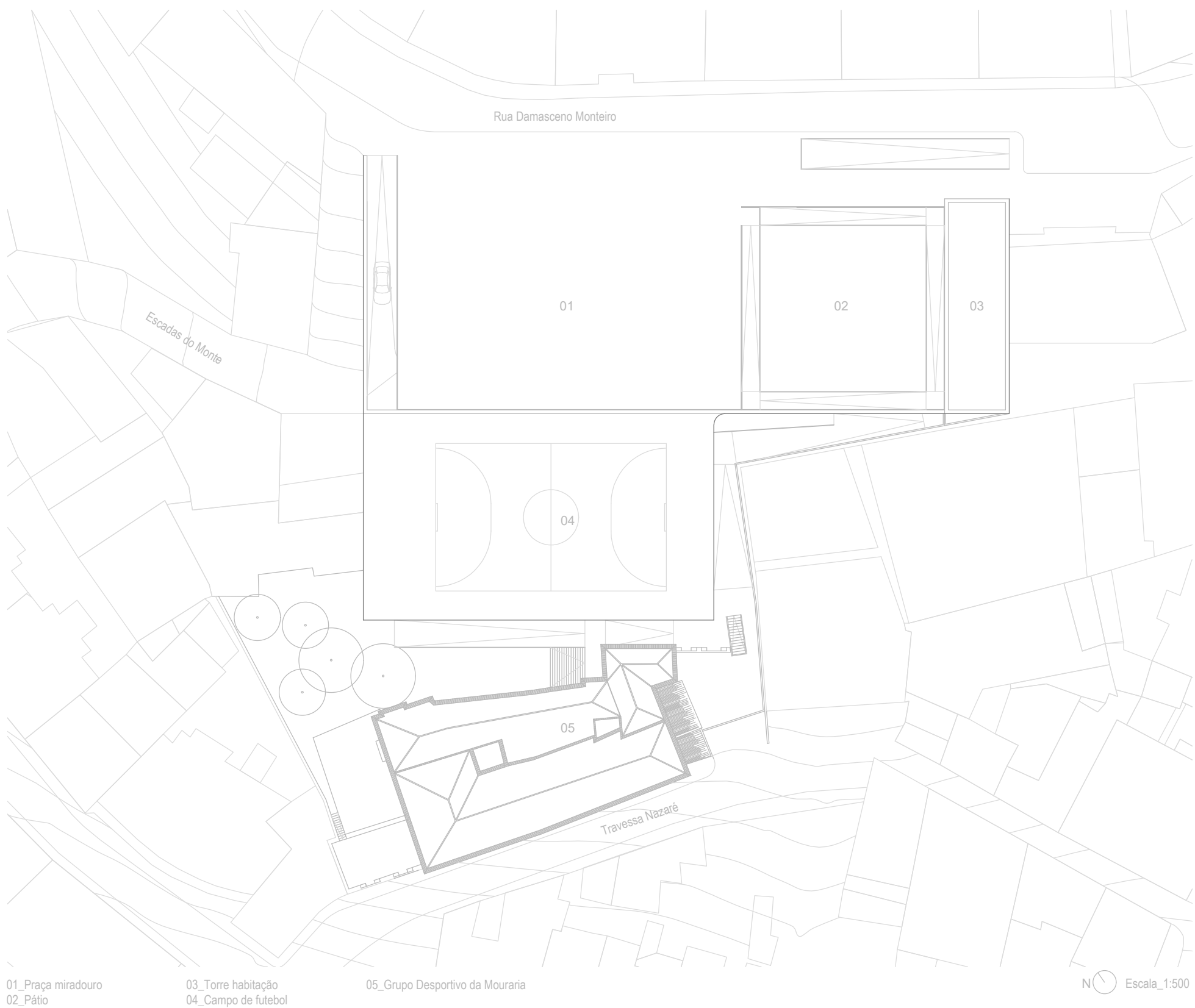


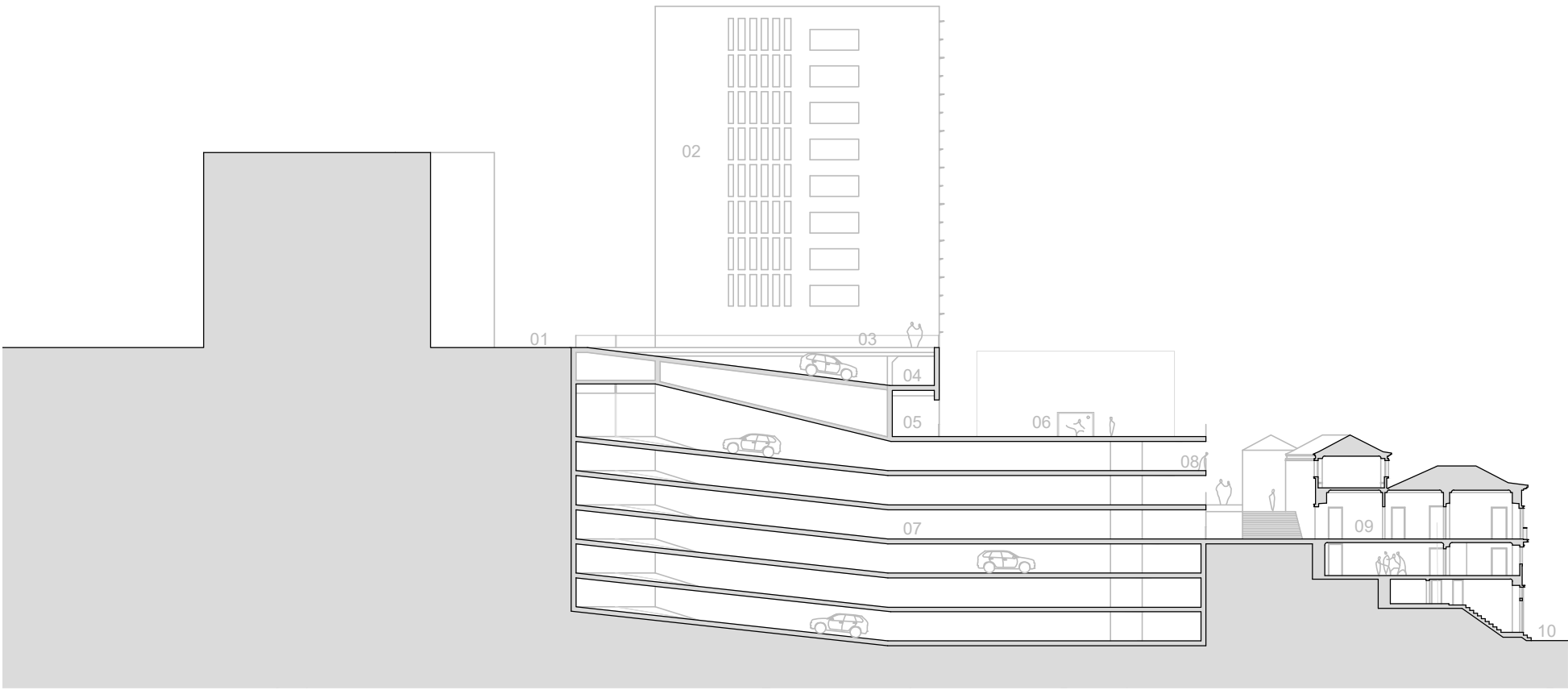
Figura 69: Planta de implantação

Na cota mais alta, portanto, ao nível do final da Rua Damasceno Monteiro, focámo-nos na vista que este lugar nos oferece. Apesar da nossa proposta incluir uma torre de habitação, a nossa vontade não tinha propriamente como objectivo a construção em altura. A torre proposta, surge na sequência da necessidade de tamponar este lote no lado Este. Assim, fizemo-lo de forma fortemente assumida impondo limites físicos e visuais. Como programa, foi proposto habitação, e um ginásio. A torre, como objecto que delimita o próprio espaço do pátio, dá a possibilidade de serem projectadas imagens na sua fachada de modo a criar uma zona no pátio de cinema ao ar livre durante a noite.

