



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR  
Engenharia

## Projeto para Concurso Motorino Check Point - Roma

António José Moreira de Magalhães

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
**Arquitetura**  
(ciclo de estudos integrado)

Orientador: Prof. Doutor Jorge Eduardo Ramos Jular

Covilhã, outubro de 2014



# Agradecimentos

Especialmente deseja agradecer ao meu orientado, Professor Doutor Jorge Eduardo Ramos Jular, pela disponibilidade, atenção dispensada, dedicação, e profissionalismo.

A minha família, em particular aos meus pais e a minha irmã, pelo apoio e acompanhamento.

E aos meus colegas e amigos, Tânia Ramalho, Nuno Henriques, David Oliveira e Patrícia Jesus, que realizaram a proposta a concurso comigo, e em especial, um grande agradecimento a Patrícia Jesus, pro todo o seu apoio, compreensão e encorajamento durante este percurso.

A todos um grande obrigado.



## Resumo

Esta dissertação tem como objectivo apresentar uma proposta para um concurso de arquitectura da plataforma Archmedium, denominado "Motorino Check Point", em Roma, a ser implantado na Piazza dei Cinquecento, onde a sua função principal é implantar um Parque de Estacionamento para motos do tipo scooter.

A metodologia utilizada passa primeiro por uma contextualização teórica. Será elaborado um estudo da história urbanística de Roma dos séculos XIX e XX, para que se perceba o que levou a que a cidade tenha a sua estrutura urbana atual, explicando o grande aumento populacional nos últimos 150 anos, e todas as alterações que foram acontecendo levando a que hoje existam problemas de mobilidade. Este estudo engloba também em pormenor o local de intervenção, a *Piazza dei Cinquecento*, onde mostra-se a importância que ela tem na conexão dos vários sistemas de transportes, a partir do edifício mais importante da zona, a estação de *Termini*.

Numa segunda fase prática, será elaborada uma proposta de intervenção utilizando como base o programa do concurso, cuja função principal é um parque de estacionamento para 1000 motos. Será elaborada uma análise de casos de estudo de vários exemplos que sirvam como elementos justificativos do projeto.

Com isto espero concluir que com a minha proposta de projeto, conseguir dar uma melhor opção ao local, com uma melhor qualidade espacial, de fluxos e mais salubre.

Com isto espero concluir que com a minha proposta de projeto, conseguir dar uma melhor opção ao local, com uma melhor qualidade de fluxos e mais salubre, incluindo o concurso com um projeto bem resolvido.

## Palavras-chave

Roma, mobilidade, praça, estacionamento.



## Abstract

This dissertation aims to present a proposal for an architectural competition of Archmedium platform, called "Motorino Check Point", in Rome, to be deployed in Piazza dei Cinquecento, where its main function to implement a Parking for motorbikes type scooter.

The methodology used must first pass a theoretical context. A study of the urban history of Rome of the XIX and XX centuries will be prepared so that they realize what it took to make the town its current urban structure, explaining the large increase in population in the last 150 years, and all the changes that were happening with the result that today there are mobility problems. This study also covers in detail the site of intervention, Piazza dei Cinquecento, which shows the importance that it has in the connection of the various transport systems, from the most important building in the area, the Termini station.

In the second practice phase, will elaborate a proposal for intervention using as a basis the program of the competition, whose main function is a park for 1000 motorbikes. An analysis of case studies of several examples that serve as supporting elements of the project will work out.

With this hope to accomplish that with my project proposal, to achieve a better option to place with better spatial quality, flows and more salubrious.

With this hope to accomplish that with my project proposal, to achieve a better option at the site, with a better quality of fluxes and more salubrious, including the contest with a well resolved project.

## Keywords

Rome, mobility, square, parking



# Índice

Capítulo 1 - Análise do Contexto Histórico e Urbanístico	1
1.1 História e Urbanismo de Roma Moderna	1
1.2 Piazza dei Cinquecento	22
1.3 História de Vespa e sua importância em Itália	32
Capítulo 2 - O Concurso "Motorino Check Point"	35
2.1 O Concurso	35
2.2 O Programa	37
2.3 Contra Proposta e Novo Programa	38
Capítulo 3 - O Projeto	39
3.1 Casos de Estudo	39
3.2 Local - Piazza dei Cinquecento	54
3.3 Função	60
3.4 Forma	61
Conclusão	79
Bibliografia	80



## Lista de Figuras

Fig. 1	Roma em 1870; Fonte: <a href="http://servatius.blogspot.pt">servatius.blogspot.pt</a> , James Anderson	2
Fig. 2	Planta do Plano Regulador de 1973: ISOLERA, Italo; <i>Le città nella storia d'Itália</i> , Editori Laterza, 1981	4
Fig. 3	Fotografia aérea de 1912: ISOLERA, Italo; <i>Le città nella storia d'Itália</i> , Editori Laterza, 1981	7
Fig. 4	Fotografia aérea de 1919: ISOLERA, Italo; <i>Le città nella storia d'Itália</i> , Editori Laterza, 1981	9
Fig. 5	Marcha fascista sobre Roma: Fonte: <a href="http://www.abc.es">www.abc.es</a>	10
Fig. 6	Imagem aérea de 1936: ISOLERA, Italo; <i>Le città nella storia d'Itália</i> , Editori Laterza, 1981	12
Fig. 7	E42 em construção, Fonte: <a href="http://w3.uniroma1.it">w3.uniroma1.it</a>	13
Fig. 8	Bombardeamento sobre Roma durante a Segunda Guerra Mundial, Fonte: <a href="http://www.ilpost.it">www.ilpost.it</a>	14
Fig. 9	Imagem aérea de 1950: ISOLERA, Italo; <i>Le città nella storia d'Itália</i> , Editori Laterza, 1981	16
Fig. 10	Roma nos anos 50, Fonte: <a href="http://www.panoramio.com">www.panoramio.com</a>	17
Fig. 11	Surgimento da Vespa nos anos 50, Fonte: <a href="http://comunitaolivettiroma.wordpress.com">comunitaolivettiroma.wordpress.com</a>	18
Fig. 12	Vila Olímpica 1960: Fonte: <a href="http://www.archidiap.com">www.archidiap.com</a>	19
Fig. 13	Imagem aérea de Roma atualmente, Fonte: <a href="http://www.panoramio.com">www.panoramio.com</a>	20
Fig. 14	Linhas de metro e de comboio regional de Roma, Fonte: <a href="http://www.agenziamobilita.roma.it">www.agenziamobilita.roma.it</a>	21
Fig. 15	Imagem aérea da <i>Piazza dei Cinquecento</i> nos anos 50, Fonte: <a href="http://www.romasparita.eu">www.romasparita.eu</a>	22

Fig. 16	Edifícios importantes próximos	23
Fig. 17	<i>Piazza dei Cinquecento</i> actualmente, Fonte: <a href="http://www.panoramio.com">www.panoramio.com</a>	23
Fig. 18	Distribuição dos transportes públicos	24
Fig. 19	Terminal de Autocarros, Fonte: arquivo pessoal de Nuno Henriques	24
Fig. 20	Análise do fluxo das vias	25
Fig. 21	<i>Piazza dei Cinquecento</i> , Fonte: <a href="http://en.archmedium.com">en.archmedium.com</a>	26
Fig. 22	<i>Piazza dei Cinquecento</i> , vista da Estação de <i>Termini</i> , Fonte: <a href="http://archmedium.com">archmedium.com</a>	26
Fig. 23	<i>Piazza dei Cinquecento</i> ; Fonte: <a href="http://en.archmedium.com">en.archmedium.com</a>	26
Fig. 24	<i>Piazza dei Cinquecento</i> , vista da <i>Viale Enrico de Nicola</i> ; Fonte: <a href="http://en.archmedium.com">en.archmedium.com</a>	27
Fig. 25	<i>Piazza dei Cinquecento</i> , vista da <i>Viale Enrico de Nicola</i> ; Fonte: <a href="http://en.archmedium.com">en.archmedium.com</a>	27
Fig. 26	<i>Piazza dei Cinquecento</i> ; Fonte: <a href="http://en.archmedium.com">en.archmedium.com</a>	27
Fig. 27	Estação de <i>Termini</i> em 1890; Fonte: <a href="http://www.grandistazioni.it">www.grandistazioni.it</a>	28
Fig. 28	Maquete apresentada no concurso; Fonte: <a href="http://architettura.it">architettura.it</a>	29
Fig. 29	Estação de <i>Termini</i> vista da <i>Piazza dei Cinquecento</i> ; arquivo pessoal de Nuno Henriques	29
Fig. 30	Passagem pedonal no interior da estação; Fonte: <a href="http://www.grandistazioni.it">www.grandistazioni.it</a>	30
Fig. 31	Entrada para a passagem pedonal; Fonte: <a href="http://www.grandistazioni.it">www.grandistazioni.it</a>	30
Fig. 32	Esquema de ligação da estação com o metro	31
Fig. 33	Planta da estação de metro, 1939; Fonte: <a href="http://www.skyscrapercity.com">www.skyscrapercity.com</a>	31
Fig. 34	Concentração de Vespas; <i>Atlas Ilustrado de la Vespa</i> , Susaeta, 2003	32

Fig. 35 Imagem ilustrativa da fácil utilidade da Vespa; <i>Atlas Ilustrado de la Vespa</i> , Susaeta, 2003	33
Fig. 36 Imagem aérea da zona de implantação do concurso	35
Fig. 37 Canto mais a norte da <i>Piazza dei Cinquecento</i> ; Fonte: en.archmedium.com	36
Fig. 38 Painel entregue no concurso	37
Fig. 39 Escadas do Museu do Vaticano; Fonte: bp.blogspot.com	40
Fig. 40 Escadas do Museu do Vaticano; Fonte: bp.blogspot.com	41
Fig. 41 Cobertura das escadas; Fonte: www.ihu.unisinos.br	41
Fig. 42 Esquema das escadas do Museu do Vaticano; Fonte: blog.spiralstairs.co.uk	42
Fig. 43 Fotografia do pátio; Fonte: www.campobaeza.com	43
Fig. 44 Esquema da forma do pátio; Fonte: www.campobaeza.com	44
Fig. 45 Planta; Fonte: www.campobaeza.com	45
Fig. 46 Desenho da rampa; Fonte: www.campobaeza.com	45
Fig. 47 Konstantin Melnikov; Fonte: www.melnikovhouse.com	46
Fig. 48 1ª versão do projeto; Fonte: <i>Aparcamiento Para 1000 Autos, 2ª Variante</i> , Rueda, 2004	47
Fig. 49 Maquete da 2ª variante; Fonte: <i>Aparcamiento Para 1000 Autos, 2ª Variante</i> , Rueda, 2004	48
Fig. 50 Desenhos da 2ª variante; Fonte: <i>Aparcamiento Para 1000 Autos, 2ª Variante</i> , Rueda, 2004	49
Fig. 51 Desenhos da 2ª variante; Fonte: <i>Aparcamiento Para 1000 Autos, 2ª Variante</i> , Rueda, 2004	50
Fig. 52 Esquema de circulação em planta; Fonte: <i>Aparcamiento Para 1000 Autos, 2ª Variante</i> , Rueda, 2004	51

Fig. 53 Esquema de circulação em alçado; Fonte: <i>Aparcamiento Para 1000 Autos, 2ª Variante</i> , Rueda, 2004	52
Fig. 54 Planta de demolições da <i>Piazza da Cinquecento</i>	54
Fig. 55 Esquema das novas vias, com o eixo de separação do terminal com a praça	55
Fig. 56 Organização do terminal	56
Fig. 57 Imagem virtual do novo terminal (a direita)	56
Fig. 58 Esquema do novo fluxo	57
Fig. 59 Abertura da praça	58
Fig. 60 Imagem virtual da praça	58
Fig. 61 Imagem virtual da praça	59
Fig. 62 Imagem virtual da praça	59
Fig. 63 Imagem virtual do Parque de Estacionamento	60
Fig. 64 Esquema das rampas	61
Fig. 65 Esquema do sentido das rampas	62
Fig. 66 Esquema de montagem dos pisos	63
Fig. 67 Esquema das rampas pedonais	64
Fig. 68 Imagem virtual do vazio do estacionamento	64
Fig. 69 Exemplo de uma exposição, Museu de Serralves; Fonte A: <a href="http://www.serralves.pt">www.serralves.pt</a> ; Fonte B: <a href="http://www.flickr.com">www.flickr.com</a> , João Sousa	65
Fig. 70 Exemplo de uma exposição, Museu da Piaggio; Fonte: <i>Atlas Ilustrado de la Vespa</i> , Susaeta, 2003	65
Fig. 71 Esquema da localização do museu no parque de estacionamento	66
Fig. 72 Grelha geométrica para formação dos edifícios	66

Fig. 73 Exemplo da geometria utilizada para a formação dos edifícios	67
Fig. 74 Localização da praça e do Parque de Estacionamento + Museu	67
Fig. 75 Esquema da forma do edifício da Administração	68
Fig. 76 Localização da Administração	69
Fig. 77 Imagem virtual da Administração	69
Fig. 78 Esquema da forma do Centro Cívico	69
Fig. 79 Localização do Centro Cívico	70
Fig. 80 Imagem virtual do Centro Cívico	71
Fig. 81 Esquema da forma do Quiosque e Bar	71
Fig. 82 Localização do Quiosque e Bar	72
Fig. 83 Imagem virtual do Quiosque e Bar	73
Fig. 84 Esquema da forma do edifício para aluguer de motas	74
Fig. 85 Localização do Edifício para aluguer de motas	75
Fig. 86 Imagem virtual do Edifício de Aluguer de Motas	75
Fig. 87 Esquema da forma da Oficina e centro de lavagem de motas	76
Fig. 88 Localização da Oficina e centro de lavagem de motas	76
Fig. 89 Imagem virtual da Oficina e Centro de Lavagens	77
Fig. 90 Exemplo de um edifício revestido a chapa ondulada micro perfurada (Consultório Médico Cortez)	78



# Capítulo 1 - Análise do Contexto Histórico e Urbanístico

## Introdução

Este capítulo passa por uma análise dos factores de interesse da área de intervenção. Será estudado a história recente de Roma, com mais evidência no contexto das alterações urbanísticas direcionadas para expansões que influenciassem toda a estrutura da cidade a nível de transportes, bem como parte da sua história para que se perceba o contexto das alterações. Será também feito um estudo mais pormenorizado para o local a intervir, a *Piazza dei Cinquecento*. Para além da sua história, será elaborado um estudo do tráfego e dos programas que atualmente existem na praça, com especial atenção para a estação de *Termini*, pois é o elemento arquitectónico mais importante desta. Finalmente, pretende-se entender também o porque da mota aparecer em força especialmente em Roma, e em que circunstâncias ela surge.

## História e Urbanismo de Roma Moderna

### Roma na metade final do Século XIX

Entre o século XVIII e XIX, muitos viajantes estrangeiros que visitaram Roma, expressaram a opinião que, apesar da cidade ser grande não tinha aspecto de capital, em contraste com Paris, Viena, Londres e Berlim. Roma no século XIX era como viajar no tempo, era o último bastião da tradição, no primeiro século do Iluminismo e início do Positivismo, era uma cidade barroca de três séculos, e foi permanecendo incompleta a medida que os anos passavam<sup>1</sup>.

### Roma capital do Estado da Igreja

A cidade era dividida em três partes; a zona junto ao rio Tibre e do *Campo Marzio*, que era uma zona compacta de casas que não era muito interrompido por ruas retas; o *Borgo*, que detinha as mesmas características mas trancado entre muros e com uma única ligação, a ponte *Sant'Angelo*; e o *Trastevere*, igualmente com as mesma características mas com melhores conexões<sup>2</sup>.

O "Centro" era difícil de identificar. Na Roma Antiga era o Forum, mas os tempos do Império já terminaram, e na Roma Medieval era o Capitólio. Mas em 1870 não havia um "Centro" que

---

<sup>1</sup> INSOLERA, Italo, "Roma Moderna - Un secolo di storia urbanistica". Giulio Einaudi Editore, Torino, 5ª

<sup>2</sup> Ibidem, pp.13-14

fosse digno de ter essa designação, havia um local onde o Papa, no qual era a autoridade de Roma, residia, e esse local era na periferia geográfica e não no “Centro”.

Em toda a área central, residiam cerca de 200 000 pessoas, muitos cardeais, burgueses de alta e baixa burguesia, e uma grande massa de pessoas que viviam de esmolas e caridade. Roma denunciava bastante a divisão de classes, enquanto a riqueza muito próxima, em palácios do barroco, e os nobres e burgueses recém chegados viviam em prédios de apartamentos, todos juntos, os pobres viviam em casas lado a lado preenchendo lacunas dos jardins medievais e renascentistas.

A nível de equipamentos, Roma não tinha estradas equipadas, casas em condições adequadas, e parques e serviços públicos eram inexistentes<sup>3</sup>.



Fig. 1 Roma em 1870

#### Roma cidade da Itália unificada<sup>4</sup>

A 30 de Setembro de 1870 foi instituído um conselho de Arquitetos e Engenheiros<sup>5</sup>, para lidar com projetos de extensão urbana e embelezamento da cidade, cuja a sua função primaria foi estudar primariamente os projetos mais urgentes de extensão urbana.

---

<sup>3</sup> Ibidem, pp.14-16

<sup>4</sup> A 11 de Setembro de 1870, era o fim dos Estados Papais, dez dias depois as tropas italianas estão em Roma, apesar de que os romanos nativos e bem pensadores já estavam de facto em primeiro que as tropas, a defender a anexação de Roma, à unificação da Itália.

O plano foi colocado em prática, apesar de não haver já os estudos científicos necessários, vão avançando com os trabalhos estritamente precisos. Só em 3 de Junho de 1871 é que soa o alarme sobre os membros do conselho: faltavam 26 dias para a transferência de capital de Itália, Florença, para Roma, que estava completamente despreparada para tal mobilidade que iria acontecer. As famílias são deslocadas para Roma, 354 famílias são colocadas em antigos celeiros, e 376 famílias em casas destruídas<sup>6</sup>.

### Transferência da capital para Roma

A transferência foi muito mal concebida, e durante muitos anos se sentiu os efeitos, como certas doenças durante o período de crescimento<sup>7</sup>. Prevaleceu a proposta para as instalações do governo provisório e ministérios, em antigos conventos e palácios já usados anteriormente para escritórios papais, sem qualquer um saber o que iria suceder neste estado inicial provisório, nem quanto ele iria durar.

Nos primeiros anos de Roma capital, no governo de Quintino Sella a tendência foi colocar os ministérios concentrados na *Via XX Settembre*, de forma a criar um eixo na nova capital administrativa, conectando com o palácio do rei, o Palácio do *Quirinal*, tudo perto da estação de *Termini*.

Em 26 e 28 de Fevereiro, o conselho enfrentava a primeira discussão de uma expansão com o monsenhor Francesco Saverio De Merode, para um distrito que anos antes, em 1867, tinha começado a desenvolver na *Via Nazionale*, e com a proposta para a *Via Cavour*, *Via Quattro Fontale*, *Via XX Settembre*, e a zona das termas de Diocleciano. No acordo proposto, De Merode, pedia que se mantenha o traçado que ele desenhou, e que se construa esgotos, a ruas sejam pavimentadas, colocadas tubulações para as águas e para gás, calçadas, etc..., bem como a obrigação da manutenção e iluminação a gás da maneira mais conveniente. Mostrava claramente que todos os ganhos seriam para si, através de rendas e alugueres, e todos os encargos seriam para o município. Entretanto, todos os projetos de expansão da cidade de Roma, que partem das colinas até a estação eram da autoria de De Merode<sup>8</sup>.

### O plano de expansão de Roma capital

A expansão a leste, em direção a estação, obrigava a uma mobilização do centro da cidade, o que podia ser bom atendendo a necessidade de um centro maior, mais funcional e com a

---

<sup>5</sup> Apesar da tentativa, a “vontade” de trabalho não foi muita, o grupo do conselho formado maioritariamente por romanos, mostra-se corrupto, manipulando o dinheiro do estado e a especulação imobiliária, tudo como lhes convinha e a quem queriam. Só a 10 de Novembro de 1870, em vésperas de eleições, é que se apresentou o primeiro plano, mas em seguida surge um problema que iria se tornar habitual ao longo dos anos, a desonestidade dos membros do Conselho.

<sup>6</sup> Ibidem, p.24

<sup>7</sup> Florença não ficou atrás, os ministérios complicaram ainda mais as suas transferências, com uma desordem total, cada ministério, cada escritório, tomou as suas decisões independentemente dos outros, geralmente se baseando em pequenas pesquisas de alguns oficiais e recomendações dos políticos mais

<sup>8</sup> Ibidem, pp.24-27

dimensão proporcional para as novas tarefas de Roma. E a opção de expandir a leste acaba por ganhar, graças ao monopólio da especulação imobiliária nas áreas a leste, realizada por empresas romanas, e dos bancos piemontês e genovês<sup>9</sup>.

Em 1873 é aprovado o primeiro plano regulador <sup>10</sup>, mas devido a problemas com as empresas, o plano foi por água abaixo, e para piorar as coisas, quem comandava as operações, De Merode, sai por problemas com as empresas, e Pietro Venturi, não foi capaz de levar a avante o plano regulador, ficando mais 10 anos, Roma sem um plano, para orientar a expansão<sup>11</sup>. Entretanto foram avançando com pequenas expansões e construções, estas baseavam-se na expansão de Turim, na altura de Napoleão, criando edifícios de apartamentos de 4 e 5 pisos para alugar, e ruas retas, deixando um traçado mais regular e cosmopolita.

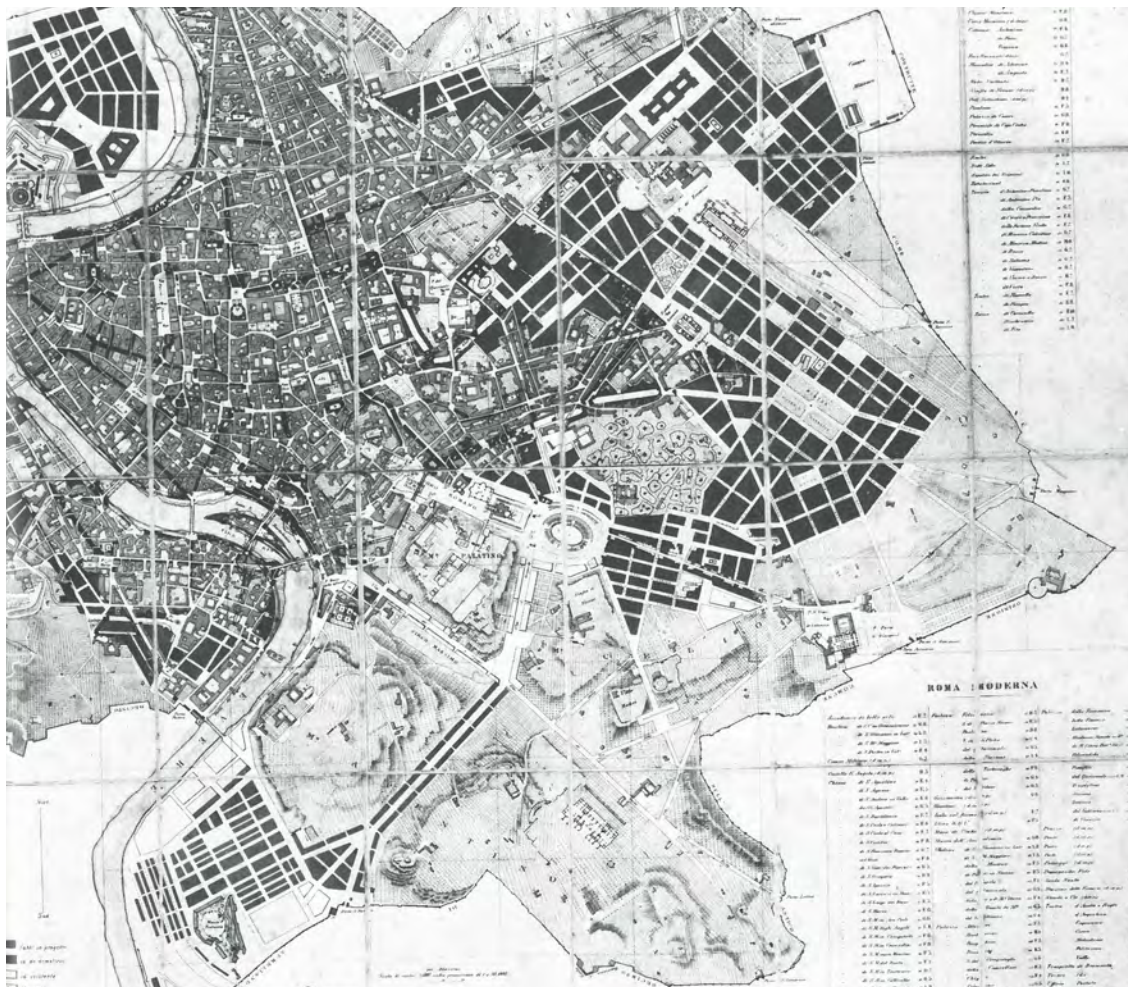


Fig. 2 Planta do Plano Regulador de 1873

<sup>9</sup> Do outro lado, para além do rio Tibre , não se garantia condições de expansão, insalubridade e inundações, mas ligações e falta de pontes foram os motivos principais, por isso só restava a alternativa de expansão ou para leste, ou oeste, ou em ambos os lados. Ibidem, p.32

<sup>10</sup> Aprovou metade da expansão prevista para o leste da cidade, o plano passava claramente por expropriar os terrenos de vinhas e casas, indemnizando os respectivos donos. Começaram a construir estradas e serviços para depois revender os quarteirões a serem construídos, o município estava a empregar o seu capital para obter lucros diretamente e não para retrair empresas

<sup>11</sup> Ibidem, pp.40-43

## Da cidade rural a Roma cosmopolita

Desde a altura de Roma Papal, a cidade mudou completamente, deixando de ser uma cidade rural. Na década de 1870-1880, muitas coisas mudaram, naquilo que era conhecido como a “capital do grão”<sup>12</sup>, a policia de Roma passou a intervir com medidas impostas pelo município, para que não houvesse mais “lixo” dos camponeses. A proibição completa só aconteceu na década de 1935-1945.

