

Infohabitar, Ano XVI, n.º 751

Caminhos atuais e inovadores no desenvolvimento das garagens comuns habitacionais – Infohabitar # 751

António Baptista Coelho (texto e imagens)

Resumo

O artigo inicia-se com uma reflexão sobre o que se julga ser o atual interesse de uma adequada inovação no desenvolvimento das garagens comuns habitacionais. Sequencialmente apresentam-se alguns exemplos de caminhos para a humanização e residencialização das garagens comuns, discutem-se alguns hábitos e problemas considerados mais correntes neste tipo de espaços, e conclui-se o artigo com uma abordagem de atuais tendências formais e funcionais em garagens comuns habitacionais.

1. Sobre o atual interesse de uma adequada inovação no desenvolvimento das garagens comuns habitacionais

O atual frequente, ou mesmo sistemático, desenvolvimento de garagens comuns de estacionamento associadas a novos conjuntos habitacionais deve levar ao reequacionar das características de concepção arquitectónica destes espaços no sentido de não se associarem espaços de estacionamento estritamente funcionais para os veículos ao conjunto dos respetivos complexos residenciais onde se integram, mas sim que se promova o desenvolvimento de garagens de estacionamento comuns residenciais verdadeiramente adequadas às suas funções “viárias”, mas também à

sua ambiência e funções especificamente residenciais, pois não tenhamos quaisquer dúvidas de que, havendo um estacionamento residencial em garagem será por aqui se farão a esmagadora maioria dos acessos às habitações, fazendo todo o sentido que estes espaços sejam, pelo menos, minimamente condignos, agradáveis e atraentes.

Em primeiro lugar não seria adequado esquecermo-nos que, por vezes, até a funcionalidade “viária” está bastante esquecida nas garagens residenciais, uma situação que, naturalmente, irá prejudicar a naturalidade ou o “à-vontade” que deveriam caracterizar sempre a relação de chegada e de partida da nossa habitação; e no que se refere a uma “ambientação” menos funcional, “fria” e pobre, essencialmente virada para o automóvel e muito pouco ou nada para o motociclo, para a bicicleta e especificamente para o peão, então o que dizer?

E há já excelentes exemplos visitáveis e a seguir, em alguns dos seus aspetos de concepção, exemplos esses em boa parte fora de Portugal no que se refere a estacionamentos residenciais coletivos bem desenvolvidos e tratados no seu conteúdo de habitat humano, mas que até entre nós começam a marcar um ou outro dos estacionamentos públicos cobertos, como é o caso do excelente novo estacionamento existente em Lisboa no Campo das Cebolas – caso este ao qual, provavelmente, iremos dedicar, aqui, um pequeno artigo essencialmente ilustrado.

Na prática trata-se de associar a um adequado conteúdo funcional “automobilístico”, ele próprio bem marcado pela velocidade muito baixa e pela maximização das visibilidades entre veículos e entre estes e peões, outros conteúdos funcionais e formais que qualifiquem o espaço como agradável, confortável, estimulante, curioso, relativa ou pontualmente “quente” e naturalizado, com escala e conteúdos humanos estrategicamente bem marcados e caracterizados pela melhor segurança (em termos de vistas mútuas) e clareza de orientação que sejam possíveis.

2. Exemplos de caminhos para a humanização e residencialização das garagens comuns

A título de exemplos, julgados significativos, importa, desde já, referir que tais associações interessantes entre elementos caracterizadores de ambientes em garagens comuns podem ser feitas com a luz natural, rasante e valorizadora de paredes com texturas estimulantes – por exemplo de betão descofrado aparente ou bem liso, de tijolo aparente ou mesmo de pedra –, com lanternins superiores que inundem a garagem de luz, com amplos vãos paisagísticos pontualmente abertos no

negrume da garagem e mesmo com pequenos pátios eventualmente rusticamente ajardinados que além da luz natural trazem a natureza para o sempre “espaço-caverna” da garagem – que poderá assim perder um eventual sentido intimidante e manter o interessante sentido de abrigo e de proteção.

