

FILIPPE MAGNO HENRIQUES SILVEIRA SALES FREITAS

**ELEMENTOS FACILITADORES
DE UM PERCURSO URBANO
NUMA MALHA CONSOLIDADA**

Orientador: Prof. Doutor João Filipe Ribeiro Borges da Cunha

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Faculdade de Arquitetura

Lisboa

2017

FILIPPE MAGNO HENRIQUES SILVEIRA SALES FREITAS

Dissertação defendida em provas publicas para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, com o Despacho de Nomeação de Juri n 402/2017 com a seguinte composição:

Presidente: Professora Doutora Filipe Alexandra Gomes da Silva Oliveira Antunes

Arguente: Professor Doutor Pedro Carlos Bobone Ressano Garcia

Orientador: Professor Doutor João Filipe Ribeiro Borges da cunha

Vogal. Professor Doutor Alberto Flávio Monteiro Lopes

ELEMENTOS FACILITADORES DE UM PERCURSO URBANO NUMA MALHA CONSOLIDADA

Tese apresentada para obtenção do grau de mestre

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Faculdade de Arquitetura

Lisboa

2017

ÍNDECE

Resumo

Introdução

I- Escolha do tema-----IX

II- Pergunta de partida:-----XI

Existem elementos facilitadores?

III- Casos de estudo-----XII

Capítulo 1

O Desenvolvimento urbano

1.1- A cidade contemporânea: Morfologia-----XIII

1.2- Forma urbana-----XIV

1.3- Evolução do território-----XV

1.4- O domínio das transformações do território-----XV

1.5- Estado da arte-----XV

Capítulo 2

Elementos facilitadores de um percurso

2.1- Infra-estruturas no espaço urbano e metropolitano-----XVIII

2.2- Apontamento sobre a génese do elemento elevador-----XIII

2.3- Elevadores especiais-----XXV

Capítulo 3

O elemento facilitadores como recurso decisivo num percurso urbano

3.1- Objetivos dos casos de estudo-----XVI

3.2- Inserção temporal-----XXVI

3.3- Descrição-----XXVII

3.4- Elevador do Castelo

3.4.1- Acesso à cota baixa-----XXIX

3.4.2- Acesso à cota alta-----	XXXII
3.4.3- Surgimento deste elevador-----	XXXIII
3.5- Elevador do Peneco-----	XXXIX
3.5.1- Surgimento deste elevador-----	XL
Conclusão-----	XLIX
Bibliografia-----	LI
Índice de figuras-----	LII

RESUMO

Desde o início das civilizações que as aldeias, vilas, cidades ou qualquer outro tipo de aglomerado habitacional, fazia recurso ao uso de vias mais curtas, acessos rápidos e menos cansativos entre pontos de comum interesse. Estes percursos, muitas vezes, surgem do nada, inadvertidamente, despropositadamente, de maneira muito espontânea e sem que se saiba em concreto qual foi a sua origem. Estas situações sucedem com muita frequência nos caminhos de pé posto que por norma resultam num verdadeiro percurso de êxito, por possuírem características suficientemente fiéis ao que seria um percurso ideal para os habitantes. Porém a evolução do meio urbano e a necessidade de urbanizar estes percursos, aos quais é suposto manter ao máximo a sua identidade, após o seu redesenho com recurso a estratégias de planeamento, torna-se em determinadas zonas, indispensável o recurso a *meios mecânicos facilitadores de percurso*.

Em Lisboa, no Chiado, e no Algarve, em Albufeira, mais propriamente na praia do Peneco, os nossos casos de estudo, a escolha foi baseada nas características topográficas e na consolidação urbana, uma vez que a morfologia do seu relevo é por excelência favorável para encontrar, analisar e comparar soluções que fizeram recurso a *elementos facilitadores de um percurso urbano*.

Vamos abordar casos concretos e aprofundar a nossa pesquisa, realçando que, de certa forma, temos um tema pouco explorado, porém de muita importância quando aplicado no estudo do território urbano.

ABSTRACT

From the beginning of civilizations that villages, towns, cities or any other type of housing, recourse to the use of shorter roads, quick access and less tiresome between points of common interest. These shortcuts often come out of nowhere, inadvertently, unintentionally, very spontaneously and without knowing in concrete what their origin was. These situations happen very frequently in footpaths, since they usually result in a true success, because they have characteristics sufficiently faithful to what would be an ideal course for the inhabitants. But the evolution of the urban environment and the need to urbanize these routes, which are supposed to keep their identity to the maximum, after their redesign using the techniques of urban planning becomes, the use of mechanical means facilitating the course becomes indispensable in certain zones.

In Lisbon, at Chiado and in Algarve, at Albufeira more precisely on the beach of Peneco, our case studies, the choice was based on the topographic characteristics and urban consolidation, since the morphology of its relief is par excellence favorable to find, analyze and compare solutions that made use of *elements that facilitate an urban route*.

We will address concrete cases and deepen our research, noting that in a certain way we have a little explored topic, but of great importance when applied in the study of urban territory.

INTRODUÇÃO

I- ESCOLHA DO TEMA

A minha perceção enquanto habitante da cidade de Lisboa, e como observador da sua dinâmica e vivências da cidade, reparo que existe um fator que em muito influencia o seu ritmo, a atividade e estilos de vida da cidade, por se tratar de uma das suas marcas e, por conseguinte, influenciar todos estes aspetos: trata-se do seu relevo.

Lisboa tem em alguns pontos do seu relevo características bastante acidentadas, o que provoca grande dificuldade na mobilidade dos habitantes e visitantes. Este fator condiciona, nalguns casos, a existência de meios mecânicos como elevadores, funiculares, escadas e tapetes rolantes, para melhorar os fatores de mobilidade e acessibilidade na cidade, e então ser possível percorrer-se com menos dificuldade troços que tenham como barreira física a topografia. Mas no entanto, existem ainda outros fatores inibidores de uma boa mobilidade, pois nalguns casos a dificuldade surge pelos percursos serem bastante extensos devido à dimensão dos quarteirões, situação frequente em malhas complexas. (morfologia).

A escolha do tema surgiu em análise de soluções encontradas a partir da necessidade do uso de dispositivos mecânicos de elevação para ajudar a redução de um percurso urbano, conferindo-lhe segurança e comodidade. Por diversos motivos, os aglomerados urbanos podem apresentar de forma transversal situações de impasse nos seus itinerários, aos quais se procuram soluções de transponibilidade para a circulação eficaz de meios e pessoas num ambiente urbano.

A intensão de aprofundar este tema muito específico na área do urbanismo e da arquitetura, da mobilidade e acessibilidade, que tem a ver com o recurso a engenhos mecânicos, cito no caso, a elevadores, que tenham de maneira rápida, cómoda e segura a sua contribuição de *facilitador de um percurso* na circulação dos transeuntes na via pública. Em zonas cujo caminho por características geográficas como inclinação excessiva, acentuado alto nível de irregularidade do solo, declives bastante íngremes ou pela existência de barreiras naturais ou físicas impostas pelo homem, como um acidente urbano que torne exageradamente distantes dois pontos de diferentes cotas e de distância menor que a do seu percurso.

Esta característica na morfologia do relevo é muito comum nos denominados vales e colinas de certas zonas. A apreciação da eficácia ou eficiência na solução encontrada, para o espaço ou percurso intervencionado, são de extrema importância, pois sabendo que um dos elementos fundamentais da cidade é a facilidade na mobilidade e acessibilidade, por

consequente, a forma como estes espaços estão entre si ligados, se por um lado o arruamento é o mais recorrente destes meios de ligação, por outro, existe uma plataforma mais específica que diz respeito à tendência para aligeirar ou tornar mais confortável um determinado percurso na malha urbana, aonde se procura uma solução, a qual podemos chamar de *atalho urbano*, onde, com recurso a *elementos facilitadores de um percurso urbano*, se aspira a encontrar boas soluções.



Fig.1 – Lisboa Vista aérea. Fonte: Coleção privada in “Ascensores e elevadores de Lisboa”

PERGUNTA DE PARTIDA:**II- EXISTEM ELEMENTOS FACILITADORES?**

Podemos afirmar que sim: existem dispositivos mecânicos aos quais as sociedades recorrem para transpor elementos que causam dificuldade nos percursos, sejam eles elevações extensamente consideráveis, com elevado grau de inclinação, obstáculos impostos pelo homem, entre outros. Pois são a estes mecanismos de recurso quase sempre de elevação, aos quais vimos conjeturalmente chamar de *facilitadores urbanos*.

Por conseguinte, estes *facilitadores urbanos* referindo-nos especificamente aos ascensores e elevadores que existem por todo o território nacional e muito particularmente na cidade de Lisboa, aonde temos vários casos com a particularidade de estarem muito próximos entre si, numa zona de características geográficas semelhantes, as já antes mencionadas, ou seja, vales e colinas com declive assinalável.

Acreditamos que existe de facto a necessidade de termos uma informação rigorosa, atualizada e georreferenciada sobre os elementos que de alguma forma facilitam percursos urbanos, geradores de organização urbana e também proporcionadores de acessibilidade e mobilidade na via pública. Pois estes engenhos de fulcral importância para prossecução de uma organização ao nível do sócio urbano, não deverão ser de instalação aleatória, pois carecem rigorosamente da realização prévia de estudos vários. Levantamento no terreno, que permitirá fornecer um retrato mais rigoroso da situação, que por sua vez tipificará as barreiras ou dificuldades referentes à morfologia local; questões sociológicas, económicas, serão decisivas nos fundamentos de decisão, a tomar para as medidas mais sensatas a serem consolidadas e colocadas em projeto. Para respetiva melhoria ou superação do respetivo percurso e consequentemente meio urbano.

III- CASOS DE ESTUDO

Iremos analisar dois sistemas de elevadores situados em meios geográficos totalmente distintos, destacam-se pela importância que têm nos percursos a qual estão inseridos, devido o serviço fundamental que prestam. São eles:

a)- Elevador do Castelo. Conjunto de dois elevadores públicos de acesso gratuito, na Baixa de Lisboa, que ligam a parte mais baixa da cidade ao Castelo de São Jorge. Este novo sistema de elevadores, insere-se no que se pode denominar de *Percurso de atravessamento pedonal, assistido por meios mecânicos de elevação*, e foi criado com o objetivo de articular as diferentes cotas entre colinas, considerando estrategicamente a facilitação nas subidas nos percursos bastante assinaláveis, o que viria também a ajudar a revitalização e requalificar da zona envolvente ao mesmo percurso.

b)- Elevador do Peneco. É um elevador público, na cidade de Albufeira, no Algarve. Liga a parte alta da cidade com à Praia do Peneco. Este elevador representa uma melhoria significativa ao nível dos acessos à praia, facilitando a vida a pessoas com mobilidade reduzida. O projeto permitiu também melhorar as acessibilidades e mobilidade ao areal, bem como contribuir na dinamização do comércio afeto ao percurso. Na sua estrutura escultórica de estilo contemporâneo, possui uma plataforma no alto dos 25 metros, onde é possível desfrutar de uma boa vista sobre o areal e sobre o mar.

CAPITULO 1

O DESENVOLVIMENTO URBANO

1.1- A CIDADE CONTEMPORÂNEA:

MORFOLOGIA

Uma das características mais marcantes da cidade contemporânea é a presença simultânea, e respetiva confluência do local e do global, ou seja tudo com que se possa relacionar, no ponto de vista da sua organização espacial ou esquemática, esses fatores não diferem, quando nos referirmos ao espaço urbano ou ao metropolitano.

Neste contexto, a noção de escala urbana e escala metropolitana, torna-se bastante importante no modo específico de definir a coexistência das duas naturezas por serem distintas, enquanto se ligarem a outros elementos estruturais e ou espaços envolventes.

Com a Revolução Industrial e a consequente urbanização do habitat humano, foi intensificado o processo de transformação das cidades em organismos ou territórios metropolitanos, processo ainda considerado em curso, passados dois séculos de realizações, crescimento e alterações.

