



Instituto Politécnico
de Castelo Branco
Escola Superior
de Artes Aplicadas



Faculdade de Belas-Artes
UNIVERSIDADE DE LISBOA

Bar - Escuderia Castelo Branco Reabilitação, Remodelação, Revitalização

Mestrado em Design de Interiores

Cristina Maria dos S. S. Ferreira Martins

Orientadores

Professor Nelson Antunes

Professor Jorge Melo

Julho 2013



Instituto Politécnico
de Castelo Branco
Escola Superior
de Artes Aplicadas



Faculdade de Belas-Artes
UNIVERSIDADE DE LISBOA

Bar - Escuderia Castelo Branco

Reabilitação, Remodelação, Revitalização

Relatório de Projeto de Mestrado em Design de Interiores

Cristina Maria dos S. S. Ferreira Martins

Orientadores

Professor Nelson Antunes

Professor Jorge Melo

Trabalho de Projeto apresentado à Escola Superior de Artes Aplicadas do Instituto Politécnico de Castelo Branco, em parceria com a Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Design de Interiores, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor Nelson Antunes, do Instituto Politécnico de Castelo Branco.

Julho 2013

Composição do júri

Presidente do júri

Especialista, Joaquim Bonifácio

Vogais

Mestre, Luís Lança

Especialista, Nelson Barata Antunes

Professor adjunto do Instituto Politécnico de Castelo Branco

Dedicatória

Este projeto é uma concretização de uma etapa que dedico:

-Aos meus pais que sempre me apoiaram;

-À pequenina Maria Eduarda, amor da minha vida, pois foi ela que me deu incentivo para esta caminhada;

-Ao Bruno, por acreditar sempre...

Agradecimentos

Agradeço a todos os que tornaram possível este projeto. A lista dos familiares, dos amigos, professores, empresas e entidades é grande.

Procurarei não esquecer ninguém, mas falharei certamente alguns nomes. Eles que me desculpem. Esse será apenas mais um dos erros que cometerei. Sem ordem pré-concebida, começo com

Clube Escuderia Castelo Branco

Senhor António Sequeira,

Senhor Porfírio Lima,

Marco Oliveira,

Élvio António,

Sérgio Ventura,

Paulo Fonseca,

Sandra Ribeiro,

Carla Mendes,

Francisco Carrega,

Carla Tenreiro,

Pedro Silva,

Áurea Interiores,

José Vilela,

Maria Natividade,

Professor Nelson Antunes,

Professor Jorge Melo,

Professor Miguel Estima,

Professora Mónica Romãozinho,

Professor José Simão,

...

Projetar é fácil quando se sabe o que fazer. Tudo se torna fácil quando se conhece o modo de proceder para alcançar a solução de algum problema

Bruno Munari, - "Das coisas nascem coisas" 1981

Resumo

O presente relatório é relativo ao projeto desenvolvido no âmbito do Mestrado em Design de Interiores, da Escola Superior de Artes Aplicadas do Instituto Politécnico de Castelo Branco em parceria com a Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa. Este projeto foi desenvolvido na área de Design de Interiores, com o título “Bar - Escuderia Castelo Branco; Reabilitação, Remodelação, Revitalização”.

O projeto desenvolvido, propõe a criação de espaços interiores, claros, luminosos, orientados à reabilitação do bar Escuderia Castelo Branco, inserido numa zona residencial, mais propriamente, na Praça Rainha D^a Leonor, n^o3, em Castelo Branco. Transformar um bar antigo e disfuncional, num espaço moderno, respeitando o lugar, a história e o edifício, são objetivos subjacentes à intervenção. Definir hierarquias espaciais, para servir as atuais exigências cumprindo com os padrões de conforto acústico e térmico. O processo será bastante completo, uma vez que será entendido como resultado de uma metodologia que irá abranger os aspetos históricos, sociais, culturais, ambientais e legais, procurando uma correta articulação com princípios de sustentabilidade aplicados a casos especiais.

Palavras-chave

Bar, Reabilitação Remodelação, Revitalização.

Abstract

This report is for the project developed under the Master in Interior Design, the School of Applied Arts of the Polytechnic Institute of Castelo Branco in partnership with the Faculty of Fine Arts, University of Lisbon. This project was developed in the field of Interior Design, with the title "Bar - Escuderia Castelo Branco; Rehabilitation, Renovation, Revitalization."

The project developed, proposes the creation of interior spaces, light, bright, oriented to the rehabilitation of the bar Escuderia White Castle, set in a residential area, more specifically, in the Praça Rainha D^a Leonor, in Castelo Branco. Transform an old bar and dysfunctional in a modern space, respecting the place, the history and the building, are the underlying objectives of the intervention. Define spatial hierarchies, to serve the current requirements by complying with the standards of acoustic comfort and thermal. The process is fairly complete, since it will be understood as the result of a methodology that will cover the historical aspects, social, cultural, environmental and legal, seeking a correct articulation with sustainability principles applied to special cases.

Keywords

Bar, Remodeling Rehabilitation, Revitalization

Índice geral

Capítulo I

1. Introdução	1
2. Organização Geral do Relatório	1
3. Objetivos do Projeto	
3.1 Objetivos Gerais	2
3.2 Objetivos Específicos	2
4 Motivação	3
5 Plano de Trabalho	3
6 Metodologia	4
7 Teoria fundamentada em dados	4
8 Entrevista	5

Capítulo II

Escuderia Castelo Branco

9 Enquadramento	6
10 A História	6
11 Estatutos	8
12 Fundadores	10
13 Imagem de marca	11
14 Porquê o alvará e ACP?	14
15 Política	17
16 Política Externa	17
17 Primeiras Provas	
17.1 I Perícia Automóvel	20
17.2 I Rally	
21	
18 Atualidade	
18.1 Organigrama	24
18.2 Metodologia de Trabalho	25

Capítulo II

Caso de Estudo – Sede Escuderia Castelo Branco

19	Enquadramento, definição de conceito	26
20	Estado da Arte	27
21	Levantamento	28
22	Características do Espaço	28
23	Intervenção	35
24	Percursos	41
25	Construção	57

Capítulo IV

Design orientado à sustentabilidade

26	Conceito	58
27	Experiencias	60
	27.1 Puf	62
	27.2 Candeeiro de Mesa	65
	27.3 Candeeiro de Pé	68
	27.4 Mesas	72

Capítulo V

28	Considerações Finais	74
29	Bibliografia	75
30	Web grafia	80
31	Anexos	82
32	Glossário	83

Índice de figuras

Figura 1 — Hotel Turismo (anos 40)	7
Figura 2 — Hotel Turismo	7
Figura 3 — Estatutos	9
Figura 4 — Joaquim Lopes dos Santos	10
Figura 5 — Olhos de Mocho, autoria: Palha Correia, arquiteto	11
Figura 6 — Símbolo ECB	12
Figura 7 — Ficha de inscrição	12
Figura 8 — Ficha de controlo	12
Figura 9 — Cartão de Concorrente	12
Figura 10 — Capa	12
Figura 11 — Cartão de assistência	12
Figura 12 — Bilhete de entrada prova I Rally de Automóveis antigos, realizadas pela ECB em 1993	12
Figura 13 — Ficha do Instituto de Propriedade Industrial, logotipo ECB	13
Figura 14 — Diploma de Título de Organizador de Provas Desportivas, ECB	15
Figura 15 — Quadro cronológico: 1903 a 1910, do clube	16
Figura 16 — Diário a Republica, III Série, 14 de Março de 1995	18
Figura 17 — Documento que declara a ECB como uma entidade de Utilidade Pública	19
Figura 18 — Notícia sobre a I Perícia Automóvel de Castelo Branco	20
Figura 19 — 1ª e 2ª Classificada, I Perícia Automóvel de Castelo Branco	21
Figura 20 — Camilo, Joaquim Pio e António Inácio, representantes da ECB	21
Figura 21 — Joaquim Lopes dos Santos Pio, vencedor do I Rally da ECB	22
Figura 22 — Publicidade ao carro vencedor do I Rally da ECB – Morris Cooper	23
Figura 23 — Levantamento, Piso 0, mão levantada, desenho base	28
Figura 24 — Levantamento Fotográfico, Piso 0, desenho técnico	29
Figura 25 — Desenho técnico, instalações sanitárias, Piso 0	30
Figura 26 – Levantamento fotográfico, Piso -1, desenho técnico	31
Figura 27 – Materiais existentes, ECB	31
Figura 28 – Fotografia do exterior da Sede da Escuderia	32