Em 14 de Novembro de 1880, foi realizado um acordo importante entre o governo e a câmara municipal de Roma, em que o estado contribuía e regularia a expansão e seus futuros planos. Era de interesse publico que todas as obras e planos fossem concretizados, e com a ajuda dos proprietários, que tinha a obrigação de contribuir para tal<sup>13</sup>. Com este acordo, e todas as leis que o governo impôs com objectivo de “cuidar” de “Roma Capital”, visse finalmente um plano regulador aprovado, que previa grandes mexidas no centro, para que houvesse uma continuidade entre a parte antiga e a nova que se iria propor. A *Via Nazionale* seria o eixo principal rodoviário. Este envolveu muitas demolições como a *Villa Ludovisi*, e teve problemas com os lugares que não eram os protagonistas de qualquer subdivisão, pois não teriam qualquer destino.<sup>14</sup>

## Os anos da “Febre da Construção”

Roma aparecia como uma cidade dividida em duas partes: o centro, o emaranhado de casas antigas e modestas, com ruas antigas e tortas; e a zona em torno do centro, com edifícios isolados e de escala diferente, com ruas retas, geometricamente regulares e uniformes. Toda esta expansão criada pela “Febre da Construção”<sup>15</sup>, fez com que a população duplicasse em 25 anos (1870-1895), passando de 200 000 habitantes, para 400 000 habitantes<sup>16</sup>. A “Febre da construção” entra em declínio rapidamente, com Itália a sofrer uma das maiores crises habitacionais de sempre<sup>17</sup>.

---

<sup>12</sup> Roma na época dos Estados Papais, era conhecida como a “capital do grão”, era uma cidade campestre, numa das planícies mais belas e férteis da Europa, mas também ignorante e insalubre. Era uma cidade suja cheia de palha, de lixo, onde os animais andavam pela cidade, cavalos e galinhas habitavam pelas praças.

<sup>13</sup> Ibidem, pp.48-52

<sup>14</sup> Com base em leis desenvolvidas em 1881 e 1883, que é quase um plano parente daquele que já tinha sido desenvolvido 10 anos antes, mas com mais acordos. Este plano tinha como preocupação principal satisfazer as cláusulas e localizar um grande numero de edifícios públicos como hospitais, ministérios, e o Palácio Nacional de Exposições. Ibidem, p.57

<sup>15</sup> Apesar da existência do plano, a cidade expandiu-se também para lá do plano, devido a negócios fáceis e lucrativos para empresas, foram construindo como podiam, deu-se inicio a época da “Febre da Construção” mas apesar de grande parte dos quarteirões terem sido construídos, alguns ficaram livres, pois estavam programadas construções publicas, que só iriam ser construídos em 1900, construções essas como escolas e mercados.

<sup>16</sup> Ibidem, p.66

<sup>17</sup> Os construtores recusaram em aceitar mais o plano para a expansão de Roma, independentemente de isso ser benéfico ou não, não foi cumprido, e preferiram trabalhar em prol das construtoras e empresas para ganharem dinheiro, o que foi um fracasso para eles, e para a cidade foi muito mau, pois garante habitação, mas as instalações publicas como escolas e mercados eram inexistentes, o que torna

Contudo, no final do século XIX a cidade continuava em crescimento contínuo<sup>18</sup>, no rescaldo da “Grande Crise”, o final da “Febre da Construção”, Roma tinha mudado a sua cara, a paisagem urbana alterou-se, com grandes edifícios, a cidade Papal desapareceu por completo. A nível económico, nunca foi uma cidade industrial, as suas principais atividades industriais foram os serviços públicos como caminhos de ferro, elétricos, telefone, aquedutos; e a construção.

Roma tornou-se uma cidade moderna sem se tornar uma cidade industrial, isto devido a intensão de vários governos do Ministério do Interior, não ter deixado criar uma forte concentração industrial para manter uma atmosfera politicamente tranquila em torno da sede do governo e da câmara. O que fez diferenciar Roma a nível de estrutura económica, das grandes metrópoles industriais dos principais países europeus.

A nível social, primeiro foi a imigração da classe política e a classe media ministerial, mais tarde a imigração dos agricultores que veem para a cidade trabalhar noutras áreas como pedreiros e construtores civis.

Roma torna-se capital política de Itália, sede de todos os órgãos do estado, mas contudo não era a principal cidade do país<sup>19</sup>.

## Roma no Início do século XX

No início do século XX, Roma conta com 520 000 habitantes, o que mostrava um claro crescimento populacional rápido.

Roma entra no novo século com novas iniciativas que mexeram com a cidade. A corrente elétrica já tinha chegado a cidade em 1892, mas em carácter experimental, o que permitiu a inauguração do elétricos em 1900.

Em 1904 e 1907, são criadas novas leis que ajudam o município a regularizar a situação financeira complicada<sup>20</sup>, são criadas uma série de regras ao longo dos primeiros anos do século, regras essas claramente destinadas a prevenir a repetição da grave crise habitacional, tentando conter as causas, evitar a possibilidade de aventura e especulação, limitando os empréstimos, e instituindo um imposto sobre áreas de construção, e por outro lado criar salvaguardas contra atividades não controladas do privado.

---

complicado para um romano que fica a viver num bairro não ter essas condições. O resultado final, mostra que queriam criar uma cidade moderna, mas com sistemas e métodos feudais.

<sup>18</sup> O crescimento populacional dos novos bairros continuava devido a classe media-alta, pois eram deslocados que vinham para trabalhar nos ministérios e administrações, mas como em todas as cidades, não vivem só de classes superiores, começam a surgir os operários, construtores civis, trabalhadores ligados aos serviços públicos como água, luz e gás, pequenos comerciantes, os primeiros condutores de autocarros, etc... A capital começa a receber uma variedade de pessoas de diversas origens, hábitos e necessidades.

<sup>19</sup> Ibidem, pp.77-79

<sup>20</sup> Ibidem, pp.86-87

Mostra-se uma intensão de tentativa de elevar o nível técnico de construção, urbana e arquitectónica, para criar acomodações confortáveis, para que haja luz e ar em todas as casa, a as ruas se encham de espaços verdes, pedra e tijolo, em substituição do gesso frágil<sup>21</sup>.

### Mudanças na câmara de Roma

Ernesto Nathan, um anglo-italiano chega a presidente da câmara municipal de Roma em 1907, e começou a mexer com Roma<sup>22</sup>. Um ano antes de Nathan chegar a presidente, em 1906, é iniciado um novo plano<sup>23</sup>, para substituir o de 1883, e este teve uma grande novidade, foi o primeiro projeto urbano de Roma a ser Elaborado com altimetria, já que desde que Roma é da Itália unificada, nunca houve tanta preocupação em ter na planta a representação das colinas e é aprovado a 10 de Fevereiro de 1909.



Fig. 3 Fotografia aérea de 1912

---

<sup>21</sup> Ibidem, pp.90-91

<sup>22</sup> A sua base do programa eleitoral passou por: aumento do ensino primário, construindo 16 novas escolas primarias, criando as escolas "rurais" juntamente com a educação sobre a luta contra a malária; proteção de saúde publica; política de habitação, mostrando-se a favor da habitação social; e terminar com as especulação e o monopólio sobre as áreas tendo sido eficaz na municipalização dos serviços públicos.

<sup>23</sup> O plano foi elaborado por Edmondo Sanjust de Teulada, engenheiro de Milão, escolhido por Ernesto Nathan e foi apresentado em 22 de Outubro de 1908, ao conselho municipal.

Foi definido três tipos de construção para habitação<sup>24</sup>, a “*fabbricati*”<sup>25</sup>, a “*villini*”<sup>26</sup> e a “*giardini*”<sup>27</sup>, e as diferenças foram estabelecidas pelos regulamentos gerais de construção definidos de 1912. Estas construções estavam previstas para cinco grandes núcleos, mais outros núcleos de pequena dimensão. Com estas intervenções esperava-se que a população atingisse 1 000 000 de habitantes ao fim de 25 anos.

Devido a incompatibilidade com a lei italiana, foi necessário criar mais um tipo de construção de urgência, criou-se as “*palazzina*”<sup>28</sup>, Apesar da urgência em que foi permitido para não criar mais conflitos com a lei, este tipo de construção só começa a aparecer em 1920, após a primeira grande guerra, para atender a crise imobiliária resultante<sup>29</sup>.

Após dois anos de estudo, em 1918, é apresentado o relatório<sup>30</sup> que a comissão elaborou, e um documento importante, nele argumenta-se pela primeira vez que o velho centro histórico não deve ser deixado e demolido, mas respeitado, apesar do problema do trânsito e da necessidade de higiene serem abordados em conjunto com a função social dos moradores. Defende-se a restauração e não a demolição, restaurar os ambientes caídos do século XVIII e XIX, e demolir as casas que ocupavam partes dos jardins do renascimento para dar um novo ar, luz, saúde e beleza para os bairros do renascimento<sup>31</sup>.

## Roma, durante e após a Primeira Guerra Mundial

Entre o início do século XX e a guerra, tinha-se começado uma política que visava equalizar a construção, por um lado evitar a crise<sup>32</sup>, por outro, conter o grande crescer de construção desenfreado, foi a grande lição retirada da “Febre da Construção” e a crise que ela agravou.<sup>33</sup>

A cidade mostrava-se cada vez mais divorciada daquilo que é uma cidade unificada e neste período que há distância e diversidade dos subúrbios, e tornam-se irremediavelmente a

---

<sup>24</sup> O plano de 1909 procurou usar o tipo de edifício, para evitar o grande mal que aconteceu no tempo da “Febre da Construção”, a implantação desenfreada de habitação, em todas as direções, provocando uma alternância entre áreas de alta e baixa densidade de habitação, com a relação do tipo de construção de habitação, determinou-se o tamanho e a proporção dos vários distritos, troços, e o tamanho e número de praças, isto para garantir a eficiência técnica em cada bairro.

<sup>25</sup> Os edifícios “*fabbricati*”, não podiam exceder os 24 metros de altura

<sup>26</sup> Os edifícios “*villini*” deviam ser de dois andares mais piso térreo e cercado por jardim

<sup>27</sup> Os edifícios “*giardini*” só poderiam ser construídos para 1/20 da área de construção

<sup>28</sup> Os edifícios “*palazzina*”, eram um tipo de construção mais rentável, a altura máxima era de 19 metros, quatro pisos mais sótão, jardim em seu redor com menos de 6 metros de profundidade.

<sup>29</sup> *Ibidem*, pp. 99-102

<sup>30</sup> Apesar disso, as classes políticas estavam interessadas no que o relatório continha, mas sim que este ia contra o plano de 1909, mostrando que este estava ultrapassado, todas as ideias propostas para o centro ficaram na gaveta, e era mais importante as disputas políticas.

<sup>31</sup> *Ibidem*, pp.123-124

<sup>32</sup> A crise pós-guerra não era tão grave como a dos tempos de 1887-1892, a sua causa também foi diferente, as circunstâncias da guerra, a mobilização geral nacional resultando numa escassez de mão de obra e de negócio. Mas não foi a única causa, a imigração de pessoas sem capacidade de geral emprego e criar comércio, fez com que por outro lado não houvesse mão de obra de qualidade, logo mais pessoas no desemprego. Houve uma tentativa de remediar a crise incentivando a construção do pós-guerra em 1920, tanto quanto possível, e por todos os lados, entre os anos antes e o pós-guerra, a construção de edifícios aumentou em 100% mas a crise persistiu.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p.110

separação e oposição. Não poderia ter acontecido de outra forma, Roma não sendo uma cidade industrial, não tinha como integrar as varias classes sociais na sua área urbana<sup>34</sup>.



Fig. 4 Fotografia aérea de 1919

## Roma Fascista

Começam a surgir propagandas fascistas a proclamar "Roma deve aparecer maravilhosa para todas as nações do mundo. Vasta, ordenada e poderosa, como nos tempos do primeiro Imperio de Augusto". E claro a nível de paisagem urbana não poderia admitir as barracas dos bairros de lata como parte da cidade, foi necessário trabalhar em prol do seu desaparecimento.

Instala-se um sistema tipo "campos de concentração" imposto pelo fascismo, são construídas aldeias para as famílias dos bairros de lata<sup>35</sup>, longe das ruas principais para não ser visível,<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> A ruptura social seguirá os anos do fascismo com a demolição dos bairros de lata no centro da cidade. Nenhuma ação foi tomada para prevenir a imigração exagerada, a demolição das barracas existentes foi imposta, criou-se alojamento económico e social para os habitantes.

Como se verifica, os anos de Roma fascista começou com uma forte deterioração nos subúrbios de um lado, o centro do outro.<sup>37</sup>

Em 21 de Abril de 1923, apenas seis meses após a marcha fascista sobre Roma<sup>38</sup>, Mussolini em discurso em discurso no capitólio, enumera as suas ideias sobre o que viria a ser a grande capital do fascismo, que era alusivo a Roma antiga do tempo dos Imperadores, afirmando que era necessário fazer uma limpeza do que foi construído nos séculos de decadência em torno das ruínas que eram os grandes troféus do passado.



Fig. 5 Marcha fascista sobre Roma

Em 30 de Outubro de 1930, é entregue a Mussolini, um novo plano, 4 anos antes de expirar o plano de 1909, este plano é elaborado em pouco mais de 6 meses por uma comissão. O plano passava por um deslocamento do centro para leste, que já tinha sido proposto muitos anos antes, reorganizar a rede ferroviária, atravessando a cidade com uma estação a norte, e outra a sul, passando pela estação de *Termini*, e mais um complexo monumental de edifícios públicos e habitações que constituem a nova sede.<sup>39</sup>

---

<sup>35</sup> Construções essas com materiais de artefactos abatidos, e estariam sob supervisão da Real Carabinieri, e a Milícia Voluntária para segurança nacional. Estes métodos serão realizados na década de 1930-1940, para estabelecimento das "Aldeias Oficiais".

<sup>36</sup> Ibidem, pp.114-115

<sup>37</sup> Ibidem, p.122

<sup>38</sup> Golpe de estado ocorrido em 28 de Outubro de 1922

<sup>39</sup> Ibidem, pp.127-130

A única preocupação era permitir densidade populacional em todo o lado, casas e prédios predominando os tipos de construção em altura<sup>40</sup>, permitindo o aumento da altura máxima para 35 metros. No fundo, a única medida que o plano continha, digna de ser uma medida essencial, era a deslocação para o centro.<sup>41</sup>

Em 20 anos, a parte antiga de Roma muda completamente o seu rosto devido a uma série de demolições, o plano acabou por nunca ser a base da demolição para os fascistas, até porque parte das demolições não faziam parte dos planos de 1909 e de 1931, embora eles também não se tenham poupado a demolições.

Apesar de todas as ideias expressas por Mussolini sobre Roma Imperial, foi feito o inverso, ao contrário do que se falava em Roma mostrar o seu esplendor do tempo Imperial, acabou por cobrir ainda mais os seus monumentos, deixando só cerca de 15% das ruínas descobertas. No meio de tanto “crime” arqueológico, o único pretexto digno que houve, foi para resolver parte dos problemas de trânsito ao longo da *Via del Teatro di Marcello*, então *Via del Mare*.<sup>42</sup>

Ao longo dos séculos Roma foi uma cidade sem um único centro definido e localizado, esta variou ao longo das épocas, comparando com as grandes cidades, o desenvolvimento urbano tende a descentralizar, mas em Roma, o efeito estava a ser o inverso, as artérias estavam a ser abertas junto ao centro histórico, o que é o oposto do que se deve fazer<sup>43</sup>.

O plano de 1931 mostrou também que os fascistas só se importaram com o centro de Roma esquecendo a periferia. Dos 12 municípios, só 5 estavam dentro do limite do plano, mais tarde só mais 3 é que iriam entrar num plano regulador.<sup>44</sup>

## Roma em crescimento

Começam Em 1931, Roma chega a 1 000 000 de habitantes, dez anos depois a sua população chegaria a 1 400 000 no final do fascismo, e comparando a 1922, a população duplicava em menos de 20 anos<sup>45</sup>.

---

<sup>40</sup> Predominantemente no norte, leste e sul, era uma rede contínua de casas e prédios com quilómetros ininterruptos de estrada, para tirar o maior proveito de qualquer lugar. Os parques não foram poupados, só se preservando alguns, mas com a criação de um novo parque público, que na verdade iria encobrir os defeitos da maior expansão que Roma alguma vez iria sofrer

<sup>41</sup> Ibidem, pp.130-132

<sup>42</sup> Ibidem, pp.140-143

<sup>43</sup> As áreas demolidas no centro histórico foram maioritariamente casas antigas, acabando com as más condições de higiene e com a acomodação de habitantes, quase sempre acomodados em sobrelotação. Um grande plano de recuperação da parte antiga da cidade era urgente. E assim foi, onde antes se registava uma densidade enorme com casas pobres e bairros da lata na cidade velha, passou a haver edifícios públicos, e a densidade populacional passa repentinamente para zero.

<sup>44</sup> Ibidem, p.151

<sup>45</sup> Apenas parte deste aumento é proveniente do aumento geral da população em Itália. Entre 1932 e 1952, Roma amentaria cerca de 60% da sua população, e a causa desse aumento foi claramente a política fascista onde tudo era grande e bonito, e tinha uma escala imperial.

Os edifícios foram avançando na parte alta da cidade, começando a cobrir completamente o monte *Paroli*, as encostas íngremes do terreno permitiam ao construtores obter alturas superiores nos prédios, por isso ter mais apartamentos para habitar. E os serviços públicos expandem-se ainda mais pela metrópole, como água, esgoto, gás, eletricidade e os elétricos<sup>46</sup>.

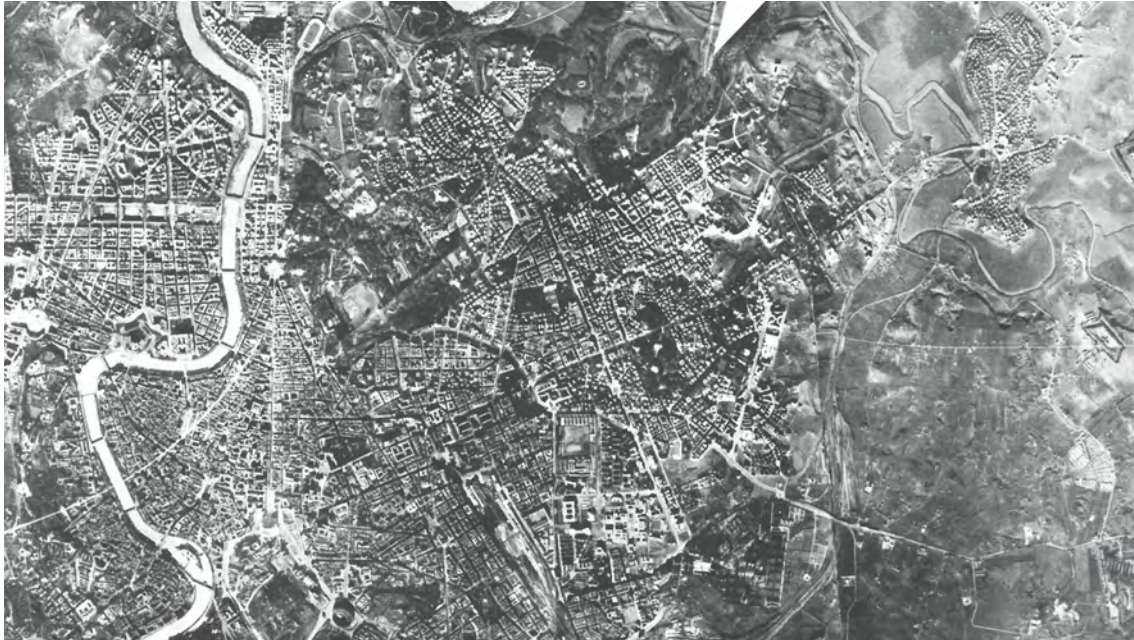


Fig. 6 Imagem aérea de 1936

A família *Chigi* começa a construir nos seus terrenos, aumentando a expansão ainda mais, construindo um bairro que inicialmente seria para os trabalhadores das ferrovias, mas mais tarde torna-se um bairro exclusivo<sup>47</sup>. A leste o eixo de expansão era de casa senhoriais, e de repente mudou para intensivos prédios de 10 andares de frente. Este local passou a ser a zona com maior densidade populacional de Roma, essencialmente povoado por nativos africanos<sup>48</sup>. Contudo, os números não contavam com as casas que estavam fora do limite mas que iam se intensificando. Apesar da grande vontade de intensificar a densidade, há pelo menos dois locais que foram para desertificar, o monte *Testaccio* e a *Piazza Scandenberg*, para se

---

<sup>46</sup> Ibidem, p.154

<sup>47</sup> Este terá umas características especiais, pois o seu terreno montanhoso permitiu o jogo na construção, em que a frente do prédio teria 4 pisos, mas o outro lado teria mais, o que permitia ter ainda mais apartamentos.

<sup>48</sup> Teoricamente, essa expansão foi coordenada pelo plano 1931, mas este tinha uma inovação, não antes utilizado em Roma, os plano de pormenor, que só este regia, o que acaba por ser o plano geral um conjunto de planos de pormenor. Contudo este continha vários problemas e defeitos, o plano geral não era suficiente para criar uma série de variações incontroláveis, como resultado, a sua duração acabou por ser mais curta que o de 1909. A nível de edifícios, o seu tipo era difícil de definir, pois se no plano geral estaria uma coisa, no plano geral pormenor estaria definido outra, geralmente maior, com mais densidade para que houvesse uma maior exploração da terra, e em aumento da densidade populacional.

tornarem espaços verdes; e alguns edifícios públicos a norte do aeroporto San Lorenzo, para ampliação do cemitério<sup>49</sup>.

## Exposição Universal de Roma

A ideia de fazer uma Exposição Universal de Roma, veio de Mussolini, na primavera de 1935, olhando para o ano de 1942, como data de exposição como forma de festejar o vigésimo aniversário da subida ao poder do Partido Fascista. Mais conhecido por E42, a importância da exposição seria muito grande, ao invés das grandes exposições internacionais, esta teria um carácter permanente a nível de infraestruturas, como pontes, estradas, um teatro ou edifícios similares. A própria estrutura da E42 era para permanecer como o coração do futuro de um grande distrito para a cidade.



Fig. 7 E42 em construção

Em 1936 foi decidido que o E42 seria implementado na área adjacente a Abadia das Três Fontes, ainda bastante distante da área limite do plano de 1931, Dezenas de unidades de construção estavam à espera de estradas, esgotos, serviços e edifícios públicos, teria tudo para ser um grande bairro<sup>50</sup>.

Os edifícios teriam de ter condições de monumentalidade em parte implícita no meio urbano. A escolha dos projetos foi em concurso, e foi com edifícios individuais que o concurso se

---

<sup>49</sup> Ibidem, p.160

<sup>50</sup> Ibidem, p.168

realizou<sup>51</sup>. O E42 era já assim a espinha dorsal de uma cidade futura expansão da mesma em direção ao mar, como Mussolini defendia num dos seus slogans “*Roma al Mare*”.

Tudo estaria encaminhado para a abertura da exposição, com a ilusão de que seria em 21 de Abril de 1942, mas em 1941 a guerra relâmpago, que estava a ser encarada como vitoriosa, desapareceu, o exercito italiano é bloqueado nas fronteiras da Grécia, a crise começa a tomar todo o país. Os estaleiros param de trabalhar, e os trabalhos da E42 ficam bloqueados<sup>52</sup>.

## Roma, durante e após a Segunda Guerra Mundial

Caem as primeiras bombas sobre Roma em 19 de Julho de 1943, casas foram destruídas em Scalo San Lorenzo, outras bombas caem sobre a cidade Universitária, na estação de Triburtina e na basílica de San Lorenzo<sup>53</sup>. Nunca se chegou a saber ao certo o que foi destruído.



Fig. 8 Bombardeamento sobre Roma durante a Segunda Guerra Mundial

---

<sup>51</sup> Como as propostas para o Palácio de Recepção e Conferências, Palácio da Civilização Italiana, Praça e edifícios das forças armadas, edifícios e praça Imperial, praça do Palácio Romano da água e luz, entre outros mais. Para a construção destes edifícios, foi imposto uma regra, não se podia usar o betão armado e o ferro, só era permitido usar materiais de tradição italiana como o tijolo, a pedra e a mármore.

<sup>52</sup> Ibidem, pp.173-175

<sup>53</sup> Roma até aquele dia, ainda não tinha tomado os aspectos trágicos de uma guerra, que já se conhecia em Itália. Foram protegidos os grandes monumentos históricos como a coluna de Trajano, o túnel da construção do metro é fechado e fica a servir de abrigo, bem como os arcos do coliseu. No meio dos romanos, acreditava-se que mesmo assim a guerra teria poupado Roma, talvez por influencia do Papa.

A cidade começa lentamente o período pós-guerra, mesmo tendo a guerra a continuar a poucos quilómetros de distancia. O governo logo após a libertação, começa a planear o arranjo da capital.