Todas estas ideias, mais adequadas ou menos adequadas às mais diversas soluções de edifícios, ajudam muito a transformar o espaço soturno, triste e tendencialmente “claustrofóbico” de uma garagem num ambiente vivo, ou mais vivo, que as pessoas usam para entrar e sair do edifício, onde a funcionalidade naturalmente tem de imperar em termos da manobra e estacionamento de veículos privados, onde é essencial a garantia da segurança das pessoas e dos próprios veículos, mas onde é possível, tal como já se apontou, garantir tudo isto, disponibilizando também um ambiente agradável em termos de alguma luz natural e adequada ventilação.

No que se refere à própria arquitectura de interiores que tem de ser cuidada – não é por se tratar de uma garagem que não se desenha o respectivo espaço, globalmente e em pormenor, afinal, não estamos a tratar de um armazém, mas sim da principal zona de entrada e saída diária dos habitantes – e, ainda nesta matéria de uma cuidada, ainda que simplificada e eventualmente “rústica”/durável escolha de soluções espaciais e de acabamento, podemos libertar a nossa imaginação criadora e transformar o espaço garagem num trunfo suplementar do espaço habitacional global, através de soluções curiosas, engenhosas e estimulantes, por exemplo reforçando um certo sentido de “caverna” protetora ou, pelo contrário, desenvolvendo o espaço de garagem como um volume complementar da parte principal do edifício, que o prolonga e que lhe confere uma mais marcante expressão, propiciando-se, num e noutra casos interessantes sequências de relação entre a garagem e os acessos às habitações, sequências estas que podem acontecer, por exemplo, como percursos quase-secretos e muito marcados pela escala e pela apropriação humanas.

O contrário de tudo isto, infelizmente, faz parte do dia-a-dia de muitos de nós, que poucas palavras merece, e já nem é mau quando o acabamento das “garagens-armazéns” é cuidado e “alegre”, as suas dimensões são regulares e desafogadas e a relação com os acessos ao interior do edifício estão bem acabados e sinalizados.

E há que comentar que, mais uma vez, a questão fundamental não é haver mais dinheiro para se fazer melhor, mas sim haver mais “Arquitectura” e uma Arquitectura mais sensível ao habitat humano.



Fig. 01: uma solução que se julga ser extremamente interessante para garagens comuns residenciais, que, neste caso, podem e devem também servir como estacionamento público, é a fusão de um conjunto de garagens de vários edifícios num único grande estacionamento, que é funcionalmente muito eficaz (e até mais económico em termos de custos iniciais) e que pode ter uma gestão igualmente muito eficaz, e que poderá funcionar praticamente como uma “rua subterrânea” proporcionando além da funcionalidade própria, uma grande eficácia, amplitude, caracterização e agradabilidade a amplas zonas pedonais, desenvolvidas em boa parte sobre esta grande garagem, e que caracterizem o respetivo quarteirão urbano onde tal situação é aplicada – este caso refere-se a habitações do conjunto urbano “Bo01 City of Tomorrow”, desenvolvido no âmbito da exposição que teve lugar em Malmö em 2001 (ver nota final) - Arquitetura: vários arquitetos, o edifício mais próximo, do lado direito da imagem, é de Ralph Erskine.



Fig. 02: veja-se, nesta imagem, de pormenor, a espaciosidade do acesso ao estacionamento (com vias de entrada e saída específicas), que pode, assim, deixar de ser um “buraco negro” para se tornar uma verdadeira rua subterrânea, muito mais acolhedora (visualmente vem evidenciada em termos de imagem urbana) e funcional do que a corrente disseminação de estacionamentos privativos de edifícios específicos; e porque não aproveitar a relação com os espaços pedonais superiores para abrir a garagem muito mais em termos de luz e ventilação naturais e mesmo de contatos com elementos naturais – tal como acontece no novo estacionamento do campo das cebolas, em Lisboa, onde até se conseguem excelentes economias de exploração pelo uso maximizado da luz e da ventilação naturais; isto desde que as normas de segurança e especificamente de segurança contra incêndios sejam devidamente cumpridas.