Em termos de espaço público, tivemos especial atenção as possibilidades de programas e usos partilhados que toda a população local pudesse usufruir em qualquer desses espaços. Esta peça arquitectónica conta com 2 grandes praças, sendo a primeira ao ar livre na cota da Rua Damasceno Monteiro, e a outra que é coberta, encontra-se abaixo da primeira, ao nível da cobertura do edifício do Grupo Desportivo da Mouraria. Ao lado desta, e encostado à torre de habitação, surge um pátio de grandes dimensões, que, juntamente com a praça coberta pode dar serventia a concertos, sessões de cinema ao ar livre, um espaço de treino para a marcha da Mouraria – que actualmente treina no campo de futebol -, um espaço de exposição de instalações artísticas, ou outras. O pátio, ao seu redor, tem um percurso pedonal que funciona com uma simples rua, em que nos permite transpor de imediato e sem grandes dificuldades, várias cotas da cidade, percorrendo desta forma praticamente todo o edifício, passando por quase todos os seus programas.

O campo de futebol, sendo talvez o espaço que sobressai num olhar mais distante, foi também ele objecto de alteração. Com isto, pensou-se em elevar a cota do campo cerca de 6 metros acima da sua cota original. Antes, confinado a um espaço fechado e desinteressante, surge agora com uma nova vida, situando-se ao nível da praça coberta, onde nos é possível observar quase toda a cidade de Lisboa por cima da cobertura do Grupo Desportivo da Mouraria. Esta decisão prende-se com dois factores; O primeiro, e não menos importante, permite-nos ter uma experiência de jogar à bola num campo de futebol que é ao mesmo tempo um miradouro, privilegiando assim uma vista de quase 180° sobre Lisboa. A segunda razão prende-se com o facto de podermos ganhar mais 2 meios pisos de estacionamento para albergar automóveis, ficando com uma lotação total de 366 lugares.

O parque de estacionamento surge logo quase no fim da Rua Damasceno Monteiro, onde tem uma entrada e uma saída dedicadas somente aos automóveis. Imediatamente abaixo da primeira praça é o acesso à zona do estacionamento propriamente dita e situa-se entre as duas praças propostas. Com este acesso um pouco longo conseguimos espaço para vencer a diferença de cotas existente de modo a poder colocar os automóveis no espaço proposto ao seu estacionamento, situando-se o primeiro piso cerca de 8 metros abaixo da Rua Damasceno Monteiro. No entanto, os 3 primeiros pisos de estacionamento são abertos do lado sul, não existindo desta forma qualquer barreira visual entre o interior e exterior, permitindo que a luz natural se infiltre dentro dos espaços, assim como ajuda a melhorar a qualidade do ar havendo uma renovação de ar natural praticamente imediata. Os acessos pedonais a estes 3 pisos através do exterior, acontecem em pontos estratégicos que coincidem nos momentos em que o espaço de circulação pedonal que serpenteia o edifício, iguala as cotas dos patamares de cada um destes pisos, evitando sempre o uso de escadas facilitando todo o percurso através de rampas. Os restantes pisos, -4, -5 e -6 são totalmente enterrados sendo que é no piso -4 que existe uma outra saída para automóveis, uma vez que acaba por ficar ao nível da rua



- 01_Rua Damasceno Monteiro

02_Torre de habitação

03_Nova praça miradouro
- 04_Entrada para o parque de estacionamento

05_Prolongamento da rua das Escadas do Monte

06_Campo de Futebol
- 07_Pisos do parque de estacionamento

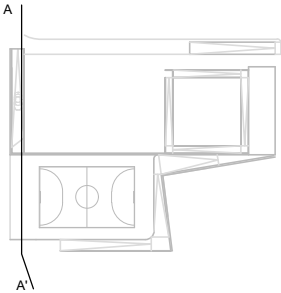
08_Relação visual e física entre o interior do estacionamento e o exterior

09_Edifício do Grupo Desportivo da Mouraria

10_Travessa da Nazaré

Escala_1:500

Figura 70: Corte AA'



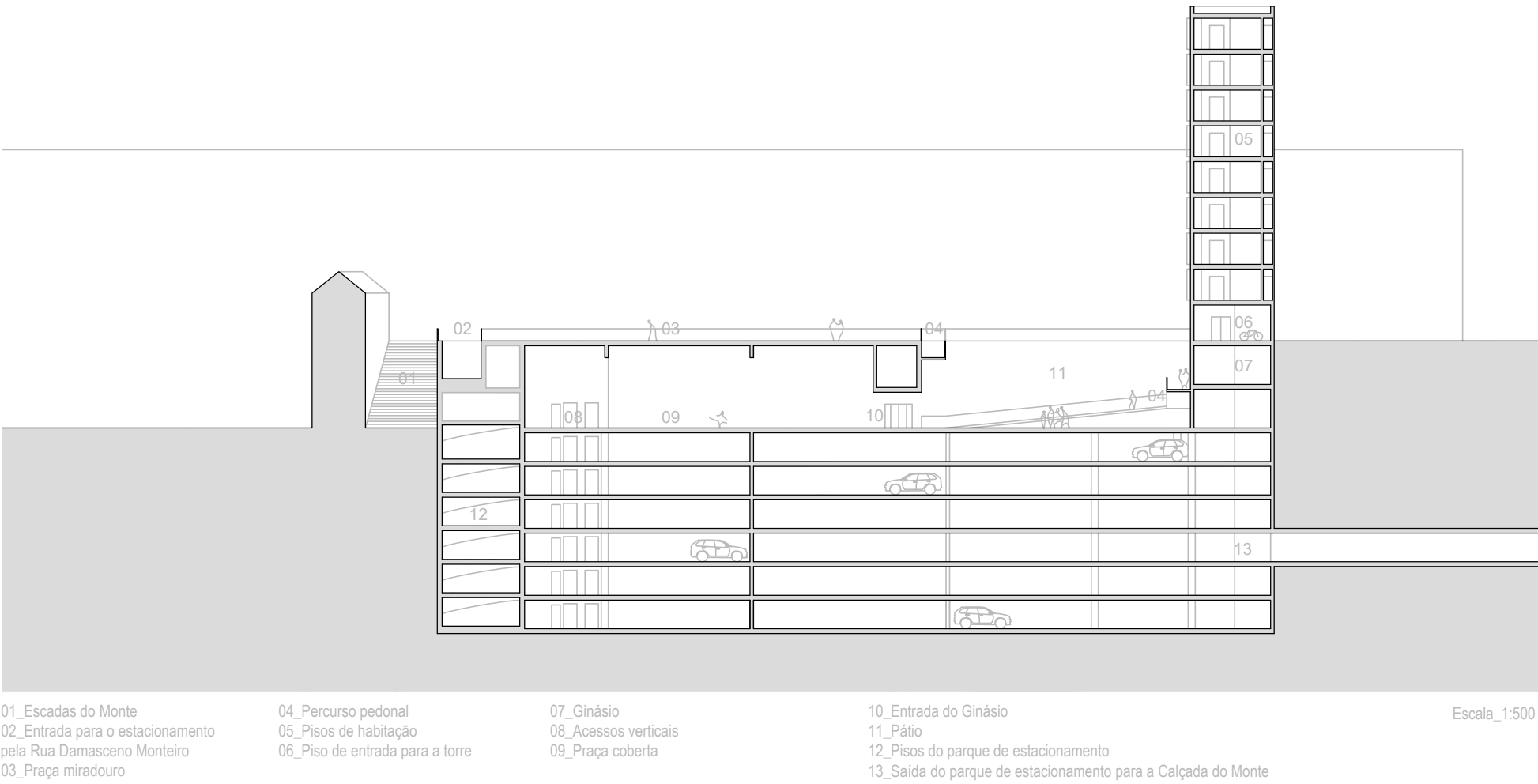
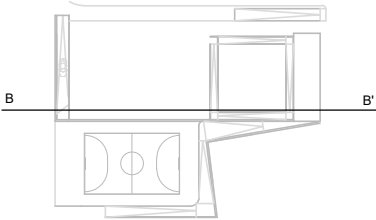


Figura 71: Corte BB'