Assim como a vida quotidiana foi assumindo cada vez mais formas de novos estilos na cidade tradicional, o processo de crescimento das cidades caracterizou-se em boa medida pela agregação de novo tipo de estruturas. Deste modo, ao lado das novas infraestruturas o funcionamento das cidades encontra suporte importante nas estruturas tradicionais, assim como ao lado das atividades tradicionais próprias da vida citadina, e os seus habitantes continuam a desempenhar atividades que ainda podem ser qualificadas como urbanas ou habituais.

Um edifício de escala urbana, ao evidenciar precisamente a característica da sua escala, submete-se a uma dimensão temporal além de espacial. Dai Considerar-se que a maior parte destas avaliações, ainda que pudessem ser identificadas com o que correntemente se designa por escala local, coexiste em espaços centrais, no sentido físico e simbólico. Consequentemente, os locais, bem como as estruturas de maior destaque e presença nas cidades tornam-se pertencentes ao funcionamento urbano tradicional.

Sendo assim, consideramos a noção de escala urbana como termo diverso e complementar à noção de escala metropolitana, estando ambas presentes na vida complexa das cidades contemporâneas. Do mesmo modo, considera-se que nalgumas cidades, resultantes da sobreposição e composição de formas urbanas e metropolitanas de organização, coexistem tanto o espaço urbano quanto o espaço metropolitano, encontrando-se fisicamente configurados com atributos distintos. (Soya, 2000)

1.2- FORMA URBANA

A forma urbana é o resultado final dos problemas colocados nas disciplinas de Urbanística e Arquitetura, e como tal é preciso ter sempre em conta que tanto a Arquitetura como o Urbanismo são disciplinas criativas que têm como fim a intervenção no espaço alargado da cidade. (Lamas, 2011)

A conceção arquitetónica é essencialmente formal ocupando-se não somente da conceção dos diferentes factos construídos, mas também da ligação das definições que podem existir entre as edificações e os lugares por eles definidos. O seu domínio caracteriza-se fundamentalmente pela conceção do meio que o homem habita.

A forma surge como resposta a um problema espacial. A forma é a solução do problema posto pelo contexto, ou seja a forma física torna-se o produto de uma ação e a solução de um problema. Pode então dizer-se que a forma urbana é o aspeto da realidade ou o modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, a materialização dos aspetos de organização funcional, quantitativa e dos espaços qualitativos e figurativos. (Cullen, 1983)

O contexto das formas Arquitetónicas ou urbanas pode englobar tanto critérios funcionais como económicos, tecnológicos, jurídico-administrativos (como por exemplo as relações entre o parcelamento e as formas urbanas), ou critérios de natureza estética arquitetónica. A multiplicidade de critérios e a sua natureza heterogénea desaconselhariam uma sistematização, a qual pouco adiantaria às questões aqui abordadas.

A forma urbana deve constituir uma solução para o conjunto de problemas que o planeamento urbanístico pretende organizar e controlar. É a materialização no espaço da resposta a um contexto preciso. Desde sempre o desenho da cidade teve de equacionar o contexto que deveria responder através da arquitetura.

1.3- EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO

A cidade, como qualquer organismo vivo, encontra-se em contínua transformação. Qualquer cidade evolui ligando pedaço a pedaço modificações na sua forma. O tempo é fator determinante para entender o território como objeto físico e também para posicionar a intervenção da arquitetura, intervenção num dado momento e que se torne ponto de partida num processo de uma modificação gradualmente evolutiva. A evolução das formas urbanas põem duas ordens de questões:

- A primeira relaciona-se com o desenvolvimento urbano, onde o estudo morfológico pressupõem a consideração do crescimento urbano, indissociável ao estudo das cidades. Onde o desenvolvimento urbano é um conjunto de processos que conduzem ao crescimento das cidades, por expansão ou por alteração do seu interior.
- A segunda tem a ver com a reutilização das partes da cidade. As políticas de recuperação, reabilitação e restauro de áreas urbanas, pressupõem diferentes usos e consequentes modificações da imagem e da forma de todos os seus elementos constituintes.

1.4- O DOMÍNIO DAS TRANSFORMAÇÕES DO TERRITÓRIO

No domínio das transformações do território, consideram-se implícitas duas ações: Conceção e controlo. O controlo do espaço não se pode exercer sem uma ideia prévia (plano, projeto), do mesmo modo o plano de nada servirá se não for implementado. Exceto os projetos cujo objetivo é de um manifesto ou afirmação e controversa cultural, nos quais não se verifica a realização.

1.5- ESTADO DA ARTE

No espaço de dez anos, Portugal passou de um país onde a questão das acessibilidades começava a despontar, para um dos melhores exemplo em projeção destas questões a nível da Europa muito embora, os resultados dos investimentos feitos ainda tardam em aparecer ao nível dos indicadores de referência. Os efeitos dos consecutivos programas públicos e privados com vista à melhoria da acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida ou com a necessidade de qualquer outro tipo de auxílio para efetuar determinado percurso, surgirão como amparo de quem se depara com inúmeras dificuldades na sua vida quotidiana, seja no acesso a serviços, aos transportes e até mesmo ao percorrer a via pública. Atualmente, existem bons exemplos em lugares onde subsistia a extrema necessidade da instalação de um elemento facilitador de percurso, como são os centros cívicos, onde de um

terço deles nas cidades portuguesas já são plenamente acessíveis e, desde 2008 até os dias de hoje, metade dos municípios, mais propriamente cento e cinquenta e quatro, já trabalham em prol das acessibilidades como um bem comum.

(Fonte: www.publico.pt/2013/04/18/sociedade/noticia/exemplo/acessibilidades/1591633)

Sendo Portugal um país que cada vez mais se afirma como potencial destino turístico, “Recentemente, foi revelado num estudo da Eurostat (Gabinete Comunitário de Estatísticas) que as dormidas nos hotéis portugueses cresceram 5,2% em 2007 face ao ano anterior, ultrapassando a média de crescimento da União Europeia que se situa nos 3,1%”. Questões relacionadas com as acessibilidades e mobilidades estão na ordem do dia e a fazem-se por cumprir. A literatura diz que as famílias em turismo procuram mais vezes os municípios melhor servidos a nível de acessibilidade e mobilidade.

(Fonte: www.jornaldenegocios.pt/opiniao/detalhe/portugal_um_pais_cada_vez_mais_virado_para_o_turismo)

Estudos atuais de urbanismo e da arquitetura concluem que para se ter elementos que constituam boas soluções, ou que incorporem tudo aquilo que na atualidade se considera auxiliar a concretização de um percurso eficaz, necessitaremos incontornavelmente de corrigir distorções complexas em traçados, obstáculos naturais como a diferença acentuada de cotas ou reverter outras situações realmente disfuncionais.

Para o arranque e concretização destes projetos, é imprescindível a adoção de soluções atuais, as quais temos de adequar ao uso do espaço público e da cidade tradicional, mantendo com ela uma relação positiva, onde o fator mudança de mentalidades e, da necessidade de criar a cultura do bem-estar comum e de se ser capaz de proporcionar serviços e equipamentos públicos eficientes para servir a comunidade com qualidade, que facilite percursos criando novas formas de viver o espaço público, garantir-se-á assim aspetos como:

a)- *Ligação* entre as estruturas promotoras de um percurso acessível com os espaços ou serviços adjacentes, para que em comum serviços ou espaços possam interagir e reagir como um todo.

b)- *O resultado positivo da implementação destes mecanismos facilitadores*, resultam em fatores de acessibilidade e mobilidade, que podem ser definidos como a capacidade do meio edificado assegurar a todos uma igual oportunidade de uso, de uma forma direta, imediata, permanente e o mais autónoma possível em determinado equipamento coletivo.

c)- *Mobilidade*, este novo grande desafio na sociedade contemporânea, determina a capacidade que as cidades têm em disponibilizar meios ou estruturas capazes de favorecer e manter os percursos transponíveis, fáceis e sustentáveis.

d)- *Funcionalidade*, nos quais os dispositivos ou estruturas deverão estar à altura de corresponder aos serviços para o qual foram projetados e dar seguimento além do seu espaço de implantação ou seja de ligar.

e)- *Segurança*, de acordo com o que é esperado, os equipamentos deverão desempenhar favoravelmente as suas funções e garantir a segurança dos utentes, para que não se incorra em acidentes.

f)- *Comodidade*, está ligada à segurança, porém apela ao facto de o uso de um equipamento garantir algum bem-estar e transmitir o conforto suficiente para dele se tirar benefício.

g)- *Harmonia e integração paisagista*, falamos da capacidade icónica e intemporal, do espaço ou artefacto, que deverá ter a componente padrão de finalização que é a beleza. A arquitetura e o Urbanismo devem ser belos e funcionais.

É importante fazer menção a um fator muito importante no cumprimento e posterior sucesso para obtenção das melhores soluções. O tempo é o fator necessário para o amadurecimento, crescimento e conclusão de um projeto ainda na fase conceptual. O tempo é uma questão que por norma influencia os bons resultados nos projetos e a cada dia este é cada vez mais escasso, fruto dos argumentos de que as novas tecnologias são capazes de elaborar tudo. Porém, todos os projetos quando em fase de estudos, devem cumprir o tempo necessário de maturação, o prazo suficiente favorece o verdadeiro impacto da intervenção, pois oferece um suporte de tranquilidade e serenidade para melhor casar o elemento da intervenção ao espaço envolvente.

A rapidez tecnológica pode surgir na fase dos processos construtivos, onde as tecnologias estão capacitadas para tal. Prazos longos e necessários para uma boa execução nos dias de hoje são vistos como fatores que vão contra a corrente do mercado, pois a atual sociedade onde a velocidade foi imposta sob o pretexto do fator custos, a máxima “tempo é dinheiro” tornou-se num verdadeiro adversário do espaço público, retirando-lhe a missão de lugar para ser desfrutado por todos com todos os critérios que lhe deveriam ser atribuídos.

CAPITULO 2

ELEMENTOS FACILITADORES DE UM PERCURSO

2.1- INFRA-ESTRUTURAS NO ESPAÇO URBANO E METROPOLITANO

As grandes infraestruturas e o modo de vida metropolitana deram origem ao que está a ser classificado aqui como espaço metropolitano, completamente distinto do espaço urbano tradicional. (Lefebvre 2012)

Se o espaço metropolitano caracteriza-se, essencialmente, como os diversos espaços urbanos, na constelação de bairros, freguesias e concelhos que compõem uma metrópole. Esses espaços não pertencem a nenhum destes lugares do ponto de vista da vida urbana tradicional e do seu reconhecimento, por parte dos habitantes, como origem, moradia ou permanência. Espaços muitas vezes de uso quotidiano onde, no entanto, seus habitantes não esperam encontrar as situações da vida comum e onde a única presença familiar é a configuração construída deste espaço, o próprio espaço infraestrutural, aquele que permite a articulação dos distintos e destacados pontos da metrópole.

Para que as infraestruturas metropolitanas não sejam estranhas na cidade e a sua inserção urbana, resulte positivamente com os usos urbanos, o seu projeto de implantação deve estabelecer uma relação proporcional com as suas áreas vizinhas. Nesta relação espacial as partes em proporção mantêm-se igual a importância e efeito. Assim, tanto o tratamento inerente das infraestruturas metropolitanas como a previsão de um adequado tecido urbano vizinho são considerados igualmente termos variáveis desta equação.

Em relação ao primeiro termo, o tratamento intrínseco, deve-se em princípio considerar maneiras de diminuir os aspetos negativos da presença das infraestruturas. Neste sentido, deve-se procurar por soluções que diminuam as tendências para a execuções que se caracterizem como baixa na qualidade ambiental e ou espacial, seus desempenhos e soluções que se enquadrem na presença do conjunto infraestrutura e espacial a fim de torná-la mais proporcional.