Roma em 1945, já tinha deixado de ser aquilo que era em 1940, inicia-se a revisão do projeto de administração fascista em Roma. Em 25 de Novembro de 1946, a comissão municipal de planeamento, redige um relatório, no qual demonstra a criação de uma variante ao plano de 1931, para a área central que estava completamente ao abandono e a viver numa falsa grandeza projetada pelo fascismo. Havia necessidade de trazer a vida ao centro, alojamento mais intensificado e demolições no meio de bairros mais característicos de Roma. Na periferia, onde aconteceu as expansões, havia necessidade de criar estradas rápidas, desviando o tráfego e criar melhores conexões entre vários distritos.<sup>54</sup>

Com a revisão em vários pontos da cidade, um deles foi a destruição da antiga estação de *Termini*, pois mostrava ser demasiado pequena e antiquada, aproveitando a oportunidade para rever todo o sistema ferroviário, construindo uma estação de comutação na *Via Salária*, e a estação de *Ostiense*.

A população residente tinha aumentado, enquanto que em 1936 a população era de 1 155 722 habitantes, em 1951 era de 1 651 754 habitantes, e enquanto a população aumentava, a imigração parecia ter diminuído entre 1944 e 1945, mas retoma o seu crescimento em 1946 de uma forma impressionante, nos 15 anos após a guerra imigrou mais de 360 000 pessoas, e em 1960, a população total residente chega a atingir os 2 000 000 de habitantes.<sup>55</sup> Apesar do crescimento populacional, a falta de habitação era preocupante<sup>56</sup>.

Mas nem tudo foi bom, com tanta especulação perdeu-se os espaços verdes, em troca foram construídos mais prédios sobre os antigos espaços verdes e espaços simplesmente livres, tornando as ruas mais apertadas e com falta de estacionamento para tantos veículos, essencialmente as “vespas”. O maior exemplo é o bairro *Parioli*.

Devido aos terrenos serem distantes e a necessidade de expansão, havia duas hipóteses, atuar de modo a minimizar a espera, que passava por acelerar a expansão da cidade numa direção ou mais, ou encontrar uma utilização provisória que permite que os anos de espera para a realização de um caminho entre a agricultura e a urbanização. Na verdade ambas as opções se complementavam, o proprietário do terreno, cedia a comunidade um pedaço de terreno, para estradas, esgotos, água, eletricidade, gás, para passagem de elétrico e autocarro, para

---

<sup>54</sup> Ibidem, pp.180-183

<sup>55</sup> Ibidem, pp.190-192

<sup>56</sup> Segundo o censo de 1951, mostrou que 6,6% das casas eram barracas, cavernas e escadas, e 21,9% das famílias viviam em coabitación. O sector privado mostrava que continuava a ser o que mais investia na habitação, e com as dificuldades financeiras na câmara, acabou por vir do privado o grande investimento.

que percorra todas as peças não vendidas, e assim permitisse ao proprietário vender mais depressa as parcelas e com mais valor<sup>57</sup>.

Os bairros estavam sobrelotados de pessoas e habitações, está tudo massificado e muito concentrado, as ruas estão cheias de barulho, o tráfego, a densificação massiva torna a vida irritante nos bairros, pouco sol e espaços verdes em falta, não há abrigo contra os ruídos, nem jardins onde as crianças podem brincar, mas tem lojas, bares e cinemas para todos os gostos, mantendo a vida cidadina consumista.

Fora da cidade, os bairros têm menos densidade populacional, os edifícios em vez de 8 pisos têm 2 ou 3 pisos, o que faz com que o sol consiga chegar melhor as ruas, podendo haver espaços verdes e melhor qualidade de vida, mas em contra partida, a oferta comercial e de lazer é muito menor, pois há menos garantias de lucro fácil do que nas zonas de maior densidade.<sup>58</sup>

## Roma nos anos 50



Fig. 9 Imagem aérea de 1950

---

<sup>57</sup> Ibidem, pp.196-198

<sup>58</sup> Ibidem, pp.206-207

Entre 1950 e 1960, a expansão<sup>59</sup> causou quatro grandes problemas, e com muita gravidade, o trânsito, parques públicos, escolas, e transportes públicos, e com o aumento da população não só afectou diretamente como foi com múltipla intensidade. O tráfego foi devido ao aumento de veículos motores, mesmo que a população se mantivesse, o aumento ia ser registado devido a aderência em massa ao veículo motor. Em relação aos problemas de falta de escolas e espaços verdes, ambos derivam do mesmo problema, o aumento global da população, que foi notório mais na população jovem de idade escolar. No sector dos transportes o problema estava entre a falta de planeamento e o crescimento do número de veículos.



Fig. 10 Roma nos anos 50

---

<sup>59</sup> Depois de 1950, Roma expandiu-se massivamente para o monte *Mario* e *Gianicolo*, onde antes nunca tinha havido uma intensão para tal.



Fig. 11 Surgimento da Vespa nos anos 50

Em 20 de Março de 1953, foi criado um departamento especial para a criação de um novo plano, que surge a 1 de Setembro de 1958. Um dos objectivos do plano era criar melhores condições residenciais, equilibrando a densidade populacional entre os bairros, outro era resolver o grande problema de transito no centro adoptando uma política de ruas de sentido único e sem estacionamento, que caso de não ser suficiente, seria necessário investir nos transportes públicos colectivos como o autocarro e subterraneamente como o metro. Por fim também é proposto neste plano mais áreas verdes mais espaços para instalações desportivas para todos os bairros da cidade.<sup>60</sup>

Além das intervenções no centro por causa do transito, também é proposto que se crie um grande anel no limite dos bairros, que é dividido em duas partes, o eixo a leste e a oeste, e duas rectas, uma delas passando pelo Eur<sup>61</sup>, em direcção ao mar.<sup>62</sup>

Contudo por questões politicas, foi necessário reajustar alguns pontos, como a descentralização e direcção da expansão para o mar, que por um jogo enorme de interesses se

---

<sup>60</sup> Ibidem, pp.226-228

<sup>61</sup> Antiga E42, Exposição Universal de Roma

<sup>62</sup> E assim se tinha definido as direcções de expansão, a leste e em direcção ao mar, sendo a ultima a mais massiva.

fez o contrário, e o pedido de inclusão de um grande plano da região da Lázio<sup>63</sup>. O plano acabou por não passar de uma variante.

Desde 1955 que Roma tem trabalhado nas suas linhas de metro, a primeira foi iniciada em 1938, que ligaria a estação de *Termini*, ao *Eur*, mas durante a guerra as suas obras foram interrompidas e os túneis na altura já escavados serviram de abrigo anti-aéreo, mais tarde em 1955 retomaram as obras, ligando o *Eur* a *Ostia*, uma decisão que veio mostrar que favorecia claramente a população e resolvia alguns problemas, mostrando até ser o mais eficiente na resolução<sup>64</sup>. O *Eur* que estava parado desde 1945, desde a queda do fascismo, é retomado em 1955 com a chegada do metro ao bairro, trazendo os primeiros escritórios para o local. O *Eur* teria de ficar pronto até 1960, para que seja parte da inclusão dos XVII Jogos Olímpicos<sup>65</sup>.



Fig. 12 Vila Olímpica 1960

## Roma nos anos 60

De 1962 a 1967, foi debatido cinco grandes planos de zoneamento<sup>66</sup>. Finalmente em 1967, o plano está completo com uma validade por 17 anos<sup>67</sup>. Há algo neste plano que foi muito bom

---

<sup>63</sup> Ibidem, p.235

<sup>64</sup> Ibidem, pp.240-243

<sup>65</sup> Na zona olímpica, foi construído uma quantidade impressionantes de instalações desportivas, a norte de Roma. Parte dos equipamentos necessários foram também colocados no *Eur*, como o palácio dos desportos, o velódromo, a piscina, e os campos dedicados a variedade de desportos. Além das construções olímpicas, também foi construído um lago artificial no *Eur*. Foi também construído um bairro com 1348 apartamentos, para servir de vila olímpica.

<sup>66</sup> O primeiro é a expansão da zona do *Eur* até ao mar, este seria bastante reforçado com residências e edifícios de escritórios, que definia a expansão nesse sentido. O segundo é a inserção de duas grandes zonas industriais nas proximidades do aeroporto de Fiumicino, e na fronteira da cidade em direção aos pântanos Pontinos, que se torna um obstáculo entre Roma e o mar. O terceiro é a inserção de novas áreas Agro Romanas perto da cidade. O quarto é a reestruturação de vastas áreas da cidade. E o quinto era no centro histórico, era estabelecer regulamentos detalhados como "manter a aparência exterior" e "cor local".

<sup>67</sup> Ibidem, p.284

no prestígio popular, que foi o aumento de parques públicos verdes, era uma grande necessidade para os romanos<sup>68</sup>.

Em 1 de Agosto de 1968, entra a proibição de estacionar em mais de metade do centro das 7h as 10h, e das 15h as 17h, as pessoas deviam passar a servir-se de autocarros, deixando o estacionamento disponível para paragens curtas em outros momentos. No mesmo ano, tomam-se medidas para tornar algumas ruas pedonais.<sup>69</sup>

Em 1970, Roma já não era a cidade que era nos anos 50 e 60, está mais entupida de gente, e com muita poluição. Os bairros do centro sofrem alterações e quase desaparecem, com uma grande migração social, que estima-se que veio a afetar cerca de 150 000 pessoas. O centro histórico estava a tornar-se falso, com uma falsa arquitetura do novo/velho, e o mobiliário urbano com falsos novos postes, que são novos mas a imitar os velhos modelos a gás<sup>70</sup>.

Acontece também uma mudança administrativa, Roma é dividida em 12 distritos, que cada um nomeia um presidente e 20 membros com poderes consultivos<sup>71</sup>.

### Roma atual e seus problemas de transito

Atualmente Roma é uma cidade com 2 750 000 habitantes, sendo que na sua província administrativa tem 4 000 000 habitantes, dividida em 19 submunicípios. Atualmente as suas linhas de transportes são os autocarros, os elétricos e o metro, estando conectados na *Piazza dei Cinquecento* com a estação terminal de comboios de *Termini*, que distribui as linhas urbanas e suburbanas para dentro e fora do centro da cidade.



Fig. 13 Imagem aérea de Roma atualmente

<sup>68</sup> Ibidem, p.277

<sup>69</sup> Ibidem, p.298

<sup>70</sup> Ibidem, p.337

<sup>71</sup> Ibidem, p.338

O metro em 1980 foi aumentado criando uma nova linha que se denominaria de linha A, passando a primeira linha a ser denominada de linha B. Ambas só funcionam de dia, sendo a noite substituídas pelo serviço de autocarros. Está previsto a construção de duas novas linhas, estando uma delas já em construção<sup>72</sup>. Além das linhas de metro, existem oito linhas de comboio regional, que estão conectadas com estação de *Termini*, e o serviço de elétrico muito bem distribuído e modernizado.



Fig. 14 Linhas de metro e de comboio regional de Roma

A nível de estradas, Roma tem um grande problema de transito, com um grande desrespeito por parte dos condutores um pouco por falta de civismo, onde se verifica grandes filas nas horas de ponta com as Vespas a moverem-se por onde podem e a estacionam onde não devem, deixando as ruas congestionadas. A câmara de Roma tem tentado evitar o transito criando as ZTL, impondo horários onde não é permitido a circulação automóvel em certas zonas da cidade, em que alguns são diurnos e noturnos, e outros são só noturnos<sup>73</sup>.

<sup>72</sup> Disponível em: [www.romametropolitane.it](http://www.romametropolitane.it), em 27 de julho de 2014

<sup>73</sup> Disponível em: [www.agenziamobilita.roma.it](http://www.agenziamobilita.roma.it), em 27 de julho de 2014

## Piazza dei Cinquecento

Este estudo da praça é onde será a intervenção, a *Piazza dei Cinquecento*, bem como as condicionantes que engloba a praça como o tráfego, os transportes públicos que estão ligados a praça, e os edifícios de maior importância que a circundam, com destaque para a Estação de *Termini*, principal condicionador da forma da Praça.

### História da Piazza dei Cinquecento

Anteriormente chamada até 1888 de *Piazza di Termini*, devido a proximidade com as Termas de Diocleciano<sup>74</sup>, a praça e seu nome é em honra do quinhentos soldados que morreram em 1887, na batalha de *Dogali*<sup>75</sup>. Junto a praça encontra-se um dos poucos pedaços de *Muralha Serviana*, visível da praça e da cave da estação, que foi restaurada quando foi descoberta durante a terraplanagem do terreno para a construção da Estação de *Termini*.<sup>76</sup>



Fig. 15 Imagem aérea da Piazza dei Cinquecento nos anos 50

### Análise e envolvente

Localizada muito perto do centro histórico, esta praça é delimitado pela estação de *Termini*, *Via Giovanni Giolitti*, o largo da *Villa Peretti*, *Viale Enrique de Nicola* e a *Via Marsala*, e encontra-se bastante perto de vários locais de relevo em Roma, como a *Piazza della*

<sup>74</sup> "Piazza dei Cinquecento" (Online), disponível em <http://www.italiavirtualtour.it>, 18 de agosto de 2014

<sup>75</sup> Em 26 de Janeiro de 1887 em Dogali, Etiópia, 548 soldados italianos foram massacrados.

<sup>76</sup> DAL MASO, Cinzia, "Piazza dei Cinquecento", 2004 (online), disponível em: [www.specchioromano.it](http://www.specchioromano.it), 18 de agosto de 2014

Repubblica, Santa Maria degli Angeli e dei Martiri, Termas de Diocleciano, Basilica di Santa Maria Maggiore, e o Museo Nazionale Romano, que tem a sua entrada virada para a praça (Fig.16).



Fig. 16 Edifícios importantes proximos



Fig. 17 Piazza dei Cinquecento actualmente

A Piazza dei Cinquecento é o principal centro de transporte públicos de Roma, é terminal de vários serviços como autocarros (Fig. 19), elétrico e comboios, e ainda é ponto de interseção das duas linhas de metro de Roma (Fig. 18).<sup>77</sup>



Fig. 18 Distribuição dos transportes públicos (Terminal de autocarros (amarelo), Elétrico (azul), Metro (verde) )



Fig. 19 Terminal de Autocarros

<sup>77</sup> "Piazza dei Cinquecento" (Online), disponível em <http://www.italiavirtualtour.it>, 18 de agosto de 2014

A estação de *Termini* tem a sua importância a nível de transportes públicos, fazendo com que os restantes transportes públicos fiquem o mais próximo possível, o que estrategicamente torna mais fácil a mudança de transporte para os peões de Roma.

Os arruamentos circundantes que delimitam a praça têm importância na distribuição do tráfego rodoviário de Roma, pois é nestas ruas em que quase todos os autocarros passam para se dirigirem para a central, que é na praça. Algumas de estas ruas são de sentido único, como a rua que passa em frente a estação e ao seu lado esquerdo *Via Giovanni Giolitti* que recolhe o trânsito que vem da parte histórica através da *Via Cavour*, que vai ao encontro do *Viale Enrico de Nicola* que delimita a praça a nordeste, que depois distribui o trânsito para fora da cidade, um dos pontos de chegada até a *Piazza della Repubblica* e a *Via Nazionale*.



Fig. 20 Análise do fluxo das vias



Fig. 21 Piazza dei Cinquecento



Fig. 22 Piazza dei Cinquecento, vista da Estação de Termini



Fig. 23 Piazza dei Cinquecento



Fig. 24 Piazza dei Cinquecento, vista da Viale Enrico de Nicola



Fig. 25 Piazza dei Cinquecento, vista da Viale Enrico de Nicola



Fig. 26 Piazza dei Cinquecento

## Estação de Termini

A primeira estação foi construída em 1867 (Fig.27), desenhada por Salvatore Bianchi, entre as vinhas do *Monte Esquilino* no tempo de Roma dos Estados Papais<sup>78</sup>. A sua localização foi determinada por homens dos finais do século XIX, que após grande reflexão e muitas dúvidas decidiram que seria neste local, junto a *Piazza Termini*, ao qual veio modificar a praça e toda a área a sua volta.<sup>79</sup>



Fig. 27 Estação de Termini em 1890

### A nova estação

A nova estação nasceu de um concurso realizado em 1947, pouco depois da Segunda Guerra Mundial. O governo fascista já teria começado a trabalhar numa nova estação com o fim do governo e exílio do responsável pelo projeto, Angiolo Mazzoni, o processo teve de ser interrompido. O concurso foi ganho pelo grupo *Monturi e Vitellozzi*, e é inaugurada a 20 de Dezembro de 1950.<sup>80</sup>

---

<sup>78</sup> "Roma Termini" (Online) 2008, [www.grandistazioni.it](http://www.grandistazioni.it), 14 de agosto de 2014

<sup>79</sup> MONTUORI, Luca; "Stazione Termini - Per una rilettura critica del progetto" (Online) 2011, disponível em: [www.vg-hortus.it](http://www.vg-hortus.it), 14 de agosto de 2014

<sup>80</sup> "Roma Termini" (Online) 2008, [www.grandistazioni.it](http://www.grandistazioni.it), 14 de agosto de 2014



Fig. 28 Maquete apresentada no concurso

A estação de *Termini*, ao contrário de muitas estações da Europa, não é uma simples estação. É um pedaço da cidade com ruas, caminhos, pequenos monumentos, fontes, locais para visitar, está fortemente envolvida na vida e estrutura do tecido urbano da cidade. A estação possui uma bilheteira moderna com máquinas de bilheteira automáticas, e com uma estrutura de informação muito bem organizada, apesar de início ter havido problemas com a má leitura das placas.



Fig. 29 Estação de *Termini* vista da *Piazza dei Cinquecento*

A sua galeria central, não é mais que uma passagem pedonal que liga a *Via Marsala* a *Via Giovanni Giolitti* (Fig.30), essa passagem funciona também como ligação ao espaço comercial da estação, com lojas, restaurantes normais e de fast-food, e outras necessidades, tudo desenvolvido ao longo de 220 metros lineares.



Fig. 30 Passagem pedonal no interior da estação



Fig. 31 Entrada para a passagem pedonal

No subsolo funciona o centro comercial *Forum Termini*, que oferece uma gama de vários serviços comerciais e lojas. Através desse piso também é possível aceder a estação de metro *Termini*.<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Ibidem

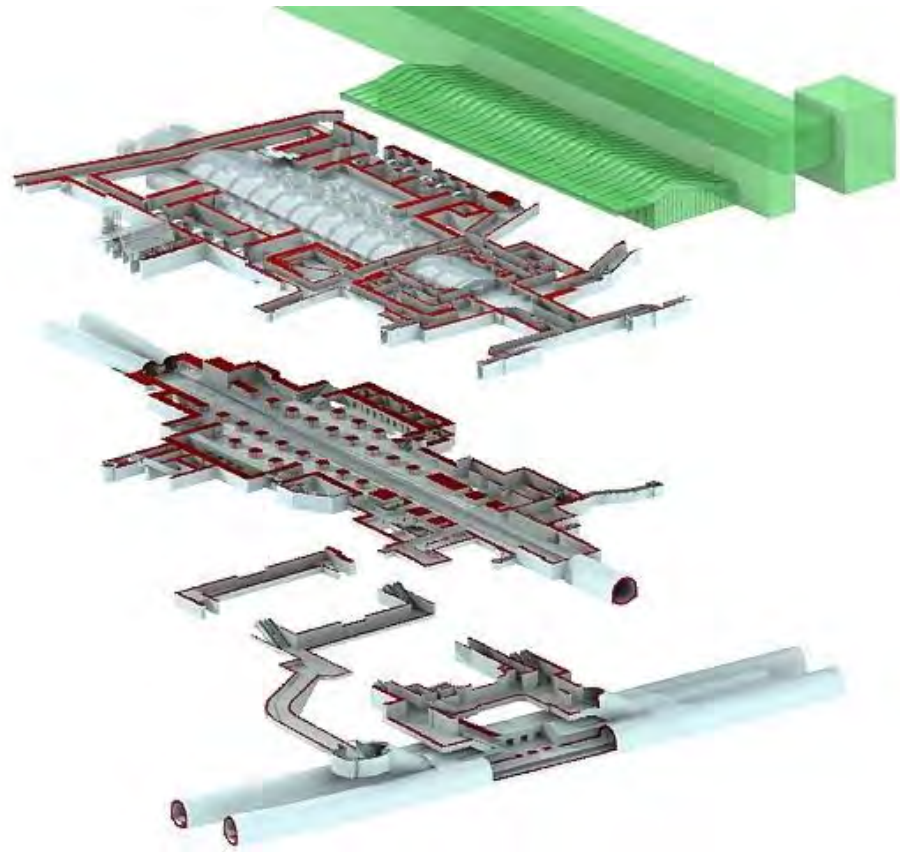


Fig. 32 Esquema de ligação da estação com o metro

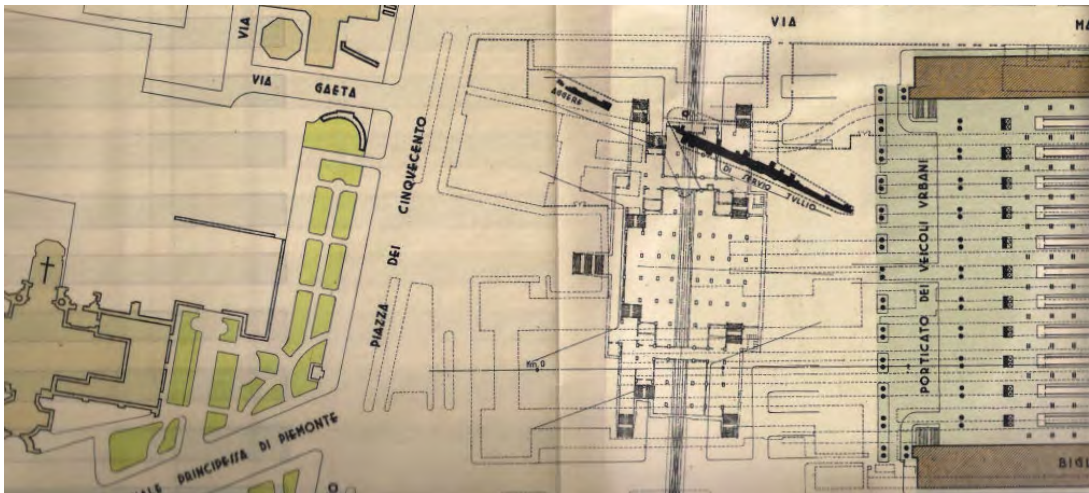


Fig. 33 Planta da estação de metro, 1939

## História da Vespa e a sua importância em Itália

### O nascimento da primeira Vespa

O nascimento da primeira Vespa está diretamente relacionado com o contexto económico-social, era o pós-guerra da II Guerra Mundial, e em Itália, a semelhança de vários países da Europa, encontrava-se debaixo de escombros e de uma enorme crise económica.<sup>82</sup>

A Piaggio, fundada em 1884 por Reinaldo Piaggio, perto de Pisa, avança com algo que viria a ter um papel preponderante ao lançar em 1946 um novo meio de transporte, a “Vespa”, algo que veio a mudar o rumo da empresa, que tinha vindo a trabalhar com outros meios de transporte como aviões, partindo em busca de um meio de transporte que fosse de mobilidade básica e de baixo custo, atendendo a conjuntura da época.<sup>83</sup>



Fig. 34 Concentração de Vespas

O nome desta mota tão característica, veio na época em que se desenvolvia os primeiros protótipos, o presidente da Piaggio ficou encantado com o modelo e o seu som brilhante do motor, afirmando que parecia uma vespa, e o nome ficou para sempre.

<sup>82</sup> “A História da Vespa” (online), disponível em: [www.motoclub.com](http://www.motoclub.com), 5 de junho de 2014

<sup>83</sup> “História da Vespa” (online), disponível em: [www.lojadasmotos.com](http://www.lojadasmotos.com), 5 de junho de 2014

A Vespa torna-se um sucesso mundial que dificilmente se tornara repetido. No final do anos 40, a Itália já começa a recuperar da II Guerra Mundial, e a Vespa começa a ser o meio de transporte mais utilizado. Ao fim de 10 anos ela passou a ser produzida numa série de países como a Alemanha, Inglaterra, França, Bélgica, Espanha, Índia, até a Indonésia<sup>84</sup>.



Fig. 35 Imagem ilustrativa da fácil utilidade da Vespa

A Vespa passa a ser um símbolo do estilo, identidade e da cultura italiana, é o reflexo da personalidade de cada italiano, é utilizada por todas as classes desde ricos a pobres, não se trata de apenas uma scooter mas também um dos grande ícones do carácter e elegância italiana, que também passou a ter um impacto muito grande no resto do mundo.

Hoje em dia a Vespa é produzida em larga escala, o seu design é eterno e foi o que fez ter toda a popularidade que tem em todo o mundo.

<sup>84</sup> "A História da Vespa" (online), disponível em: [www.motoclube.com](http://www.motoclube.com), 5 de junho de 2014

## Conclusões a retirar da análise

Após esta análise, há conclusões importantes a refletir, que serão necessárias para a elaboração do projeto. A primeira conclusão, é que devido as alterações urbanas mal elaboradas ao longo dos últimos 150 anos, hoje em dia há problemas no fluxo de tráfego na zona central de Roma.

A segunda conclusão importante a retirar, refere-se à praça. Em concordância com a primeira conclusão, está com uma má organização. Não tem aparência de praça, mas não deixa de ter uma grande importância nos transportes públicos, pois é nela que se interliga todas as redes de mobilidade.

A terceira conclusão importante a retirar é em relação a mota em Roma. Percebe-se que devido aos problemas que houve em Roma na época da crise a seguir a Segunda Guerra Mundial, foi o meio de transporte mais fácil e barato de adquirir, tornando-se um ícone. Em Roma percebe-se que apesar de ser um dos maiores meios de transporte utilizado, nada se fez para que se regule melhor o tráfego em função dos diferentes transportes, e não há locais próprios que resolvam os principais problemas em aos estacionamentos para as motas.