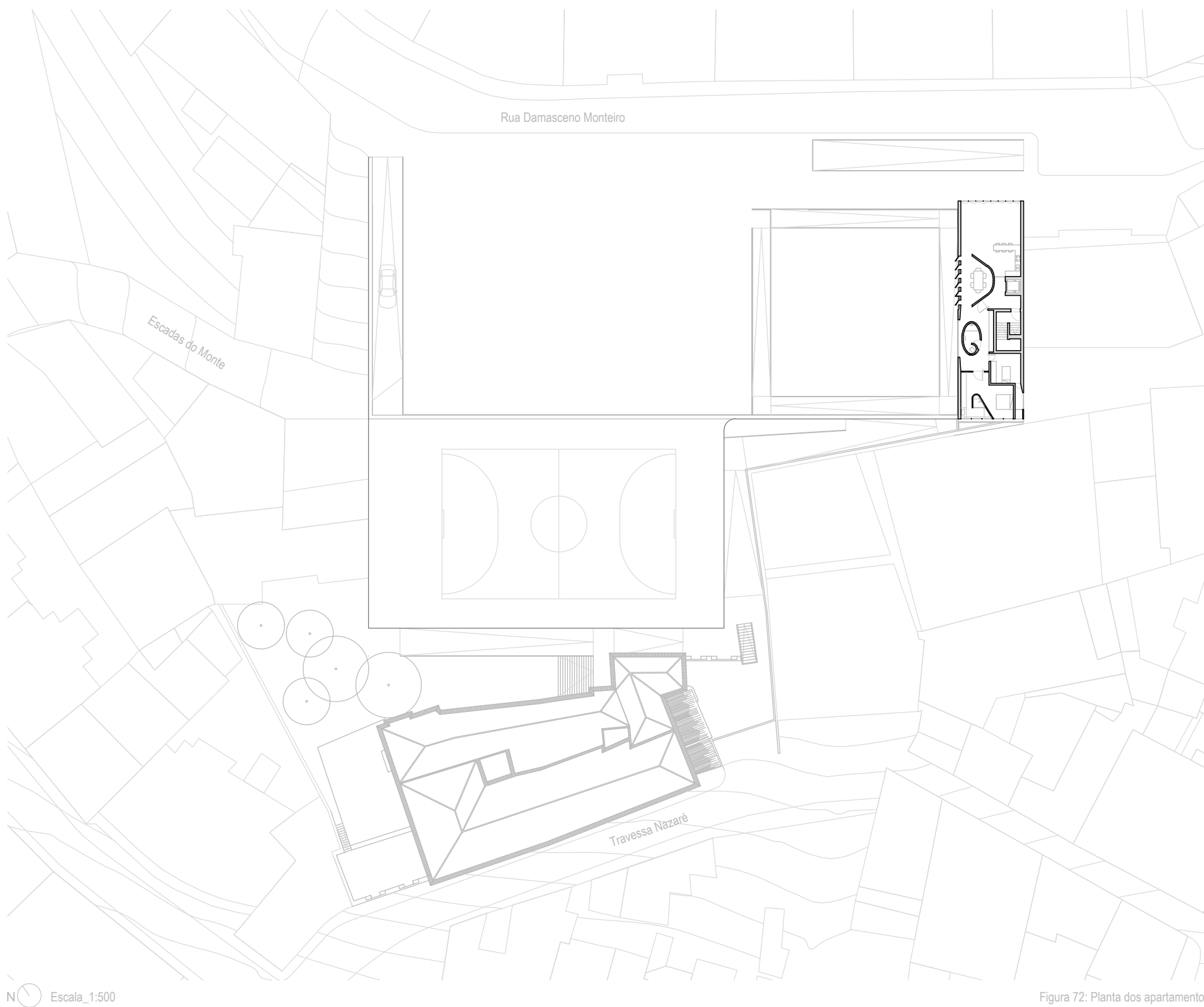


Figura 72: Planta dos apartamentos

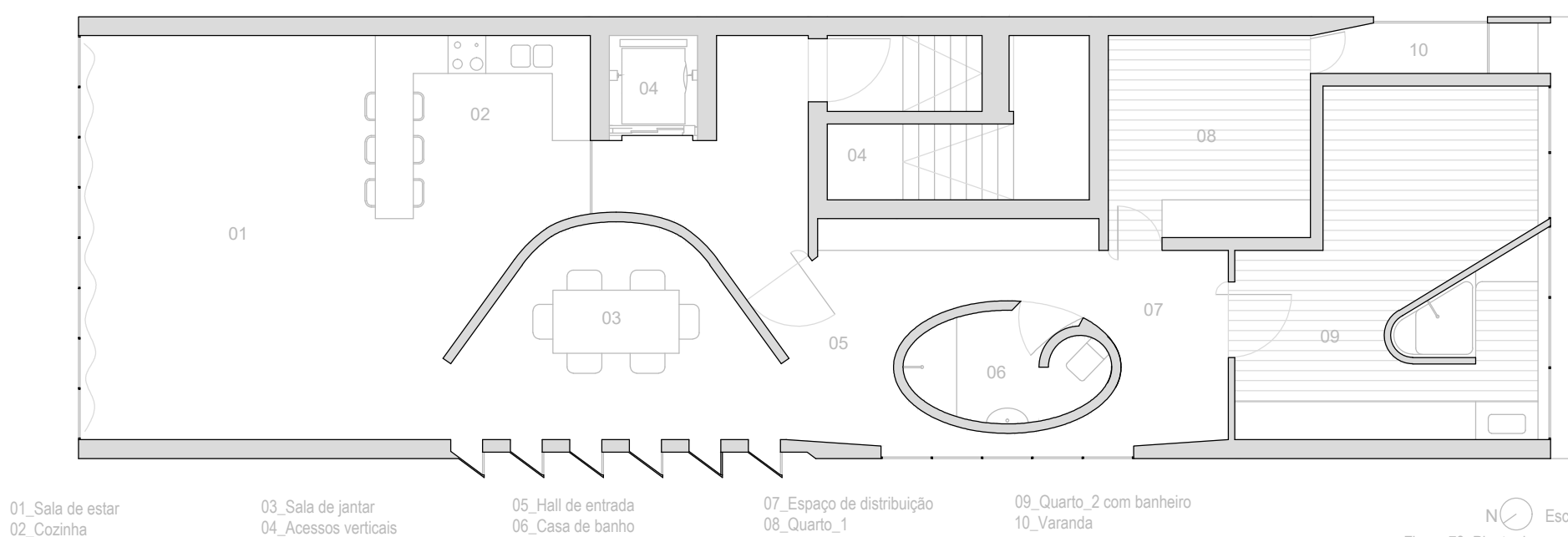


Figura 73: Planta dos apartamentos

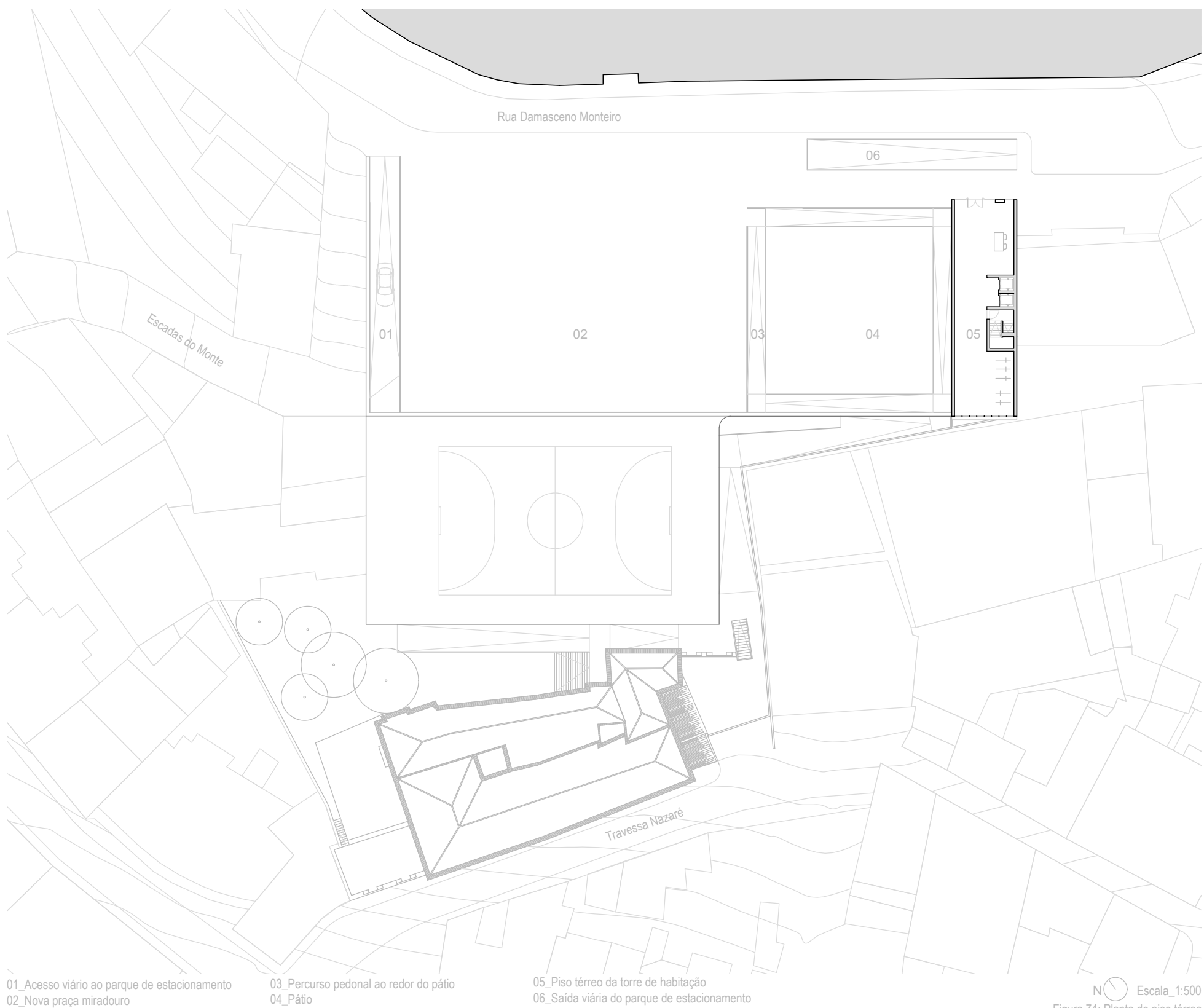


Figura 74: Planta do piso térreo