Um dos grandes benefícios desta conexão é a construção de estruturas, quiçá potenciais marcos de organização do tecido urbano, com o propósito de atribuir qualidade ao funcionamento de toda uma rede infraestrutural, beneficiada da necessária estrutura organizativa da cidade e para a vida urbana contemporânea. Cabe aos programas promover a organização destas edificações, especialmente nos nós de articulação dos sistemas de

circulação geral, com os sistemas de circulação local de cada um dos bairros, freguesias, conselho ou distrito nesta que é a árvore urbana, a fim de configurar nestes interfaces urbanos espaços que funcionem como portas urbanas de acesso aos projetos significativos de cada bairro, capazes de corresponder à identidade e necessidade do espaço que favorece a interação dos cidadãos, especialmente aqueles que tenham interesse local ou metropolitano.

É de realçar também que algumas infraestruturas podem ser, ao mesmo tempo, espaços urbanos ou metropolitanos, dependendo da atividade do utilizador e do seu uso momentâneo, especialmente do ponto de vista simbólico e, que são, geralmente, aqueles espaços mais ricos das grandes cidades, que se tornam claramente parte da vida urbana habitual para muitos que lá vivem ou trabalham, e pode ser considerada uma infraestrutura urbana em termos de circulação, por estabelecer articulações locais, geralmente para vencer diferenças de cota.

No caso do elevador do castelo em que o sistema é formado por dois elevadores separados ao longo dos seus quase 200 m de percurso a separá-los, essa extensão facilmente se transforma numa zona de interação, de lazer, de estar e de comércio para os visitantes e moradores. A criação e a consequente inserção do esquema de percursos entre o Castelo de Sº Jorge, a Baixa Pombalina e o Bairro Alto, tem um desenvolvimento nitidamente de sucesso e merece uma pequena abordagem.

A união da Baixa Pombalina ao Rio Tejo, através dos principais eixos ortogonais de direção Norte-Sul, é preponderante na organização da Baixa Pombalina, aonde assim se destacam na sua estrutura urbana a Rua Augusta, a Rua do Ouro, a Rua Prata e a Rua dos Fanqueiros, que fazem as principais ligações viárias e pedonais até à Praça Dom Pedro IV, mais conhecida, por Rossio, e à Praça da Figueira, localizadas a Norte da Baixa; e a Sul à Praça do Comércio, também conhecida por Terreiro do Paço.

São igualmente estruturantes na dinâmica destes espaços urbanos as ligações Nascente - Poente entre as colinas do Castelo e do Chiado, com destaque para o eixo viário da Rua da Conceição, que liga o Castelo ao Chiado respetivamente através das Ruas da Madalena e da Calçada Nova de São Francisco.

Muito simbólico neste percurso é também o elevador de Santa Justa, construído nos finais do séc. XIX, que permitiu ligar de forma mecânica, a cota mais alta do Chiado à cota da Baixa

Pombalina entre o Largo do Carmo e a Rua de Santa Justa. A nascente, a ligação entre a Baixa e a Colina de Alfama, diga-se Castelo, sempre foi feita através das ruas existentes, com destaque para a Rua da Madalena localizada a Nascente da malha ortogonal da Baixa.

Atualmente a intervenção na estação do Metro Baixa Chiado, da autoria do Arq. Álvaro Siza Vieira, estabelece uma ligação entre duas partes da cidade, vencendo de forma subterrânea o desnível existente entre a Baixa e o Chiado, veio acentuar a importância da Rua da Vitória como rua de atravessamento transversal da Baixa, uma vez que apresenta uma posição central nesta malha urbana. A partir de certa altura, o centro do Chiado passou a ser o Largo Camões e a sua envolvente, do ponto de vista da possibilidade que oferecia aos peões aceder ao Bairro-Alto e pela articulação que propõe entre ambos os circuitos e posteriormente a descida ao Cais de Sodré.

Entre este ponto e a cota da Rua do Crucifixo existe uma diferença na ordem dos 18 metros. A inovação proposta por Siza foi a possibilidade de utilizar uma infraestrutura que faz parte de um conjunto, muito extenso e articulador de quase toda a cidade, para facilitar uma ligação entre dois pontos distantes através de meios mecânicos. Deste modo, com um sistema de escadas rolantes, o arquiteto ligou o Chiado e o Bairro alto com a malha da Baixa de forma assistida. Esta estratégia permitiu criar duas vantagens fundamentais. Por um lado resguardar o espaço público da invasão de meios mecânicos agressivos para a configuração dos arruamentos em área claramente consolidada há vários séculos. Neste caso, esta solução seria quase fundamental e incontornável uma vez que as diferenças de cota e a distância a percorrer revelam uma clara necessidade de meios assistidos de subida sobretudo para utentes de mobilidade mais reduzida.

Por outro lado, permite estabelecer a articulação entre duas zonas importantes do centro histórico da cidade, de forma fácil, direta e confortável.

É neste contexto urbano que surge a intenção de estabelecer um acesso pedonal assistido entre a Baixa e a colina do Castelo de S. Jorge. O projeto tem como objetivo a articulação de diferentes cotas segundo uma estratégia integrada que, facilitando a subida, potencie a revitalização e requalificação da zona envolvente.

O “Percurso pedonal assistido da Baixa ao Castelo de S. Jorge” vai compreender um conjunto de intervenções integradas que incluem:

- a)- A *requalificação urbana* da Rua da Vitória como eixo estruturante do percurso pedonal assistido, estendendo-se a intervenção desde a Rua do Crucifixo até à Rua dos Fanqueiros;
- b)- A *reconversão do edifício* com os nºs 170 -178 da Rua dos Fanqueiros onde serão integrados os elevadores públicos que farão a ligação ao Largo Adelino Amaro da Costa, através do piso térreo do edifício adjacente, na Rua da Madalena, nº147-155;
- c)- A *requalificação urbana* do Largo Adelino Amaro da Costa e da zona envolvente do Mercado do Chão do Loureiro e do percurso até a cota do Castelo de São Jorge.
- d)- *Requalificação urbana* da Rua da Vitória.

A *requalificação urbana* do espaço público afeto ao percurso assistido, é um contributo fundamental na revitalização desta área da cidade.

É intenção expressa na Proposta de Plano de Pormenor da Baixa Pombalina, de consolidar o conceito de grande espaço comercial aberto apoiando o empreendedorismo comercial permite desenvolver ações de gestão que conduzem à criação das condições necessárias à competitividade: limpeza; segurança, iluminação, promoção, logística, horários de funcionamento, etc. Tornar as Ruas da Vitória e de Santa Justa em artérias vivas e qualificadas de oferta comercial e de restauração, suportadas pelo reforço da acessibilidade nas zonas da colina do Bairro Alto, Baixa-Chiado e Castelo de Sº Jorge.

A intervenção pretende ir ao encontro dos pressupostos anteriormente enunciados, substitui-se o pavimento existente, em calçada de calcário, por um lajedo em pedra de calcário de lioz, com acabamento amaciado, conferindo um grande conforto ao transeunte, e sendo o fio condutor de toda a proposta até ao Castelo. Em zonas da rua com maior inclinação, optou-se por um acabamento em bloco de granito para aumentar o atrito e reduzir riscos de acidentes. A acessibilidade às igrejas da Vitória e de S. Nicolau é facilitada pela construção de plataformas alternativas às escadarias de difícil acesso por parte de pessoas com mobilidade condicionada.

A intervenção é interrompida nas artérias perpendiculares principais, Rua do Ouro, Rua Augusta, Rua da Prata e Rua dos Fanqueiros, por se considerar que estas vias são hierarquicamente mais importantes. O desenho da pavimentação é consequência direta da arquitetura. A métrica do desenho Pombalino é a protagonista; os cunhais dos quarteirões e

o cadastro do edificado são geradores da estereotomia proposta. O pavimento é estendido no sentido transversal ao percurso; faz-se a marcação dos cunhais e do eixo do quarteirão. O desenho proposto lança linhas com larguras múltiplas do palmo (22cm), de 44cm ou 66cm, e com comprimentos variáveis.

Quanto ao elevador do castelo, realçamos a distinção com o prémio FAD 2014. A importância do programa na sua origem, o percurso pedonal é parte do projeto da autarquia para a revitalização do centro histórico e o resultado prático desta obra pública, “capaz de sintetizar as virtudes da reabilitação e da técnica”, do Arq. Falcão de Campos.

Fonte: (www.publico.pt/2014/07/04/culturaipsilon/noticia/percurso-pedonal-da-baixa-ao-castelo-de-s-jorge-recebe-maior-premio-de-arquitectura-iberico-1661617)

FAD: Prémio Fomento das Artes e do Desenho de Arquitetura.



Fig.2- Planta de localização e perfil transversal do percurso de atravessamento entre a colina do Castelo de Jorge e a colina do Bairro alto, passando pela Baixa chiado. Fonte: Archdaily, Atelier Arq. Falcão Campos



Fig.3- Perfil transversal e respetiva planta de parte do percurso entre a estação do metropolitano Baixa do Chiado Rua do Crucifixo e elevador do castelo Rua dos fanqueiros. Fonte: Archdaily, Atelier Arq. Falcão Campos

2.2- APONTAMENTO SOBRE A GÊNESE DO ELEMENTO ELEVADOR

O surgimento do elevador vem resolver problemas de acessibilidade ou transponibilidade das pessoas, que por diversas razões, como físico motoras, etária, fadiga diária entre outras, tenham dificuldade em se deslocar até determinado ponto, por norma a uma cota diferente, superior, inferior ou também para transpor uma barreira física seja ela em espaços públicos ou privado.

Na cronologia do elevador após a primeira etapa totalmente mecânica, passou-se à utilização do vapor, seguida da hidráulica, até que, na segunda fase do século XIX, surge a eletricidade. Com o surgimento da eletricidade, assiste-se a uma nova Revolução Industrial, desenvolvendo-se o motor industrial. Em 1880, os irmãos Siemens apresentam, na Feira industrial de Mannheim-Alemanha, o primeiro elevador movido a partir de um motor elétrico. Da primeira etapa totalmente mecânica, passou-se à utilização do vapor, seguida da hidráulica, até que na segunda fase do século XIX, surge a eletricidade, como foi já afirmado.

Rapidamente o elevador de tração elétrica se impõe, quer pelo seu custo, quer pela facilidade de instalação, tendo como principal inconveniente a pouca precisão de paragem. Este

inconveniente viria a ser superado mais tarde com os reguladores de velocidade de Ward Leonard. No século XX, o elevador instala-se definitivamente nas nossas cidades. Por uma questão de análise, pode-se considerar neste século três fases distintas no desenvolvimento do elevador:

1ª Fase – até meados do século

Este é o tempo da eletromecânica. As ordens de comando ao elevador que até esta altura dadas através de um cabo ou corda, passam a ser transmitidas através de impulsos elétricos, é o tempo do ascensorista como gestor do sistema. No segundo quarto deste século, desenvolvem-se nos EUA sistemas de gestão do sinal, os quais tornam possível um forte incremento na performance dos elevadores chegando-se a atingir velocidades da ordem dos 7,0 m/s consideradas muito elevadas ainda hoje. Casos típicos desta aplicação são os elevadores do Empire State Building, Chrisler Buildings e parte dos elevadores do Rockefeller Center. Estes equipamentos, que num primeiro momento dependiam do ascensorista foram atualizados por volta dos anos 40, com a inclusão do controlo automático de grupo. Por seu lado em 1945, inicia-se o fabrico de elevadores com sistema Ward Leonard de corrente contínua e regulação eletrónica (é o tempo das válvulas).

2ª Fase – anos 50/70

Inicia-se a aplicação dos sistemas eletrónicos aos elevadores. É o advento da era da eletrónica, iniciando-se o desenvolvimento de manobras programadas. Nesta fase, a generalidade dos sistemas de tração utilizava o motor de corrente alterna de uma ou duas velocidades, continuando a aplicar-se nas situações de maior exigência os sistemas de corrente contínua. Neste período, retorna o ascensor hidráulico agora utilizando o óleo mineral como fluido propulsor. Em princípios da década de 60, desenvolvem-se e começam a ser aplicadas soluções de tração com recurso a transístores de germânio.