# Capítulo 2 - O Concurso "Rome Motorino Check Point"

## Introdução

Este capítulo está dividido em três fases, a primeira mostra o que o concurso pretende, as suas ideias e o seu programa a cumprir, a segunda aborda a entrega do concurso e uma breve amostra daquilo que se pretendia na entrega, a terceira e última fase é sobre a reflexão e alteração a que é proposto realizar na *Piazza dei Cinquecento* e no programa do concurso.

## O Concurso e o Programa

Este concurso visa simular que um dia a cidade de Roma pretende abordar o problema das motos e criar uma rede de parques por toda a cidade, uma rede projetada especificamente para motos e motociclistas, o "*Rome Motorino Check Point*". Esta rede de parques de estacionamento públicos gratuitos pretende oferecer uma solução atraente para os usuários deste tipo de veículos, que é já parte da paisagem urbana da cidade.

A estratégia passa por colocar estes pontos de estacionamento "*park & ride*" nos centros de conexão das redes de transportes de Roma. O concurso passa por centrar em resolver aquele que será o ponto central da rede de estacionamentos, o "*Motorino Check Point - Termini Central Station*", que terá capacidade para 1000 motos.



Fig. 36 Imagem aérea da zona de implantação do concurso

Atendendo a que a estação de *Termini* é a principal estação de Roma, que ainda aufer dos serviços de metro com duas linhas de metro e o principal terminal de autocarros, a organização entendeu que a localização ideal para este concurso é no sector norte da *Piazza dei Cinquecento*, num terreno de 5100 m<sup>2</sup>, que atualmente esta ocupado por um estacionamento para carros, sendo servido pela Viale Enrico Nicola, e um caminho que vai dar ao encontro com a estação (Fig.37).



Fig. 37 Canto mais a norte da *Piazza dei Cinquecento*

## O Programa

A definição principal do programa do projeto é um estacionamento para motos do género scooter, tendo também um programa adjacente ao parque de estacionamento.

O parque de estacionamento terá de ser coberto, e tem de incluir serviços complementares como uma oficina de reparação, serviço de lavagem, salas de aula para um centro de educação de transito, casas de banho, e uma administração.

As salas de aula são destinada a educação cívica e da consciência dos condutores, as casas de banho têm um carácter publico, e a administração serve para monitorizar todo o complexo que se espalha pela cidade. A altura da construção é livre, e pode ser subterrânea, e o total de área de construção não poderá passar os 5000 m<sup>2</sup>.

Resumo do programa:

- Parque de estacionamento para 1000 motos
- Recepção e Administração - 100 m<sup>2</sup>
- Casas de Banho Publicas - 2x25 m<sup>2</sup>
- 3 salas de aula - 3x100 m<sup>2</sup>
- Sala de reparações - 100 m<sup>2</sup>
- Serviço de lavagem - 50 m<sup>2</sup>

## Entrega da proposta

O site de concursos Archmedium, lançou o concurso "Rome Motorino Check Point" em 16 de Setembro de 2013, direcionado para estudantes de arquitetura de todo o mundo, e jovens arquitetos com menos de 7 anos de carreira.

Neste concurso, a participação foi num grupo de 5 pessoas, estudantes do curso de arquitetura, da Universidade da Beira Interior, que fomos desenvolvendo o concurso.

A primeira proposta foi entregue a 31 de Janeiro de 2013, em formato digital, tamanho A1 horizontal.

O conceito da forma partia de tratar a moto, como ícone da cultura italiana moderna, então a abordagem ao concurso passou por levar ao extremo essa ideia e criar um expositor gigante de "vespas" em que cada pessoa ao mesmo tempo que esta a estacionar a sua moto, esta a colocar numa montra a extensão da sua personagem.

O complexo distribuído pelo terreno era um conjunto de 7 torres envidraçadas onde seria o estacionamento e dois volumes, um em cada canto do terreno, o mais a norte seria a administração, e o mais a sul seria todo o resto do programa (Fig. 38).

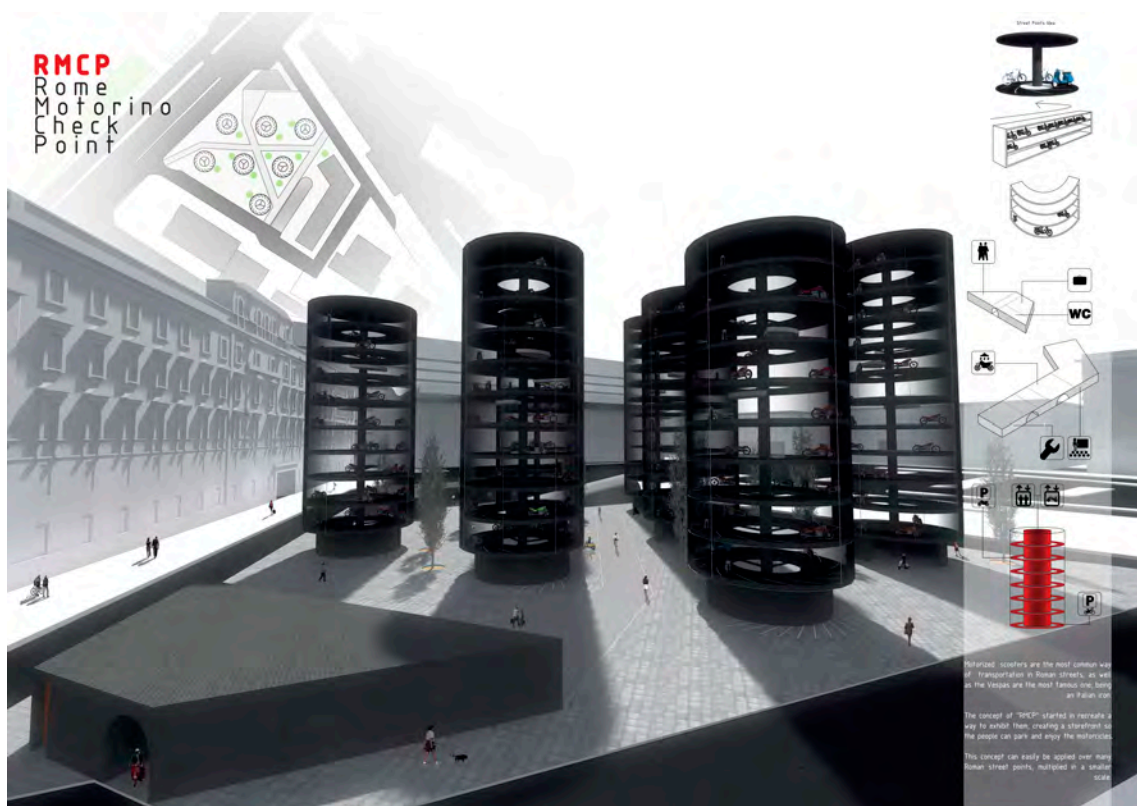


Fig. 38 Painel entregue no concurso

## Contra Proposta e Novo Programa

Após a entrega da proposta de concurso, foi feita uma análise pessoal daquilo que se foi anotando e verificando em relação ao desenvolvimento do trabalho e em relação ao concurso em si. Essa reflexão levanta duas questões: a “praça”, e o “programa”, que levam a necessidade de mudar e apresentar uma contra proposta. Com isto, o limite da área de intervenção aumenta muito mais, abrangendo a praça na totalidade.

### O novo programa

Na praça em geral é pretendido manter todas as funções mas de forma mais organizada, definindo uma nova distribuição para os terminais de autocarros, tentando separar visualmente a rua dos terminais, tornando mais limpo e apelativo. A restante área da praça é para uma intervenção em conjugação com o programa do concurso, com o que já existe em termos de acesso ao metro e a estação de *Termini*, acrescentando algo que é considerado importante, dar um sentido de “praça”.

Em relação ao programa havia necessidade essencialmente de expandir o programa aumentando as áreas, e aumentando o numero de funções a projetar com a necessidade que de que a intervenção passa para toda a praça. É incluído um Quiosque e uma loja de aluguer de motas que já existiam no local, englobando na proposta para que não deixem de existir, e acrescentando a vertente de “Museu da Mota” no estacionamento.

# Capítulo 3 - O Projeto

## Introdução

Neste capítulo desenvolve-se a memória descritiva do projeto, onde descreve passo a passo e justifica as ações tomadas desde as intervenções na *Piazza dei Cinquecento*, principalmente no terminal de autocarros e no alargamento daquilo a que se irá intervir para que seja criada a verdadeira praça. Será também descrito todo o processo de evolução do parque de estacionamento pretendido pelo concurso, desde o seu conceito e forma, a sua estruturação e o seu local de implantação, para fins justificativos e explicativos do projecto

## Casos de Estudo

Este subcapítulo aborda casos de estudo de projetos, que no qual serão alvo de uma análise profunda, pois que tem influência em varias partes da proposta final. Estes casos de estudo são importantes para ajuda e fundamentação da proposta, como inspiração da mesma, e ajuda a entender como a sua forma e função resultam.

Os casos de estudo foram escolhidos com base nas tipologia que eles oferecem, as soluções que apresentam, e a sua importância histórica, pois cada um tem algo de importante que no conjunto se adequa a explicação final do projeto.

O primeiro caso de estudo, as Escadas do Museu do Vaticano de Giuseppe Momo, é importante tanto a nível de História da Arquitetura, como de solução, ele é escolhido pois acaba por ser além de um exemplo de multiplicidade de conexão como também por uma questão de proximidade de localização como e associação ao projeto pretendido.

O segundo caso de estudo, o Museu Memorial da Andaluzia de Alberto Campo Baeza, é importante pela sua solução apresentada no pátio interior do museu como as conexões com a envolvente, que mostram ser importantes para a definição do edifício, tornando-se um exemplo, bem como sendo a nível de uma linguagem contemporânea numa solução já apresentada no caso anterior com linguagem menos contemporânea.

O terceiro caso de estudo, Garagem para 1000 carros em Paris de Konstantin Melnikov (2ª Variante), é o caso de estudo que contem a tipologia que mais se assemelha ao projeto do concurso, e ao mesmo tempo integra as características dos casos anteriores com a duplicidade de movimentos e conexões muito elaborado tornando-se num exemplo claro

daquilo que é pretendido neste projeto mas adaptado a necessidade de ser um veículo motorizado.

## Escada do Museu do Vaticano, Giuseppe Momo<sup>85</sup>

A escada está localizada na saída do Museu do Vaticano e foi projetada por Giuseppe Momo em 1932, esta escada liga o nível da rua ao nível do museu, que é um dos museus mais importantes do mundo, onde guarda e exhibe todas as obras que a igreja católica romana colecionou, bem como todos os museus pontifícios que foram montados pelos diversos papas, bem como as salas dedicadas a Rafael e o famoso teto da capela sistina, pintado por Michelangelo<sup>86</sup>.



Fig. 39 Escadas do Museu do Vaticano

---

<sup>85</sup> Giuseppe Momo foi um famoso arquiteto e engenheiro italiano que nasceu em Vercelli, em 1875 e faleceu em Maio de 1940, que esteve no ativo nas primeiras décadas do século XX. Construiu muitos edifícios religiosos importantes em toda a Itália, e foi o principal arquiteto do Papa Pio XI.

<sup>86</sup> "The Spiral Staircase" (online), disponível em: [www.vatican.com](http://www.vatican.com), 2 de outubro de 2014

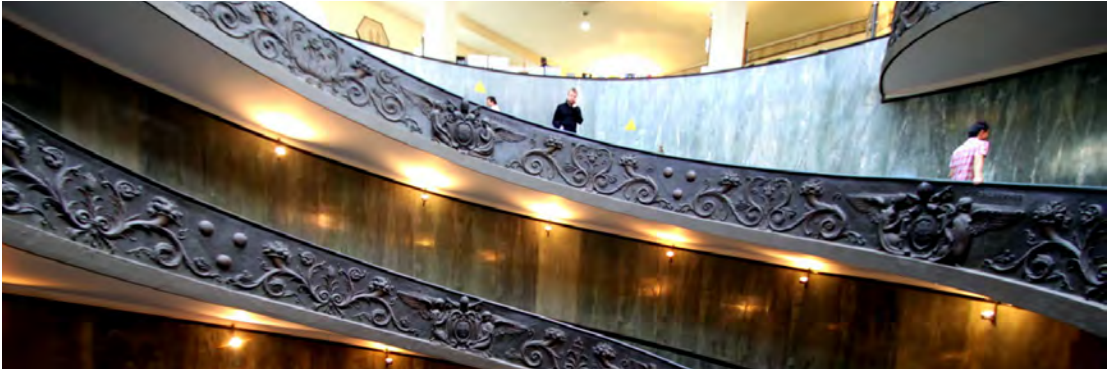


Fig. 40 Escadas do Museu do Vaticano

A intervenção de Momo passou por modificar a saída do museu, criando a famosa escada e uma cobertura de vidro por cima da mesma. No Vaticano não se entende este fenómeno, mas a verdade é que é o elemento mais fotografado do museu, que tem 9 quilómetros de extensão. À primeira vista não parece mas a escada contém duas rampas, uma escadaria em caracol, em dupla hélice em ferro forjado, como duas espirais entrelaçadas sendo este um efeito óptico espetacular. Esta escada permite uma duplicidade de percursos, que permite ter uma escada para subir e outra para descer, tudo no espaço.



Fig. 41 Cobertura das escadas

Esta escadaria foi a principal inspiração de Frank Loyd-Wright para o Museu Guggenheim, em Nova York.

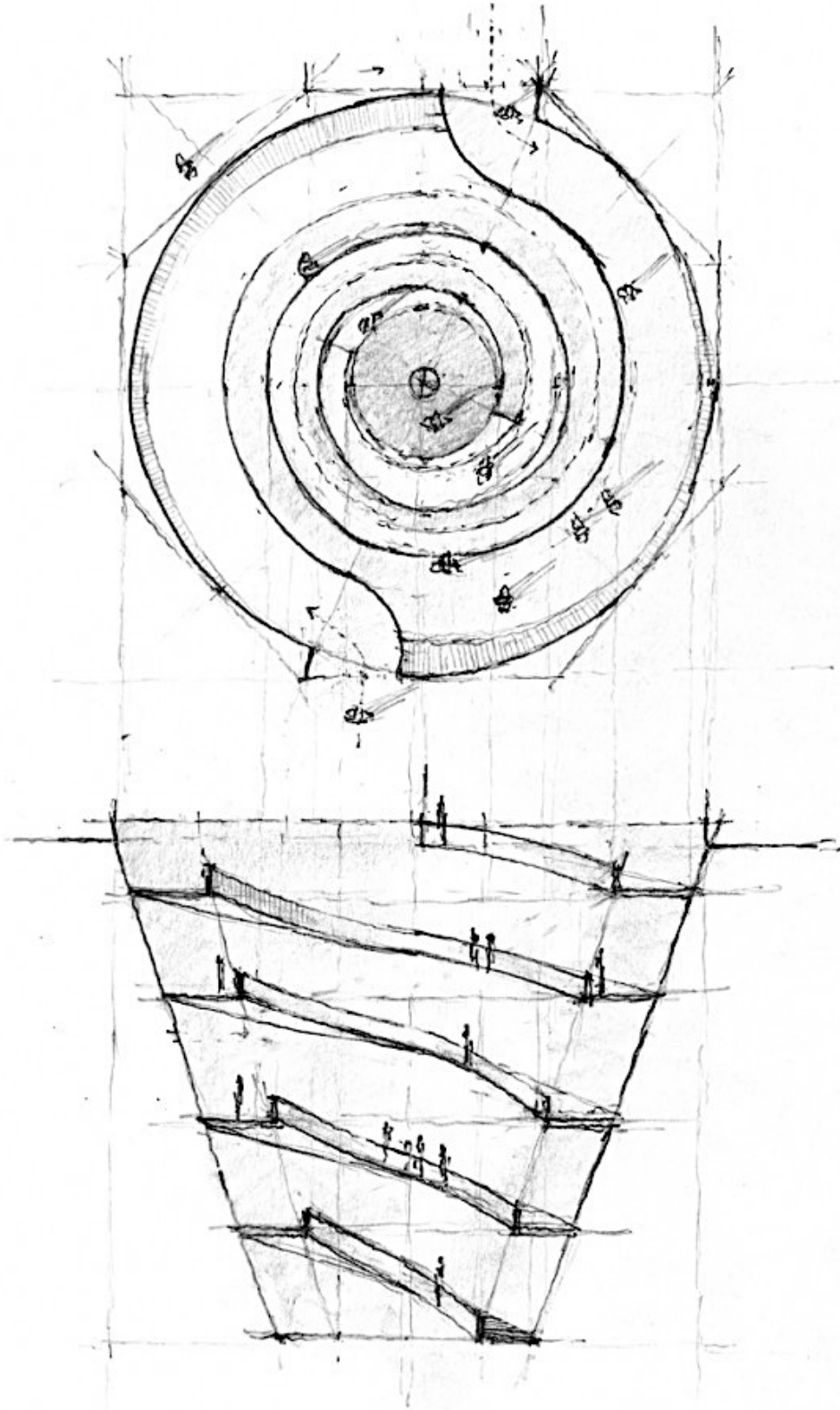


Fig. 42 Esquema das escadas do Museu do Vaticano

## Museu Memorial da Andaluzia, Alberto Campo Baeza<sup>87</sup>

O edifício foi construído em 2001, em Granada, de acordo com a sede Central da Caja Granada Savings Bank. O edifício foi pensado para ser "o mais belo edifício" para o Museu Memorial da Andaluzia, que transmite toda a história da Andaluzia no seu interior.



Fig. 43 Fotografia do pátio

Campo Baeza propôs com este edifício um pódio de 60 metros por 120 metros, com três pisos de altura, de modo a que o piso superior coincidisse com a praça principal do edifício da Caja Granada. O edifício em si é organizado por um pátio central com uma forma elíptica, que contém duas rampas de dupla hélice que liga os três pisos do edifício, criando uma

---

<sup>87</sup> Alberto Campo Baeza, é um conhecido arquiteto espanhol que nasceu em Valladolid, em 1946.

espacialidade ao espaço muito interessante. As dimensões do pátio foram tomadas com base no pátio do Palácio de Carlos V, em Alhambra (Fig, 44).<sup>88</sup>

As rampas do pátio transmitem uma duplicidade de movimentos e de conexões e ao mesmo um sentido de leveza e modernidade de um tema já antigo, que apesar de mais evidente em relação a outros exemplos, não deixa de ter a sua magia e encanto.

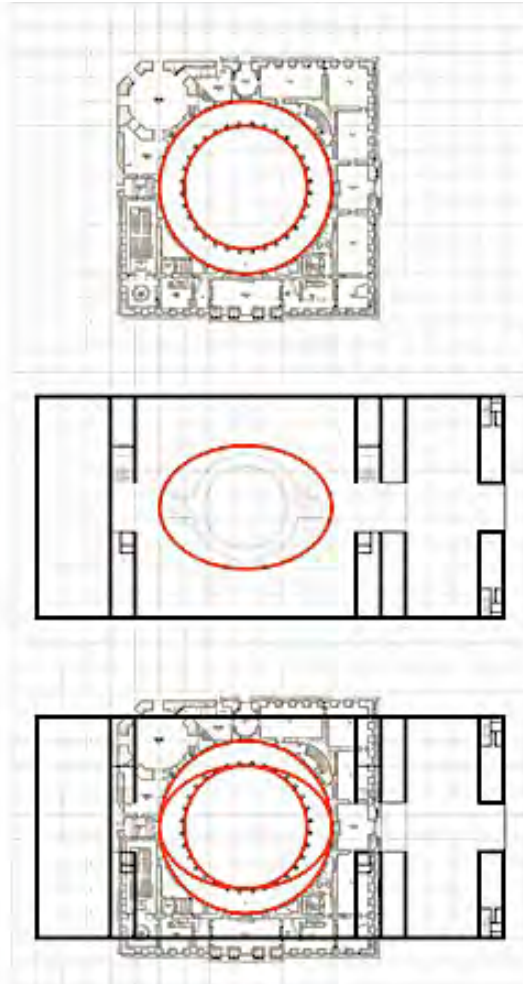


Fig. 44 Esquema da forma do pátio

Junto ao edifício com o pátio foi colocado uma peça vertical, para servir como se fosse a porta da cidade, este edifício tem a mesma altura e largura do edifício principal da Caja Granada, e houve intensão do arquiteto de cobrir toda a fachada com um ecrã plasma virado para a praça que se encontra ao lado.

---

<sup>88</sup> "2009: The MA" (online), disponível em: [www.campobaeza.com](http://www.campobaeza.com), 6 de setembro de 2014

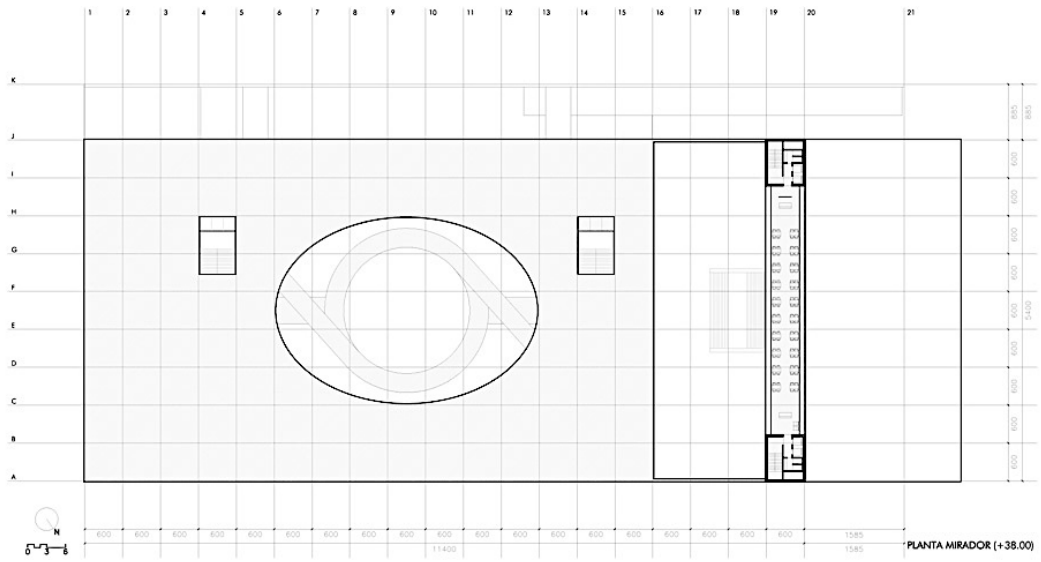


Fig. 45 Planta

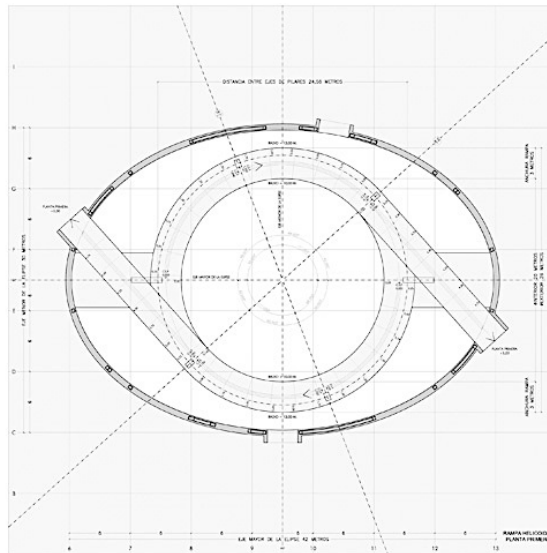


Fig. 46 Desenho da rampa

## Garagem para 1000 carros em Paris, Konstantin Melnikov<sup>89</sup>

Na Segunda década do século XX, aparece a vanguarda russa, com o entendimento de novas manifestações funcionais da comunidade, consciência das formas e processos em utilidade urbana e fascínio, em geral, pela mobilidade.

A 25 de Janeiro de 1925, o arquiteto russo Konstantin Melnikov, chega a Paris para dirigir a montagem do pavilhão soviético da Exposição Internacional das Artes Decorativas Industriais Modernas, exposição essa que foi convocada pelo socialista francês Gastón Doumergue, para mostrar que a França estaria a recuperar do pós-guerra. Mas para a União Soviética, era a oportunidade de mostrar que não era mais um país deserto de homens selvagens.<sup>90</sup>

Aprende francês e põe em pratica, instala-se na cidade que o maravilhou, e entra no sindicato de artistas russos emigrados em Paris. Com isso mantinha uma vida social ativa junto de grandes nomes russos e internacionais como Stravinsky, Picasso, Braque e Matisse.

Mais tarde é lhe reconhecido valor entre os colegas de profissão de renome, que viviam em Paris, ao receber um prémio da comissão francesa, ganha a atenção mediática parisiense, pelo pavilhão soviético da Exposição Internacional. Com toda a atenção virada para Melnikov, os colegas de profissão ganham respeito e vontade de conviver com Le Corbusier passa vários dias a mostrar-lhe arquitetura de Paris e seus arredores. Mais tarde viria a declarar que o que realmente fascinou naqueles dias era o carro de Le Corbusier se movendo por Paris.

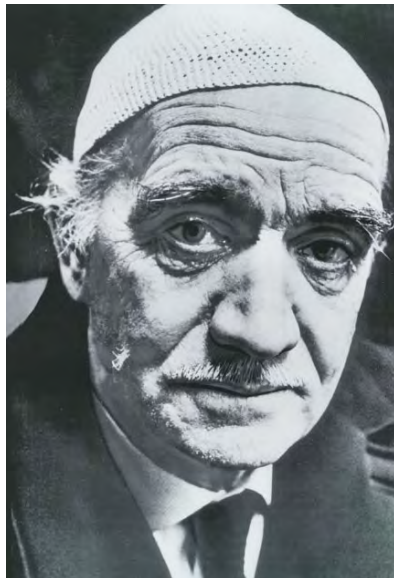


Fig. 47 Konstantin Melnikov

---

<sup>89</sup> Konstantin Melnikov Stepanovich foi um arquiteto soviético que nasceu em 1890 nos arredores de Moscovo, e faleceu em 1974, ficando famoso logo no inicio da sua carreira em 1925, quando venceu o concurso para o pavilhão para a Exposição Internacional de Artes Decorativas em Paris.