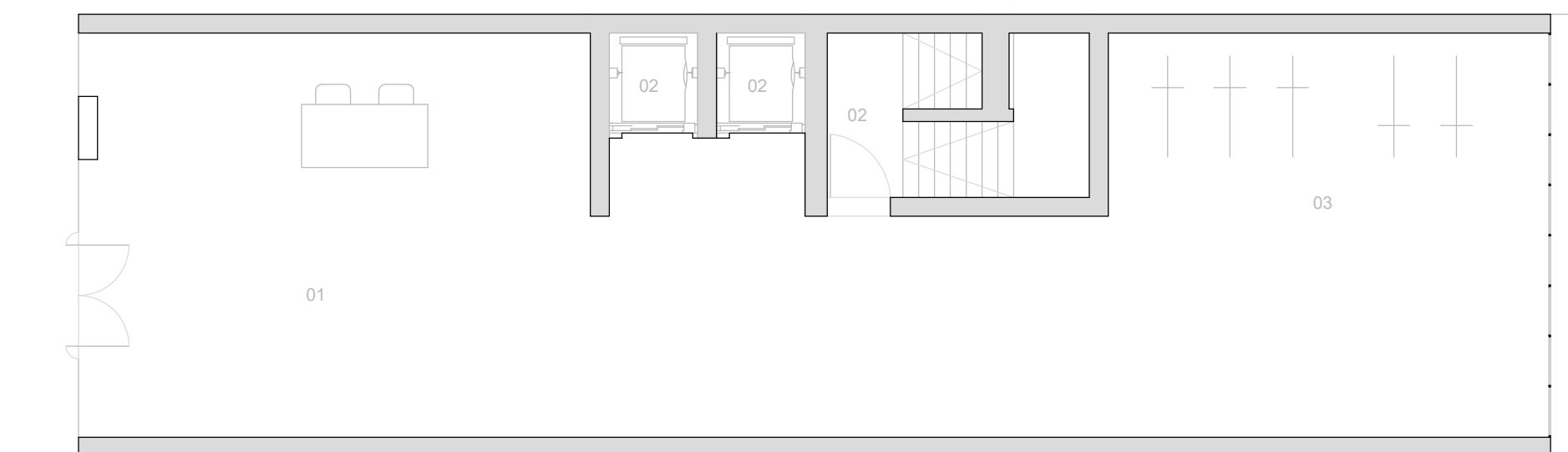
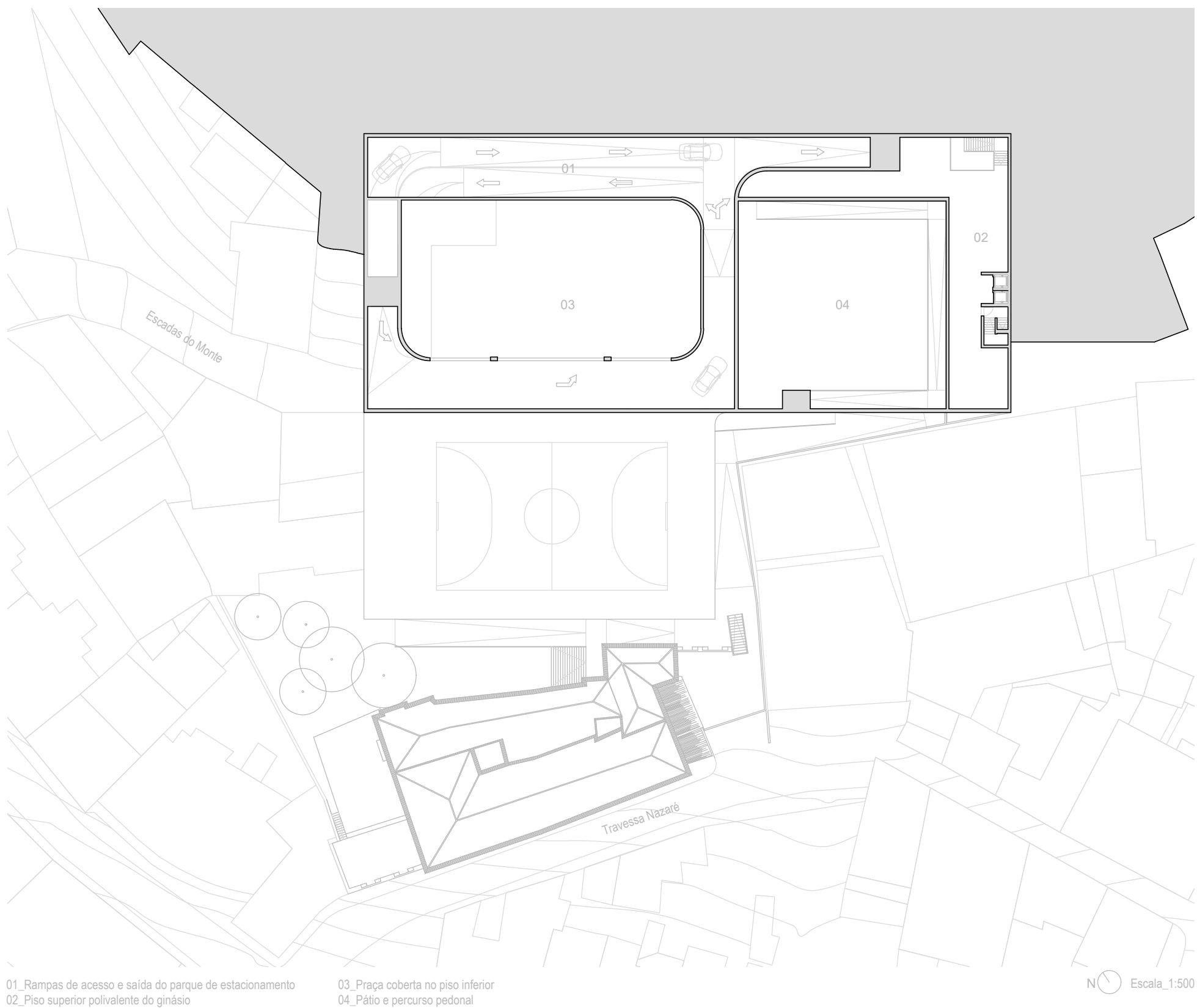


Figura 75: Planta do piso térreo



01_Rampas de acesso e saída do parque de estacionamento
02_Piso superior polivalente do ginásio