3ª fase – anos 70 até final do século XX

Neste período, primeiro com, o circuito integrado, nos anos 70, e, com o microprocessador nos anos 80 marcam em definitivo o seu lugar na história. Nesta fase observam-se também grandes alterações nos sistemas de tração passando a utilizar-se cada vez mais conversores de frequência a par de sistemas de tração direta (*gearless*).

fonte: www.anieer.com

Atualmente, os elevadores mais rápidos estão desde 2016 num arranha-céus em Guangzhou CTF Finance Centre, República Popular da China. São capazes de atingir 73,8 km/h, subindo do primeiro piso ao piso nonagésimo quinto piso em 43 segundos. Informação prestada em comunicado de imprensa pela Mitsubishi Electric, fabricante.

Fonte: <https://hypescience.com/torre-de-xangai-tera-elevador-mais-rapido-do-mundo-738-kmh/>

2.3- ELEVADORES ESPECIAIS

Respondendo a necessidades particulares de instalação, estes elevadores aliam a inovação ao design, à diversidade de acabamentos, acessórios e capacidade de carga, com soluções de mobilidade que desafiam os limites da imaginação, sendo particularmente utilizados em edifícios públicos, museus, hotéis, hospitais, em espaços públicos, praias como é um dos nossos casos de estudo.

Para o desenvolvimento deste tipo de projetos especiais de elevação, a técnica conta com tecnologia especializada à qual os engenheiros têm acesso, para a execução de elevadores com capacidades e detalhes técnicos que transformam cada desafio numa realidade.

Cada elevador especial é único e é reflexo de especificações e requisitos muito detalhados, seja ao nível da arquitetura seja ao nível da engenharia.

Nos projetos especiais, os elevadores podem tomar formas muito diversas, com dimensões, acabamentos, acessórios e capacidades de carga muito díspares, com o objetivo de responder às necessidades de cada contexto em que será inserido. Este tipo de projeto é o ideal para as obras mais emblemáticas, onde os desafios diários, bem como o rigor arquitetónico que exigem, constituir uma solução completamente à medida, onde cada detalhe a ser implementado é rigorosamente estudado.

CAPITULO 3

O ELEMENTO FACILITADOR COMO RECURSO DECISIVO NUM PERCURSO URBANO

3.1- OBJETIVOS DOS CASOS DE ESTUDO

Depois de escolhidos os casos de estudo a considerar para fundamentar esta dissertação achámos importante definir uma metodologia de abordagem e análise aos casos e definir sob alguns critérios tais como: A história do local, a importância para solução adotada, o programa pretendido e o programa conseguido, o sucesso que cada solução veio alcançar, tendo em conta a forma como a envolvente e os utilizadores se adaptaram nas novas funções e o modo como cada caso de estudo se articulou com os outros atalhos urbanos. Pensamos que o tema abordado tem toda a capacidade de provocar o interesse nos estudos concernentes ao Desenho Urbano, par além de inserir um novo léxico na Disciplina do Desenho Urbano.

3.2- INSERÇÃO TEMPORAL DOS CASOS DE ESTUDO

Praia do Peneco, Albufeira distrito de Faro região do Algarve. Segundo as estatísticas da Associação dos Hotéis e Empreendimentos Turísticos do Algarve, o ano 2008 foi para Albufeira a época em que o custo das dormidas subiu 6,3%. Aproximadamente 50 milhões de Euros foi o investimento direto do programa Polis para requalificar a zona urbana da Albufeira, que tornou a cidade mais atrativa aos turistas e agradável aos residentes.

Nesse verão, a praia do Peneco teve um elevador, para facilitar os banhistas a descer e subir a arriba na praia, no lado poente e, na zona do parque de estacionamento do Pau da Bandeira com 550 lugares passou a existir uma escada rolante para a Praça dos Pescadores.

Apesar do dinheiro despendido pelo Programa Polis, considera-se que ainda há muito por fazer na zona do domínio público. Porém existem centenas de edificações implantadas na faixa de risco a menos de 50 metros da arriba.

A obra terminou em junho de 2008 e a inauguração foi no dia 20 de maio de 2009. Desde esta data, o elevador do Peneco tornou-se parte de um dos percursos turísticos obrigatórios de ida e vinda à uma das praias mais concorridas da cidade. Foram visíveis as vantagens que se fizeram sentir de imediato pois o mesmo trouxe facilidade no percurso, comodidade e segurança, melhorou a ligação entre a praia e os serviços na envolvente, atraiu mais banhistas, trouxe mais dinâmica à zona, portanto favoreceu o comércio e por si só é um elemento urbano escultórico de interesse e de referência para a cidade.

A grande necessidade de superar a diferença de cotas entre as arribas e a praia, fez com que houvesse o requisito de se desenvolver um sistema que permitisse reduzir o esforço físico para aceder à parte mais alta da zona em estudo. Tempos houve em que um dos meios de recurso para aceder a praia era um túnel recentemente recuperado e por um sistema de rampas. A construção do elevador foi um processo que se desenvolveu sem que houvesse uma descaraterização da zona intervencionada. Atualmente, o elevador do Peneco nos dias de maior afluência tem desempenhado o papel de um verdadeiro transporte público, com a vantagem de os seus utentes se poderem fazer acompanhar com os mais diversos artigos. Além do valor acrescentado na dinâmica e competitividade que gerou à cidade. Destaca-se no cumprimento dos seus objetivos, na atratividade de visitantes, muito importante no ponto de vista do turístico e para o tipo de turismo que a cidade oferece.

Possui uma arquitetura contemporânea, a estrutura do elevador tem harmonia e um recorte estilístico que tende para uma linguagem de estância balnear; a sua integração e adequação no espaço urbano foi bem conseguida ao se articular de maneira positiva com as demais infraestruturas e espaços locais, e aumentou a proximidade com outros espaços e serviços públicos, não constitui qualquer tipo de barreira quer física, visual ou de constrangimento para a mobilidade e acessibilidade e até diga-se que aos poucos se lhe vai granjeando o estatuto de marco urbano.

3.3- DESCRIÇÃO

Elevadores como o do Castelo e o do Peneco, na nossa ótica são considerados infraestruturas urbanas, que dão suporte à dinâmica na vida de um núcleo urbano, tornando-o mais coeso, seja este um bairro, vila, freguesia, ou varias franjas de uma cidade. A existência de infraestruturas como estas sejam elas circundadas por serviços ou habitação, pela sua importância e utilidade, tornam-se consensualmente reconhecidas pelos habitantes, como um lugar aonde se desencadeia a articulação entre os demais locais ou núcleos urbanos consolidados de uma rede urbana. Estas estruturas facilitadoras de percursos urbanos constituem de um maneira geral, o cerne de um sistema de infraestruturais que na cidade contemporânea dão suporte às mais diversas atividades diárias dos seus habitantes, ponto crucial para medição da intensidade de menores ou maiores fluxos na cidade, de onde *a priori* irão convergir, isto é, nas ruas, avenidas, largos, praças, jardins, passagens aéreas, ou seja espaços de passagem e itinerantes.



Fig.4- Fachada do prédio que alberga o elevador do Castelo na Rua dos Fanqueiros. Foto: Filipe Freitas



Fig.5- Elevador do Peneco Albufeira. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira

3.4-ELEVADOR DO CASTELO

3.4.1- ACESSO À COTA BAIXA

Na intervenção do “Percurso pedonal assistido entre a Baixa e o Castelo de S. Jorge”, o edifício situado na Rua dos Fanqueiros, nºs 170-178, tem um carácter de excepção uma vez que é a partir dele que se faz a ligação até ao edifício nº147-155 na Rua da Madalena, nas proximidades do Largo Adelino Amaro da Costa.

O Edifício além do piso térreo da entrada é constituído por um piso em cave destinado às instalações sanitárias, zonas técnicas e arrumos e, por mais três pisos superiores. O piso térreo tem duplo pé direito e tem como principal função receber e informar os visitantes, dando início ao percurso até ao Castelo. O piso térreo também encaminha ao núcleo de acessos verticais que permite vencer o desnível entre a Rua dos Fanqueiros e a Rua da Madalena, através da instalação de três elevadores e de um núcleo de escadas. Este núcleo, de elevadores e escada, é transparente em forma de “caixa de vidro”, permitindo a entrada de luz zenital até ao piso térreo da Rua dos Fanqueiros. O núcleo vertical de circulações funciona também como um fosso de luz situado imediatamente antes do muro de suporte tardoz.



Fig.6- Átrio do elevador do Castelo no prédio da Rua dos Fanqueiros. Foto: Filipe Freitas

O edifício foi alvo de uma profunda intervenção, pois encontrava-se já bastante adulterado, com particular relevância para a ocupação do saguão, a descaracterização construtiva e funcional do piso térreo, a inclusão de caves que não existiam no projecto pombalino, a alteração construtiva dos interiores e a descaracterização da fachada com elementos dissonantes, nomeadamente da publicidade, toldos/palas, antenas, condutas/cablagens e aparelhos de ar condicionado. Por outro lado, a compatibilidade da estrutura física do edifício pombalino, caracterizado pela estrutura interior de “gaiola” de madeira e paredes exteriores de alvenaria, era dificilmente exequível face aos novos usos propostos designadamente, da adaptação às novas exigências regulamentares e de compatibilização construtiva com os elevadores públicos.

A reabilitação da fachada exterior da Rua dos Fanqueiros, permitiu repor a métrica dos vãos ao nível do piso térreo e restaurar os elementos degradados, que permitiram incluir a reposição de elementos alterados ou destruídos, nomeadamente as cantarias, os cunhais, os socos, os frisos e as guardas pré-existentes do edifício. O Edifício dos Elevadores Públicos pretende ser uma extensão natural do exterior urbano para o interior, demonstrando com naturalidade o seu carácter público que convida ao usufruto e à passagem.



Fig.7-Vista do patamar de chegada piso de superior, vai ter à Rua da Madalena. Foto: Filipe Freitas

Este elevador insere-se no grupo dos também chamados “Percurso de atravessamento pedonal, assistido por meios mecânicos de elevação vertical”, ou seja é parte de um itinerário. Dentre os facilitadores urbanos da Baixa ao Castelo de São Jorge, também este tem como objetivo articular desde a cota mais baixa as diferentes cotas na colina, de acordo com uma estratégia que permite auxiliar a subida dos munícipes e visitantes até ao lugar de interesse público situado no topo. No seu exterior não se trata propriamente de um elemento decorativo, é vertical, está inserido no interior de um edifício, com uma abordagem contemporânea e com a distribuição de alguns serviços no seu interior; muito usado por moradores da zona e turistas, não é propriamente um edifício de referência a ser visitado, mas está incluído numa rota turística, a cumprir com eficiência a articulação entre espaços. Num esquema que ajuda também a revitalizar e requalificar a zona envolvente deste percurso.

A instalação deste serviço de elevadores trouxe uma nova dinâmica ao local, para além de resolver a dificuldade de transponibilidade do percurso, entre a parte mais baixa do trajeto e uma das zonas mais altas da cidade. Para quem se desloca à zona do Castelo, isto permitiu que os utilizadores de bicicletas ou pequenos velocípedes não motorizados, se façam transportar pelo novo dispositivo facilitador, que promoveu o surgimento de uma nova era no

aumento de frequentadores da zona, sejam locais ou turistas, bem como a promoção e surgimento de novos hábitos mais saudáveis, ou seja a eleição de veículos sem combustão.