3. Hábitos e problemas correntes em garagens comuns habitacionais

Para além dos correntes problemas associados a garagens comuns residenciais que são, apenas, depósitos de veículos, e por vezes depósitos muito pouco funcionais,

não contendo nenhuma qualidade associável a um ambiente residencial suavizado, envolvente e atraentemente caracterizado, os problemas correntes em garagens comuns ligam-se, designadamente, a negativas condições de manobra e estacionamento, de conforto ambiental – ausência de luz natural, más condições de ventilação – de segurança no uso, considerando especificamente, riscos de incêndio e de intrusão e roubo – e tendo-se em conta que para além das condições objetivas de segurança boa parte delas proporcionadas por estratégica visibilidade, importa que o espaço de certa forma “amplifique” ou sublinhe estas condições, pois assim ele será expressivamente mais usado, condição esta ela própria fator de mais segurança no uso.

Um outro aspeto que convirá referir de modo específico refere-se ao combate que deve ser travado relativamente ao desenvolvimento de condições espacialmente estimulantes, bem marcadas pela luz e pelas texturas e acabamentos de modo a proporcionar-se um ambiente, de certa forma, “anticlaustrofóbico”, atraente e estimulante do seu uso por todas as categorias de utentes, mas visando-se especialmente os mais idosos e/ou com problemas de mobilidade e/ou de percepção.

Para além deste novelo de problemas frequentes outro há, igualmente importante, e que tem a ver com a arrumação desordenada ou mesmo caótica dos mais diversos tipos de objectos e produtos, aproveitando para arrumações, no interior de cada recinto de estacionamento, todos os recantos não ocupados pelo respectivo veículo. Uma situação que só pode ter uma resposta dupla e eficaz, quer pela oferta de adequadas condições de arrumação privativas fora da habitação e preferencialmente destacadas da zona de estacionamento de veículos, quer pela proibição rigorosa de qualquer tipo de arrumação nesta zona, com eventuais e naturais excepções apenas para outros veículos que aí possam ser arrumados, como será o caso de motos e bicicletas.

E é fundamental imprimir a esta disciplina de uso uma execução rigorosa, caso contrário estaremos a contribuir para um gravíssimo risco de eclosão e propagação de incêndios.

Considerando estes aspectos não se considera aceitável em termos de segurança contra incêndio e também em termos de segurança no uso, a existência das chamadas boxes individuais de estacionamento com acesso pelo próprio estacionamento, cujo uso/ocupação acaba por escapar naturalmente à visibilidade comum; e lembremos que quando usamos uma garagem é fundamental para nos

sentirmos em segurança que aí possamos ter um máximo de visibilidade a toda a nossa volta, o que não é possível com grandes portas fechadas encerrando boxes.

E não tenhamos dúvida de que para além dos essenciais aspetos de segurança (contra incêndio, por visibilidade mútua e por condições adequadas de higiene/limpeza), para se ter um aspecto geral digno e atraente numa garagem comum não é possível contemporizar com pilhas caóticas de arrumações informais e bem visíveis.

4. Questões levantadas em garagens comuns habitacionais

Não se fazem edifícios para se alojarem veículos, mas sim para as pessoas habitarem, mas quando usamos, diariamente, o espaço de garagem comum para entrarmos e sairmos, como frequentemente acontece, então este espaço de garagem passa a constituir espaço de habitar e como tal deve caracterizar-se, pelo menos, por níveis mínimos de conforto, funcionalidade e atratividade.