03_Praça coberta no piso inferior
04_Pátio e percurso pedonal

N Escala_1:500

Figura 76: Planta do piso -1



Figura 77: Planta do piso -2

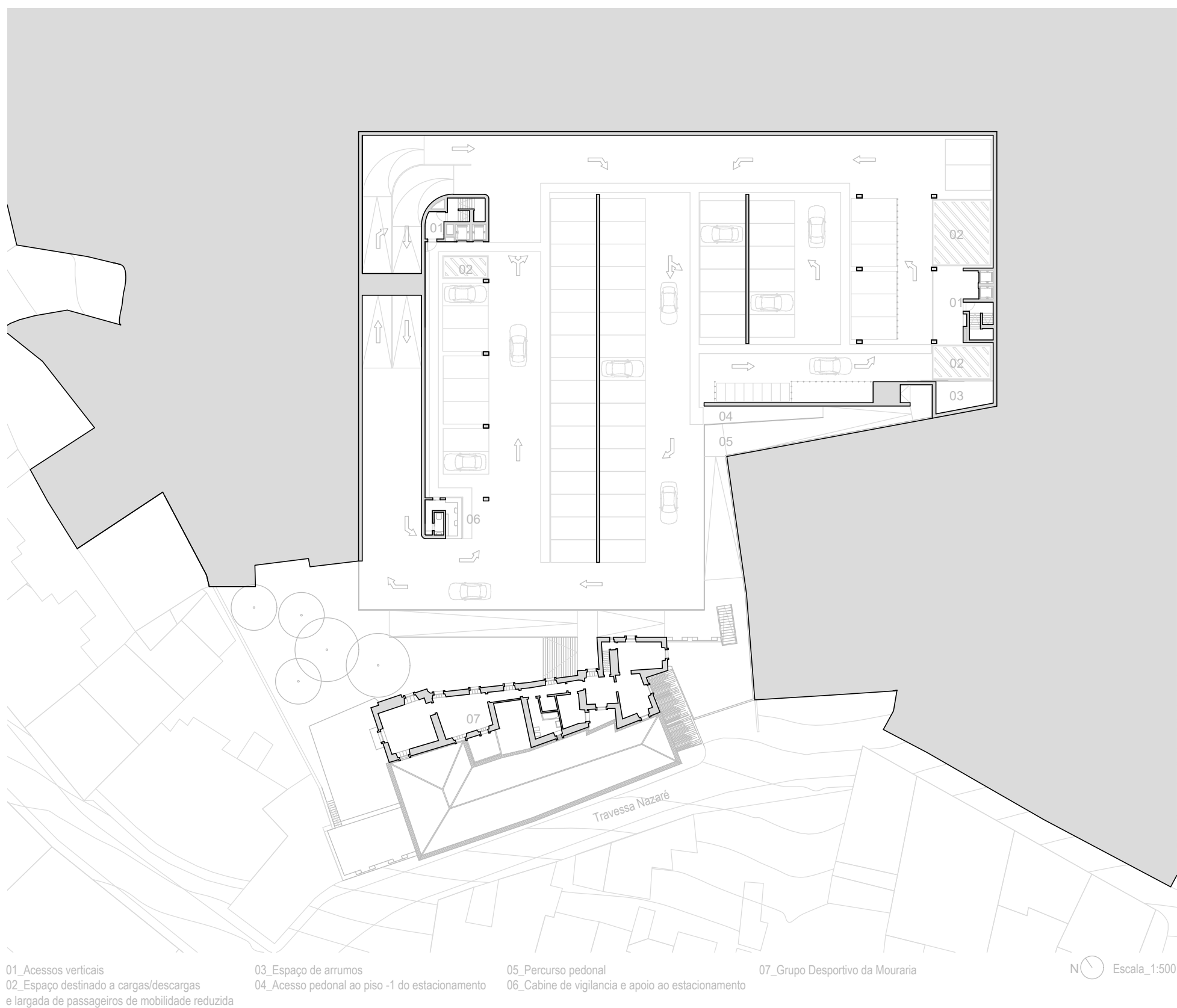


Figura 78: Planta do piso -3
(Piso -1 do estacionamento)

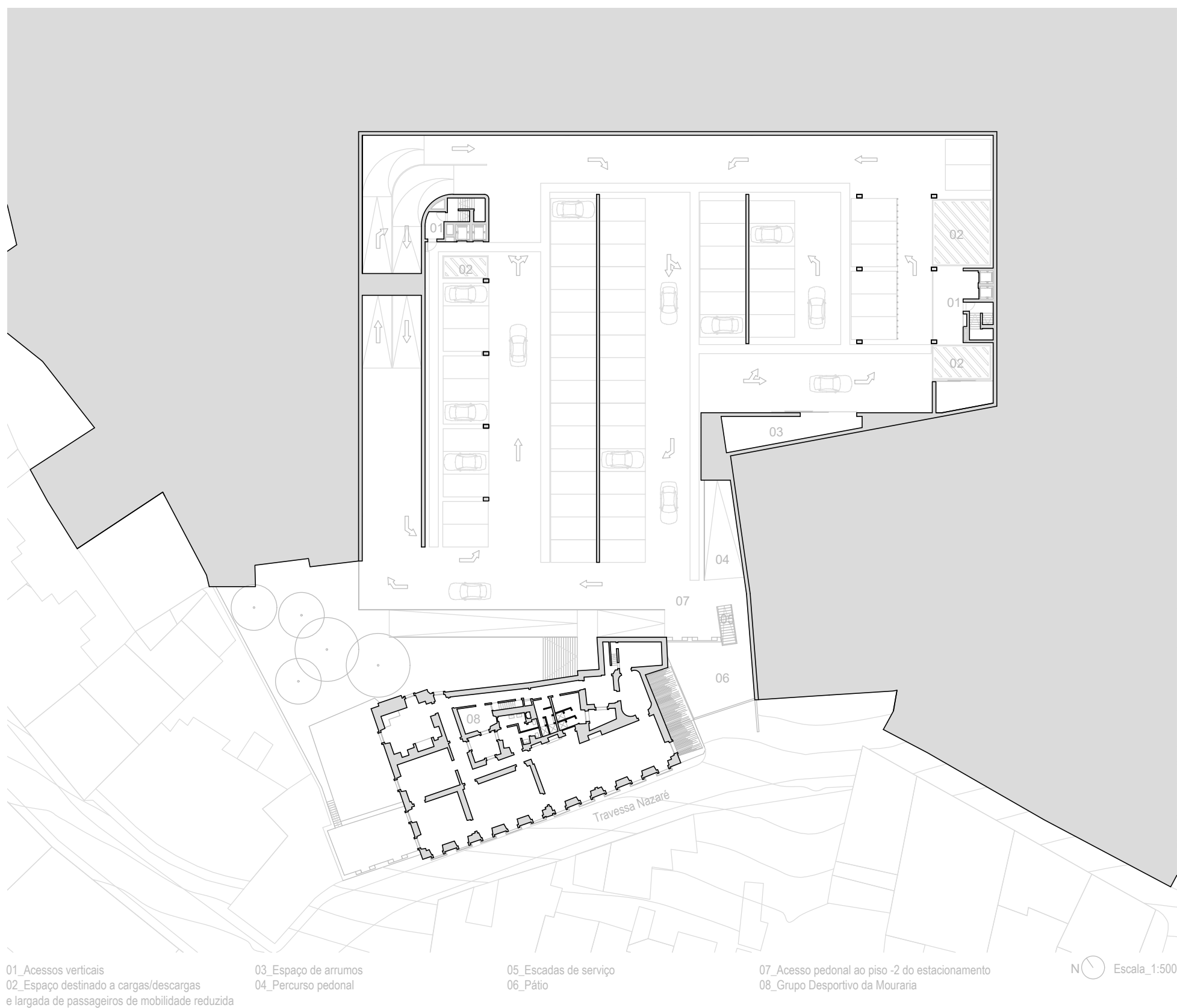


Figura 79: Planta do piso -4
(Piso -2 do estacionamento)