<sup>90</sup> JAQUE, Andrés, "Aparcamiento Para 1000 Autos", 2ª Variante, Rueda, 2004, p. 36

## O convite para o projeto

Com o êxito da obra do pavilhão soviético, a câmara de Paris convidou Melnikov a desenhar uma garagem para 1000 táxis. Ele aceita e vai trabalhando numa oficina do pavilhão. Trabalhou simultaneamente em duas propostas de garagens/estacionamento, de múltiplos pisos, com um dos princípios base dos projetos, o movimento contínuo dos veículos no espaço. Na primeira apresentação a público, há dúvidas sobre as suas propostas, a nível estrutural, volta a apresentar uma segunda vez, e a câmara de Paris não volta a contactar o arquiteto.<sup>91</sup>

Melnikov explora todos os princípios do movimento russo em seus projetos das duas versões das garagens. Ele sugere um novo modo de construção e concepção, possibilidades que vão além da estrutura adoptada, são garagens com meios técnicos, que nunca tinham sido explorados

## A 1ª Versão

A sua primeira variante do projeto, é uma daquelas obras que viverá sempre entre o que é projeto, e o que é execução. Este apoiava-se sobre a ponte do rio Sena, com um sistema de dupla rampa, que permitia o acesso a qualquer ponto do estacionamento realizando apenas um único giro.<sup>92</sup>

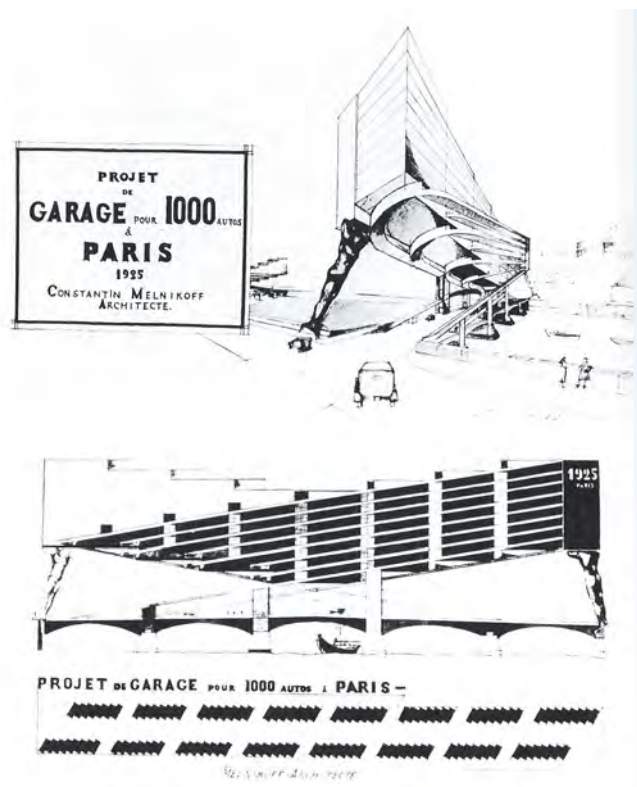


Fig. 48 1ª versão do projeto

<sup>91</sup> Ibidem, pp. 38-40

<sup>92</sup> Ibidem, pp. 44-45

## A 2ª versão

A segunda versão, de maior contenção formal, mas a mais interessante, estava pensada para uma planta quadrada, numa parcela livre de 50 por 50 metros, com acesso dos seus quatro lados, com dez pisos de estacionamento, atravessados por quatro rampas dispersas no espaço.



Fig. 49 Maquete da 2ª variante

As rampas de subida e descida dos automóveis nunca se cruzariam e todos os raios de curvatura seriam iguais, teriam o número mínimo possível de curvas e girariam 90 graus entre si mesmas. Cada rampa, percorreria de lado a lado o espaço interior e teria três pontos de tangência com a fachada, toda a superfície de rampa seria só e unicamente para os carros subir ou descer, teria 3,5 metros de largura, e uma inclinação contínua de 20%. Com isto, acabaria por permitir um tráfego contínuo e fluido, o que torna o processo de subida e descida mais rápido, pois não há tantas paragens e arranques.<sup>93</sup>

Elas voariam no interior do edifício como uma dança perfeitamente coordenada, dirigindo-se em todas as direções, cruzando-se em forma de ziguezague, ascendendo e descendendo, girando sequencialmente seguindo uma trajetória de hélice, que se desmancha em trechos retos e curvos, um jogo sem fim, que só termina nas faces das fachadas.

---

<sup>93</sup> Ibidem, pp. 47-50

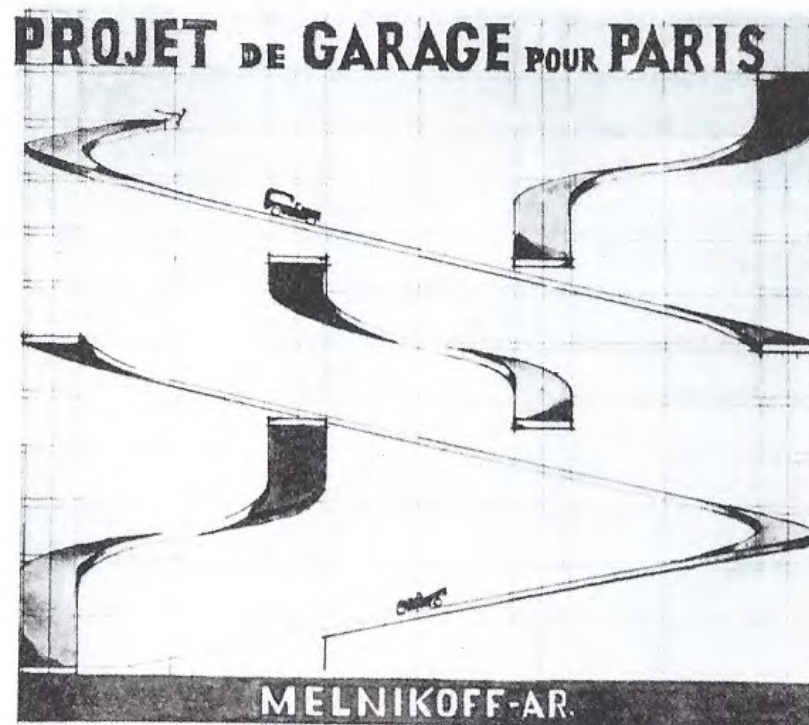
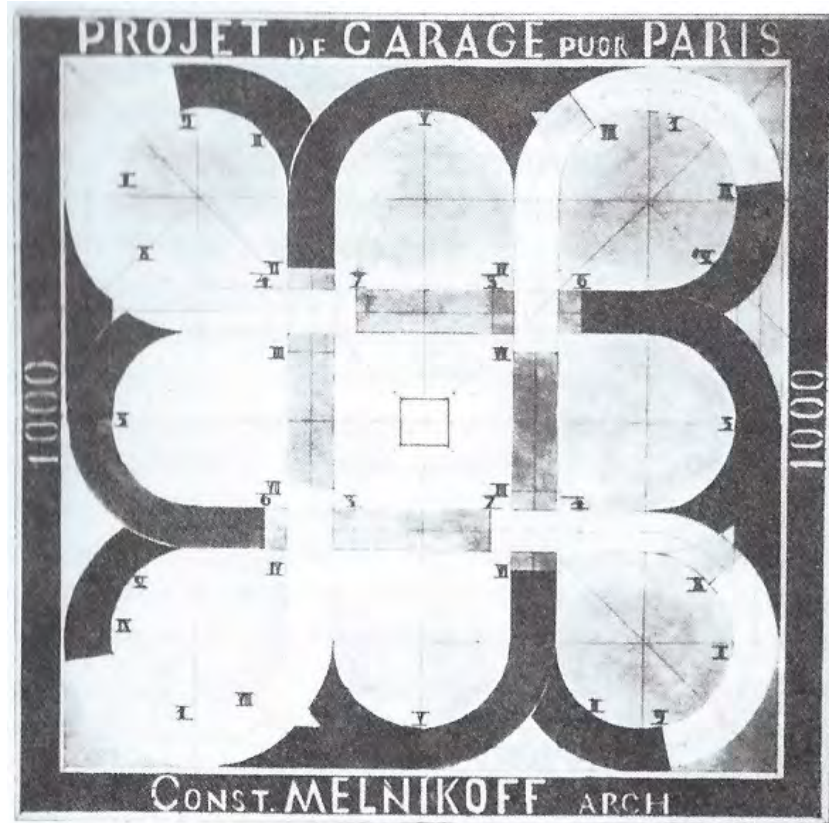


Fig. 50 Desenhos da 2ª variante

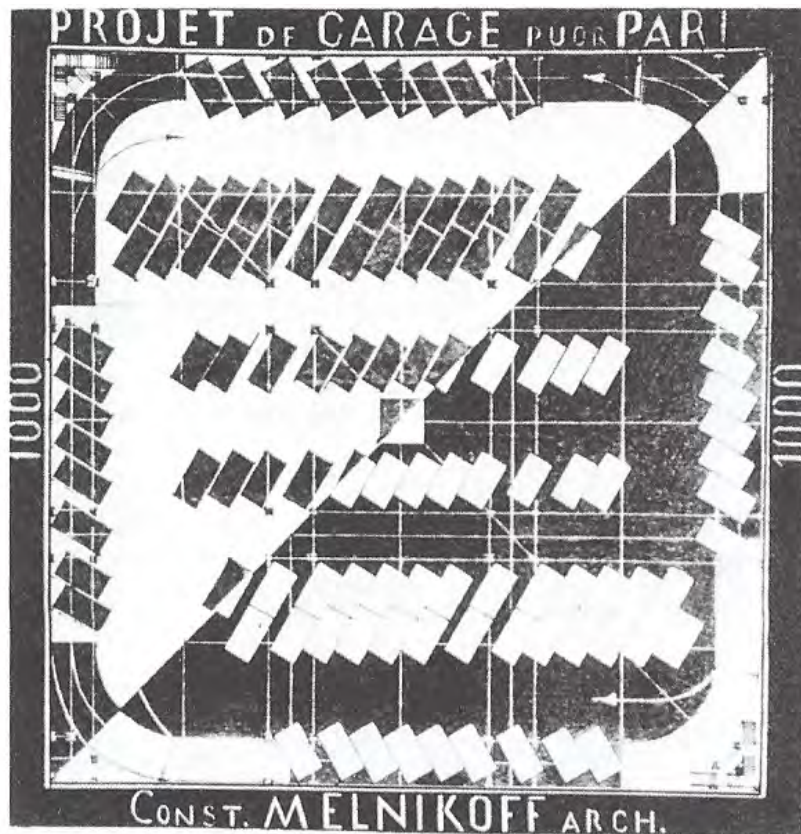


Fig. 51 Desenhos da 2ª variante



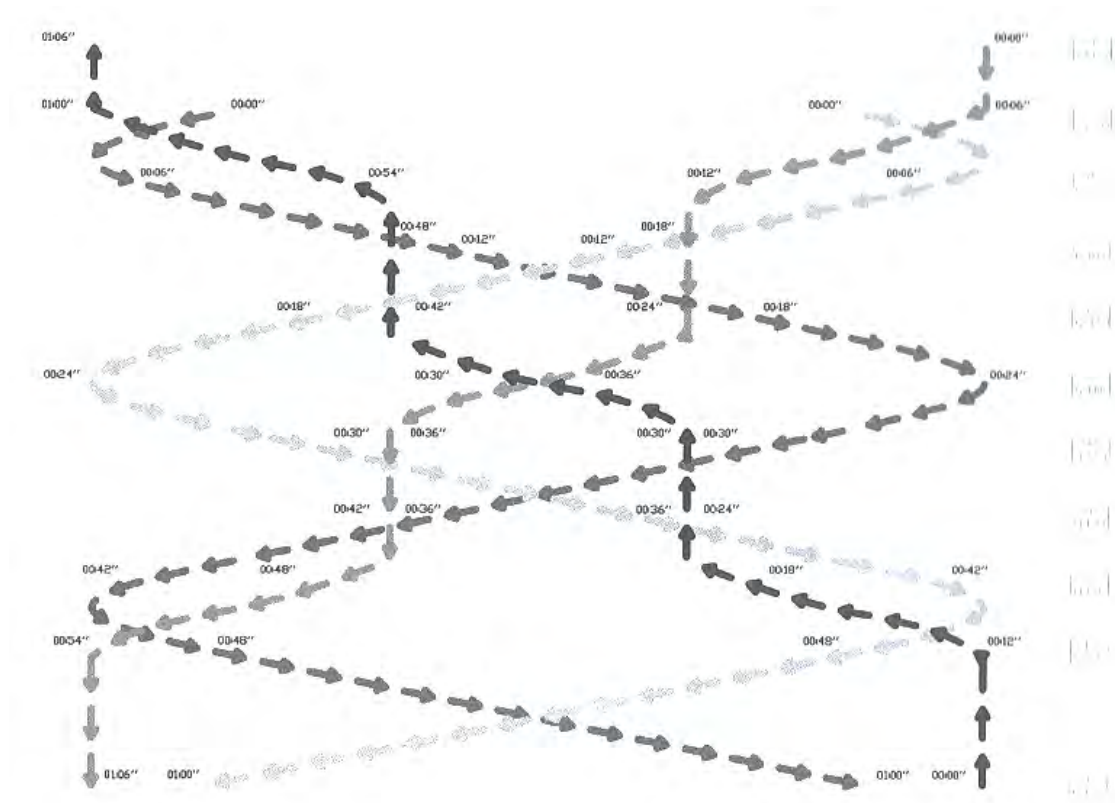


Fig. 53 Esquema de circulação em alçado

### Problemas da 2ª versão

O projeto manifesta dificuldades de interpretação prática e construtiva, e incoerência no modo de funcionamento que propõe nos distintos pisos. Um dos casos problemáticos, é a pendente continua e constante que as rampas tem, o que leva a querer que haveria problemas no acesso aos diferente níveis, e também mostra dificuldade de acesso a certas partes do estacionamento, devido as aberturas no piso, necessárias para as rampas.<sup>94</sup>

<sup>94</sup> NAVARRO BALDEWEG, Juan, "Aparcamiento Para 1000 Autos", 2ª Variante, Rueda, 2004, p. 29

## Conclusões a retirar dos casos de estudo

A principal conclusão a retirar é a multiplicidade de movimentos que pode haver no local e os efeitos que eles criam na arquitetura.

Outra questão é a inovação no momento que se pensa como percorrer o edifício, não ser um simples corredor ou caminho, é ser algo diferente. É nisso que Kostantin Melnikov pensou no seu projeto: não basta ser uma multiplicidade de caminhos, mas sim como eles serem diferentes e inovadores, não terá de ser uma rampa ou uma escada mas simplesmente um caminho diferente, e é uma relação importante a retirar deste caso que é o que mais se assemelha com a função principal que o projeto terá, o estacionamento.

## Local - A Piazza dei Cinquecento

Analisando o local percebe-se que é um pouco desorganizado e com aspecto de incompleto. Portanto a primeira ideia do projeto passa claramente por reorganizar todas as partes da praça. A este nível de desenho urbano interessa defini-la novamente deixando uma área para desenvolver posteriormente o programa central do projecto, o “*Motorino Check Point - Termini Central Station*” de acordo com o pretendido.

Será necessário claramente haver demolições na praça atual, mantendo unicamente as linhas que a delimitam. Essas demolições também inclui a entrada para o metro, que se encontra no centro da praça, para adaptar a nova entrada à nova praça que terá de ter a sua importância em relação ao que parece ser atualmente o contrario(Fig. 54).

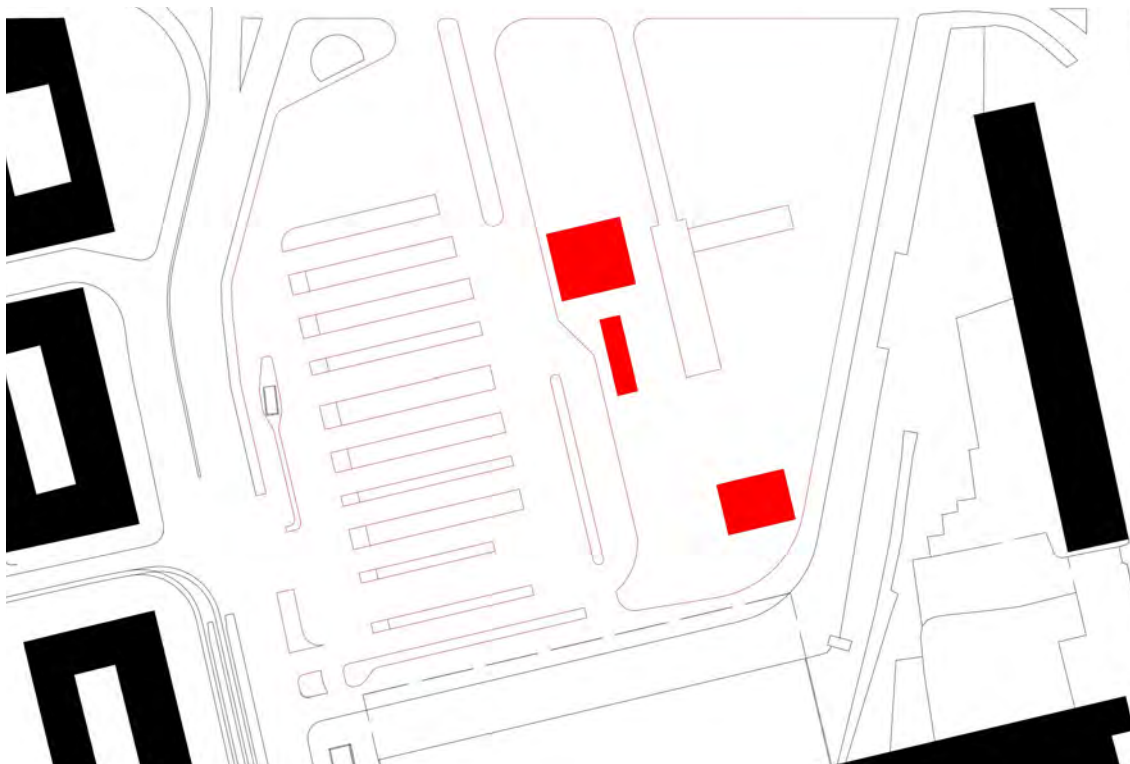


Fig. 54 Planta de demolições da Piazza da Cinquecento

Com base na análise no Capítulo 2 - *Análise Contexto Histórico e Urbanístico*, percebe-se que há possibilidade de haver mais conexões urbanas em toda a praça. Atualmente há uma conexão clara entre a estação de *Termini* com a estação de metro, e uma conexão não física mas espacial com o terminal de autocarros, mas essa terá de ser melhorada no que diz respeito ao seu funcionamento e salubridade. A primeira alteração necessária será feita sobre o terminal de autocarros, sendo necessário libertar espaço para a nova praça, com o objectivo de conseguir melhores conexões com a nova função.

## O terminal de autocarros

Com a conjugação de objectivos definidos, há claramente necessidade de definir um eixo na praça que divida aquilo que ira ser o terminal de autocarros, e aquilo que ira ser o espaço para a intervenção do programa pretendido em relação à praça e ao concurso.

Esse eixo parte de um alinhamento com os túneis do metro já existentes, que são perpendiculares a estação de *Termini*, indo em direção ao lado oposto da praça, criando uma via que divide a praça em duas partes (Fig.).

Será criado também uma via secundária que resulta da criação de um separador central entre a *Via Giovanni Giolitti* e a praça, ficando um separador com grandes dimensões com espaço verde e árvores, além de um passeio de cada lado, para criar uma barreira da rua com a praça e a zona do terminal de autocarros, zona onde será o terminal.

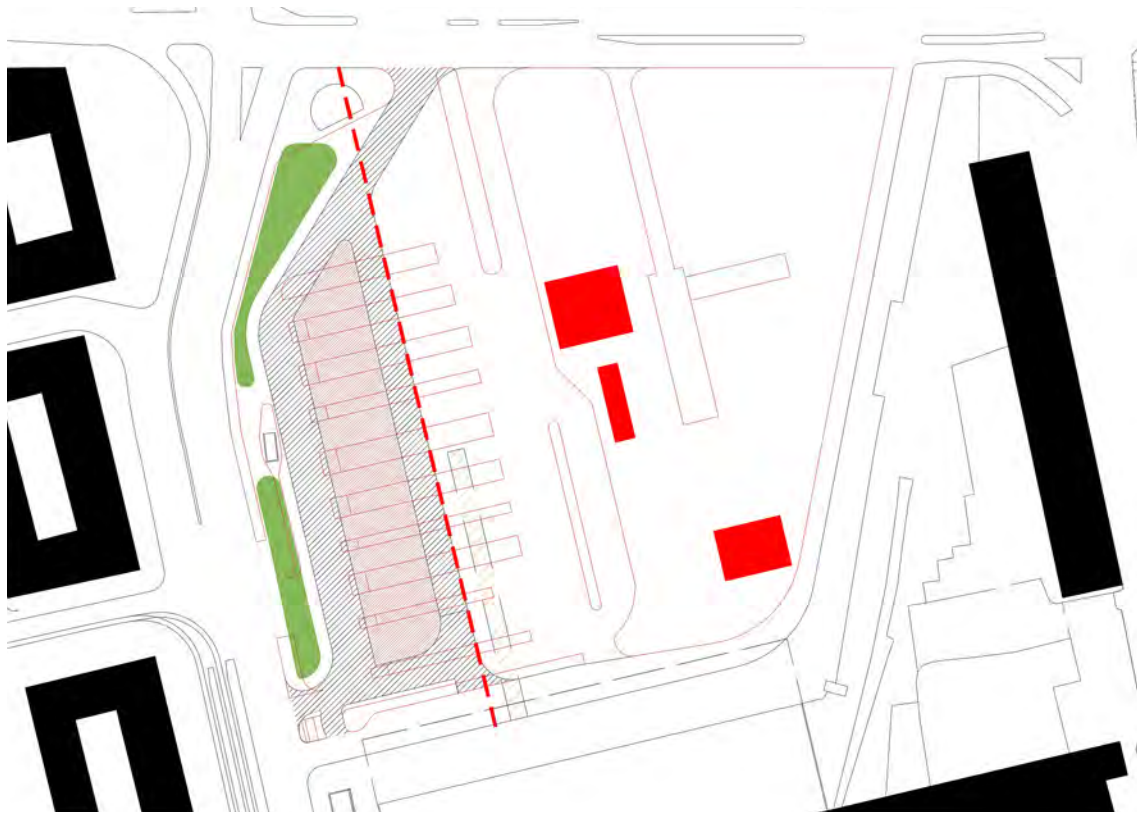


Fig. 55 Esquema das novas vias, com o eixo de separação do terminal com a praça

O terminal passara a ser uma séria de faixas separadas por vários passeios, sempre contínuo e paralelo, tudo a 45 graus em relação a via secundaria que é paralela ao eixo de separação da praça, passando a ser a entrada para os terminais, ficando mais fácil e organizado em relação ao sistema anterior (Fig. 56)).



Fig. 56 Organização do terminal

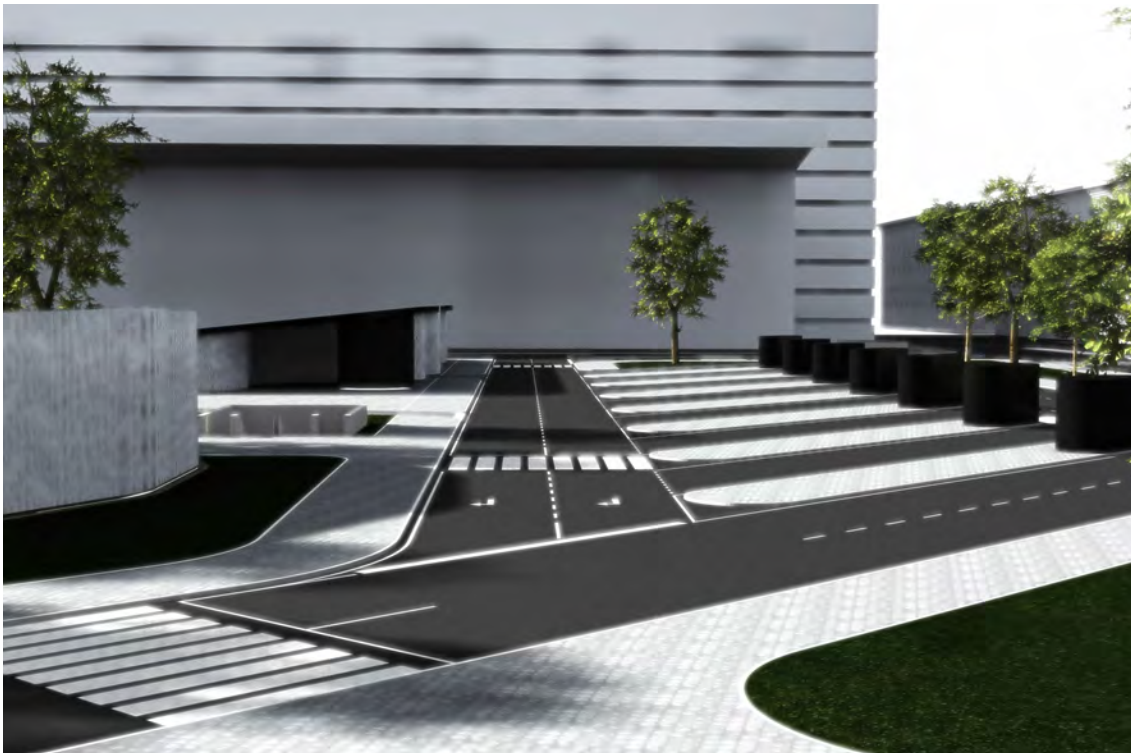


Fig. 57 Imagem virtual do novo terminal (a direita)

Os autocarros passam a entrar sempre pela *Via Giovanni Giolitti*, e pela rua que vai dar acesso a estação de *Termini*, tendo sempre que ir ao encontro da via secundária, entrar para o terminal, e sair no eixo que divide a praça, e saindo para a *Viale Enrico Nicola*, tornando o transito dentro do terminal mais fluído e menos complexo. As paragens de autocarros secundárias passam a ser no passeio junto a via secundária, e no separador central que se encontra junto a estação *Termini*.