Figura 29 – Fotografia do exterior da Sede da Escuderia	32
Figura 30 – Esboços, organização de espaço, ECB	34
Figura 31 – Planta de localização, sem escala	35
Figura 32 – Estudos para a definição dos espaços, esboços, maquete, ECB	36
Figura 33 – Planta Piso 0, proposta ECB	38
Figura 34 – Zona das instalações sanitárias, Planta Piso 0	39
Figura 35 – Planta Piso -1, proposta ECB	40
Figura 36 – Capacidade ECB	41
Figura 37 – 1ª Prova e Perícia, 1964	42
Figura 38 – 1º Rally, 1969	42
Figura 39 – 1º Rally, 1969	42
Figura 40 – 1º Pop Cross, 1979	42
Figura 41 – Rally Choice, 1979	42
Figura 42 – Rally Choice, 1979	43
Figura 43 – Rally Choice, 1979	43
Figura 44 – 1º Rally de Automóveis Antigos, 1993	43
Figura 45 – Rally Mundial Fiva, 1994	43
Figura 46 – 1º Rally Cross, 1998	43
Figura 47 – 1º Camião Racing, 1999	43
Figura 48 – Planta Piso 0, Sala Fundação – Circuito e barra cronológica, Proposta ECB	44
Figura 49 – Sala Fundação - Balcão, proposta ECB	44
Figura 50 – Sala Fundação - Móvel expositor, proposta ECB	45
Figura 51 – Corte G-G', Sala Fundação, Sala Seculo XXI, Parque Fermê, proposta ECB	45
Figura 52 – Sala Fundação – “Bloco de notas”, proposta ECB	46
Figura 53 – Corte C-C', Sala Seculo XXI, proposta ECB	46
Figura 54 – Cartazes de Provas realizadas pela ECB	47
Figura 55 – Sala Seculo XXI – Móvel expositor, proposta ECB	47
Figura 56 – Corte A-A', Sala Seculo XXI - Móvel expositor, puf e mesa de apoio - proposta ECB	48

Figura 57 – Sala Seculo XXI - Puf e mesa de apoio - proposta ECB	48
Figura 58 – Planta Piso 0, Sala Warm Up, proposta ECB	49
Figura 59 – Planta Piso 0, Sala Race e Painel dos Presidentes, proposta ECB	50
Figura 60 – Corte D-D', Sala Fundação, Sala Warm Up, Sala Race e Parque Fermê, proposta, ECB	50
Figura 61 – Painel, ECB	51
Figura 62 – Painel, 50 anos da ECB	51
Figura 63 – Planta Piso -1, Parque Fermê, proposta ECB	52
Figura 64 – Cartaz Campeões por Categoria, ECB	53
Figura 65 – Cartaz Campeões Absoluto, ECB	53
Figura 66 – Simbologia e seus significados	54
Figura 67 – Corte B-B', Sala Seculo XXI - Mobiliário e percurso, proposta ECB	55
Figura 68 – Poufs, Sala Seculo XXI, proposta, ECB	55
Figura 69 – Cores das bandeiras	55
Figura 70 – Primeiro momento em oficina com esquisso de apoio	61
Figura 71 – Etapas de soldadura	61
Figura 72 – Espumas, interior do puf	62
Figura 73 – Aplicação de uma chapa perfurada com rodízio	62
Figura 74 – Desenho técnico, Puf	63
Figura 75 – Puf	63
Figura 76 – Candeeiro de mesa	64
Figura 77 – Recolha de peças	64
Figura 78 – Etapas na elaboração do Candeeiro de mesa, ECB	65
Figura 79 – Etapas na elaboração do Candeeiro de mesa, ECB	65
Figura 80 – Diferentes ângulos de visão, Candeeiro de mesa, ECB	66
Figura 81 – Diferentes ângulos de visão, Candeeiro de mesa, ECB	66
Figura 82 – Desenho técnico, Candeeiro de mesa	66
Figura 83 – Candeeiro de pé	67
Figura 84 – Base, disco de travão	67
Figura 85 – Etapas na conceção do protótipo, candeeiro de pé, ECB	68
Figura 86 – Etapas na conceção do protótipo, candeeiro de pé, ECB	69

Figura 87 – Estrutura metálica e revestimento	70
Figura 88 – Candeeiro de pé	70
Figura 89 – Desenho técnico, Candeeiro de pé	71
Figura 90 – Candeeiro de pé	71
Figura 91 – Pneu usado	72
Figura 92 – Base inferior com rodízios	72
Figura 93 – Base com rodízios e pneu envernizado	73
Figura 94 – Mesa, Sala Século XXI	73
Figura 95 – Desenho técnico, Mesa	73

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

ACP – Automóvel Clube de Portugal.

ECB – Escuderia Castelo Branco.

FIA – Federação Internacional de Automobilismo.

FPAK – Federação Portuguesa de Automóvel e Karting

.

Capítulo I

1. Introdução

No âmbito do relatório, analisa-se um caso real, apresentando uma proposta fundamentada numa base teórica e prática de design, que responde de um modo sistemático e integrado às exigências económicas, sociais e ambientais dos nossos dias.

A nossa relação com o espaço vê-se rodeada de objetos. Seja qual for a necessidade a que estes respondem na nossa vida, todos foram projetados por alguém. Esse processo envolve desde o pensamento projetual, destinado a solucionar um dado problema, até a resposta encontrada, que será realizada num produto. Todas as etapas da produção, até à escolha de um determinado produto pelo consumidor podem ser dadas capazes de revelar aspetos culturais de um determinado tempo.

Outro aspeto importante a ser estudado na etapa do design é o processo de produção. A tomada de decisão quanto à escolha de materiais, às possibilidades de modularidade, à viabilidade da optimização de (re) uso de matérias-primas in natura ou processadas.

A metodologia projetual deve-se voltar para o projeto estético e funcional mas também, para o dever sobre a redução de fluxos de energia na cadeia produtiva, implementando processos de reciclagem, reutilização de matéria-prima e redesign do produto, na extensão do seu ciclo de vida.

2. Organização geral do relatório

O relatório está organizado por 5 capítulos.

O capítulo I, refere-se à introdução, evidenciando o problema, motivação, objetivos metodologia e limitações.

O capítulo II, apresenta uma pesquisa exaustiva sobre ao Clube, definindo a origem do nome, historia, crescimento, evolução orientado até a atualidade.

O capítulo III do relatório apresenta estudos referentes e uma solução de conjunto, descrevendo conceitos, apresentando, por fim, o modelo final, especificamente voltado para dar resposta com resultados diante de uma viabilidade de aplicação.

O capítulo IV é dedicado a questões conceptuais na abrangência do design para a sustentabilidade.

O capítulo V é dedicado às conclusões do relatório, apresentando as contribuições teóricas e práticas para o processo projetual, bem como futuras linhas de investigação a serem desenvolvidas a partir do marco realizado.

3. Objetivos do projeto

3.1. Objetivos gerais

O projeto apresenta como objetivo a valorização do potencial do espaço existente, numa perspetiva de vivências uma vez que, é um ponto de paragem e de convívio, consolidando o espaço como uma zona de fruição e de encontro.

Para alcançar esta meta, terá de se definir a aplicação de metodologias de resolução de problemas que melhor se adequa ao projeto.

Analisar previamente o contexto em que se vai intervir, oferecer soluções originais e inovadoras, racionalizar os meios e recursos de forma a comunicar, verbal e graficamente. Demonstrar as competências de desenvolvimento de projeto, designadamente as relativas à aplicação de conhecimento de Legislação e realização de todas as fases de projeto até à sua execução é fulcral.

A aproximação mais real possível, às condições reais de exercício da atividade profissional na área do Design de Interiores, é outro dos objetivos que acarreta grandes responsabilidades.

Ter consciência deontológica da atividade de um designer,

Capacidade crítica sobre a problemática de questões do âmbito da aplicabilidade do design enquanto sistema pluridisciplinar.

3.2. Objetivos específicos

Aprofundar o conhecimento da legislação aplicável, adequando os conceitos, de forma a encontrar alternativas para a formulação de diretrizes aplicáveis à realidade, sobretudo ao processo de design de interiores, e de design de equipamento.

Desenvolver o projeto considerando, as fases de briefing, investigação, oportunidades, proposta, projeto e projeto de execução.

Demonstrar a capacidade de trabalhar em equipas multidisciplinares.

Desmontar capacidade de seleção e aplicação no projeto de materiais, tecnologias e processos produtivos, que seja funcional e, económica e ambientalmente adequados.

Propor materiais tendo em conta os seus ciclos de vida, tendo em conta as necessidades sociais e ambientais no âmbito da sustentabilidade,

Demonstrar a capacidade de fundamentar as opções de Projeto, nos domínios verbais e escrito, bem como, na expressão gráfica de comunicação.

Demonstrar competências de autonomia e espírito empreendedor, em especial na relação com entidades e/ou comunidades locais.

4. Motivação

Pessoalmente, surgem diversas questões dentro da temática do design que evidenciam a necessidade de investimento num caso real, em que a principal motivação para a aposta neste projeto são, na qualidade do designer, a responsabilidade moral e social sobre o resultado final, voltado para uma realidade única e muito própria de uma organização.

1 - Inexistência de referências bibliográficas na literatura especializada na temática da história do clube.

2 - Todo o processo, desde o conceito, ao projeto, até à concretização da obra, tendo em conta um cliente real, tomando em consideração todas as condicionantes, económicas, sociais ambientais e mesmo temporais, revelam-se como um problema desafiador.

5. Plano de trabalho

Após o momento de investigação sobre a história da organização, hábitos e objetivos a alcançar no futuro. Estruturou-se um plano de trabalho que passou pela:

- Definição do problema,
- Componentes do problema,
- Recolha de dados,
- Materiais e Tecnologia,
- Experimentação,
- Desenho construtivo.

O relatório é definido por 6 fases, onde as mesmas são realizadas, visando atingirem os objetivos previamente definidos.