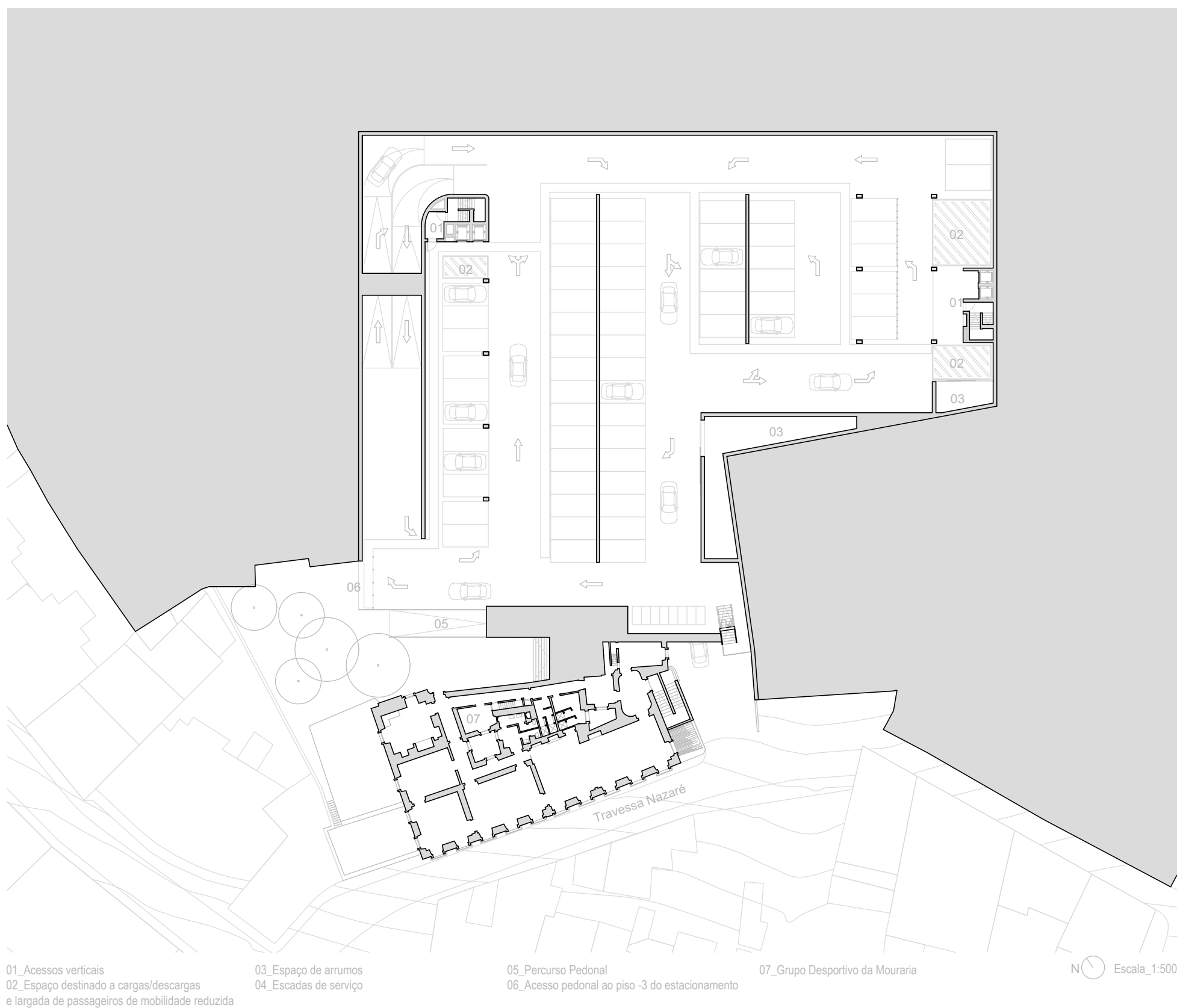


Figura 80: Planta do piso -5
(Pisto -3 do estacionamento)

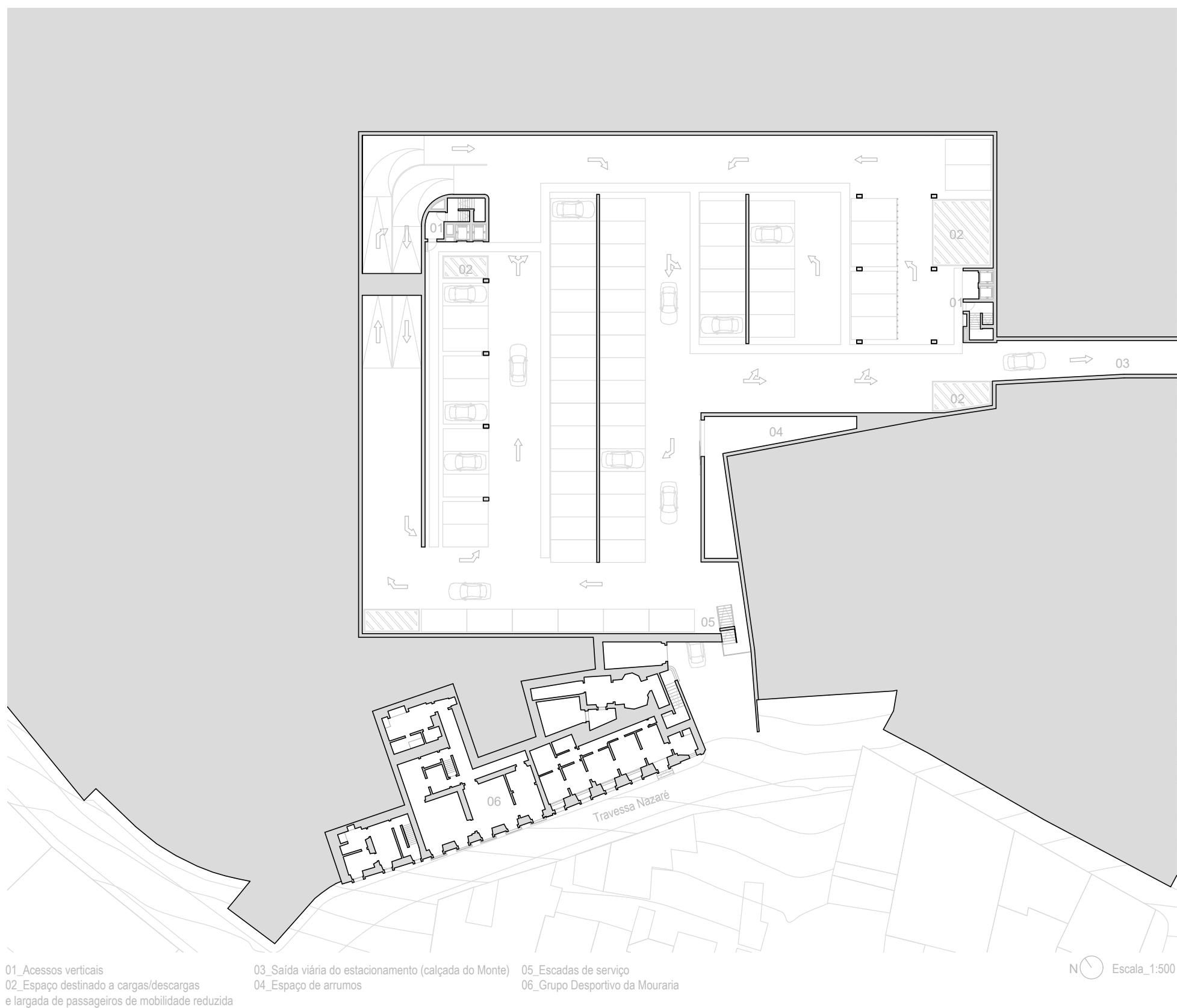


Figura 81: Planta do piso -6
(Piso -4 do estacionamento)