Fig. 58 Esquema do novo fluxo

Com esta proposta de alteração, consegue-se ter uma organização mais concreta, e permite espaço para a criação de um espaço salubre para uma digna praça que resolva o problema principal do local.

O resto da praça será definida conforme será desenvolvido o programa proposto, sendo que há linhas condutoras que o projeto terá de seguir: limpeza geral do local e dar ao local um verdadeiro sentido de "praça", conjugando a sua atividade com a sua qualidade como espaço de passagem de quem sai dos transportes públicos e desloca-se a pé em direção a norte; a conjugação da ideia expressa anteriormente com o programa definido não deixando que a proposta acabe por ser um obstáculo a passagem; e melhorar a qualidade dos espaços verdes de forma a criar um bem estar num local que devido a grande quantidade de tráfego se torna bastante poluído.

Com isto é definido também que o espaço da praça terá de ter um carácter de conexão, de uma ponta a outra da praça e de frente para a estação. Por isso será delimitada uma zona que terá de ser percorível pedonalmente, além de libertar de elementos e obstáculos verticais para não obstruir o mais importante, a estação de *Termini*, com o intuito de conseguir um local agradável de passagem.

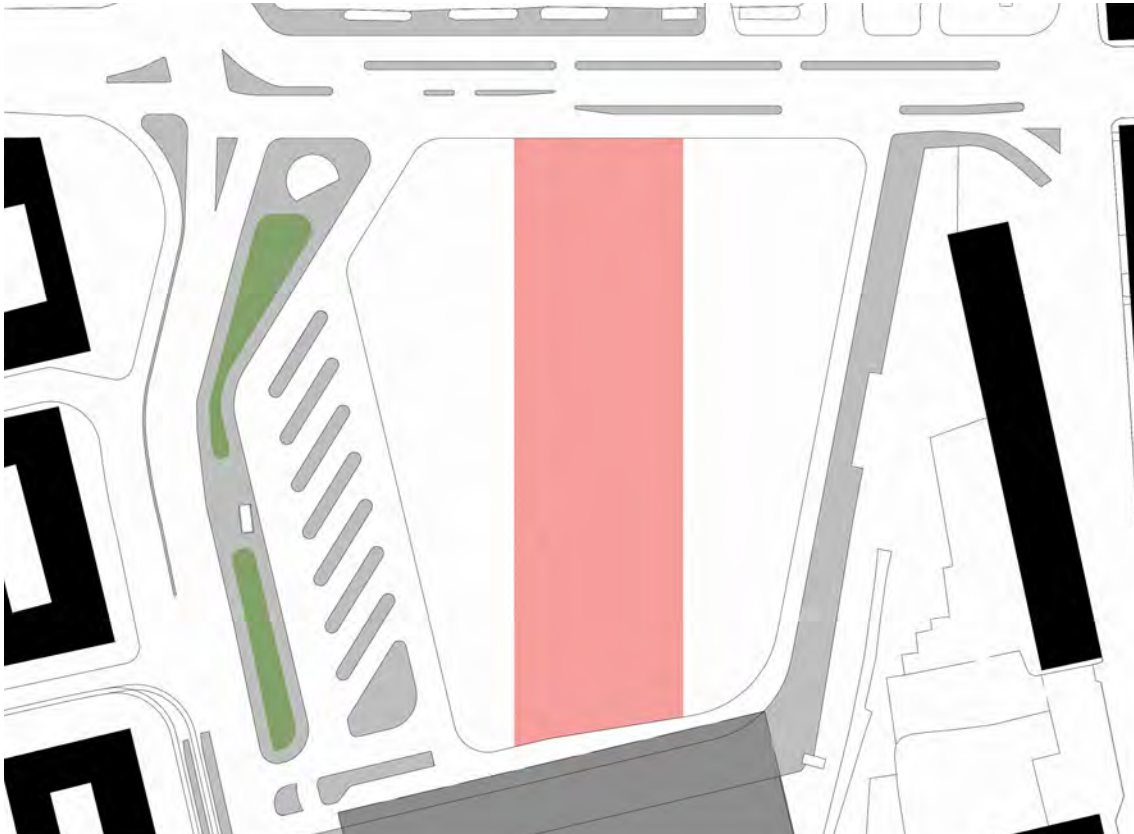


Fig. 59 Abertura da praça

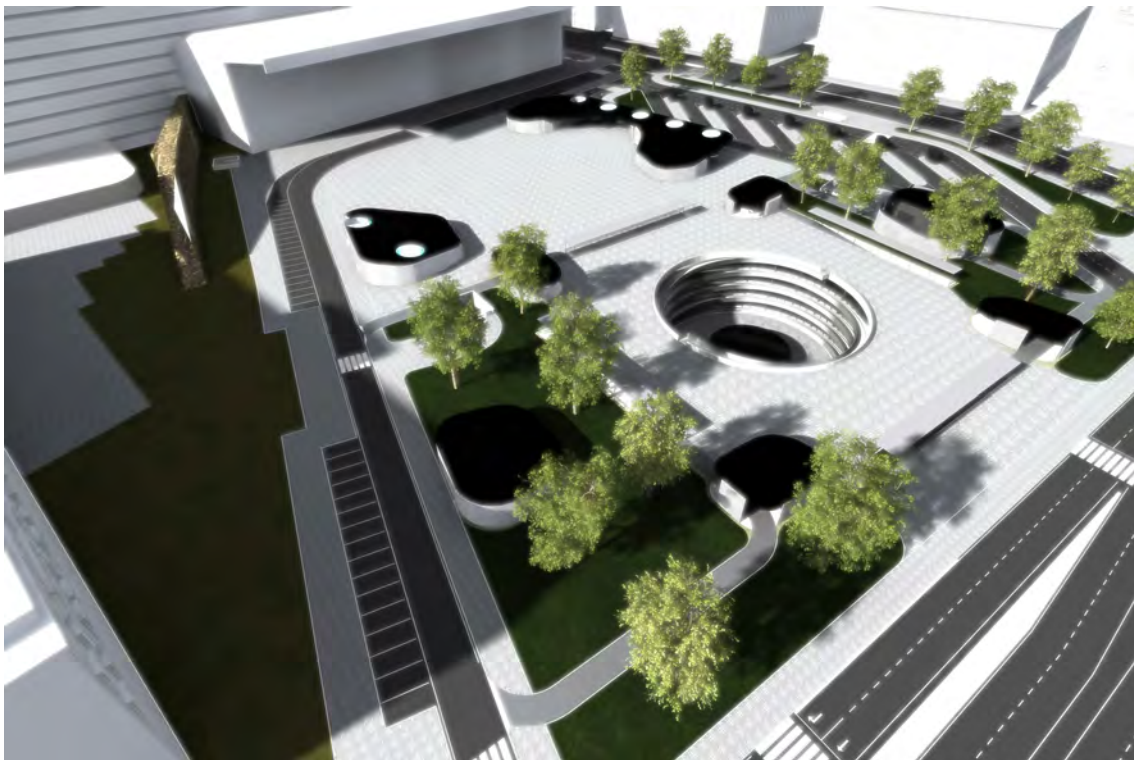


Fig. 60 Imagem virtual da praça



Fig. 61 Imagem virtual da praça

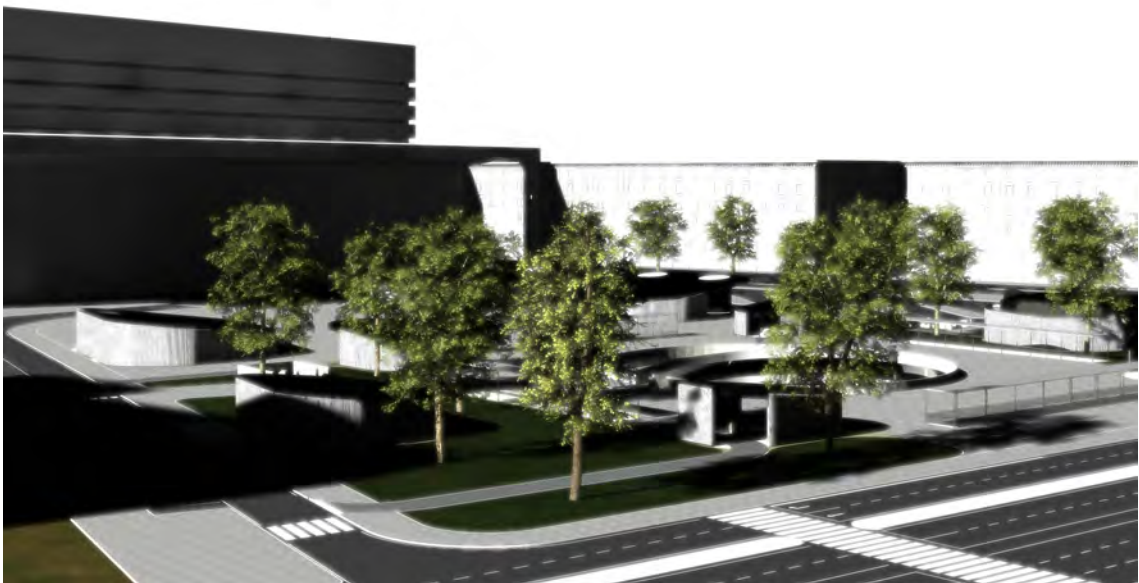


Fig. 62 Imagem virtual da praça

## Função

A função principal do projeto será o parque de estacionamento para 1000 motos, uma função que faz todo o sentido em Roma e no local onde é atendendo a análise que foi feita anteriormente no Capítulo 2 - Análise Contexto Histórico e Urbanístico, que carece de organização e de estacionamento para tal veículo, como em toda a Roma se verifica.

## O Parque de Estacionamento

O parque de estacionamento é pensado em ser algo diferente que não perturbe o sentido de praça que se pretende dar ao local, e que se torne num espaço interessante de frequentar. A base ideológica parte da primeira proposta apresentada ao concurso, mas com propósitos completamente deferentes. Isto porque além da funcionalidade que terá de ter, pretende-se que tenha uma aparência quase invisível, mas que ao mesmo tempo marque o lugar. Algo também importante é que não tire o protagonismo ao edifício principal da *Piazza dei Cinquecento*, a estação de *Termini*.

A ideia/conceito do parque de estacionamento, é inspirada no *Parque para 1000 Táxis em Paris 2ª variante*, de Konstantin Melnikov, mas adaptado de maneira diferente, com uma composição e forma de funcionamento diferentes. Tudo se baseia em duas formas geométricas: a curva, em analogia a figura curva da moto; e a reta, que provém do quadrado que vai dar a forma geral e organiza as rampas de acesso aos diferentes pisos para as motos.

A primeira opção a ser tomada foi que o estacionamento deveria ser subterrâneo e com conexão ao metro e a estação de comboios, aproveitando uns túneis já existentes que ligam a estação de comboios ao metro, prolongando o túnel até a um possível local do estacionamento. Esta opção definia desde logo a posição do parque de estacionamento numa posição o mais centrada e a norte possível, para evitar um choque com a estação do metro, e depois conectar o parque com a estação de metro, criando novos acessos a estação de metro um em cada lado da praça, que ligam a um corredor que depois leva ao metro.



Fig. 63 Imagem virtual do Parque de Estacionamento

## Forma

As formas das partes do projeto são essencialmente orgânicas, isto em concordância daquilo que é a curva do objeto que é representado nesta proposta, a moto. O parque de estacionamento assume claramente que mais do que orgânico, respeita aquilo que é necessário na mobilidade da moto, a curva que ela faz nas necessidades de viragem. Esse é um ponto que formará a regra orgânica do projeto. A curva perfeita é a regra de organização de todo o estacionamento como do edifício em si, e as outras partes do projeto, os pavilhões

## O Parque de Estacionamento

Pegando na forma do quadrado, é colocado 4 círculos um em cada canto. Estes são os pontos geradores de conexões entre os diferentes pisos do estacionamento, ligando as rampas para subir ou descer com as motas, rampas essas que são aparentemente todas iguais, tendo sempre a mesma direção, sentido e forma reta, mas funcionalmente dividem-se em dois tipos, simétricas invertidas uma a outra.

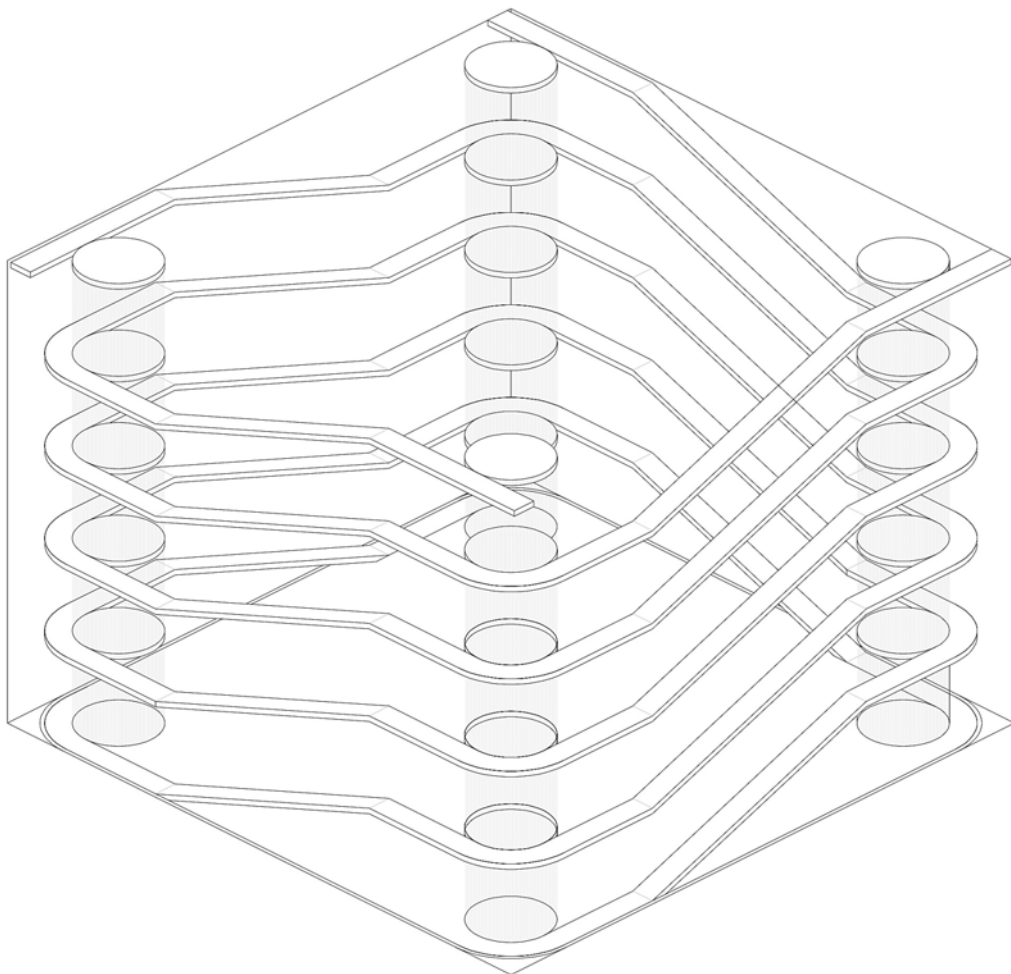


Fig. 64 Esquema das rampas

O primeiro tipo são as rampas que são unicamente para subir, o segundo tipo são em tudo idênticas as do primeiro mas unicamente para descer, e sempre de sentido único. No interior desses círculos contem as conexões verticais pedonais como escadas e elevadores para quem se desloque a pé para sair ou entrar no estacionamento para ir ao encontro da sua moto.

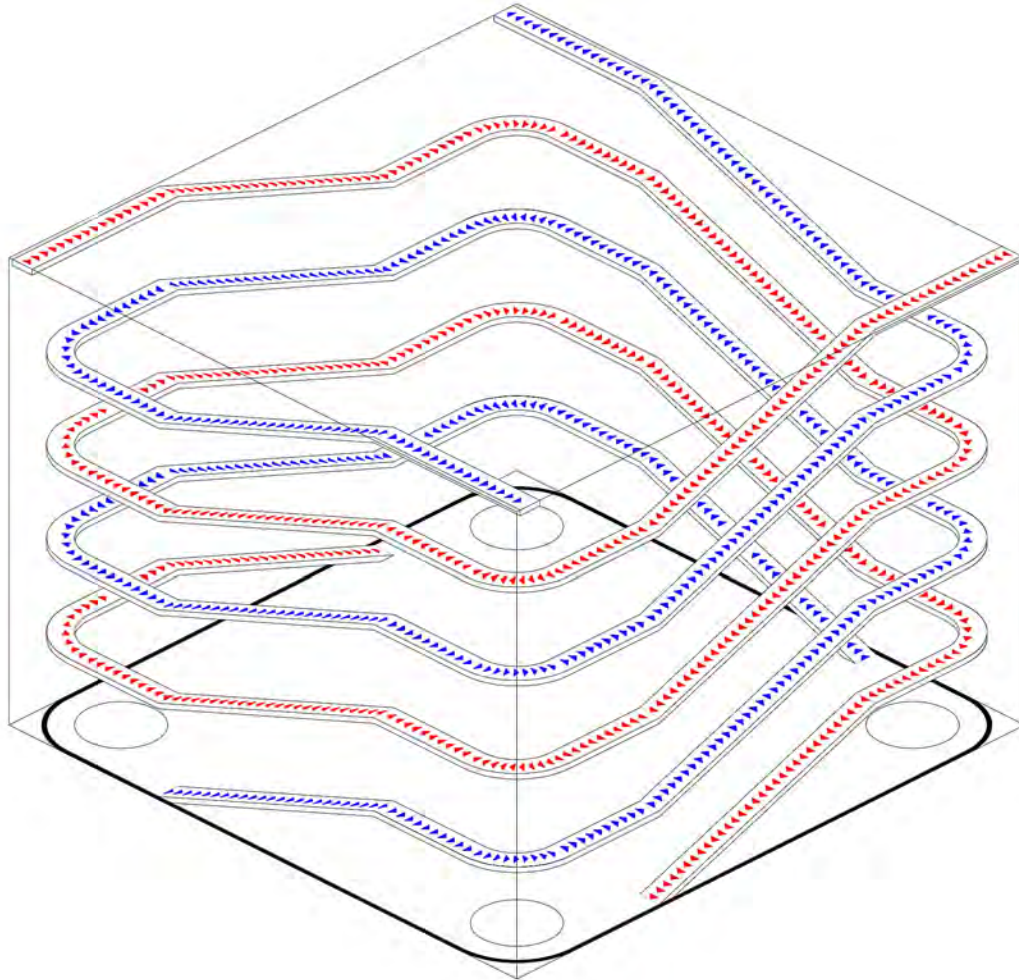


Fig. 65 Esquema do sentido das rampas

No centro é aberto um vazio em forma de círculo, criando um espaço aberto interior, e a partir daí se define os estacionamentos e a forma dos pisos. Tudo funciona em forma circular, tanto a fila de estacionamento como os caminhos de acesso aos estacionamentos em cada piso, sendo unicamente quebrados por caminhos retos, que ligam dois pontos de conexão, para que conectam os diferentes caminhos circulares e desta forma se possa aceder aos diferentes caminhos que cada piso tem, bem como aceder aos pontos de conexão. No entanto, são os caminhos circulares que tem prioridade, funcionando ao nível do código da estrada como rotundas. Os pisos tem a forma circular, acompanhando todo o conceito que vem do vazio circular interior, e dos caminhos e filas de estacionamentos, e não encosta na face do quadrado onde está circunscrito o parque de estacionamento, tendo uma forma de "disco". Todos os caminhos são de sentido único para que o trânsito seja fluido e rápido.

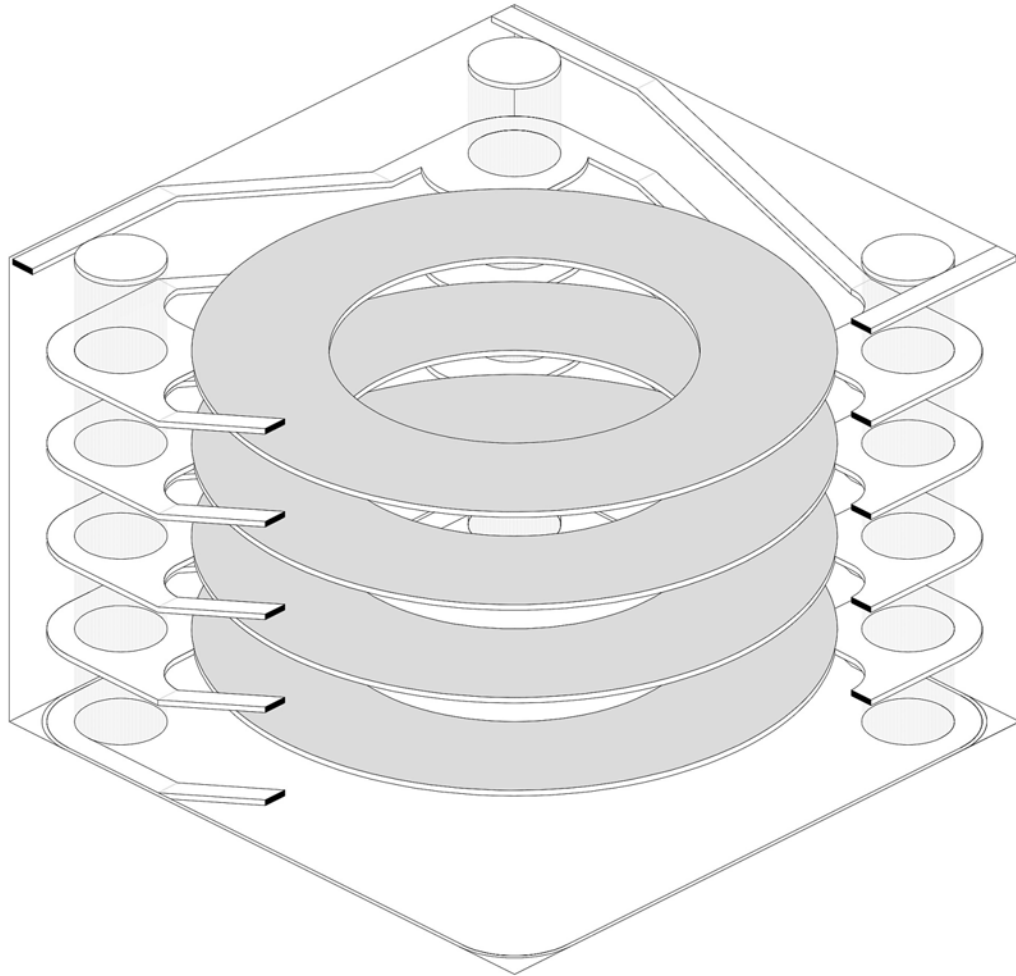


Fig. 66 Esquema de montagem dos pisos

O vazio interior formado pelo círculo interior, atravessa todos os pisos até ao último, e terá duas rampas pedonais inspiradas no *Museu da Andaluzia* de Alberto campo Baeza, e nas *Escadas do Vaticano* de Giuseppe Momo. Este espaço é organizado por uma dupla rampa funcionando em dupla hélice, iniciando em lados opostos que percorrem a fachada envidraçada, que permite a quem suba ou desça, visualize o estacionamento como um expositor de motas que muda a toda a hora em todos os pisos. Esta abertura do vazio interior permite a criação do museu que estará incorporado no complexo de rampas pedonais.