6. Metodologia

É importante definir uma metodologia e aplicá-la, estabelecendo assim uma continuidade nas diferentes fases necessárias para que o objetivo final seja alcançado.

Numa primeira etapa, adotou-se, no âmbito do relatório, uma posição crítica diante dos fenómenos que constituem o objeto de estudo.

Os críticos assumem que a realidade social constitui uma realidade que é produzida e reproduzida pelas pessoas. Desta forma, a pesquisa crítica coloca a atenção nas oposições, conflitos e contradições observadas na sociedade.

O estudo fundamenta-se na metodologia de pesquisa qualitativa, que envolve leituras de artigos, relatórios, notícias, além da coleta e análise de informações e depoimentos através de entrevistas e questionários. Método que facilita o desenvolvimento de novas perspectivas no entendimento teórico do processo projetual de design, sobretudo, nas questões relativas ao entendimento das relações entre homem e natureza.

7. Teoria fundamentada em dados

De uma forma resumida, o método consiste na:

1. Precisão;
2. Recolha e análise geral dos dados e pertinentes ao estudo em questão;
3. Ordenação dos dados segundo critérios cronológicos, espaciais, sociais, políticos, económicos e técnicos;
4. Classificação e comparação entre resultados encontrados;
5. Apresentação da teoria ou do modelo proposto

8. Entrevista

Recolha de dados, com o objetivo de dar suporte no tratamento de problemas de ordem social. São realizadas através de perguntas diretas ao entrevistado, registadas usualmente por meio de um gravador, procurando conhecimento, valores, ideais sobre um determinado tema de pesquisa.

Capítulo II

Escuderia Castelo Branco

9. Enquadramento

O projeto de Mestrado, surge com uma vertente no universo do Mundo Automóvel, independente de partidos políticos ou interesses económicos. Assume com rigor, isenção, honestidade e respeito pela história de um Clube que se forma no meio de uma sociedade que vive tempos difíceis em Portugal, em virtude de um regime político autoritário, instituído em 1933, que teve seu término em 1974, sendo derrubado pela Revolução de 25 de Abril.

10. A história

O sucesso coletivo

“A ESCUDERIA é mais do que automóveis. São as pessoas, os eventos, as competições, as corridas.”

Bruno Vilela, membro da direção ECB.

A história que se conta é sobre o nascimento de um Clube: ESCUDERIA CASTELO BRANCO foi baseada na entrevista do Senhor Porfírio, um dos sócios fundadores que vai marcando a sua presença e partilhando com todos as histórias de tempos passados e foi num desses momentos que registamos.

Estávamos por volta do ano de 1963, em que um grupo de amigos se reunia para pequenas tertúlias, na Rua Diogo da Fonseca, nº5, em Castelo Branco, onde o tema principal era o mundo automóvel, debruçavam-se sobretudo sobre as corridas de automóveis que decorriam no estrangeiro, uma vez que em Portugal a modalidade não era muito desenvolvida.

As reuniões decorriam na cave, do Senhor José dos Reis Sanches, longe de olhares mais curiosos, pequeno espaço de convívio em que se desfrutava de um ambiente calmo e pacífico, era um pouco o oposto dos tempos que se viviam na época.¹

...

A 4 de Outubro de 1964, iniciou a sua atividade como Associação de Automobilismo.²

Houve um momento em que o proprietário já não poderia ceder a sua cave e então o grupo de amigos começou a pensar que talvez fosse a altura ideal para alargar o grupo a pessoas que tivessem a mesma paixão pelos motores, formando um Clube que representasse a modalidade.

“Muitas vezes se chegava a ir ao Hotel Turismo comprar pastéis de nata para adoçar as reuniões!”

Porfírio Lima, sócio fundador ECB

O Hotel turismo é um edifício que já não existe na cidade de Castelo Branco, no entanto na altura era um local de destaque, ficam apenas duas imagens ilustrativas da época (Figura 1 e Figura 2).



Figura 1 – Hotel Turismo (anos 40)³.



Figura 2 – Hotel Turismo⁴.

¹ Salazarismo ou Estado Novo, foi um período histórico da República de Portugal que correspondeu a um regime político autoritário instituído em 1933, que teve seu término em 1974, sendo derrubado pela Revolução de 25 de Abril.

“O termo “salazarismo” provém de António de Oliveira Salazar, chefe do governo português em grande parte desse processo político. Vale ressaltar, que o termo “Estado Novo” foi criado por uma justificativa ideológica como uma forma de simbolizar o país numa nova era a partir da Revolução Nacional de 28 de Maio de 1926, encerrando o período de liberalismo em Portugal vigente desde os tempos da monarquia constitucional e da Primeira República.”

<http://www.infoescola.com/portugal/salazarismo>

² Reconquista, secção de desporto, 4.10.1964.

³ <http://albicastelhano.blogspot.pt/2011/07/castelo-branco-antigo.html>.

⁴ <http://albicastelhano.blogspot.pt/2011/07/castelo-branco-antigo.html>.

O conjunto de amigos com interesses em comum sobre o mundo automóvel, como já referi anteriormente, avançam na criação de um clube, uma organização com o intuito de se fazerem representar publicamente.

Foi numa das muitas reuniões realizadas, em que se bebia a paixão pelo automobilismo⁵ e que se sentia uma grande admiração pela escuderia mais famosa do mundo: Escuderia Ferrari⁶, e em homenagem a estes, eis que este nome emerge:

ESCUDERIA CASTELO BRANCO

Após o consentimento de todos o nome do clube é então definido e prepara-se o próximo passo. Começaram os procedimentos para a fundação do Clube, pois o essencial já existia, as pessoas. Partindo daí, o resto foi simples.

11. Estatutos

A elaboração dos estatutos para aprovação junto do Governo Civil. Começou a ser efetuada com a colaboração do Doutor José Mendes de Matos, advogado, que se baseou nos estatutos do Automóvel Clube de Portugal⁷.

A aprovação dos estatutos do Clube Escuderia Castelo Branco, veio a acontecer a 21 de Maio de 1964, pelo Governo Civil de Castelo Branco, (Figura3)

“O Clube “Escuderia Castelo Branco, pretende desenvolver o automobilismo Albicastrense. A ideia germinou e o nóvel Escuderia Castelo Branco tem já a sua sede na Rua Diogo da Fonseca, nesta cidade, e aprovados os seus Estatutos. O Clube pretende atuar, como elemento de propaganda e de desenvolvimento do desporto do volante entre os jovens albicastrenses e beirões, contando já com meia centena de sócios, sendo dentro de algum tempo eleitos os seus primeiros corpos gerentes.

A Comissão Organizadora e Administrativa – a quem se deve a feliz ideia da fundação do primeiro Clube automobilístico da Beira Baixa – é constituída pelos Sr. Arquitecto Luís Marçal Grilo, Joaquim Lopes dos Santos Pio, António Pereira Duarte, Jorge Moura Pinheiro e Manuel da Cunha Tavares.”

Jornal: Beira Baixa, secção de desporto, 31 de Maio de 1964

⁵ O automobilismo, é um desporto motorizado mais conhecido como corridas de automóveis.

⁶ Escuderia Ferrari, do italiano scuderie, “Organização proprietária de carros próprios para provas automobilísticas, que e trabalham pilotos qualificados e técnicos que prestam assistência aos veículos”.
www: <URL: <http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/escuderia>>.

⁷ O Automóvel Club de Portugal foi o primeiro Clube de Desporto motorizado fundado em Portugal.



Figura 3 – Estatutos⁸.

⁸ Documento cedido pela ECB.

12. Fundadores

É importante referir a lista dos fundadores, destacando o Primeiro que foi pioneiro, Senhor Joaquim Lopes dos Santos Pio⁹, dedicado dirigente e presidente da comissão desportiva neste inovador projeto, que trouxe até aos nossos dias um Clube Grandioso, de amigos com muitas histórias do passado para recordar, deixando marcas de um presente ativo para recordar no futuro que se chama ECB.



Figura 4 – Joaquim Lopes dos Santos¹⁰.

Lista de Fundadores ECB

1. Joaquim Lopes dos Santos Pio (Falecido) (Figura nº.4);
2. Manuel Augusto Gonçalves da Cunha Tavares (Falecido);
3. Luís Joaquim Carrega Marçal Grilo;
4. Amado Ramos Estriga (Falecido);
5. Porfírio Rodrigues de Lima;
6. António Manuel Pereira Duarte;
7. Jorge Abel de Moura Pinheiro (Falecido);
8. Eduardo Carrega Marçal Grilo;
9. Humberto Mendes Salavessa;
10. João António Teixeira Montanha Pinto;
11. Mário Firmino (Falecido);
12. António Meireles Faria (Falecido);
13. João Caetano de Abrunhosa (Falecido);
14. Joaquim Nunes Ribeiro (Falecido);
15. Jorge Sequeira Ribeiro (Falecido)
16. José de Nápoles Boavida Godinho (Falecido);
17. José Mendes da Costa Carvalhão (Falecido);

⁹ Presidente da ECB desde 25 de Março de 1964, a 14 de Março de 1969.

¹⁰ Fotografia cedida pela ECB.