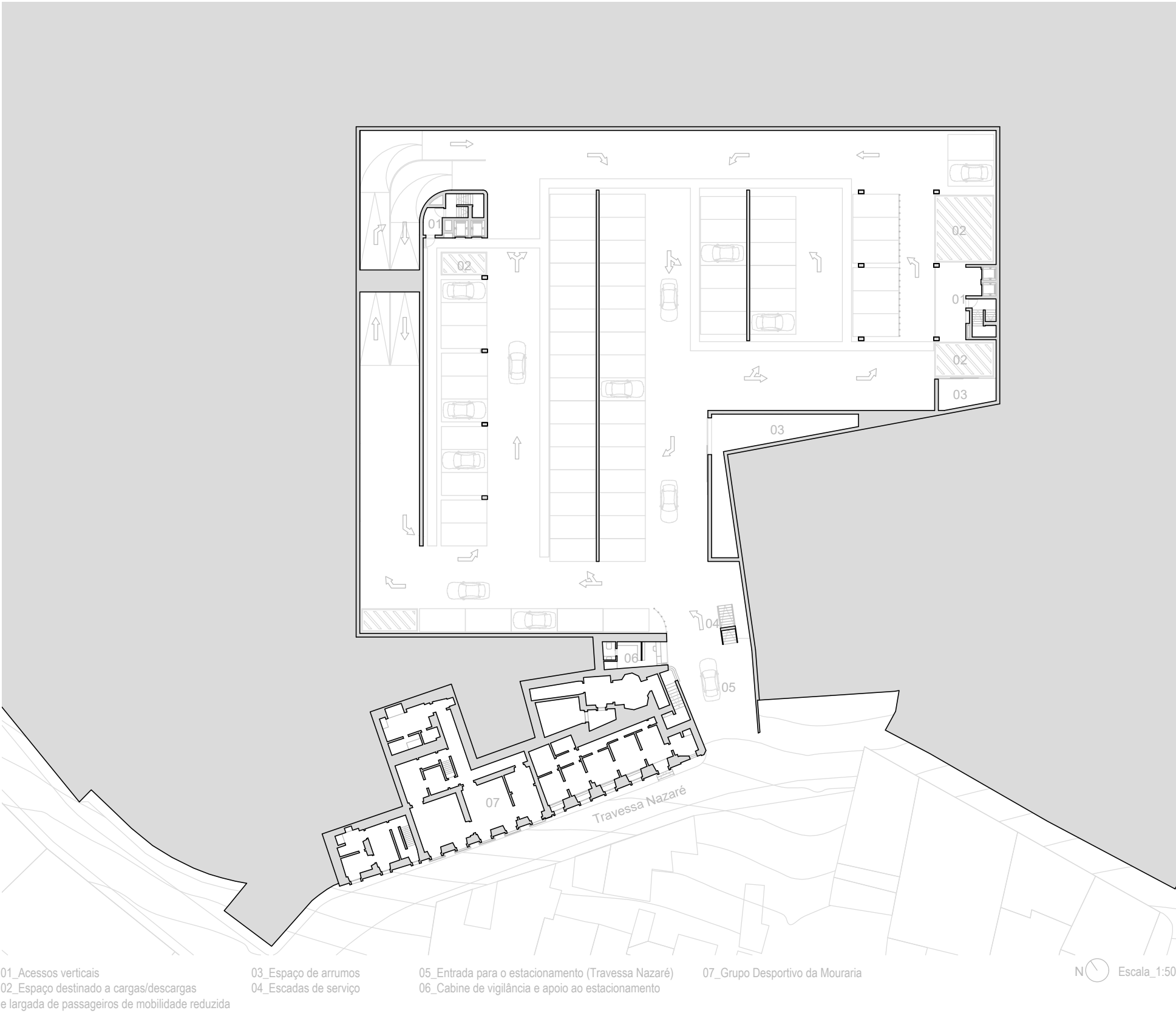


Figura 82: Planta do piso -7
(Piso -5 do estacionamento)

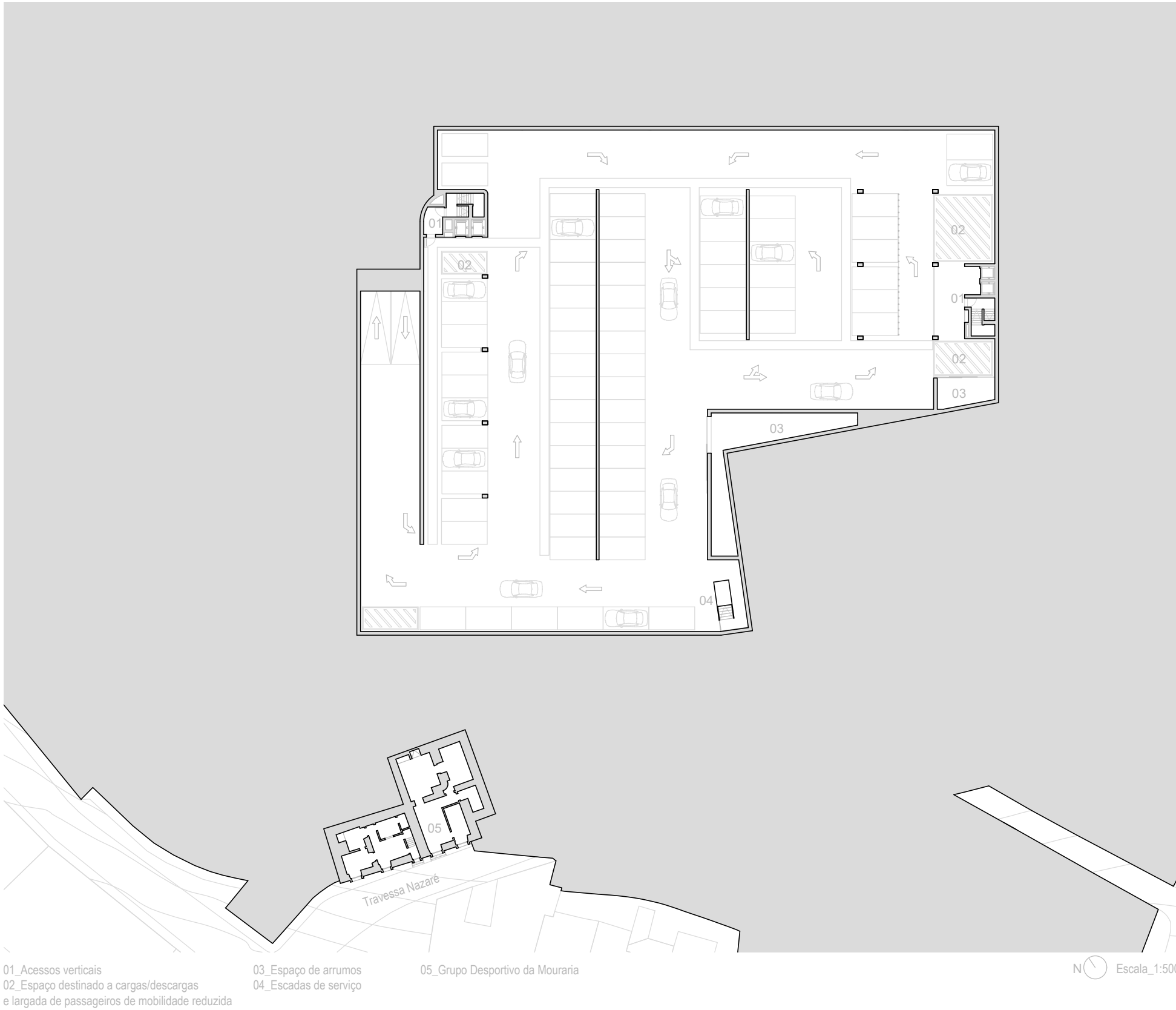
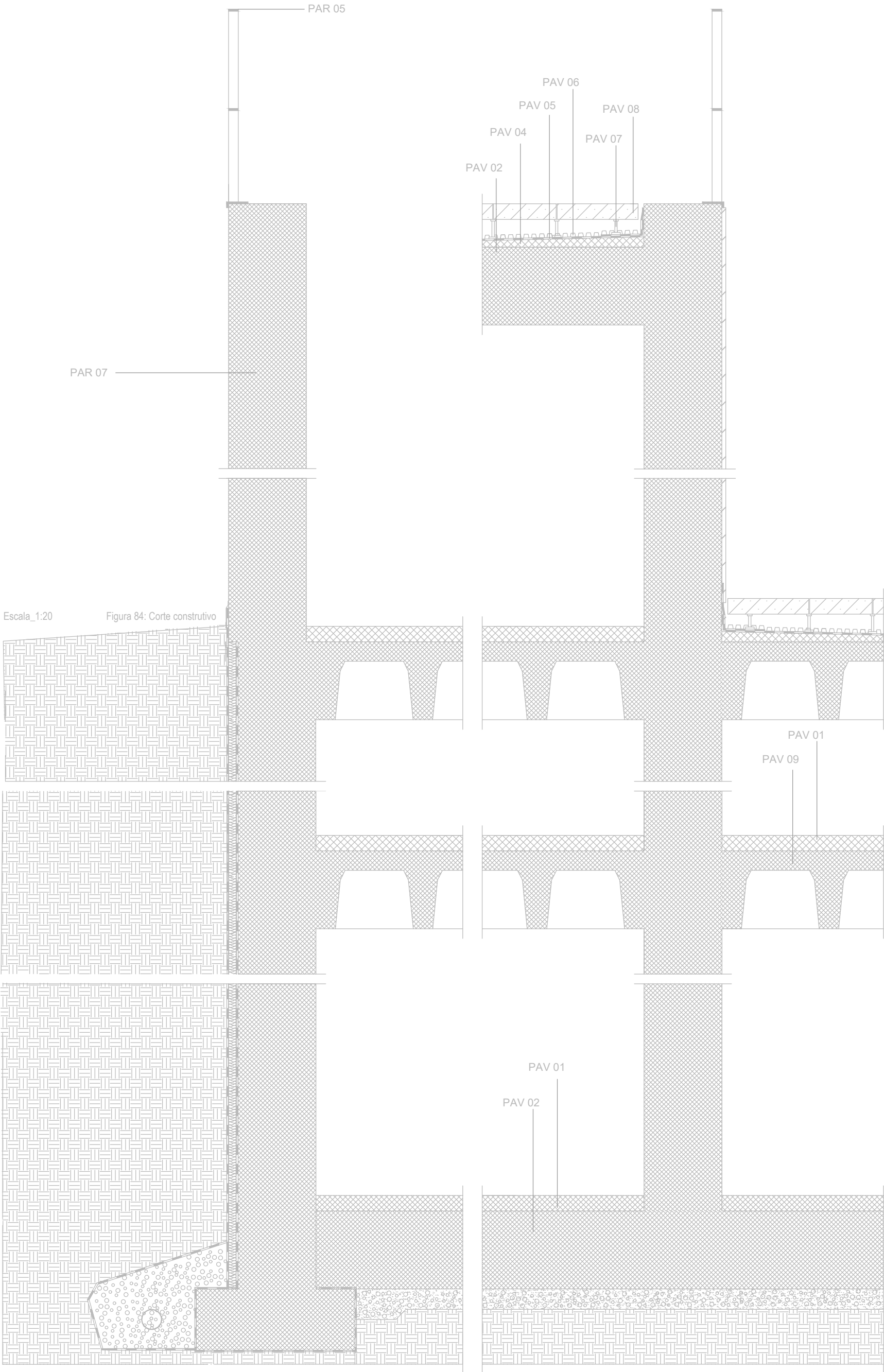
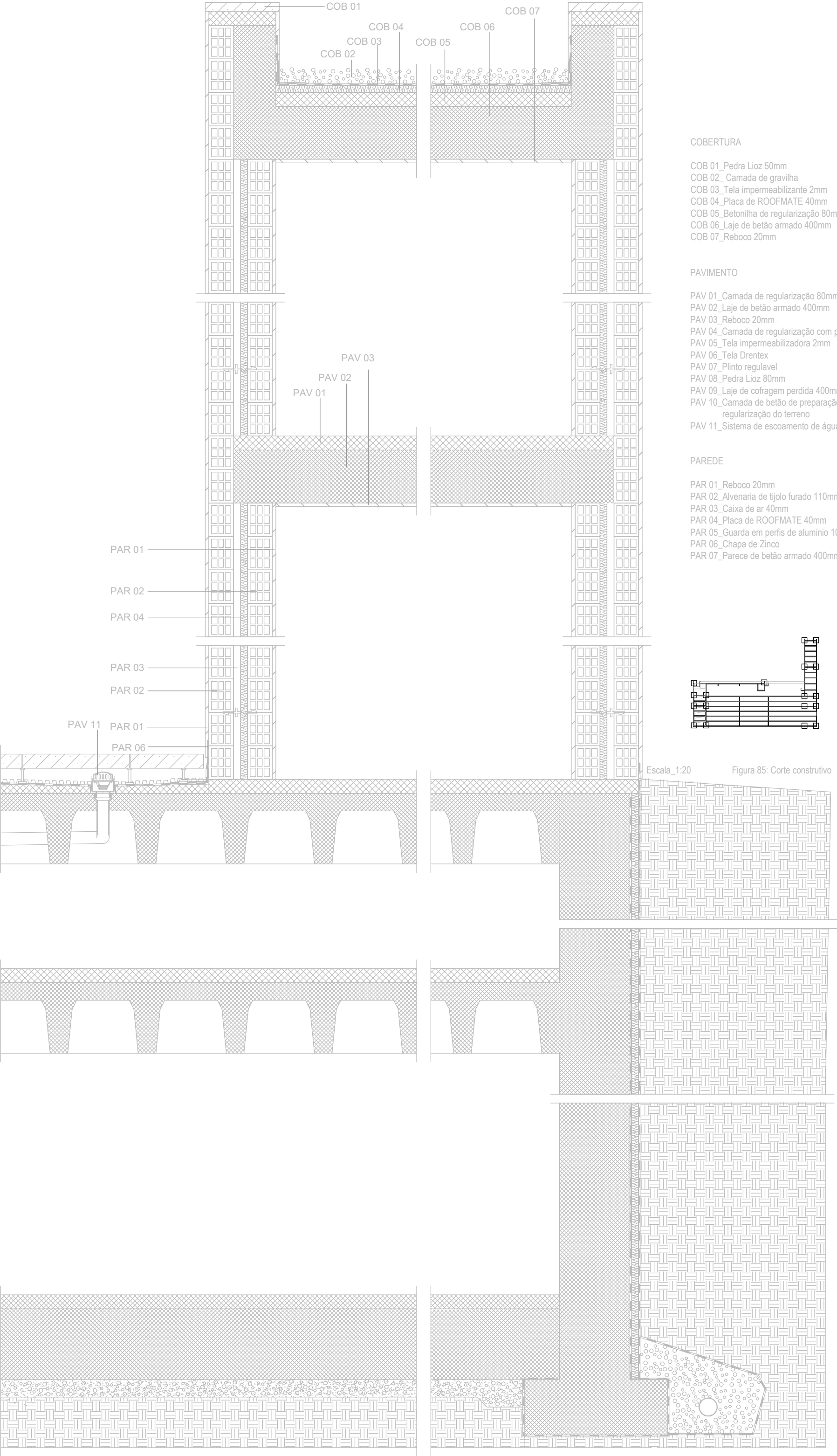