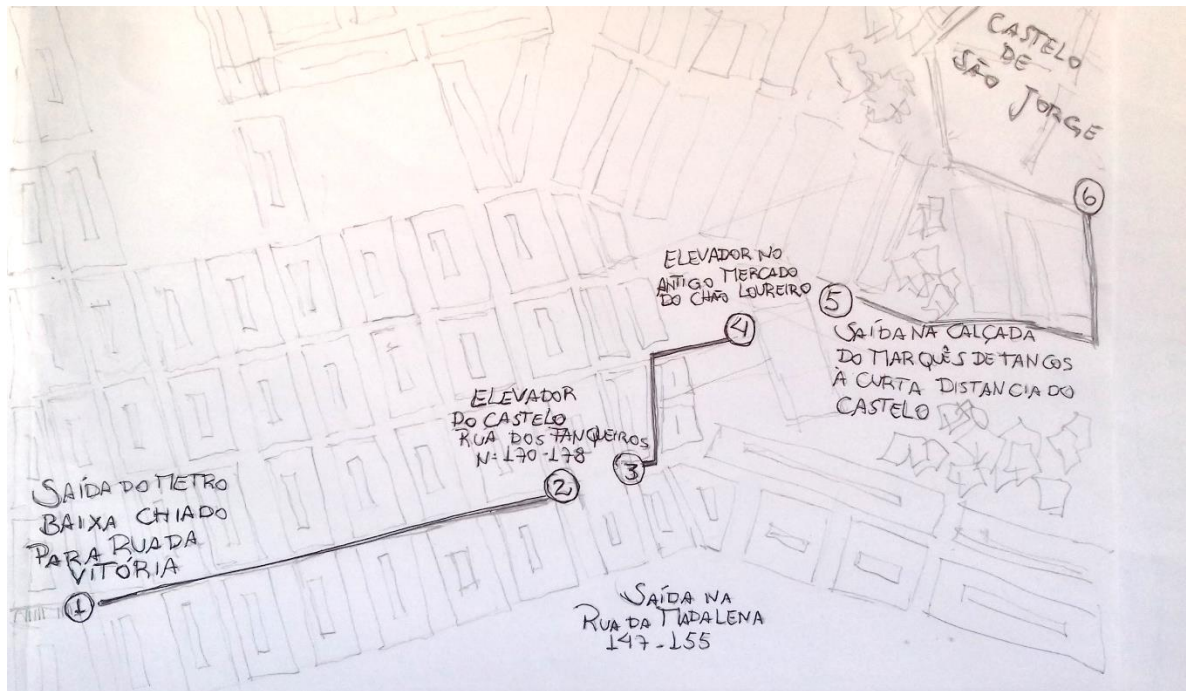


Fig.8- Esquízo de estudo, percurso Baixa Chiado (metro) Castelo de São Jorge do último elevador (5) até ao castelo são aproximadamente 260 metros. Filipe Freitas

3.4.2- ACESSO À COTA ALTA

A transição para o Largo Adelino Amaro da Costa faz-se através do piso térreo do edifício da Rua da Madalena nº147-155. Embora com funções semelhantes, as características espaciais são muito distintas. Neste caso, estamos perante uma construção claramente Pombalina, com um pé direito de cerca de 4,4m. A opção foi claramente, preservar o carácter do espaço, ao nível da compartimentação, dos acabamentos e da atmosfera.

O edifício possui ainda um piso em cave, que também foi alvo de reabilitação. Pretendeu-se repor no edifício a cota original do logradouro ao nível da cave, o que permitiu dotar estes espaços de luz e ventilação natural. Corresponde à cota original do logradouro, a transição entre edifícios é feita sobre uma estrutura ligeira que permite a passagem de ar e luz para os pisos adossados através do logradouro.



Fig.9.- Hall de entrada do elevador do Castelo, Rua da Madalena. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira página net.

As intervenções no edificado levaram a que tenha tomado uma extensão natural do exterior urbano, assente no convite ao usufruto e passagem dos utentes que pretendem vencer o desnível entre a Baixa Pombalina e a colina do Castelo. Embora se trate de um conteúdo programático de exceção, que resultou num edifício com traços únicos neste contexto urbano, propôs-se uma intervenção de respeito pelas características globais e padrões que regulam as ações neste conjunto urbano, à semelhança da estratégia adotada pelo Arquiteto Álvaro Siza Vieira no Chiado. O edifício lê-se como uma peça de um todo e não como um elemento dissonante, onde a Baixa é a protagonista.

3.4.3- SURGIMENTO DESTE ELEVADOR

Nos finais do séc. XX, surgem novos projetos para uma vez mais se transpor um desnível de uma das sete colinas da cidade de Lisboa. Sendo assim, João Soares, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa de 1996 a 2002, apresentou, já no fim do seu mandato, um projeto de elevador vertical, com passadiço para, fazer a prometida ligação da Baixa Pombalina ao Castelo de São Jorge (ao invés das alternativas propostas: de funicular ⁽¹⁾ ou cascata de escadas rolantes). Em princípios de 2001, fruto da forte oposição pública ao projeto, o presidente João Soares anuncia o seu abandono definitivo. Alguns anos após ter

sido abandonado, um novo projeto da ligação em elevador da Baixa de Lisboa ao Castelo de São Jorge foi aprovado, no dia 20 de maio de 2009, pela Câmara Municipal de Lisboa. Ao contrário de várias infraestruturas semelhantes, erguidas em Lisboa no final do século XIX, das quais subsiste o mítico elevador de Santa Justa (que liga também a Baixa à colina oposta do Bairro Alto), o elevador do Castelo é uma obra do século XXI, em sistema de elevador vertical e dotado com mecanismos e cabines da mais atual tecnologia. Com um orçamento inicial de nove milhões de euros e pago com as contrapartidas do Casino de Lisboa, o projeto resultou de um convite ao atelier do arquiteto João Pedro Falcão de Campos, datado de 2009, sendo que o grosso das obras terminou em 2013. Foi inaugurado no dia 31 de agosto de 2013, oito meses depois do previsto, pelo presidente da CML, António Costa.

(1)- A Baixa de Lisboa possui quatro elevadores funiculares. Elevador do Lavra, Elevador da Glória, Elevador de St^a Justa e o Elevador da Bica.



Fig.10- Acesso ao Elevador do Castelo, Rua da Madalena. Foto: Filipe Freitas



Fig.11- Entrada no edifício do antigo mercado do Loreiro, segundo elevador do percurso para o Castelo de São Jorge. Edifício partilhado com supermercado, lojas e restaurantes. Fonte: Filipe Freitas

A ligação faz-se por um primeiro elevador colocado num prédio (devoluto em 2009) da Rua dos Fanqueiros que tem uma saída para o Largo Adelino Amaro da Costa. Daí um outro elevador panorâmico, dentro do antigo Mercado do Chão do Loureiro (atualmente um supermercado de uma cadeia de grande implantação, estabelece a restante ponte com a Costa do Castelo.

Além do elevador, previa-se que o mercado integrasse ainda um parque de estacionamento em silo automóvel, um supermercado e um restaurante panorâmico. O elevador do Castelo é um conjunto de dois elevadores públicos de acesso gratuito, que ligam a baixa da cidade ao Castelo de São Jorge. Este elevador, último projeto do género do séc. XXI para vencer o desnível de umas das colinas de Lisboa, alia o transporte mecânico ao pedonal, permitindo assim um maior e fácil acesso a esta zona alta da cidade, assim como ao Castelo de São Jorge, sendo utilizado diariamente por milhares de pessoas, entre turistas e residentes. Projetos engenhosos e arrojados houve que ficaram sem sucesso pelo caminho e outros haverá de sucesso, no sentido de facilitar a transposição do relevo acidentado da cidade. Mas foi assim e ainda é, graças a estes sistemas de transporte desenvolvidos, aperfeiçoados e

implantados desde finais dos séc. XIX, XX e XXI, que se conseguiu e ainda se continua a conseguir transpor as colinas, encostas e ladeiras íngremes da cidade de Lisboa.



Fig.12- Hall do elevador, piso 0, segundo elevador do percurso para o castelo de Sº Jorge. Foto: Filipe Freitas



Fig.13- Terraço no edifício do elevador do chão do loureiro, espaço partilhado com restaurantes Foto: Filipe Freitas



Fig.14- Espaço a saída do elevador do antigo mercado do Loureiro, espaço com restauração. Foto: Filipe Freitas

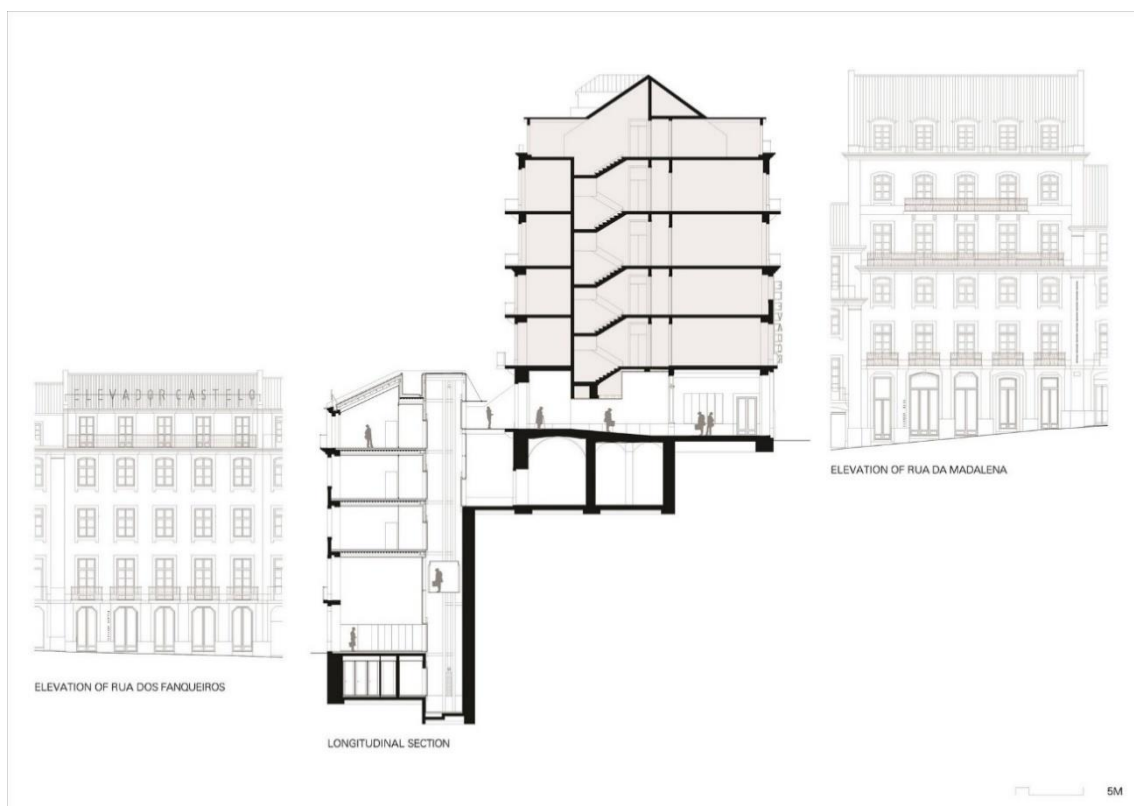


Fig.15- Perfil longitudinal do primeiro elevador percurso para o castelo. Fonte : Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira



Fig.16- Planta do edifício do Elevador do Castelo. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira



Fig.17- Corte longitudinal do edifício do Elevador do Castelo. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira

Muitos desses obstáculos correspondem àquilo a que se costuma chamar de barreiras arquitetónicas, as quais devem ser encaradas, cada vez mais, como uma distorção no desenho urbano.