18. Manuel Riscado Venâncio Leão (Falecido);
19. João Duran de Moura Pinheiro (Falecido);
20. Domingos dos Santos Pio (Falecido);
21. Luís Lopes do Santos Pio (Falecido);
22. Francisco Manuel Ruivo Ferreira Romãozinho;
23. José Cardoso Morgado Duarte;
24. José de Paiva Morão (Falecido);
25. José dos Reis Sanches Júnior (Falecido);
26. António Tavares Lobato Carriço (Falecido).

O clube, já com 1000 associados¹¹, não se poupou a esforços para lançar a atividade desportiva e cultural, na cidade de Castelo Branco.

13. Imagem de marca

Apos o nascimento do Clube, havia a necessidade de criar uma imagem de marca, um logotipo e este, foi objeto de uma história curiosa.

O arquiteto Palha Correia, colaborador do arquiteto Marçal Grilo, participava em algumas provas de automobilismo em Lisboa e desenhou no seu capacete uma figura ilustrativa: os olhos de mocho, (Figura5).



Figura 5 – Olhos de Mocho, autoria: Palha Correia, arquiteto.¹²

O arquiteto Marçal Grilo que conhecia o desenho, pediu autorização ao seu colaborador para que o símbolo fosse representativo do Clube que se havia formado em Castelo Branco, Escuderia Castelo Branco, com o objetivo de divulgar e realizar provas automobilísticas. Uma vez aceite o pedido, o símbolo começou logo a fazer parte dos cartazes de divulgação de provas, fichas de inscrição, prémios entre outros elementos, como se pode ver nas Figuras 6 a 12, documentos fotografados nos arquivos do Clube.

¹¹ Jornal: Beira Baixa, secção de desporto, 31 de Maio de 1964.

¹² Imagem cedida pela ECB.



Figura 6 – Símbolo ECB.

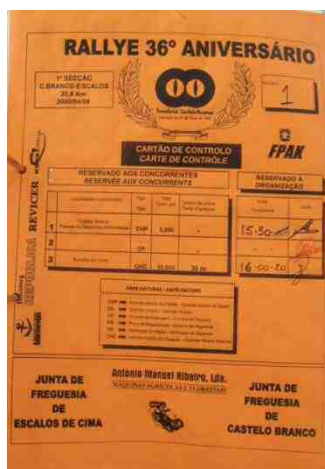
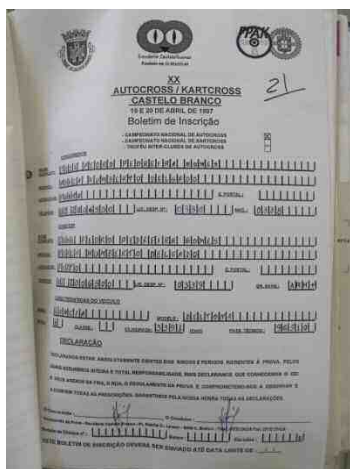


Figura 7 – Ficha de inscrição. Figura 8 – Ficha de controlo. Figura 9 – Cartão de Concorrente.



Figura 10 – Capa
 prova I Rally de Automóveis antigos,
 realizadas pela ECB em 1993.

Figura 11 – Cartão de assistência. Figura 12 – Bilhete de entrada

Contudo, só em 1998, se procedeu ao Registo do Logotipo, da imagem representativa do Clube de Desportos Motorizados, da cidade de Castelo com anos de existência.

inpi Instituto Nacional da Propriedade Industrial

LOGOTIPO N° 1503

Síntese do Processo

N° do Pedido:	45391	
Data de Apresentação:	09-10-1998	
Data do Pedido:	09-10-1998	
Tipo de Modalidade:	NÃO APLICÁVEL A ESTA MODALIDADE	
Fase Actual:	REGISTO CONCEDIDO	
Data de Início da Fase:	14-09-2004	
Data de Fim Prevista:	—	
Situação de Taxas:	TAXAS INTEGRALMENTE PAGAS	ESCUDEIRA CASTELO BRANCO
Data de Início da Sit.	14-09-2004	Tipo de Sinal: MISTO
Data de Fim Prevista da Sit.	09-10-2018	
Taxas Pagas:	1	
Taxas Devidas:	0	
Data da Última DJI:	—	
BPI 1ª Publicação:	10/1998	
Data do Despacho:	09-04-1999	
BPI do Despacho:	4/1999	
Data de Início de Vigência:	09-04-1999	
Data Límite de Vigência:	—	
Titular:	ESCUDEIRA CASTELO BRANCO	
Mandatário:	—	
Classificação de Marca:	NÃO APLICÁVEL A ESTA MODALIDADE	
Processo em Tribunal:	NÃO	
Tribunal:	—	
Data de Envio:	—	

LOGOTIPO N° 1503

Página 1

Figura 13 – Ficha do Instituto de Propriedade Industrial, logotipo ECB.¹³

¹³ Documento fornecido pela ECB.

14. Porquê o alvará e ACP?

O Clube organizava provas de perícia, passeios e rallys de segunda categoria. Nessa altura, o Clube era visto apenas como um grupo de amigos que desenvolvia projetos de forma pouco legal, as provas eram o que se chamam: “provas pirata”. Provas realizadas à margem da supervisão e regulamentação por parte do Automóvel Clube de Portugal.

O Automóvel Clube de Portugal é o maior Clube português, fundado em 1903. Este era o organismo que na altura atribuía os alvarás que davam a possibilidade a outros Clubes de organizar Provas Desportivas de modo legal, o que vem a acontecer à ECB ano dia 6 de Fevereiro de 1969, conforme está documentado na Figura nº.14.

É importante realçar que o ACP alcança o reconhecimento da emissão destes alvarás porque é o primeiro Clube Automóvel a ser fundado em Portugal. Curiosamente este clube, ACP, surge apenas oito anos depois do primeiro automóvel ter sido importado de França para Portugal pelo 4º. Conde de Avilez.

“Na alfândega de Lisboa, ao decidirem a taxa a aplicar, hesitam entre considerar aquele estranho objeto máquina agrícola ou máquina movida a vapor. Acabam por se decidir por esta última.

Este veículo ficaria também para a história por um acontecimento insólito: logo na sua primeira viagem, entre Lisboa e Santiago do Cacém, ocorreria o primeiro acidente de viação em Portugal, tendo por vítima um burro, atropelado a meio do percurso.”

José Carlos Barros Rodrigues,

O automóvel em Portugal: 100 anos de história, Lisboa : CTT Correios, 1995.



Figura 14 – Diploma de Título de Organizador de Provas Desportivas, ECB.¹⁴

¹⁴ Documento fornecido pela ECB.

É importante mostrar a evolução desta organização, ACP, e a importância que teve até aos dias de hoje, apresentando um quadro cronológico com os principais acontecimentos:

1903	<p>A fundação do Real Automóvel Club de Portugal remonta ao dia 15 de Abril de 1903, data em que foi aprovado o projeto dos respetivos Estatutos e em que foram eleitos, por aclamação, os primeiros corpos gerentes.</p> <p>O Real ACP, passaria a ter existência legal a 31 de Maio, aquando da aprovação dos seus Estatutos pelo Governador Civil de Lisboa, figurando como Presidente Honorário o Rei D. Carlos, como Vice-Presidente Honorário o Príncipe D. Luís Filipe e como Presidente Perpétuo da Assembleia Geral o Infante D. Afonso.</p> <p>O emblema do Real ACP seria aprovado em sessão de 7 de Junho desse mesmo ano, apresentando a particularidade de ter sido desenhado pelo punho do próprio Rei D. Carlos.</p>
1907	<p>Em Novembro de 1907, por ocasião do Congresso da Associação Internacional dos Automóveis Clubes reconhecidos, foi criada a Comissão Desportiva Internacional, ficando o Real ACP nela representada por um Delegado, posição que ainda hoje se mantém.</p>
1908	<p>Em sinal de luto pelo assassinato do Rei D. Carlos e do Príncipe D. Luís Filipe, em 1908, o Real ACP não realizou corridas nem concursos, mas prosseguiu a sua ação no que se refere à luta em prol dos direitos dos automobilistas. Durante o período que antecedeu a República, o Real ACP obteve ainda outros benefícios importantes, conseguindo que o Governo mandasse reparar várias estradas e construir novos troços.</p>
1910	<p>Alguns dias após a implantação da República, em 28 de Outubro de 1910, a Direção do Club depôs o seu mandato nas mãos do Vice-Presidente da Assembleia Geral, sob a presidência do Marquês de Castelo Melhor, que se reuniu 6 de Março de 1911 e, além de proceder à eleição de novos corpos gerentes, decidiu eliminar o título Real, que perdera o significado com o termo da Monarquia, passando a designar-se Automóvel Club de Portugal.</p>

Figura 15 – Quadro cronológico: 1903 a 1910, do clube ACP.¹⁵

¹⁵ <http://www.acp.pt/o-clubes/saiba-mais/historia/section/1?viewall=true>.