Figura 83: Planta do piso -8
(Pisto -6 do estacionamento)





COBERTURA

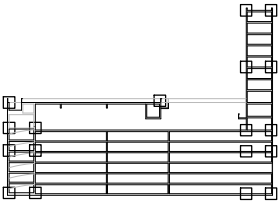
COB 01_Pedra Lioz 50mm
COB 02_Camada de gravilha
COB 03_Tela impermeabilizante 2mm
COB 04_Placa de ROOFMATE 40mm
COB 05_Betonilha de regularização 80mm
COB 06_Laje de betão armado 400mm
COB 07_Reboco 20mm

PAVIMENTO

PAV 01_Camada de regularização 80mm
PAV 02_Laje de betão armado 400mm
PAV 03_Reboco 20mm
PAV 04_Camada de regularização com pendente 2% 80mm
PAV 05_Tela impermeabilizadora 2mm
PAV 06_Tela Drentex
PAV 07_Plinto regulavel
PAV 08_Pedra Lioz 80mm
PAV 09_Laje de cofragem perdida 400mm
PAV 10_Camada de betão de preparação e regularização do terreno
PAV 11_Sistema de escoamento de águas

PAREDE

PAR 01_Reboco 20mm
PAR 02_Alvenaria de tijolo furado 110mm x 190mm
PAR 03_Caixa de ar 40mm
PAR 04_Placa de ROOFMATE 40mm
PAR 05_Guarda em perfis de aluminio 10mm
PAR 06_Chapa de Zinco
PAR 07_Parede de betão armado 400mm



Escala_1:20

Figura 85: Corte construtivo

Bibliografia

Livros

ASCHER, François. *Novos Princípios do Urbanismo*, Trad, Margarida de Souza Lobo e Ana Valente. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. ISBN 978-972-24-1670-2

AUGÉ, Marc. *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*. Trad. Miguel Serras Pereira. Lisboa: 90Graus Editora, 2005. ISBN 972-8964-02-1.

DIAS, Manuel Graça. *Manual das Cidades*, Lisboa: Relógio D'Água Editores, 2006. ISBN 972-708-920-8

DIOXIÁDIS, Constantinos A. *Arquitectura em Transição*, Trad, Aníbal S. A. Vieira. Coimbra: Arménio Amado Editora, 2013. ISBN 9-780122-779985

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. Trad, Anita di Marco. São Paulo: Perspectiva Editora, 2013. ISBN 8527309807

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Trad. Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: WMF Martins Fontes Ltda. Editora, 2017. ISBN 978-85-7827-421-4

LIPPOLIS, Leonardo. *Viagem aos confins da cidade*. Trad, Margarida Periquito. Lisboa: Antígona, 2016. ISBN 978-972-608-272-9

LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. Rio de Janeiro: Record, 2003. ISBN 8501068519

Entrevistas Jornal

AIRES MATEUS, MANUEL. **Observador**: 15 Dez. 2017. Entrevista concedida a Bruno Horta. Disponível em <https://observador.pt/2017/12/15/manuel-aires-mateus-vou-distribuir-os-60-mil-euros-por-quem-trabalha-comigo/>

Entrevista Vídeo

MIGUEL GASPAR, **Sociedade Civil** RTP2, Mobilidade, 2018. Entrevista cedida a Luís Castro. Disponível em <https://www.rtp.pt/play/p4365/e365872/sociedade-civil>

JAN GEHL, **Um Brasil**, Jan Gehl explica o conceito de cidades para pessoas, 2017. Entrevista cedida a Denis Russo Burgierman. Disponível em <http://umbrasil.com/entrevistados/jan-gehl/>

Desenhos gráficos

Plantas do edifício Grupo Desportivo da Mouraria, CML, 2017