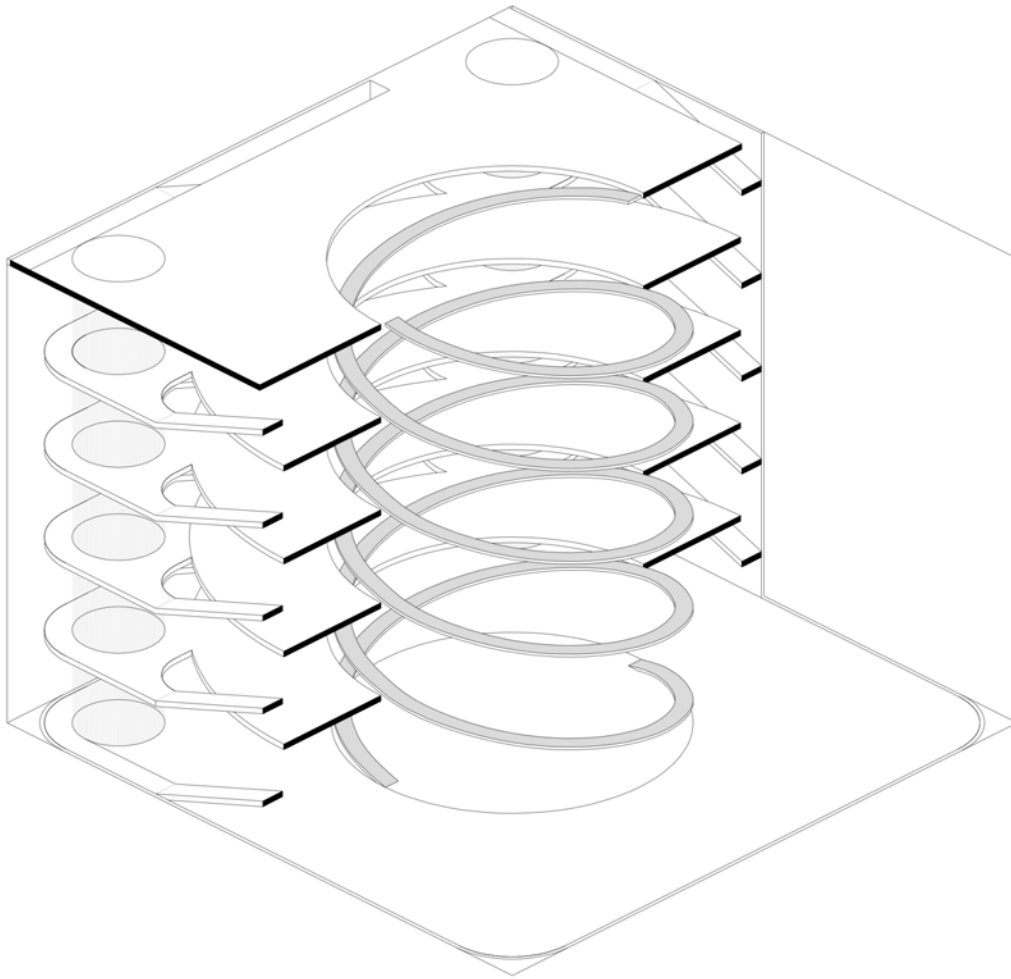


Fig. 67 Esquema das rampas pedonais

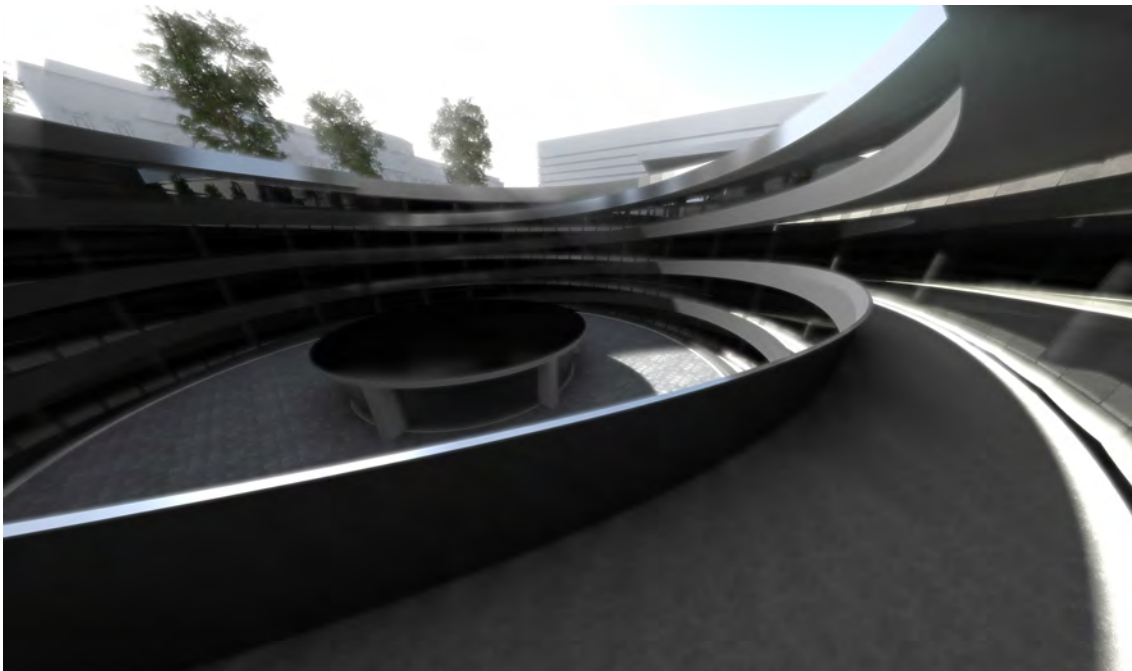


Fig. 68 Imagem virtual do vazio do estacionamento

## O museu da mota

O museu da mota fica no vazio interior formado pelo círculo central, no último piso do parque de estacionamento, onde termina as rampas pedonais, no final das rampas é as entradas/saídas do museu. A sua forma é circular mantendo a linguagem do parque de estacionamento. Funcionalmente está dividido em duas zonas: a zona de exposição de motas, que fica num círculo mais exterior do museu, com estantes em todas as paredes para a exposição das motas, e uma zona com duplo é direito, no centro do museu, espaço previsto para montagem de uma exposição de motas penduradas no teto como o exemplo da Figura 60.

Com este conjunto de rampas pedonais com o museu, uma pessoa pode percorrer desde a praça, descendo a rampa por curiosidade, ver todas as motas expostas no parque de estacionamento, descer até ao último piso, ver o museu, e subir pela outra rampa até a praça, votando a ver o parque de estacionamento com as motas expostas, e continuar o caminho que estava a fazer.



Fig. 69 Exemplo de uma exposição, Museu de Serralves



Fig. 70 Exemplo de uma exposição, Museu da Piaggio

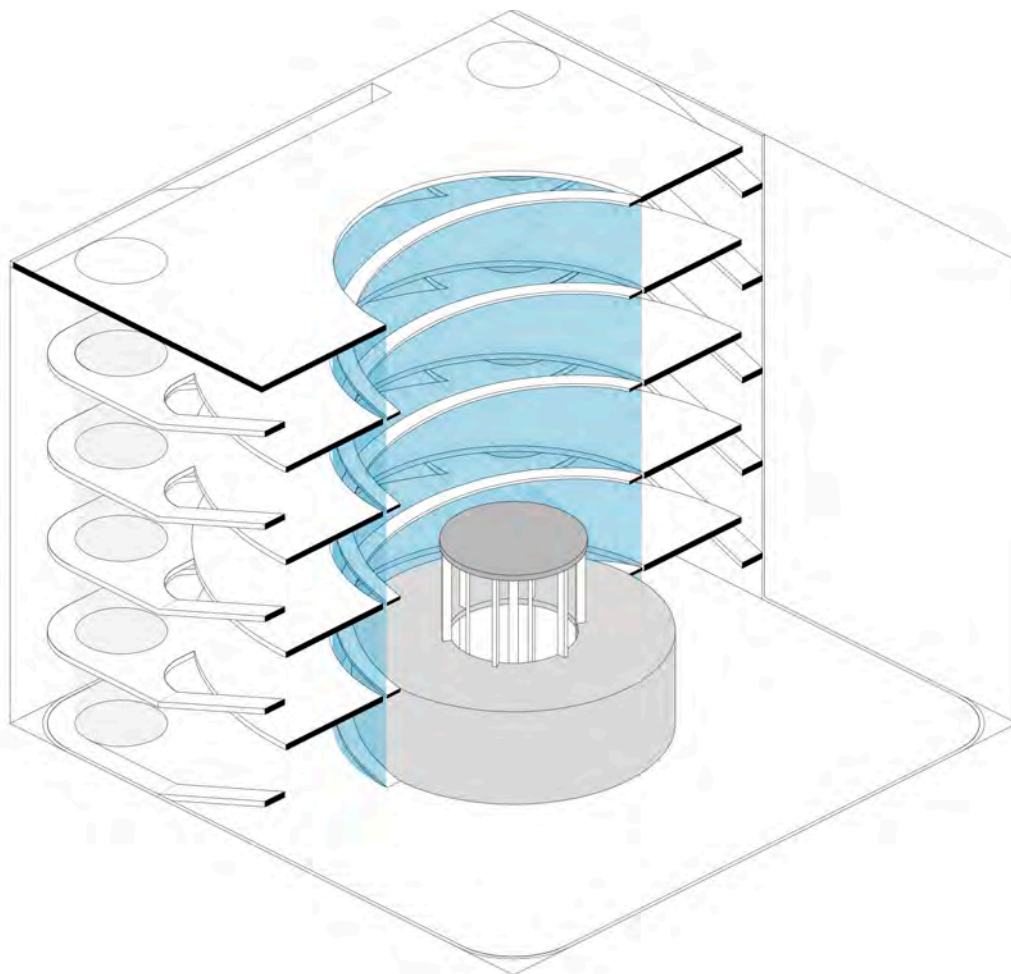


Fig. 71 Esquema da localização do museu no parque de estacionamento

## Os Pavilhões

Os restantes elementos pedidos pelo programa fora definidos em vários edifícios mas com uma linguagem comum entre eles por meio do seu revestimento e a forma de como foram concebidos, com o objectivo de que haja uma linguagem idêntica e para que se perceba que pertencem todos a mesma estrutura.

A concepção dos edifícios veio da conjugação das áreas pretendidas, mais o posicionamento relativo, numa grelha geométrica que no qual os edifícios se regem. O posicionamento relativo depende da sua função e da envolvente. A grelha que define a forma, é uma grelha de 1 por 1 metro, em que são ligados os pontos aleatoriamente mas tendo sempre um certo alinhamento para que não seja completamente disperso, colocada em paralelo a estrada mais próxima para definir a entrada, e em concordância com as claraboias dos túneis que iriam ser camufladas pelos pequenos edifícios que iriam ser gerados. Os cantos dos edifícios seriam sempre arredondados com curva com raio de 5 metros, salvo alguma exceções que se adoptou curvas de 3, 15 e 20 metros.



Fig. 72 Grelha geométrica para formação dos edifícios

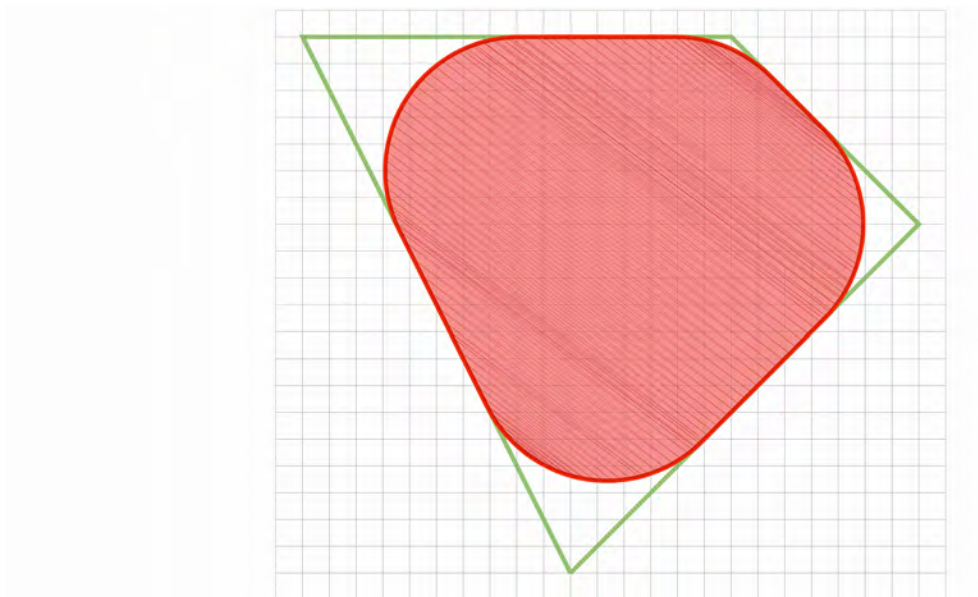


Fig. 73 Exemplo da geometria utilizada para a formação dos edifícios

A disposição destes edifícios é sempre com o intuito de promover a praça, serão colocados sempre na extremidades do terreno e junto as estradas principais, para que se promova a implantação da praça no corredor central no terreno, abrindo entre a estação de *Termini* e a *Viale Enrico de Nicola*.

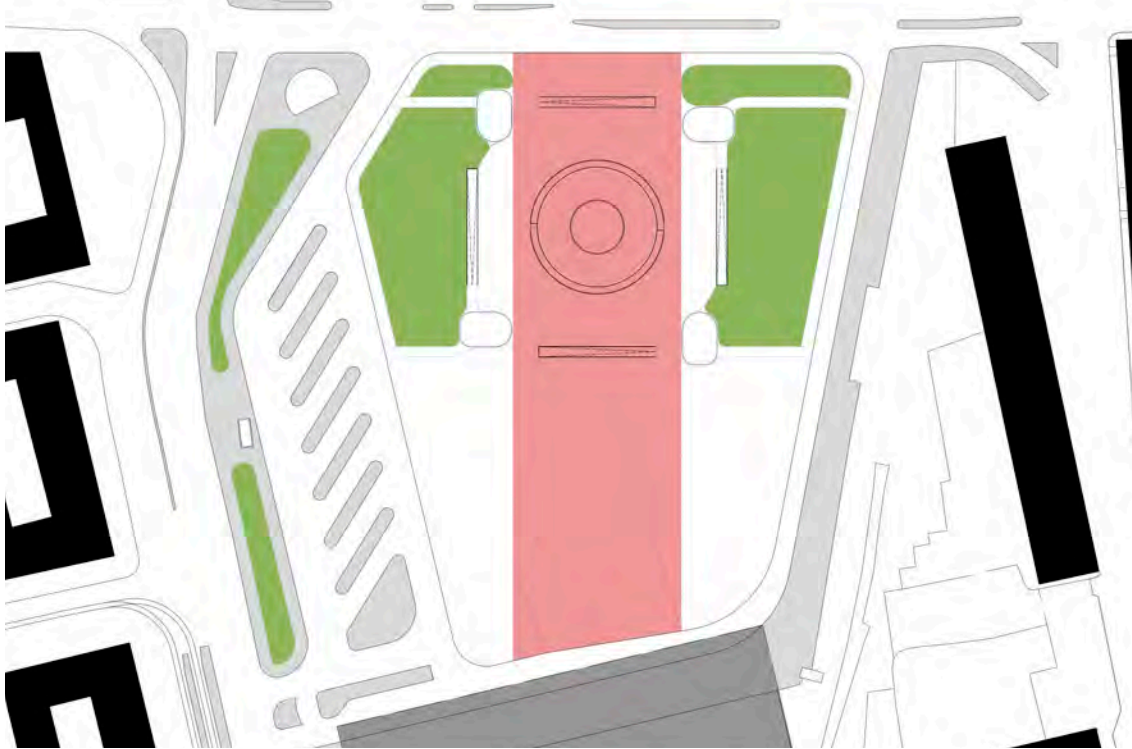


Fig. 74 Localização da praça e do Parque de Estacionamento + Museu

Vendo o programa, os conteúdos foram agrupados em 5 edifícios: o edifício da Administração; o edifício do Centro Cívico, o edifício Quiosque e Bar, o edifício de serviço de Aluguer de Motas, e o edifício de Oficina e Lavagem de Motas.

### Edifício da Administração

O edifício é proposto no topo norte, perto a uma das entradas do estacionamento, e no de um dos jardins propostos junto ao parque de estacionamento, para que possa ser possível a visibilidade de quem percorre o trajeto em volta da praça ser o primeiro edifício visível, além de que a zona onde esta implementado é a zona da praça com menos movimento e menos ruído. Este edifício dividido em duas zonas: uma mais pública onde é implementado uma recepção onde recebe os visitantes para tirar duvidas como receber os devidos trabalhadores da administração do "*Rome Motorino Check Point*". Separando a zona pública da privada, está uma parede de betão estrutural que cria um corredor já na zona privada com duas possíveis entradas, uma em cada lado do da zona pública. Esse corredor distribui para a sala da administração, a sala de reuniões e a zona de casas de banho.

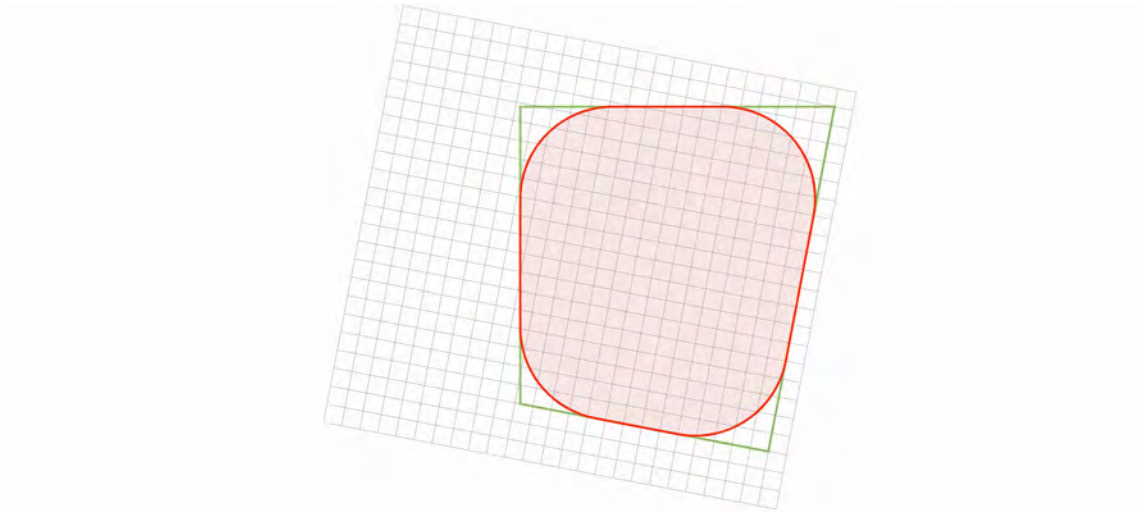


Fig. 75 Esquema da forma do edifício da Administração

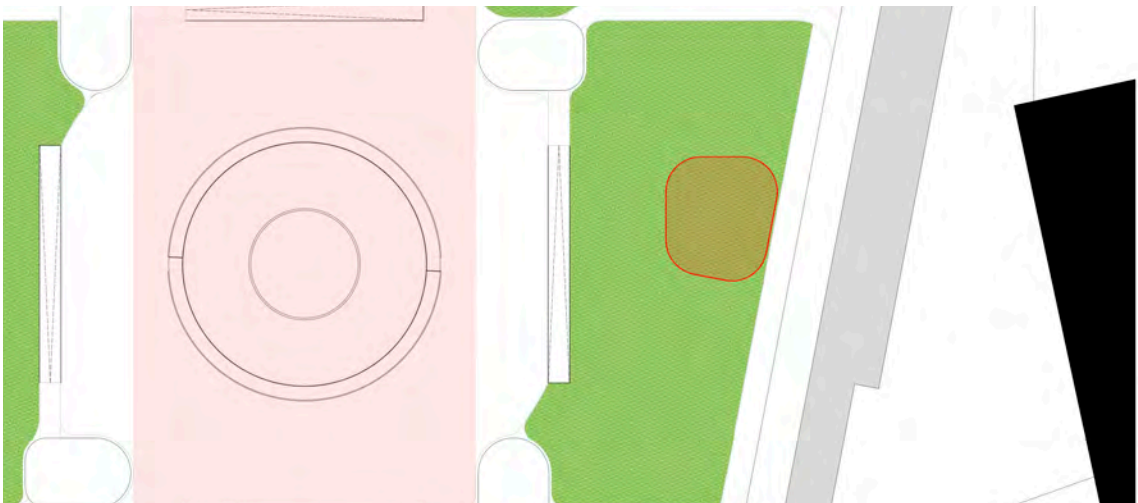


Fig. 76 Localização da Administração



Fig. 77 Imagem virtual da Administração

## Edifício do Centro Cívico

Este edifício é colocado no mesmo alinhamento da estrada que o edifício da Administração mas na parte mais o oeste da praça devido a necessidade de menor ruído possível, e apanhando as claraboias dos túneis.

Ele tem uma nova função, além de centro cívico, proponho que seja uma escola de condução de motos. Isto pela lógica de que algo que se ensina teoricamente, deve também ser ensinado na prática. Este edifício divide-se em quatro zonas: a zona da entrada, onde tem um recepção secundária, admitindo que a recepção principal será sempre a do edifício da Administração, que depois abre para um corredor que distribui para três zonas restantes, a zona de salas de aulas/conferências (com três salas conforme pede o programa original), a zona de casas de banho, e a zona de garagem para um carro de instrução e motos de aprendizagem.

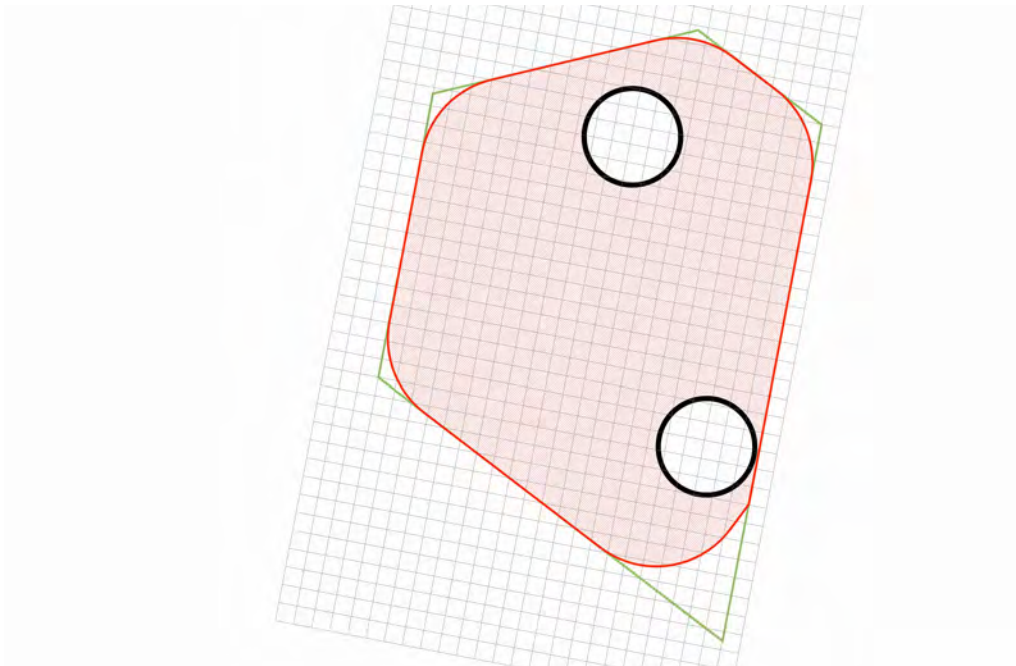


Fig. 78 Esquema da forma do Centro Cívico

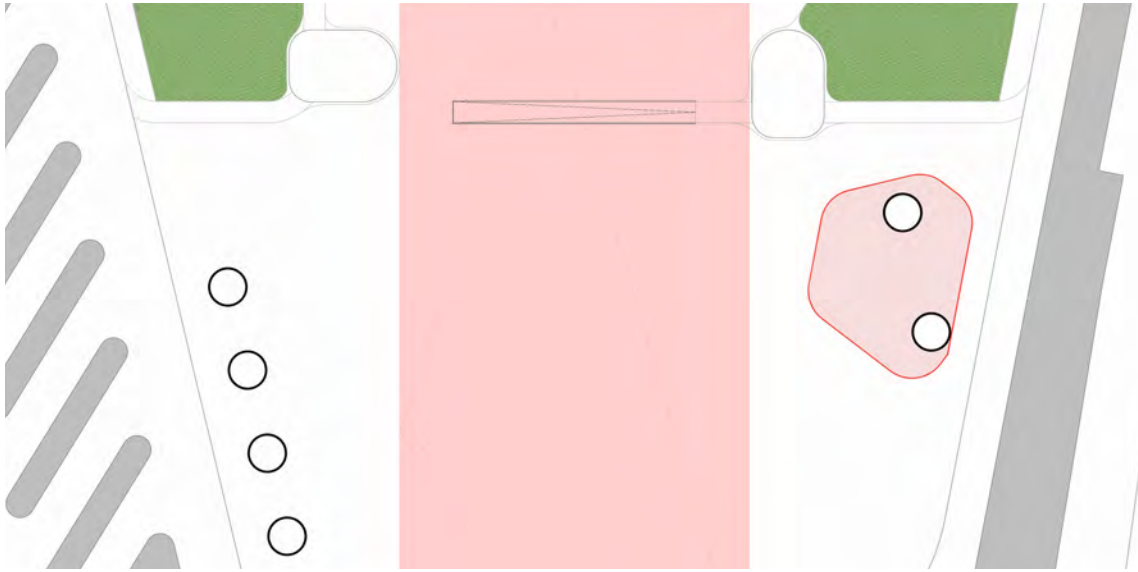


Fig. 79 Localização do Centro Cívico

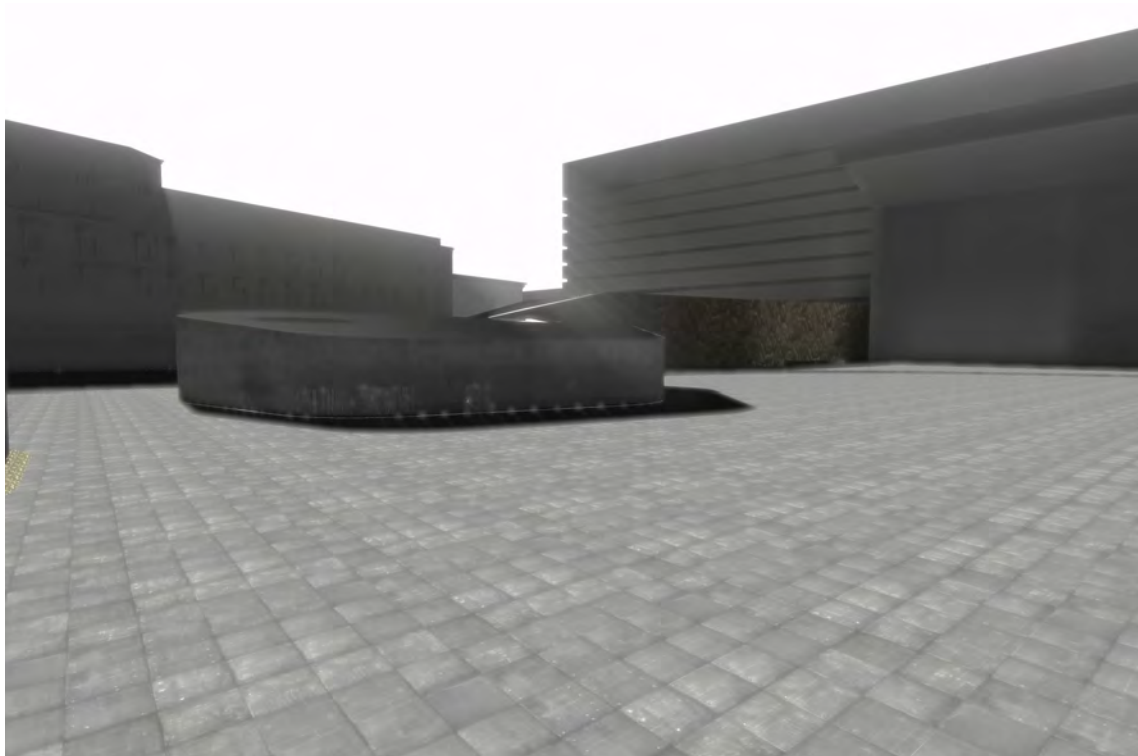


Fig. 80 Imagem virtual do Centro Cívico

## Edifício do Quiosque e Bar

Este edifício contém parte do programa que é proposto posteriormente à entrega do concurso. Ele irá ser colocado no canto mais próximo da estação, na parte mais a sul da praça, onde anteriormente existia também um Quiosque. Será alinhado com o edifício da loja de Aluguer de Motas, e partilhando a cobertura para criar um espaço coberto onde pode ser colocado bicicletas estacionadas. Este edifício apanha as claraboias do outro túnel pedonal do metro, e é dividido em duas partes por uma parede estrutural: a parte de Quiosque, e a parte de Bar. A sua localização foi escolhida com o propósito de ficar o mais próximo possível da estação, isto para que quando as pessoas saem da estação em direção a praça, podem dirigir-se ao Quiosque tirar dúvidas, comprar jornais e ter informações sobre o terminal de autocarros como horários, etc... A zona de Bar, que terá serviço de esplanada, serve mais para as pessoas que estejam a fazer uma pausa pela praça a passear tenham algum serviço de lazer ou tomar uma bebida.