15. Política

“ECB tem por objetivos principais, a promoção e o desenvolvimento dos desportos motorizados, bem como o fomento e a realização de atividades culturais e recreativas, nomeadamente:

- *Contribuir para a divulgação e promoção turística da idade, da região e do país;*
- *Incentivar e desenvolver o automobilismo nas suas diversas disciplinas;*
- *Realizar ou cooperar em atividades inerentes ao exercício e desenvolvimento dos desportos motorizados;*
- *Estabelecer e manter relações com outras organizações nacionais e internacionais, assegurando sempre que necessário ou conveniente a sua filiação nessas associações;*
- *Incentivar ações de formação que contribuem para os objetivos enunciados.”*¹⁶

16. Política externa

Em 1995, surge uma alteração em termos estatutários. Esta alteração surge com a publicação no Diário da Republica, III Série, 14 de Março de 1995, que cria a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, FPAK, órgão que desde essa altura substitui o ACP na representatividade da autoridade máxima de desporto nacional, (Figura 16).

<p>Disposições gerais</p> <p>Capitulo I</p> <p>Denominação, sede, estrutura e fins principais</p> <p>Artigo 1º</p> <p>Denominação e Sede</p> <p>1 – A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting/ACP, adiante abreviadamente designada por FPAK/ACP.</p> <p>2 – A FPAK/ACP tem a sua sede em Lisboa, na Rua de Rosa Araújo, 24, em Lisboa, freguesia de S. Mamede.</p>

¹⁶ www.escuderiastelobranco.pt

Artigo 2º

Natureza e Regime

1 – A FPAK/ACP é uma federação uni desportiva.

2 – A FPAK/ACP, sendo uma pessoa coletiva de direito privado, rege-se pela legislação vigente, pelos regulamentos e normas a que fica vinculada pela sua filiação com organizações internacionais do desporto automóvel, pelos presentes estatutos e pelos regulamentos ou deliberações da assembleia geral.

3 – A FPAK/ACP nas matérias técnica e desportiva rege-se-á pelo disposto no Código Desportivo Internacional e seus anexos, pelas normas emanadas da FIA e pelas regras aprovadas pelos seus órgãos sociais.

Artigo 3º

Estrutura territorial

A estrutura territorial da FPAK/ACP é de âmbito nacional e abrange o território de Macau.

Figura 16 – Diário da Republica, III Série, 14 de Março de 1995.¹⁷

Já em 22 de Outubro de 1999, por despacho de Sua Ex.^a, o Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Salazar, a ECB, foi reconhecida como Entidade de Utilidade Pública com o n.º de contribuinte n.º 501771824, (Figura 17).

A 6 de Outubro de 2000, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, obteve o seu reconhecimento junto da Federação Internacional Automóvel, sendo atribuída à Escuderia Castelo Branco o n.º 11 da lista de associados.

¹⁷ <http://www.dre.pt>.



ANEXO N.º 2

REPÚBLICA PORTUGUESA
PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

O presente diploma é conferido a ESCUADERIA DE CASTELO BRANCO, com sede
em Castelo Branco por ter sido reconhecido(a)
como pessoa colectiva de utilidade pública, nos termos do Decreto-Lei n.º 460/77, de 7 de No-
vembro, conforme consta do despacho publicado no «Diário da República», II série, n.º 247,
de 22 de Outubro de 1999

Lisboa, 26 de Outubro de 1999

O Primeiro-Ministro,

(António Manuel de Oliveira Guterres)

Figura 17 – Documento que declara a ECB como uma entidade de Utilidade Pública.¹⁸

¹⁸ Documento fornecido pela ECB.

17. Primeiras Provas

17.1. I Perícia Automóvel

No dia 8 de Novembro de 1964, os membros da Comissão administrativa constituída pelo Senhor Joaquim Pio, presidente; Jorge Moura Pinheiro, secretario; António Pereira Duarte, tesoureiro; organizaram a I Prova de Perícia (Figura 18), que despertou muito interesse por parte dos mais novos. Pois tratava-se de algo inédito na cidade de Castelo Branco.

A I Prova de Perícia da «Escuderia Castelo Branco»

— excelente prenúncio duma actividade desportiva de valorização regional



Um momento da distribuição dos prémios

O novel clube «Escuderia Castelo Branco» realizou no último domingo a sua primeira prova de perícia automóvel, nos arruamentos da Zona da Granja, que reuniu duas dezenas de automobilistas da cidade e de várias localidades do país. De lamentar a ausência da equipa da secção de motorismo do Clube Nacional de Montanhismo da Covilhã, que apenas teve em João José Bidarra Felizol (5.º classificado) uma boa presença. Porém, a prova teve momentos dignos de registo, com o excelente tempo obtido pelo categorizado volante Américo da Silva Nunes, de Lisboa, em Porsche (1.º), e de Jerónimo Aniceto (2.º) de Évora.

Mas não deverá ser esquecida a prova realizada pelos jovens volantes albacastrenses Francisco Romãozinho (3.º) e José Morgado Duarte (4.º) — tendo o segundo sido, sem dúvida, a verdadeira e indimentável revelação da prova.

O público, em número verdadeiramente notável, que seguiu com grande interesse as diversas provas dos automobilistas, contribuiu para o pleno êxito duma prova que deixou bem vincado o zelo posto na sua organização — que consideramos modelar.

Todos os elementos da organização — tendo a direcção da prova estado a cargo do sr. Domingos dos Santos Pio — procuraram que essa realização constituísse — e conseguiram-no — o prenúncio duma actividade desportiva que a «Escuderia Castelo Branco» se propõe fomentar para valorização da nossa cidade e da região.

4-C. Branco, 2

de penalidade, que veio originar nova «RISADA» dentro e fora do rectângulo.

Tratando-se de um encontro particular, os apurados jogadores albacastrenses, continuando no seu ritmo de jogo, alcançaram o segundo e último

«Jornal Beira Baixas», instituída pelo nosso jornal, e D. Maria de Loudes Campos

CLASSIFICAÇÃO GERAL E PRÉMIOS OBTIDOS

1.º Américo da Silva Nunes	609	Governo Civil de C. Branco
2.º Jerónimo Aniceto	740	Comissão M. de Turismo
3.º Francisco Romãozinho	740,6	Grémio da Comércio C. B.
4.º José Morgado Duarte	760	Garagem S. Cristóvão
5.º João José Bidarra Felizol	780	C.º Seguros Tranquilidade
6.º Anibal de Almeida Matos	790	Garagem Império
7.º Humberto M. Salavessa	790	J. Valente & Irmãos, L.ª
8.º Jerónimo João Borralho	810	Hotel de Turismo
9.º António Manuel P. Duarte	810,2	Luiz Domingos & Irmãos
10.º Abel Domingos	810,5	Agência de Viagens Vicente
11.º Manuel Pereira Nunes	810,9	C.º Seguros A MUNDIAL
12.º José Manuel Ramos Ribeiro	820,5	Restaurante CINE BAR

Prémios da Classificação de Senhoras

1.º D. Maria Leonor Castanheira Afonso dos Santos	840,7	Jornal «Beira Baixas» e Troféu Leão das Loijas
2.º D. Maria Loudes Campos	1.070,1	Residencial CARAVELA e Album Papelaria Semedo

Prémios Melhores Classificados Sócios Da Escuderia

1.º Francisco Romãozinho	740,6	Escuderia Castelo Branco
2.º José Morgado Duarte	760	Garagem Leopoldo
3.º Humberto M. Salavessa	790	Jorge de Moura Pinheiro

Prémio melhor classificado com carta anterior a 1940

Dr. António Tavares Carrico	850	Firestone Portuguesa
-----------------------------	-----	----------------------



Silva Nunes (1.º), Jerónimo Aniceto (2.º) e José Morgado Duarte (4.º). O albacastrense Morgado Duarte revelou, sem dúvida, esperanças qualidades.

A DISTRIBUIÇÃO DOS PRÉMIOS

A noite, após o espectáculo de cinema, no Cine-Teatro Avenida, realizou-se a cerimónia da distribuição de prémios que foi presenciada por grande número de

(Continua em «A Nossa Cidade»)

Figura 18 – Notícia sobre a I Perícia Automóvel de Castelo Branco.¹⁹

¹⁹ Reconquista, secção de desporto, 4 de Outubro de 1964.

Neste mundo, do automobilismo, em que os homens dominam, também surgiram algumas senhoras. Aqui fica o exemplo da 1ª e 2ª vencedora da categoria de Senhoras: Maria Leonor Afonso dos Santos e Maria de Lourdes Campos, (Figura 19).



Figura 19 – 1ª e 2ª Classificada, I Perícia Automóvel de Castelo Branco.²⁰

17.2.1 Rally

No dia 29 de Junho de 1969, a Escuderia Castelo Branco, realiza o 1º Rally, integrado nas festas da Cidade. A Prova de estrada composta por um total de 200 quilómetros, com a partida de Castelo Branco, com passagem por Proença-a-Nova, Sertã e Oleiros com a chegada a Castelo Branco.