E, naturalmente, e como se tentou apontar atrás é possível ultrapassar claramente um tal nível de habitabilidade mínimo, transformando-se a garagem comum num espaço habitacional que pode contribuir ativamente para uma verdadeira satisfação com o nosso sítio de residência; e tal como se tem vindo a apontar, para um tal desígnio, muito mais do que dinheiro, conta a pertinácia e a qualidade arquitectónica da solução, aproveitando, designadamente, virtualidades locais, cuidando de escolhas de acabamentos e cores e assegurando que a obra seja acabada com um máximo de qualidade e mesmo de caracterização específica.

5. Tendências em garagens comuns habitacionais

Em termos de eventuais tendências no desenvolvimento de estacionamento e garagens residenciais comuns apetece reafirmar alguns aspectos e apontar uma “nova” ideia.

Começando pela nova ideia ela resume-se à noção de que pode haver muitas soluções de estacionamento comum no interior do lote, que, eventualmente, até nem passem pelo corrente estacionamento em garagem e em cave, desde o simples estacionamento à superfície descoberto e reservado aos moradores, a sítios de estacionamento em pisos térreos vazados (apenas cobertos), a alpendres ou edifícios

específicos de estacionamento que constituam interessantes volumetrias conjuntas com o edifício principal, ou até garagens em pisos térreos ou mesmo elevados.

Referem-se todas estas soluções porque às vezes parece que, tal como com a solução quase “única” do edifício com habitações esquerdo/direito, também a garagem em cave é a panaceia única para o estacionamento privativo, e por vezes ela ficará tão cara que até nem é economicamente viável.

Numa linha natural de abordagem destas ideias há também que sublinhar que de forma igualmente absurda não se aproveitam, por vezes, simples possibilidades de iluminação e ventilação naturais de garagens comuns e isto não faz qualquer sentido, assim como não faz qualquer sentido que não sejam usadas simples e eficazes soluções de portas e vedações em rede metálica, que proporcionam ventilação e vista e que têm uma presença visual sóbria e bem integrada.

E num sentido de consideração da possível contribuição de uma solução de garagem privativa para a própria solução global de habitar e de imagem urbana local, é perfeitamente possível imaginar soluções em que edifícios e espaços cobertos ou apenas murados que definam e delimitem as soluções de estacionamento privativo, possam contribuir com uma imagem forte, caracterizada e estimulante para uma imagem local e urbana bem identificável, de certo modo substituindo-se o frequente peso negativo da presença do automóvel por “acrescentos” edificado “intermediários”, mais abertos ou mais encerrados, que ajudem a criar relações formais e funcionalmente interessantes e diversificadas entre espaços públicos e edifícios habitacionais, podendo ser muito agradáveis em termos da definição de espaços de recepção semipúblicos ou de transição entre o mundo público, o mundo comum e mesmo alguns “traços” ou antecipações dos próprios mundos privados.

Ainda um aspeto que pode e deve ser tido em conta na concepção das garagens comuns residenciais é a possibilidade de estes amplos espaços poderem ter utilização múltipla e pontual, para outras finalidades que não o estacionamento (ex., reuniões alargadas); matéria esta que deve ser devidamente considerada em termos de condições específicas de segurança para os utentes e para o edifício e em termos regulamentares associados à gestão dos mesmos espaços, visando-se, clarificando-se e caracterizando-se muito bem o que é possível e permitido e em que condições específicas.

Um outro aspeto que atualmente importa ter em conta, de forma específica, na concepção de garagens comuns residenciais é a possibilidade do carregamento de

veículos elétricos e híbridos *plugin* poder ser feito, provavelmente, nos respetivos módulos de estacionamento e de modo a que cada um pague a sua conta de eletricidade; uma condição que, naturalmente terá de ser devidamente considerada em termos de aspetos gerais de segurança e específicos de segurança contra incêndio.