Promover o impedimento de existência dessas barreiras é trabalhar para a construção de uma sociedade que combate a exclusão e a discriminação. O elevador que facilita acesso no castelo é gratuito

3.5- ELEVADOR DO PENEÇO

Este é um elevador vertical para transporte público, situa-se na cidade de Albufeira, distrito no Algarve. Liga a parte alta da cidade à Praia do Peneco. Projeto do arquiteto João Castro Ferreira, entrou em funcionamento em junho de 2008 e sua gestão está a cargo da Câmara Municipal de Albufeira. Este elevador representa uma melhoria significativa a nível dos acessos à praia do Peneco, facilitando a vida dos munícipes e visitantes e mais ainda das pessoas com mobilidade reduzida. Esta intervenção permitiu que esta praia seja umas das 13 Praias com bom nível de Acessibilidades no concelho de Albufeira. Para além da melhoria das acessibilidades ao areal, do alto dos 25 metros de altura, do elevador do Peneco é possível também desfrutar de uma vista importante sobre o areal e sobre o mar. O betão branco aparente, usualmente designado por betão arquitetónico branco, usado para se manter sem qualquer reboco ou pintura, foi o material eleito para esta obra, que se considera com traços contemporâneos. Num rápida, descomprometido ou despreocupado olhar, sobre o elevador do Peneco realça uma excelente obra de arquitetura. Foi bastante eficaz não se ter perdido a oportunidade de construir uma obra para o futuro, inserida numa paisagem única e num clima favorável a prática balnear, o que faz do elevador um ponto de atração turística na cidade, pois tornou-se num elemento muito visitado não só pela conectividade que presta aos serviços adjacentes, mas também pela vista que oferece, sendo o resultado uma boa integração no meio em que foi inserido, e executando o seu trabalho em perfeição.



Fig.18- Enquadramento estético do elevador do Peneco na sua envolvente. Foto: João Pimentel Ferreira

3.5.1- SURGIMENTO DESTE ELEVADOR

A inauguração do Elevador do Peneco, decorreu no dia 20 de Maio de 2009, Dia Europeu do Mar. Este equipamento público, vem melhorar as condições de acessibilidade a uma das praias mais conhecidas da região, tendo sido construído ao abrigo do Programa Polis.

Este equipamento, resultante da parceria entre Administração Central e Local, vem valorizar a zona Poente de Albufeira, conferindo acessibilidade a uma das praias mais visitadas do concelho. O município da Albufeira tem procurado valorizar e criar as melhores condições para que os visitantes e os munícipes tenham melhor qualidade de vida. Este município tem uma importância central no contexto turístico nacional e internacional, pelo que, junto das autoridades se tem atuado aos vários níveis com o objetivo de proporcionar aos visitantes bons serviços e espaços, oferecendo-lhes um produto de qualidade, pois julgamos que seja consensual dizer que a valorização de qualquer concelho passa não pela quantidade, mas sim pela qualidade dos bens e serviços prestados à comunidade. E não obstante a dificuldade financeira comum em todas as administrações é essencial o investimento em estruturas do género, a, manutenção para marcar a diferença, e, sem dúvida, que a qualidade é um fator decisivo. Por isso, foram apostadas intervenções públicas que valorizam esta região propensa ao turismo.

A sua construção teve apoio financeiro do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), ao abrigo do Programa Polis de Albufeira, para um custo de 687 mil euros. Tem uma altura de 25 m e pode comportar 13 pessoas em cada deslocação. O Resultado de uma construção que se diga delicada em termos construtivos devido à técnica ou o uso do betão aparente, esta devolveu o areal da praia do Peneco a uma das mais interessantes praias da cidade e do território nacional. Fê-lo sem comprometer o aspeto contemporâneo do projeto e, de integração sem um propósito revivalista ou historicista, com o ambiente urbano em que se encontra, o que promoveu à cidade mais riqueza por se enquadrar com o tempo, espaço e vida, ao dinamizar a zona. Tenhamos em conta que esta obra foi feita na encosta de escarpas, muito próximo do mar. Como é do nosso conhecimento, todo o edifício urbano tem uma cara que mostra à cidade e essa pele, ou essa superfície exposta, é o primeiro contacto e aquele que serve de cenário, sendo que futuramente lhe irá dar apreço popular. Merece portanto, que se seja metódico na sua construção. Sendo assim, é suposto que se tenham acertado as métricas do seu enquadramento ou traçado urbano, uma das primeiras regras quando se trabalha para elementos ou edifícios icónicos aos quais implicam elegância sem alteração do programa. Esta iniciativa, foi tida com a aspiração de requalificar e promover a acessibilidade à zona balnear que se encontrava com limitação nos acessos. Dificilmente se dirá, assim visto sem mais, que não se deu continuidade ao ambiente urbano que reforça a memória da cidade com a criação de um novo ícone que, sem dúvida, está para servir esta comunidade por muito tempo. Este ícone transforma, no conceito de Kevin Lynch a imaginabilidade urbana. (Kevin Lynch, 20...). Tão importante no fator de identidade um lugar segundo a reflexão Marc Augé sobre o conceito de lugar antropológico (Augé, 20...)

“Temos procurado valorizar o município e criar as melhores condições para que quem nos visita ou aqui reside tenha qualidade de vida”, salientou o Presidente da autarquia, Desidério Jorge da Silva. Segundo o edil, “Albufeira tem uma importância fundamental no contexto turístico nacional e internacional, pelo que se tem atuado a vários níveis com o objetivo de fidelizar os visitantes, oferecendo um produto de qualidade”. O Secretário de Estado do Turismo de então também assinalou que a valorização do concelho passa pela qualidade dos bens e serviços: nesta conjuntura económica difícil é essencial intervir para marcar a diferença e sem dúvida que a qualidade é um fator decisivo. Temos, por isso, apostado em intervenções públicas que valorizem esta região turística”.

Fonte: (<https://www.flickr.com/photos/vitor107/3845962434/>)

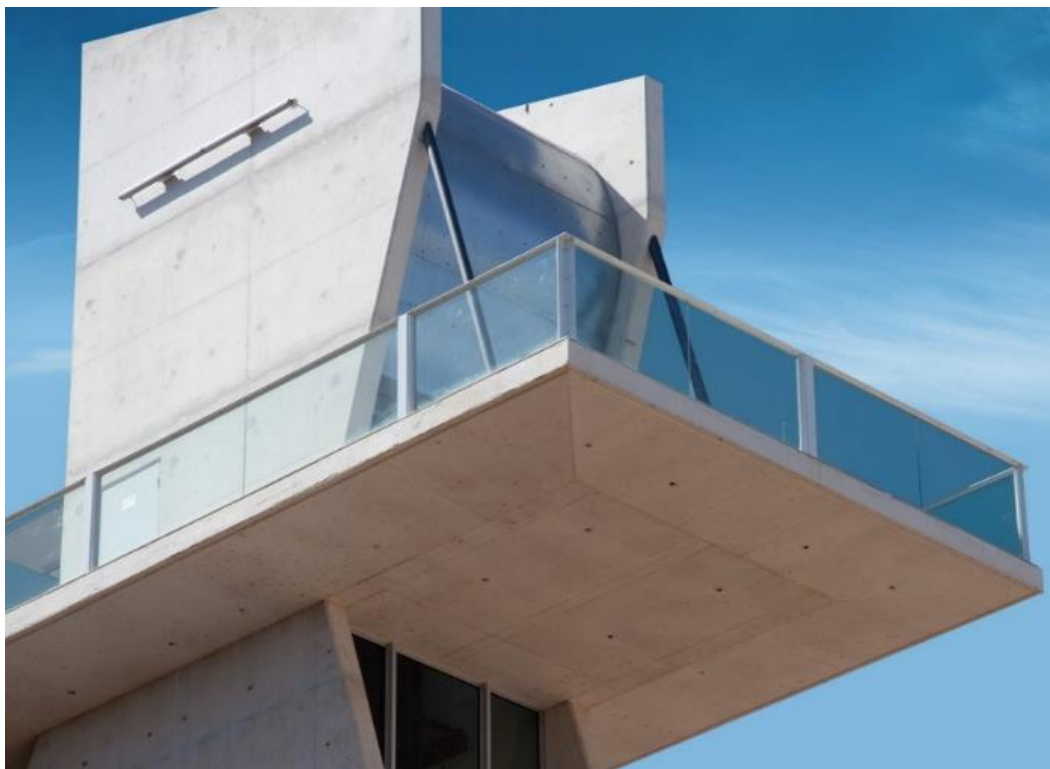


Fig.19- Elevador da praia do Peneco, vista de parte da sua estrutura, plataforma - Foto: João Pimentel Ferreira

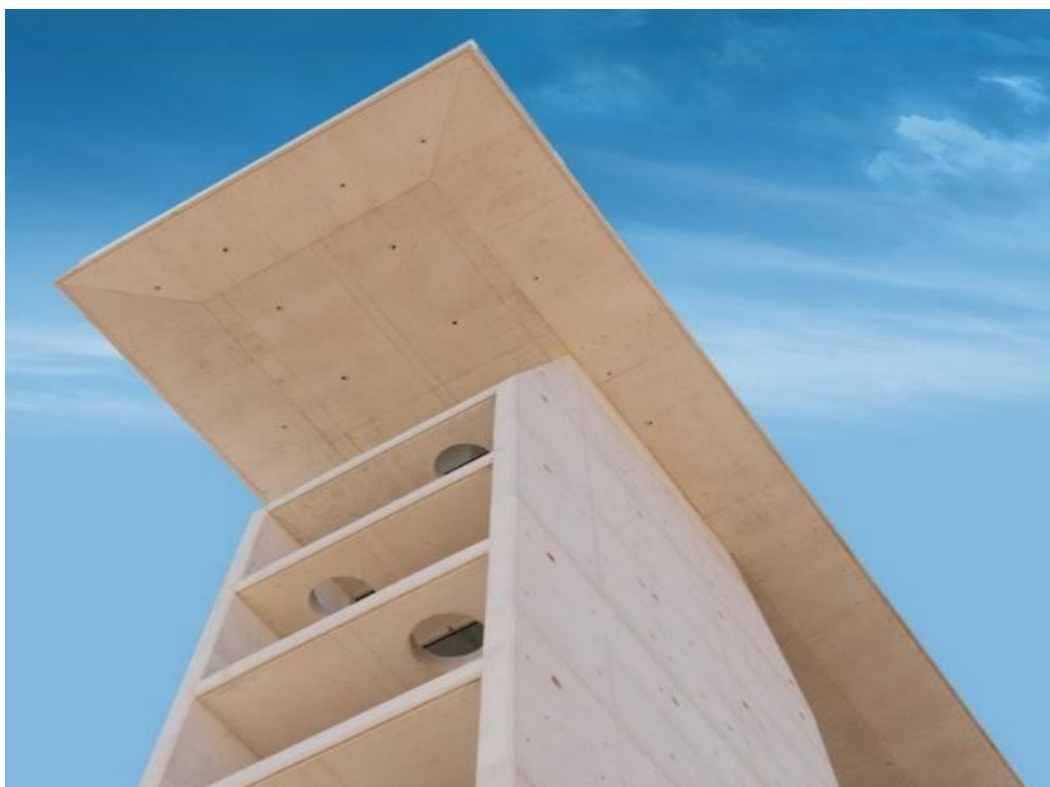


Fig.20- Elevador do Peneco vista de parte da sua estrutura tardoz. Foto: João Pimentel Ferreira



Fig.21- Estrutura do elevador do Peneco. Foto: João Pimentel Ferreira



Fig.22- Elevador do Peneco vista de parte da sua estrutura, escadas. Foto: João Pimentel Ferreira



Fig.23 – Plataforma e miradouro, elevador do Peneco. Foto: João Pimentel Ferreira