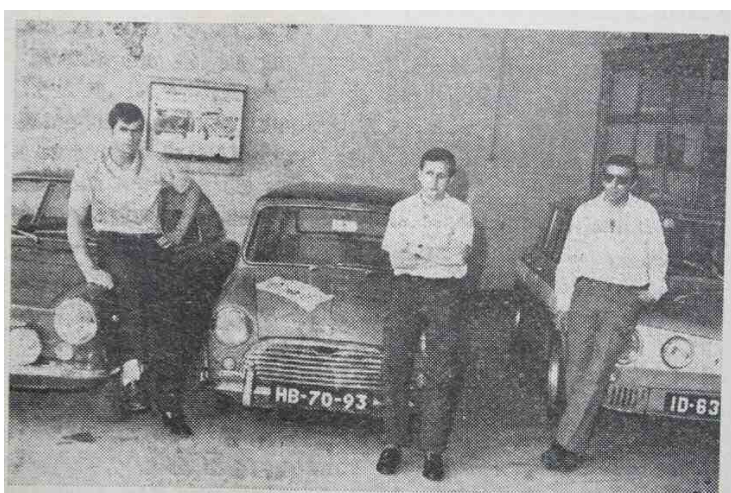


Figura 20 – Camilo, Joaquim Pio e António Inácio, representantes da ECB.²¹

²⁰ Jornal: Beira, 15 de Novembro de 1964, pag8.

²¹ Jornal: Reconquista, 12 de Julho de 1969, pag5.

Foi num domingo, cheio de sol, que em Castelo Branco já se ouviam escapes barulhentos. A ECB, clube organizador também se fez representar com uma equipa (Figura 20) composta por três concorrentes: Joaquim Camilo, Joaquim Pio e António Inácio, representando também a cidade de Castelo Branco, outras equipas: Covilhã e Coimbra também se juntaram ao rally mostrando interesse na prova de estrada. Foi pelas 10 horas e 1 minuto, que Giordano Ferreira²², Diretor do Rally deu a partida Eduardo Marques, o primeiro concorrente e aos restantes 45, para a prova que se adivinhava bastante competitiva, através de um percurso realizado por estradas sinuosas.

José Nunes mostrou um aprova rápida; Herme Gois fez o seu NSU ter andado como nenhum tinha andado em Castelo Branco; Sequeira Ribeiro, Artur Valente, Júlio Aguiar e Morgado Duarte, realizaram uma excelente prova; António Pereira Nina, impressionou, Machado Pires, Pereira Duarte e José Emílio, estiveram bastante rápidos; Ana de Fátima Pio não teve adversárias, mas mesmo assim bateu muitos do sexo forte. Quanto aos veteranos, especialmente Salazar Antunes e o Doutor Abrunhosa, foram surpreendentes, não esquecendo o Senhor Padre, João Porfírio que também foi bastante aplaudido.²³

Joaquim Lopes dos Santos Pio, embora ligado há muito ao automobilismo, quer profissionalmente quer como organizador de provas, não tem, nas suas esporádicas presenças, obtido classificações de relevo, ultimamente, com o seu Morris -Cooper tem aparecido no topo da tabela das classificações e foi aqui que teve a sua primeira vitória, I Rally da Escuderia Castelo (Figura 21).



Figura 21 – Joaquim Lopes dos Santos Pio, vencedor do I Rally da ECB.²⁴

²² Giordano Ferreira, não sendo Albicastrense, disponibilizou-se para orientar, formar, ensinar e a realizar ao Rally.

²³ Jornal: Reconquista, 12 de Julho de 1969, pag5.

²⁴ Jornal: Reconquista, 12 de Julho de 1969, pag5.



Figura 22 – Publicidade ao carro vencedor do I Rally da ECB - Morris Cooper.²⁵

O automobilismo desportivo sempre foi visto como um hobby para este jovem, no entanto, tinha planos para o Clube que se formara. Ganhar experiência na realização de rallies de 2ª categoria, mas alcançar provas de maior responsabilidade: Rallies de 1ª categoria, provas de velocidade em rampa.

A ECB subiu um grande degrau na ascensão ao primeiro plano dos clubes automobilísticos nacionais, com o total e extraordinário êxito, que foi o I Rally.

O Clube apesar de relativamente jovem continuou a realizar provas até aos nossos dias. Aqui fica uma síntese cronológica das corridas que marcaram a história.

- 21 de Maio de 1964 – Constituição da Escuderia Castelo Branco;
- 3 de Outubro de 1964 – Início da Atividade na Rua Diogo da Fonseca, nº.5 em Castelo Branco;
- 8 de Novembro de 1964 – Organização da 1ª Prova de Perícia;
- 29 de Junho de 1969 – Organização do 1º Rally de 2ª Categoria;
- 14/15 de Julho de 1979 – Organização do I Pop Cross Internacional;
- 8/9 de Dezembro de 1979 – Organização do Rally Choice;
- 1984 – Organização do I Autocross de Castelo Branco;

²⁵ Semanário: Beira Baixa, 6 de Julho de 1969, pag6.

- 24/25 De Março de 1984 – Organização da Rampa Yophil;
- 9/10/11 de Julho de 1993 – Organização do I Rally de Automóveis Antigos;
- 24 De Maio 1994 – Colaboração com o Clube Português de Automóveis Antigos na organização de uma etapa no Rally Mundial da Fiva;
- 21/22 De Novembro de 1998 – Organização do I Rally cross;
- 16/17 De Outubro de 1999 – Organização do I Camião Racing;
- 13/14 De Outubro de 2000 – Organização do I Todo-o-Terreno (Extracampeonato);
- 12 De Novembro de 2000 – Organização do I Supermotard Superquad;
- 6/7 De Outubro de 2001 – Organização do I Autocross Europeu;
- 28/29 De Junho de 2008 – Organização do I Rally cross Nocturno;
- 9/14 De Setembro de 2008 – Coordenação no terreno de toda a parte competitiva do Pax Rally 2008;
- 21 De Maio de 2014 – Coordenação no terreno de toda a parte competitiva do Pax Rally 2008;²⁶

18. Atualidade

18.1 Organigrama

Assembleia Geral

Nuno Almeida Santos- Presidente

Belarmina Filipe

Maria Celeste Domingos

Conselho Fiscal

António Mata – Presidente

Paulo Rosa – Secretário

Miguel Henriques – Relator

²⁶ A lista apresentada só foi possível através da consulta dos arquivos da ECB.

Direção

António Sequeira – Presidente

Hélder Esteves – Vice-Presidente

Miguel Morgado Duarte – Vogal

Bruno Vilela – Vogal

Sérgio Sequeira – Vogal

Carlos Gomes – Vogal

Tiago Belo Mendes – Vogal

Pedro Feliciano – Vogal

Rui Correia – Vogal

18.2 Metodologia de trabalho da organização

“Nas provas organizadas pela ECB só podem alinhar concorrentes com licenças desportivas passadas pela FPAK, que atestam a idoneidade do piloto e o estado de saúde do mesmo. Relativamente aos veículos que podem alinhar nas provas, estes têm que pertencer a uma lista editada anualmente pela comissão técnica da FPAK, devendo também reforçar os órgãos de segurança. Para que não haja problemas relativamente a esta situação a ECB tem um corpo de comissários técnicos que efetuam, em todas as provas, verificações técnicas rigorosas a todos os veículos. Estes comissários frequentam todos os anos os seminários técnicos promovidos pela FPAK.”

www.escuderiacastelobranco.pt

Ao longo dos quarenta e nove anos de existência, continua a organizar eventos nas mais variadas disciplinas, com provas integradas nos campeonatos nacionais e internacionais de:

Autocross, Cross Car, Rally cross, Camião Racing, Todo o Terreno, Rallys Promoção (OPEN), Rallys Júnior, Rallys Clássicos, Rallys Regionais, Rallys de Automóveis Antigos, Enduro, Perícias, Super Motos, Super quad's, drag racing entre outras, promovendo, assim, o desporto automóvel e a nossa região.

Capítulo III

Caso de estudo - Sede Escuderia Castelo Branco

19. Enquadramento, Definição de conceito

É importante compreender os lugares como forma pela qual os espaços se tornam objetivos. Ou seja, é necessário considerar que em cada lugar é importante identificar quais são os elementos que permitem demarcá-lo.

Os espaços relacionam-se, articulam-se com o meio em que estão inseridos, demonstrar a importância em se entender esses lugares a partir de um processo contínuo de remodelação sócio espacial é essencial para demonstrar como certos lugares continuam a par das dinâmicas de transformação ou pelo contrário, não crescem não se adaptam às novas mudanças.

A ideia de remodelação permite conhecer e estudar as dinâmicas socio-espaciais como um processo de (re) criação ou invenção constante dos espaços-habitat, das formas de habitar e das formas de pensar o habitat.

O projecto consiste na remodelação de um espaço, no centro da cidade de Castelo Branco, que funciona como bar e como sede da Escuderia Castelo Branco, espaço, que sempre teve associada a vertente humana. O Clube e a sua sede contêm um património imenso de histórias reais, a maior parte delas relacionadas com o desporto motorizado. Lugar frequentado pelas mais diversas gerações, que parou no tempo. É importante a possibilidade de intervir neste espaço, reabilita-lo com respeito pelas pessoas, pela história, mas dando um novo sentido à instituição, lançando a sua sede para o século XXI.

Neste sentido, o conceito da intervenção tem origem nesta realidade, o desporto, a velocidade e tudo o que a envolve, abarcando diversos elementos muito próprios característicos dos ambientes que a Escuderia, como clube está envolvido.