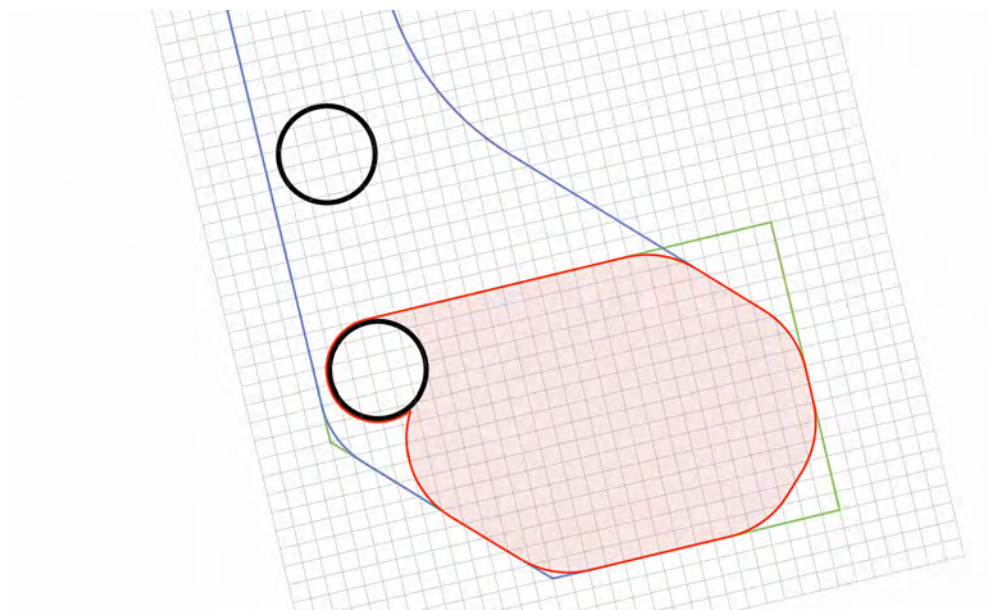


Fig. 81 Esquema da forma do Quiosque e Bar

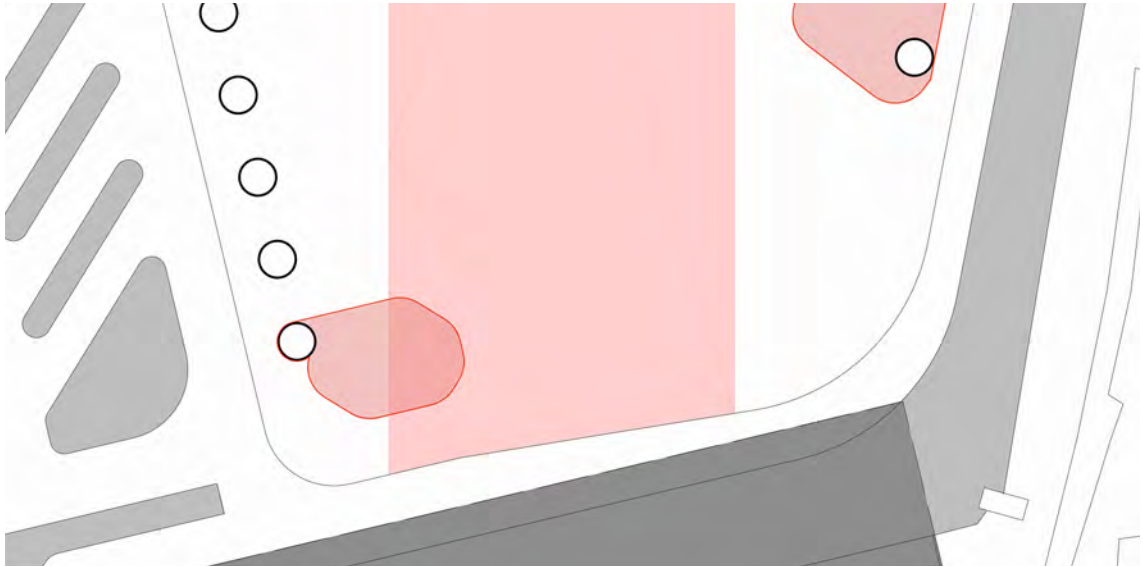


Fig. 82 Localização do Quiosque e Bar

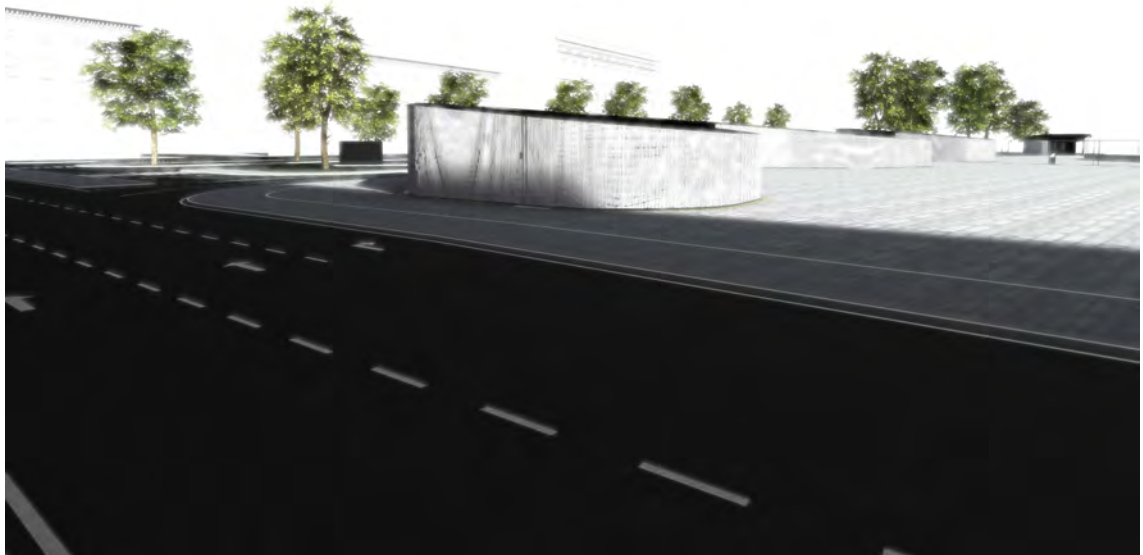


Fig. 83 Imagem virtual do Quiosque e Bar

## Edifício para Aluguer de Motas

Este edifício também tem o intuito de recuperar algo que foi retirado do local, agregando ao programa proposto. É colocado no mesmo alinhamento da estrada que o edifício do Quiosque e Bar e patilha a mesma cobertura. Este pavilhão também comporta casas de banho públicas para quem está na praça sem ter de frequentar qualquer edifício.

A loja de Aluguer de Motas, é um programa muito interessante de ser incorporado pela "Rome Motorino Check Point" devido não só a ligação nas motas, mas também ser possível não ser só um local de estacionamento mas que agregue mais funções a este nível. É essencialmente um espaço com motas estacionadas a espera de serem alugadas e uma pequena recepção/administração que controla o aluguer das motas. Numa parte do edifício é simplesmente coberto para que haja um pequeno espaço para que seja possível estacionar bicicletas.

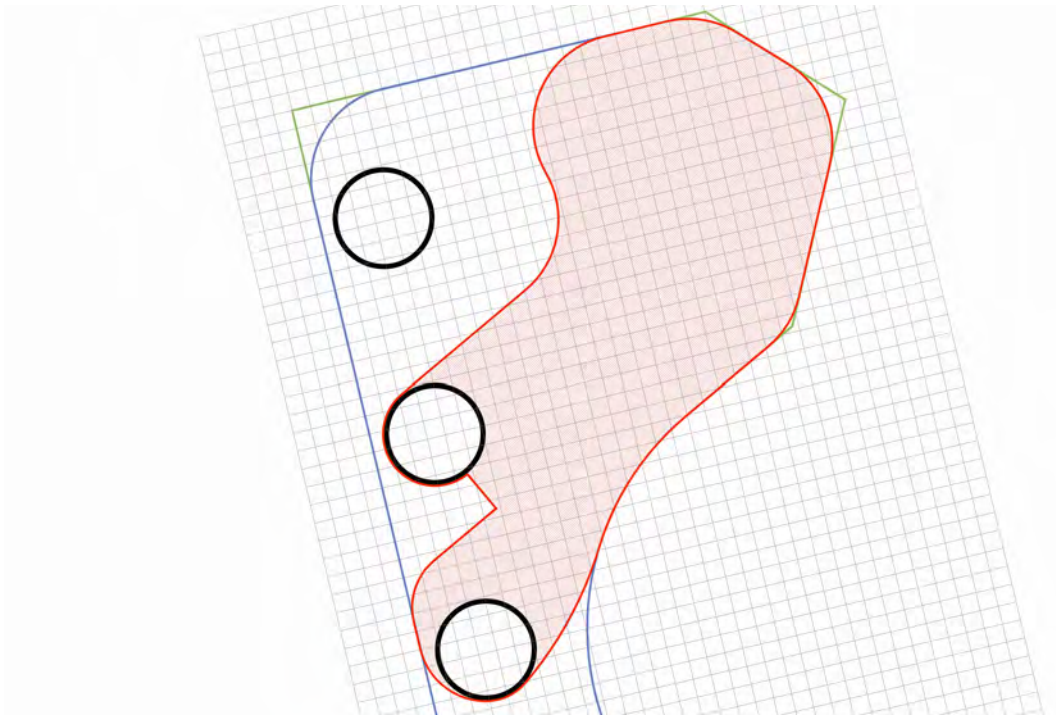


Fig. 84 Esquema da forma do edifício para aluguer de motas

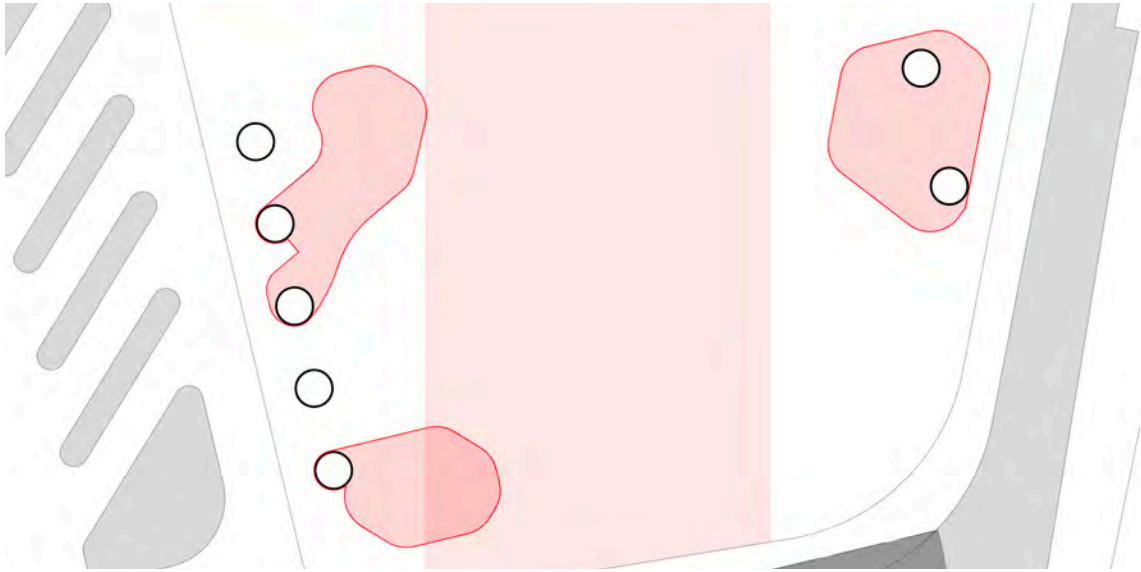


Fig. 85 Localização do Edifício para aluguer de motas

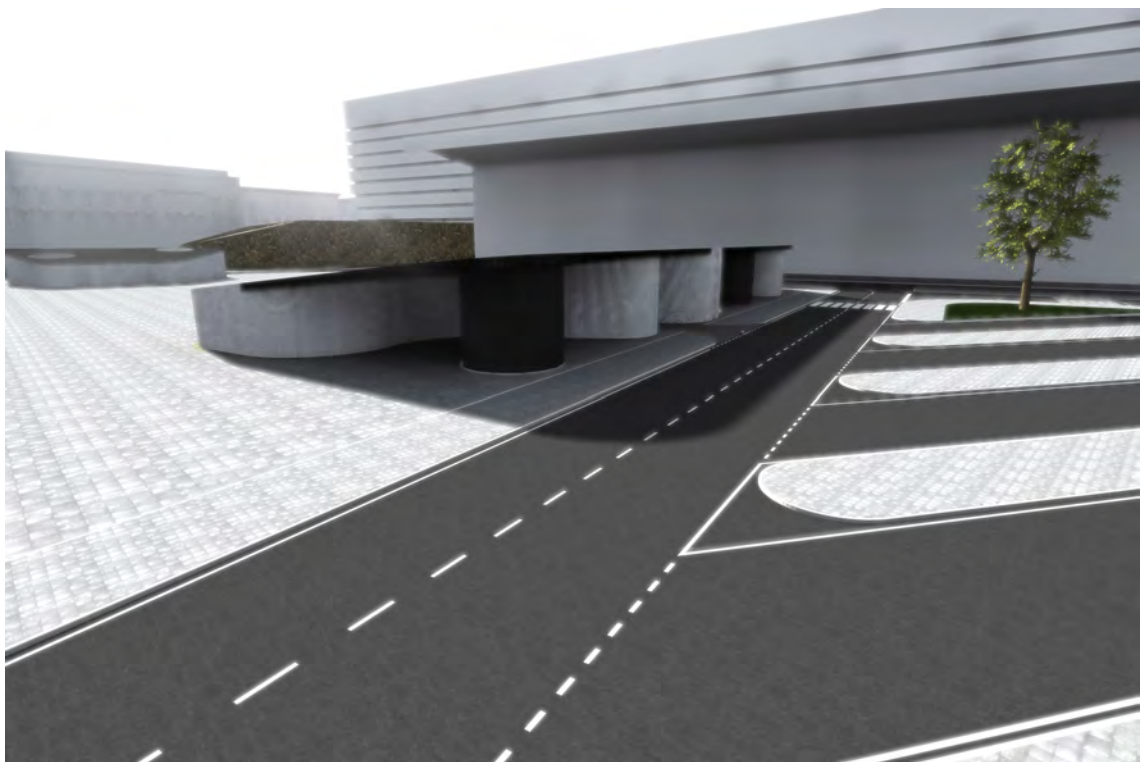


Fig. 86 Imagem virtual do Edifício de Aluguer de Motas

## Edifício da Oficina e Centro de Lavagens

Este edifício ficará no lado oposto ao do edifício da administração, no meio de um dos jardins da praça, servido por um caminho que travessa o jardim e vai dar ao encontro com os caminhos de acesso ao parque de estacionamento. O edifício será dividido em dois, as duas partes eram separadas pelo caminho de acesso. Uma das partes será a oficina, que foi claramente aumentada em relação ao que pedia o programa do concurso, e a zona de lavagem de motas que não tem cobertura, e que tem o intuito de ser self-service, contendo somente torneiras e mangueiras. A zona da oficina esta dividida em parte de trabalho e a parte de administração da oficina para recepção de pagamentos.

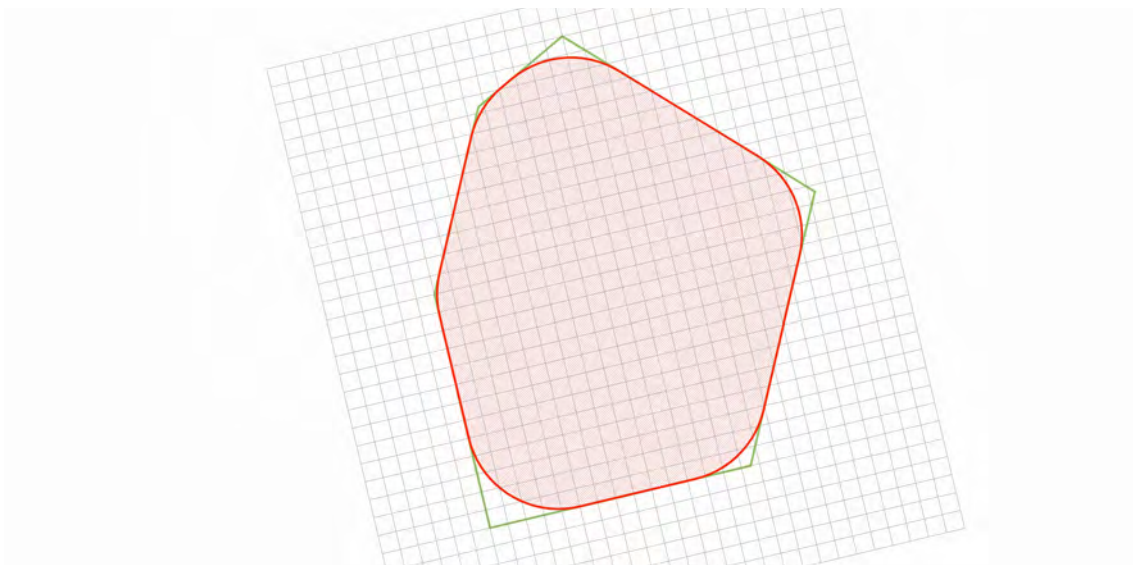


Fig. 87 Esquema da forma da Oficina e centro de lavagem de motas

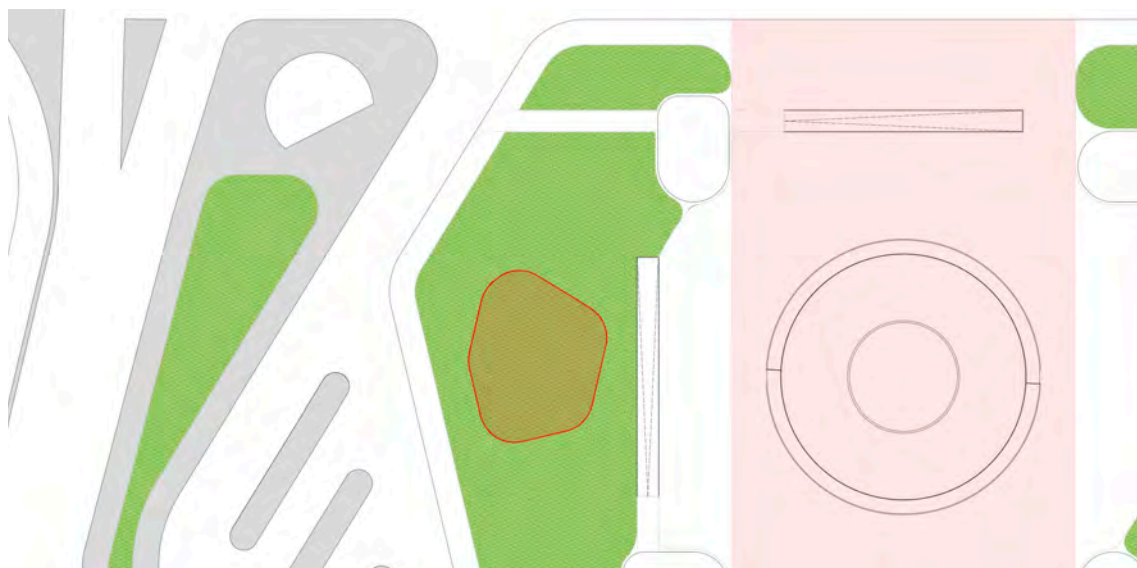


Fig. 88 Localização da Oficina e centro de lavagem de motas



Fig. 89 Imagem virtual da Oficina e Centro de Lavagens

## Materiais Construtivos

A nível de materiais, o principal critério da escolha dos materiais no projeto é manter, apesar das diferentes funções, uma imagem homogénea. O critério comum de todos os edifícios passa por uma aparência exterior com materiais de carácter industrial, revestindo todos os edifícios com chapa micro-perfurada ondulada branca, dando um aspeto de transparência, deixando ser possível observar a estrutura da parede. Estruturalmente tem todos a mesma forma de estrutura em betão armado deixando a vista no interior o betão réguas vertical.

Os edifícios que exigem limpeza de imagem e conforto no seu interior, a escolha dos materiais passam por cores brancas, betão a vista e uso da madeira. Os edifícios que são de trabalho sujo e de grande movimento, mantem as características dos materiais do exterior

No Parque de Estacionamento, a escolha passa essencialmente por materiais de aspeto industrial, como a chapa metálica micro-perfurada no muro de suporte, chapas lisa nas guardas de segurança tanto no estacionamento como nas rampas, e chapas extrudidas no teto falso. Estes materiais permitem uma fácil manutenção/substituição. O pavimento do estacionamento é em asfalto, nas rampas pedonais é em resina com aspecto de cimento a vista.

Os materiais no museu são de carácter limpo e de cores naturais dos materiais ou neutras. O teto falso é revestido a gesso cartonado, as paredes são de betão réguas vertical a vista, o piso é branco revestido em resina. As montras para as motas são em madeira.



Fig. 90 Exemplo de um edifício revestido a chapa ondulada micro perfurada (Consultório Médico Cortez)

# Conclusão

Com esta proposta foi conseguido o objectivo da elaboração do projeto.

Foram tratados todos os problemas que a praça apresentava: o seu aspeto, a sua salubridade, e o principal problema no que toca ao estacionamento de motas que se espalham pela zona.

A proposta tenta, canalizar estes veículos para um local próprio e com boas conexões com os transportes públicos, oferecendo uma solução diferente, arquitetonicamente interessante. O projeto consegue também integrar um programa interessante e muito importante para o local, melhorando o espaço tanto da praça, que foi organizada em prol de uma abertura urbana à cidade, como da sua conexão com a terminal de autocarros.

Devido a falta de informação e de desenhos técnicos das duas estações de metro subterrâneas que se encontram na praça, e a impossibilidade de levantamento no local com o impedimento das autoridades de segurança da estação de metro, por questões de segurança, ficou em falta uma possível ligação mais direta com o Parque de estacionamento, perdendo uma parte da principal intenção, que passava pela maior conexão possível do projeto com os diferentes transportes públicos.

# Bibliografia

- "Roma Moderna - Un secolo di storia urbanística"*. Giulio Einaudi Editore, 5ª edição 1971
- "Le città nella storia d'Italia"*, Editori Laterza, 2ª edição 1981
- "Roma Termini"* (Online) 2008, [www.grandistazioni.it](http://www.grandistazioni.it)
- "Stazione Termini - Per una rilettura critica del progetto"* (Online) 2011, disponível em: [www.vg-hortus.it](http://www.vg-hortus.it)
- "Piazza dei Cinquecento"* (Online), disponível em <http://www.italiavirtualtour.it>
- "Piazza dei Cinquecento"*, (Online) 2004, disponível em: [www.specchioromano.it](http://www.specchioromano.it)
- "A História da Vespa"* (online), disponível em: [www.motoclube.com](http://www.motoclube.com)
- "História da Vespa"* (online), disponível em: [www.lojadasmotos.com](http://www.lojadasmotos.com)
- "Atlas Ilustrado de la Vespa"*, Susaeta, 2003
- "The Spiral Staircase"* (online), disponível em: [www.vatican.com](http://www.vatican.com)
- "2009: The MA"* (online), disponível em: [www.campobaeza.com](http://www.campobaeza.com)
- "Aparcamiento Para 1000 Autos"*, 2ª Variante, Rueda, 2004