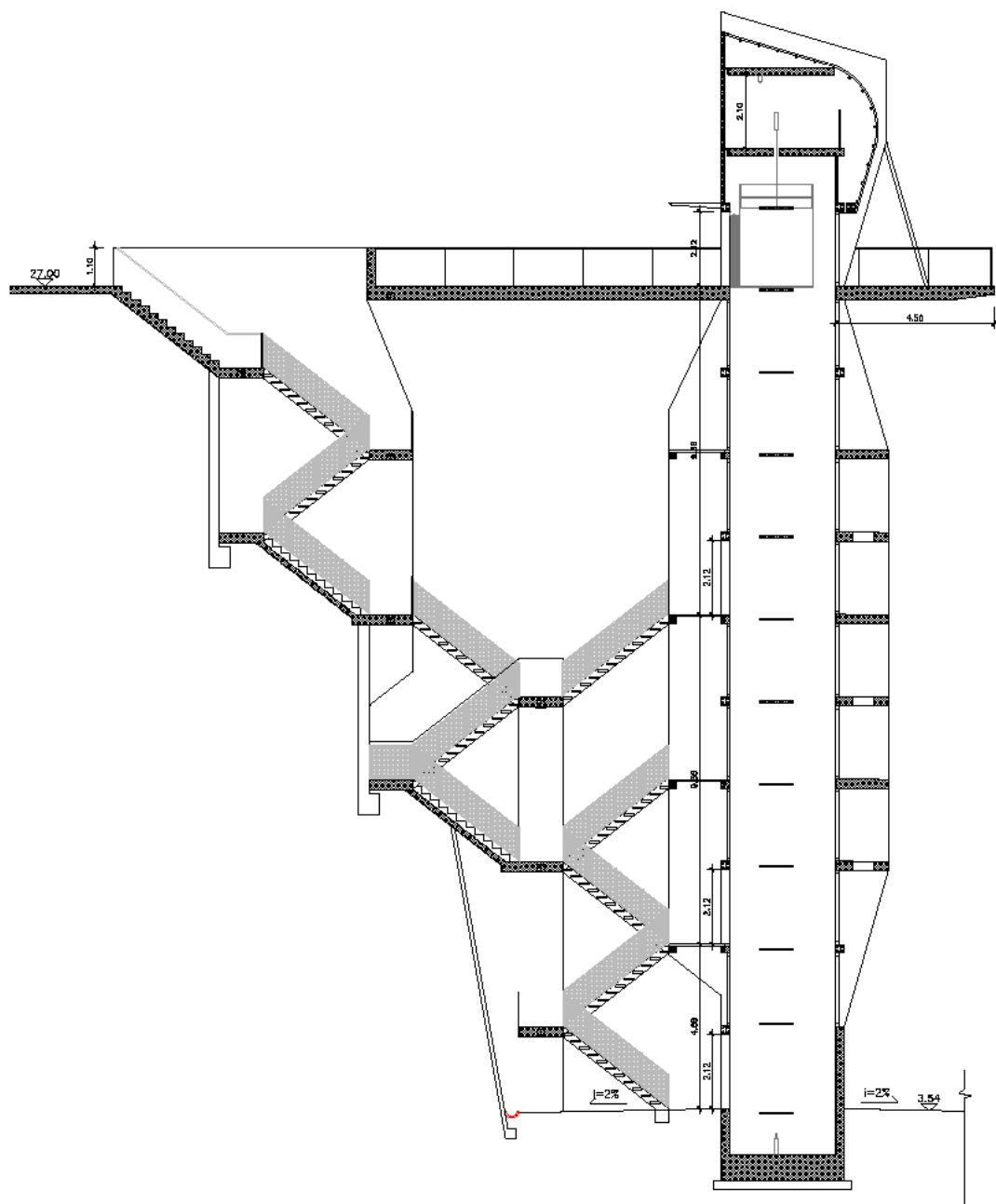


Fig.24- Perfil transversal elevador do Peneco. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira.

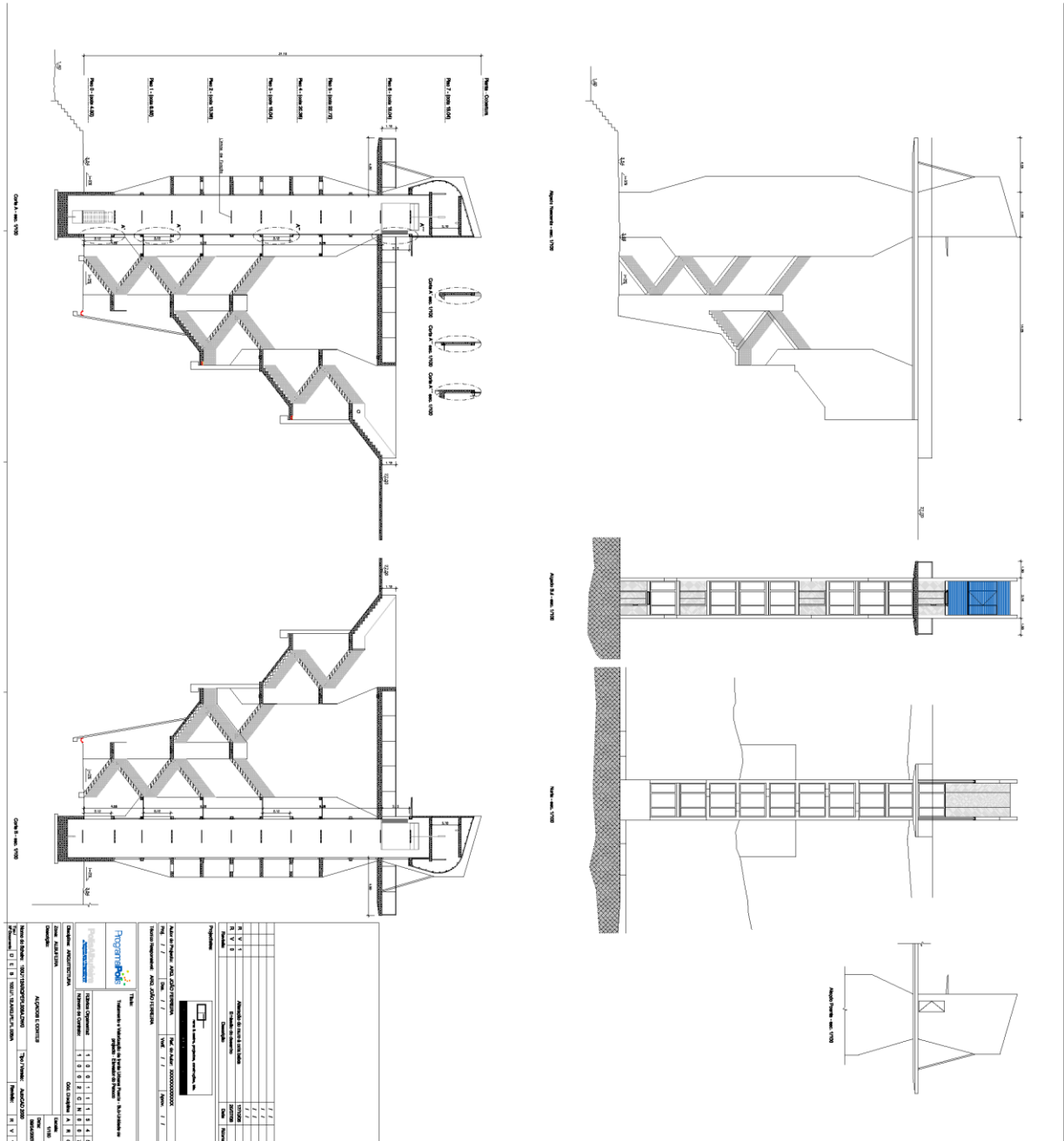


Fig. 25- Cortes em perfil da estrutura do elevador do Peneco Fonte: Gabinete de arquitetura João Castro ferreira

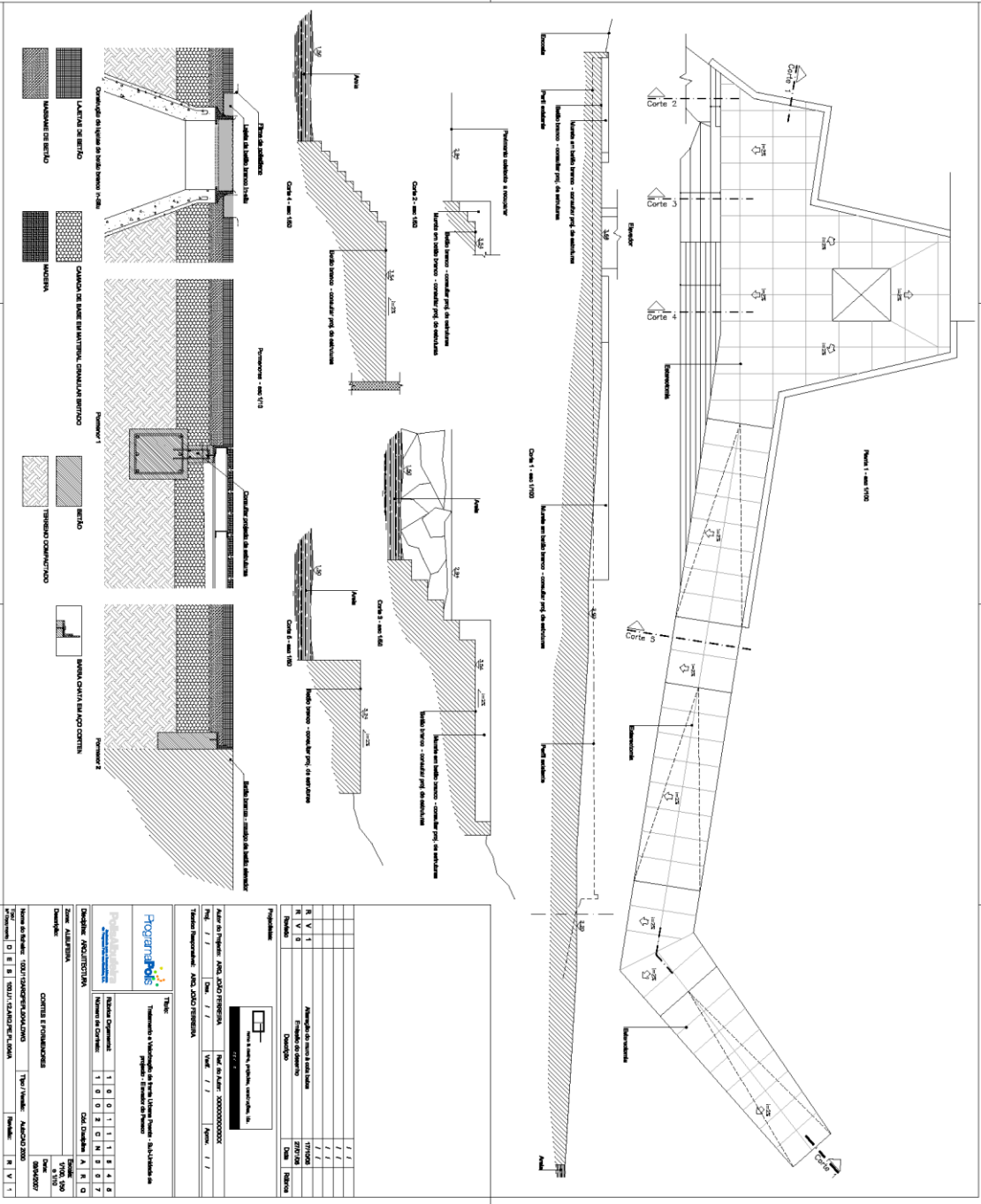


Fig.26- Pormenores construtivos da estrutura do elevador do Peneco. Fonte: Gabinete de arquitetura João Castro Ferreira