Contam-se a histórias numa atmosfera de tertúlia em ambientes singulares. A sede é um local que nos transporta para o mundo dos motores, das corridas e que ao mesmo tempo nos conta a sua história desde a fundação à atualidade. Deste modo, a forma de pensar em revitalizar a sede consistiu na abordagem de um mesmo espaço concebido a pensar nos regulamentos e em elementos específicos deste desporto.

A intervenção vai mais além que a reorganização dos espaços, passa pela introdução de elementos diversificados, desde o equipamento, materiais, cores, apontamentos gráficos, entre outros que têm inspiração na origem da ECB; na cor do clube (vermelho e preto); nos regulamentos, onde temos por exemplo, a cor das

bandeiras utilizadas nas provas (vermelho, amarelo, verde, laranja, preto); nos termos técnicos desta realidade; nos motores, em especial pelas peças que os constituem; nas rodas; nos pneus; etc.. Pretende-se que a sede seja um espaço que reúne em si outros espaços com o mesmo ideal, o desporto motorizado, mas de forma diferenciada, ou seja, cada sala será única abordando um tema ou um acontecimento, sendo facilmente reconhecidos por quem frequenta a sede, utilizando subtilezas que não vão passar despercebidas a quem frequenta este espaço. O mundo automóvel é um mundo de regras muito próprias, que apenas os verdadeiros amantes são conhecedores, visto este espaço ser a sede de um conjunto de amantes pelo desporto motorizado, é importante conhecer todas as regras pelas quais se rege, para que tudo possa estar em sintonia, exatamente como num evento de corridas de automóveis é neste contexto que se deve desenvolver toda a intervenção.

É ao encontro desta nova realidade que se abraça esta etapa academia também com um novo ânimo, sabendo claramente que é um objetivo complexo e ambicioso, que se espera abraçar com sucesso.

Existe uma grande vertente realista de concretização do, ou dos projetos a desenvolver, por parte dos responsáveis do Clube, uma vez que a ECB, no próximo ano, 2014, irá comemorar o seu 50º Aniversário, existe a consciência por parte da Direção uma necessidade urgente de mudança de forma a modernizar a Sede da ECB.

20. Estado da Arte

Esta proposta é iniciada com uma exposição teórica que visa enquadrar o tema. Mas também de expor a aplicabilidade do projeto relativamente à vontade de atualizar um espaço que vai marcando gerações.

“A Escuderia Castelo Branco (ECB) é fundada em 21 de Maio de 1964, com o objetivo estatutário de promover turisticamente a região através da organização de provas das várias especialidades do desporto automóvel e promover a participação de associados seus, representando a região, nos vários campeonatos nacionais de automobilismo.

Organiza provas no âmbito do calendário desportivo Nacional da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), e da Federação de Motociclismo de Portugal, é um dos 52 clubes Nacionais com alvará para organizar provas de automobilismo e karting em Portugal.”

<http://www.escuderiacastelobranco.pt>

A ideia de projeto como capacidade humana que reflete o desejo de produção/criação de alternativas, permite paralelamente considerá-lo como um desejo de apropriação dos tempos vindouros.

Para a presente proposta importa identificar e definir algumas estratégias para a intervenção. O trabalho será composto por 5 capítulos como já foi referido, cada um deles abordará etapas distintas.

21. Levantamento

Na conceção deste projeto foram analisadas, as existências e as memórias do local. Propõe-se uma remodelação, assente numa reestruturação funcional, remodelação do mesmo, por forma a aumentar a sua atratividade, através da adequação/integração do visual do espaço a Clube, que tanto tem colaborado para a divulgação da cidade.

Contribuindo para a modernização das estruturas físicas, melhoramento o interior, travando a evidente degradação, apostando num serviço assente num atendimento personalizado visando corresponder às expectativas do aparecimento de um consumidor moderno e exigente.

22. Características do espaço

Foi feito o levantamento (Figura 23) à mão levantada do espaço a intervir e sobre este foram colocadas as medições efetuadas de forma a elaborar os desenhos técnicos, no programa de desenho técnico: Autocad, versão 2012. Fez-se também o levantamento fotográfico do espaço, bem como a avaliação dos materiais e estado de conservação dos mesmos.



Figura 23 – Levantamento, Piso 0, mão levantada, desenho base.

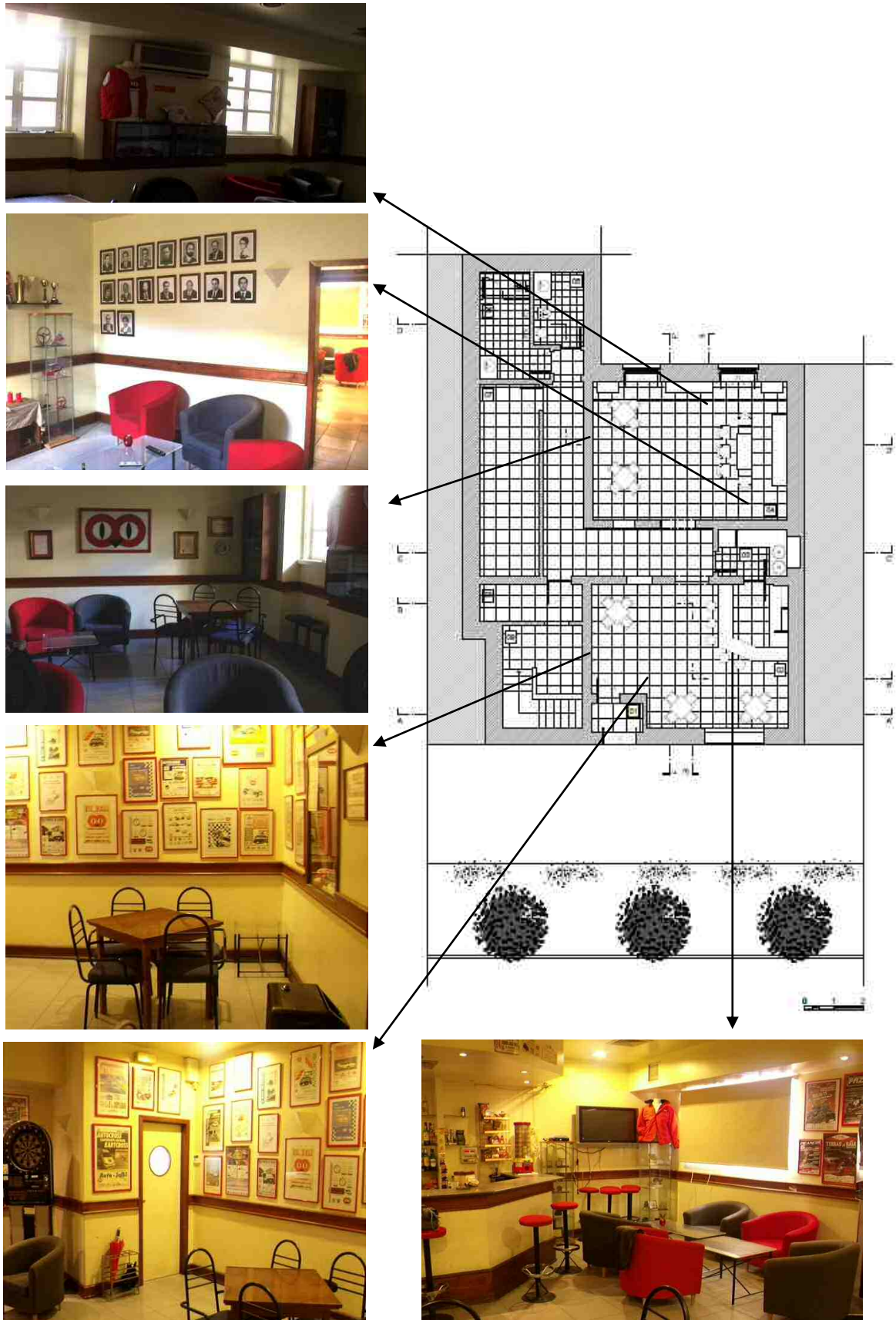


Figura 24 - Levantamento Fotográfico, Piso 0, desenho técnico.

Foi necessário aplicar, alguns métodos de medição, um deles, a triangulação, para que o levantamento fosse o mais rigoroso possível, uma vez que não existia qualquer planta, corte ou alçado nos arquivos da câmara sobre esta edificação.

O levantamento foi um momento de descoberta, possibilitou diferentes visitas ao local, o que conduziu a uma perceção da realidade que estava para ser trabalhada.

Organicamente a sede, desenvolve-se por dois pisos. O primeiro, com acesso direto da Praça, apresenta um conjunto de espaços a que podemos chamar claramente zona de bar. Apresenta duas salas de estar, uma onde encontramos o balcão de atendimento e ao mesmo tempo sala de estar Paralelamente a esta existe uma área de circulação como elo de ligação a uma segunda área destinada também ela a sala a de estar, usada pelos sócios com mais idade para desfrutar de jogos de cartas, xadrez é usada pontualmente para apresentação de eventos à comunicação social. Na continuidade da referida zona de circulação encontramos uma sala de arrumos e duas instalações sanitárias para ambos os sexos, nenhuma delas preenche os requisitos para quem tenha ou venha a ter mobilidade reduzida (Figura 25).