Conclui-se este artigo reforçando-se a ideia de que o estacionamento residencial em garagem comum deve ser tratado como espaço habitacional, sendo portanto agradável e estimulante no seu próprio uso e que tal agradabilidade e estímulo, associada a aspectos de segurança reforçada, terão evidente aplicabilidade e êxito no seu uso pelos respetivos habitantes e numa população cada vez mais idosa.

Nota importante sobre as imagens que ilustram o artigo:

As imagens que acompanham este artigo foram recolhidas pelo autor do artigo na visita que realizou à exposição habitacional "Bo01 City of Tomorrow", que teve lugar em Malmö em 2001.

Aproveita-se para lembrar o grande interesse desta exposição e para registar que a Bo01 foi organizada pelo "organismo de exposições habitacionais sueco" (Svensk Bostadsmässa), que integra o Conselho Nacional de Planeamento e Construção Habitacional (SABO), a Associação Sueca das Companhias Municipais de Habitação, a Associação Sueca das Autoridades Locais e quinze municípios suecos; salienta-se ainda que a Bo01 teve apoio financeiro da Comissão Europeia, designadamente, no que se refere ao desenvolvimento de soluções urbanas sustentáveis no campo da eficácia energética, bem como apoios técnicos por parte da Administração Nacional Sueca da Energia e do Instituto de Ciência e Tecnologia de Lund.

A Bo01 foi o primeiro desenvolvimento/fase do novo bairro de Malmö, designado como Västtra Hamnen (O Porto Oeste) uma das principais áreas urbanas de desenvolvimento da cidade no futuro.

Mais se refere que, sempre que seja possível, as imagens recolhidas pelo autor do artigo na Bo01 serão referidas aos respetivos projetistas dos edifícios visitados; no entanto, o elevado número de imagens de interiores domésticos então recolhidas dificulta a identificação dos respetivos projetistas de Arquitetura, não havendo informação adequada sobre os respetivos designers de equipamento (mobiliário) e eventuais projetistas de arquitetura de interiores; situação pela qual se apresentam as devidas desculpas aos respetivos projetistas e designers, tendo-se em conta, quer as frequentes ausências de referências - que serão, infelizmente, regra em relação aos referidos designers -, quer os eventuais lapsos ou ausência de referências aos respetivos projetistas de arquitetura.

O presente artigo corresponde a uma edição ampliada, modificada e revista do artigo que foi editado na Infohabitar, em 18/04/2016, com o n.º 578 e integrado no ciclo editorial associado aos anos em que o autor esteve ausente do LNEC para ser professor na UBI.

Referências editoriais:

1.ª Edição: Infohabitar, Ano XVI, n.º 751, terça-feira, outubro 20, 2020

Link para a 1.ª edição: <http://infohabitar.blogspot.com/2020/10/caminhos-atuais-e-inovadores-no.html>

Etiquetas/palavras chave: habitação, estacionamento , estacionamentos habitacionais , estacionar em garagem , garagens comuns , garagens residenciais , novos estacionamentos

Nota editorial da Infohabitar:

Embora a edição dos artigos na Infohabitar seja ponderada, caso a caso, pelo corpo editorial, no sentido de se tentar assegurar uma linha de edição marcada por um significativo nível técnico e científico, as opiniões expressas nos artigos e comentários apenas traduzem o pensamento e as posições individuais dos respectivos autores desses artigos e comentários, sendo portanto da exclusiva responsabilidade dos mesmos autores.

Infohabitar

Editor: António Baptista Coelho, Investigador Principal do LNEC

abc.infohabitar@gmail.com, abc@lnec.pt

A Infohabitar é uma Revista do GHabitar - Associação Portuguesa para a Promoção da Qualidade Habitacional – Associação atualmente com sede na Federação Nacional de Cooperativas de Habitação Económica (FENACHE) e anteriormente com sede no Núcleo de Arquitectura e Urbanismo do LNEC.

Apoio à Edição: José Baptista Coelho - Lisboa, Encarnação - Olivais Norte.