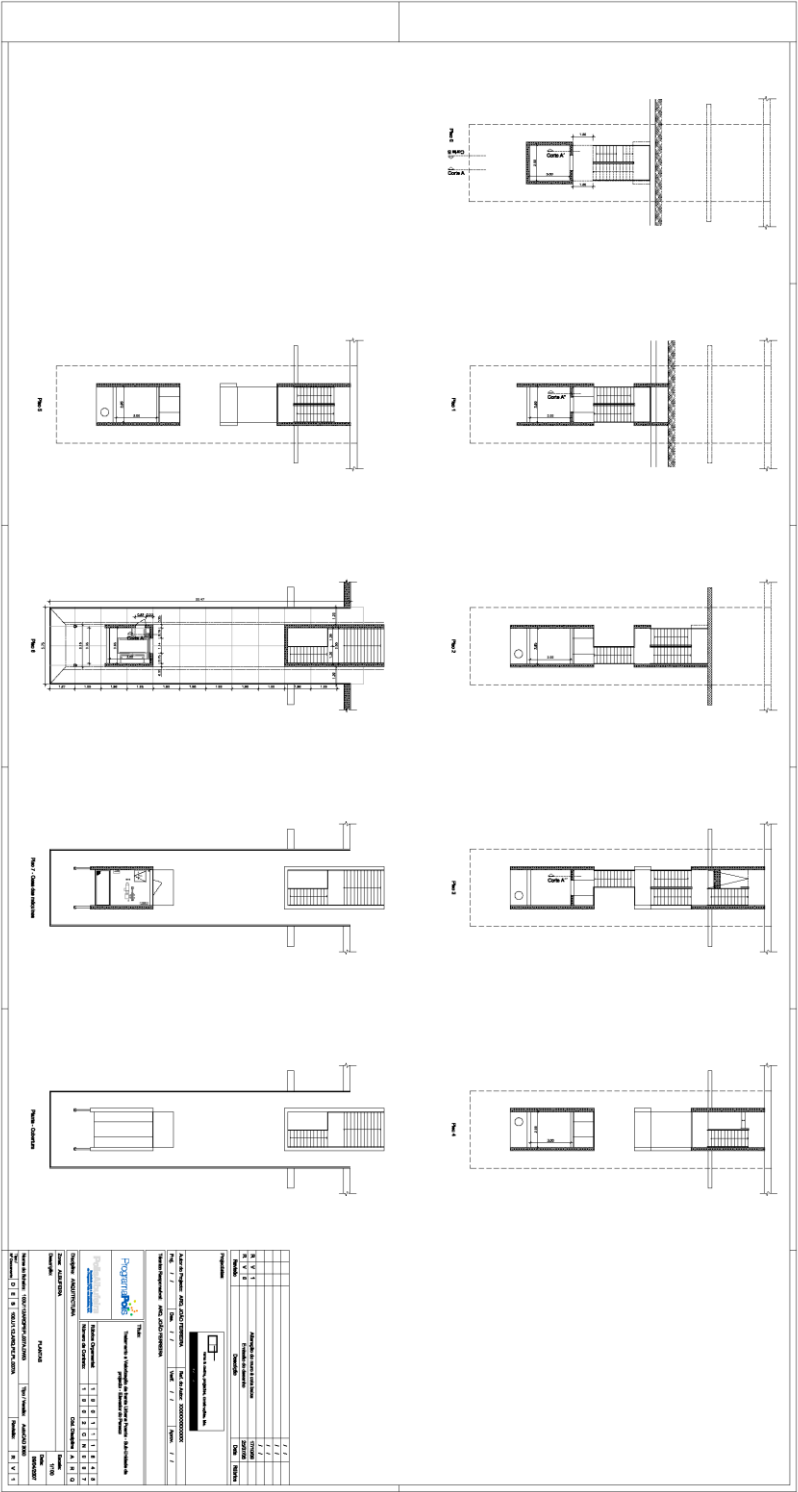


Fig.27- Plantas das escadas nos diferentes pisos. Fonte: Gabinete de arquitetura João Castro Ferreira

CONCLUSÃO

A ideia de *elementos facilitadores percurso urbano* manifesta-se de muitas formas e em várias escalas de aproximação. Por norma, para grandes intervenções, existem soluções que se traduzem em gestos de dimensão urbana, numa grande obra, como por exemplo o atravessamento de uma avenida, de um vale, a transposição de uma colina, atravessamentos de malhas urbanas complexas, nomeadamente os seus quarteirões com as mais desestruturadas geometrias, poderá ser feito com viadutos, pontes suspensas, tuneis e passagens inferiores. Estes casos com muita facilidade tornam-se referências ou símbolos de superação ao nível de uma cidade, no sentido em que se executam ligações entre dois ou mais pontos, espaços ou ambientes. Na realização destas obras, torna-se oportuno e de certa forma, com o surgimento das novas tendências a nível da salubridade, economia e proteção do meio ambiente, aplicá-las de modo a incentivar bons novos hábitos urbanos ou até mesmo culturais.

Noutro extremo e, não menos importante, e a uma escala menor, temos intervenções pontuais promotoras de atravessamentos, transposição, ou elevação, que também resultam do uso apropriado de equipamentos mecânicos, ou de soluções que sirvam a comunidade por muito tempo, resolvendo com eficácia a facilitação de percursos, adaptados de acordo com as necessidades da população. Podemos aqui nomear os elevadores, escadas rolantes ou tapetes rolantes, dentre outros mecanismos de recurso para facilitar o percurso aos transeuntes e reforçar a mobilidade na cidade. A este nível, as intervenções são mais restritas, o seu impacto é menos percebido, porém muito importantes para resolver questões da organização do espaço intervencionado e extensíveis à sua envolvente, o que quase sempre resulta num importante controlo da dinâmica urbana local.

Os percursos através do interior dos bairros e quarteirões constituem, no nosso entender, articulações fundamentais na malha urbana na medida em que dinamizam estes espaços e atribuem-lhes identidades únicas. No caso da Baixa de Lisboa, colina do castelo de S^o Jorge e colina do Bairro Alto são exemplos essenciais e oportunos para a compreensão deste fenómeno, quer pelas suas histórias locais quer pelas transformações a que foram expostos, com a referida multiplicidade de casos diferentes entre si, desde atravessamentos no interior de quarteirões a transponibilidade das diferentes elevações, superadas também com recurso a engenhos mecânicos. No entanto, em análise também, conclui-se que há traçados mecanicamente assistidos cuja função principal do engenho não foi estabelecer um percurso, mas sim superar um obstáculo.

Se nos debruçarmos sobre as dificuldades que surgem no decorrer de um percurso, sejam eles derivados da casualidade da natureza ou pela intervenção do homem, estes são fatores condicionantes do ritmo e estilo da vida deste mesmo lugar, e como tal, podem estrategicamente ser usados, de forma a melhorar e desenvolver o lugar em intervenção, tirando partido do tipo de aperfeiçoamento a implementar na facilitação de determinado itinerário.

Em conclusão, o local de intervenção logrará a referência de exemplo público de sucesso na conquista e domínio do espaço, bem como na gestão da coabitação com a sua envolvente, assim como a conexão direta ou indireta com as pré-existências mais estruturantes neste espaço público. As atuais tendências sociais encaminham os projetos sempre que solicitados para intervenções públicas, a inovar e lhes serem conferidas promoções de serviços e qualidade no âmbito da salubridade e sustentabilidade. Dentre os *facilitadores urbanos*, poder-se-á dizer que no limite poderão não ser todos mecânicos ou mecanizados. Porém têm em comum a contribuição de ajudar ou facilitar a circulação dos cidadãos. O resultado de todo este desenvolvimento social e urbano é derivado da conclusão de pesquisas, conjugação de diversos estudos, planeamento e concretização dos projetos. Assim, um projeto urbanístico e/ou arquitetónico bem concebido ajuda a promover a dinâmica e qualidade da vida social no meio urbano consolidado.

Bibliografia

RELPH, Edward (2002) *A paisagem urbana moderna*, Lisboa: Ed. 70, imp.

BENEVOLO, Leonardo (1994) *As Origens da Urbanística Moderna*, Lisboa: Editorial Presença.

BENEVOLO, Leonardo (1984) *A cidade e o arquiteto*, Lisboa : Ed 70, imp.

LYNCH, Kevin (1982) *A imagem e a cidade*, Lisboa: Ed. 70, imp.

CONSIGLIERI, Victor (1995) *A morfologia da arquitetura 1920-1970*, Lisboa: 2ªEd, Estampa

CULLEN, Gordon (1983) *Paisagem urbana*, Lisboa: Ed 70, imp.

ROSSI, Aldo (1966) *A Arquitetura da Cidade*. Lisboa: Edição Cosmos.

COSTA, Isabel (1979) *Formas e fatores de crescimento urbano de Lisboa*, Lisboa:UTL

BANHA, Inês (2013) *Elevador que facilita subida ao castelo vai ser gratuito*, Diário de Notícias,31 agosto:18

CEREJO, José António (2013) *Ligação ao Castelo é inaugurada sábado, mas obras continuam na Baixa*, Público, 30 agosto:14

Índice de legendas

Fig.1 – Lisboa Vista aérea. Fonte: Coleção privada in “*Ascensores e elevadores de Lisboa*”

Fig.2- Planta de localização e perfil transversal do percurso de atravessamento entre a colina do Castelo de Jorge e a colina do Bairro alto, passando pela Baixa chiado. Fonte: Archdaily, Atelier Arq. Falcão Campos

Fig.3- Perfil transversal e respetiva planta de parte do percurso entre a estação do metropolitano Baixa do Chiado Rua do Crucifixo e elevador do castelo Rua dos fanqueiros. Fonte: Archdaily, Atelier Arq. Falcão Campos

Fig.4- Fachada do prédio que alberga o elevador do Castelo na Rua dos Fanqueiros. Foto: Filipe Freitas

Fig.5- Elevador do Peneco Albufeira. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira

Fig.6- Átrio do elevador do Castelo no prédio da Rua dos Fanqueiros. Foto: Filipe Freitas

Fig.7-Vista do patamar de chegada piso de superior, vai ter à Rua da Madalena. Foto: Filipe Freitas

Fig.8- Esquício de estudo, percurso Baixa Chiado (metro) até ao Castelo de São Jorge do último elevador (5) até ao castelo são aproximadamente 260 metros. Filipe Freitas

Fig.9.- Hall de entrada do elevador do Castelo, Rua da Madalena. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira página net.

Fig.10- Acesso ao Elevador do Castelo, Rua da Madalena. Foto: Filipe Freitas

Fig.11- Entrada no edifício do antigo mercado do Loreiro, segundo elevador do percurso para o Castelo de São Jorge. Edifício partilhado com supermercado, lojas e restaurantes. Fonte: Filipe Freitas

Fig.12- Hall do elevador, piso 0, segundo elevador do percurso para o castelo de Sº Jorge. Foto: Filipe Freitas

Fig.13- Terraço no edifício do elevador do chão do loureiro, espaço partilhado com restaurantes Foto: Filipe Freitas

Fig.14- Espaço a saída do elevador do antigo mercado do Loureiro, espaço com restauração. Foto: Filipe Freitas

Fig.15- Perfil longitudinal do primeiro elevador percurso para o castelo. Fonte: : Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira

Fig.16- Planta do edifício do Elevador do Castelo. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira

Fig.17- Corte longitudinal do edifício do Elevador do Castelo. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira

Fig.18- Enquadramento estético do elevador do Peneco na sua envolvente. Foto: João Pimentel Ferreira

Fig.19- Elevador da praia do Peneco, vista de parte da sua estrutura - Foto: João Pimentel Ferreira

Fig.20- Elevador do Peneco vista de parte da sua estrutura. Foto: João Pimentel Ferreira

Fig.21- Plataforma do elevador do Peneco. Foto: João Pimentel Ferreira

Fig.22- Elevador do Peneco vista de parte da sua estrutura Foto: João Pimentel Ferreira

Fig.23 – Plataforma e miradouro, elevador do Peneco. Foto: João Pimentel Ferreira

Fig.24- Perfil transversal elevador do Peneco. Fonte: Gabinete de Arquitetura João Castro Ferreira

Fig. 25- Cortes em perfil da estrutura do elevado do Peneco Fonte: Gabinete de arquitetura João Castro ferreira

Fig.26- Pormenores construtivos da estrutura do elevador do Peneco. Fonte: Gabine de arquitetura João Castro Ferreira

Fig.27- Plantas das escadas nos diferentes pisos. Fonte: Gabinete de arquitetura João Castro Ferreira