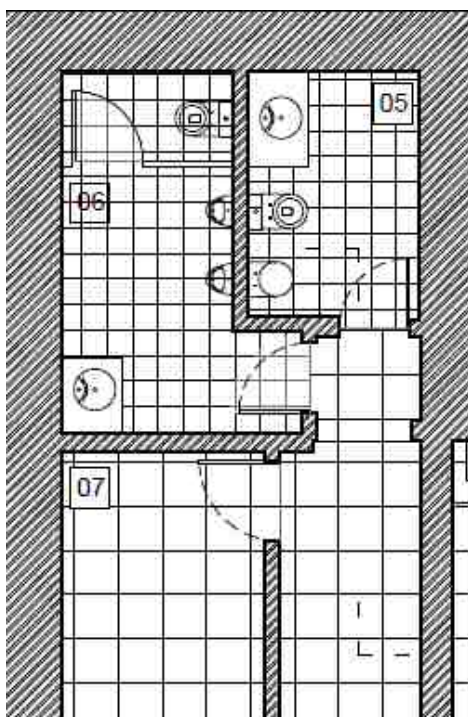


Figura 25 - Desenho técnico, instalações sanitárias, Piso 0.

O acesso ao piso inferior é feito através de uma escada com dimensões que variam entre os 80 e 90 centímetros que nos conduzem a uma sala, sem iluminação natural, utilizada apenas quando existem reuniões de direção (Figura 26).

Quanto aos materiais existentes

As paredes estruturais apresentam-se em alvenaria de pedra com profundidade entre 40 e 50 cm e as paredes interiores em tijolo furado. O pavimento existente é cerâmico de cor cinzenta. As portas interiores de madeira, pintadas de cor creme, as janelas, são em madeira pintada de cor branca (Figura 27).

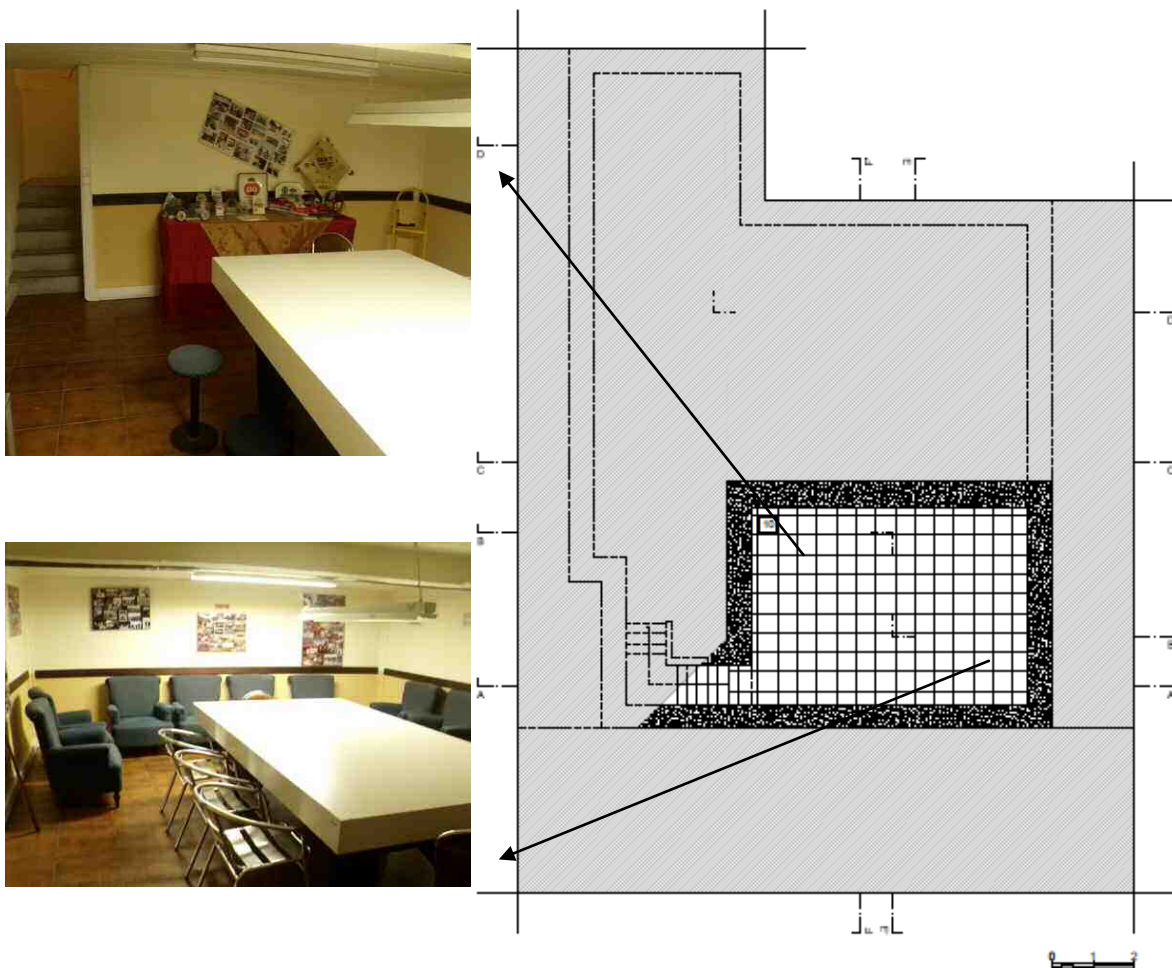


Figura 26 - Levantamento fotográfico, Piso -1, desenho técnico.

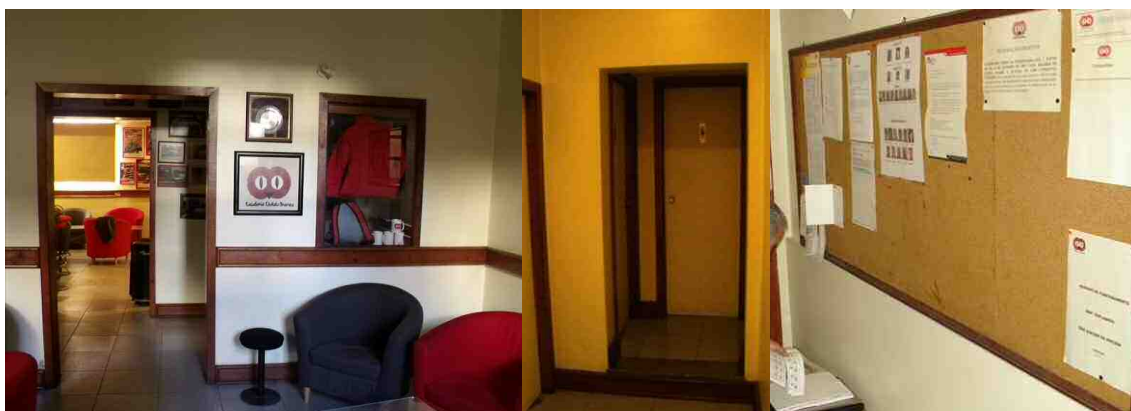


Figura 27 - Materiais existentes, ECB.

Quanto ao exterior, a fachada é constituída por alvenaria de pedra, existindo um vão, com vidro fixo, que funciona como montra da sede do clube. A entrada, porta exterior com gradeamento em ferro (Figura 28 e Figura 29), pintada a preto, elemento que se preservou ao longo dos anos, sendo ainda a original.

Houve necessidade de fazer a aplicação de um painel publicitário que divulgasse o clube, pois até há bem pouco tempo, o bar continuava a funcionar despercebido da cidade. A Escuderia, clube que tanto tem contribuído para o desenvolvimento da cidade, vivia num grande secretismo que agora já não tinha razão de ser.



Figura 28 - Fotografia do exterior da Sede da Escuderia.



Figura 29 - Fotografia do exterior da Sede da Escuderia.

Através das intervenções a nível do Design de interiores, a sede da ECB, terá uma nova interpretação só possível através dos materiais, da cor, do equipamento, do jogo de luzes, o destaque necessário que se pretendia para uma espaço inovador e apelativo. Não esquecendo a história do passado e a do futuro que se vai criando através das pessoas que frequentam o Clube.

Consegue-se propor num mesmo espaço, ambientes diferentes. Não esquecendo que o interior vem uniformizar uma linguagem, relacionada com o mundo dos motores, apresentando a evolução do Clube de forma rigorosa mas desprendida de quem a visita, contribuindo para a divulgação da sua história.

Estabelecido o conceito com base na pesquisa da histórica do desenvolvimento do Clube, seguiu-se a fase de pesquisa:

Legislação aplicável a este género de espaço;

Estatutos do Clube que também vem a colocar algumas condições;

Materiais, equipamentos (mobiliário, iluminação, etc.);

Exemplos espaços temáticos que envolvessem serviço de bar;

...

Nos primeiros esboços o respeito pelo programa que se criou foi fundamental para dar resposta ao solicitado. Foi essencial criar um organigrama em que se definiam prioridades. Como tal foi necessário recorrer a diversas propostas para um mesmo espaço. Para que com algum distanciamento se avaliasse a melhor solução para seguir em frente. Algumas formas de organização de espaço ofereciam as soluções distintas, consoante o grau de maior ou menor intervenção no pré-existente (Figura 30).

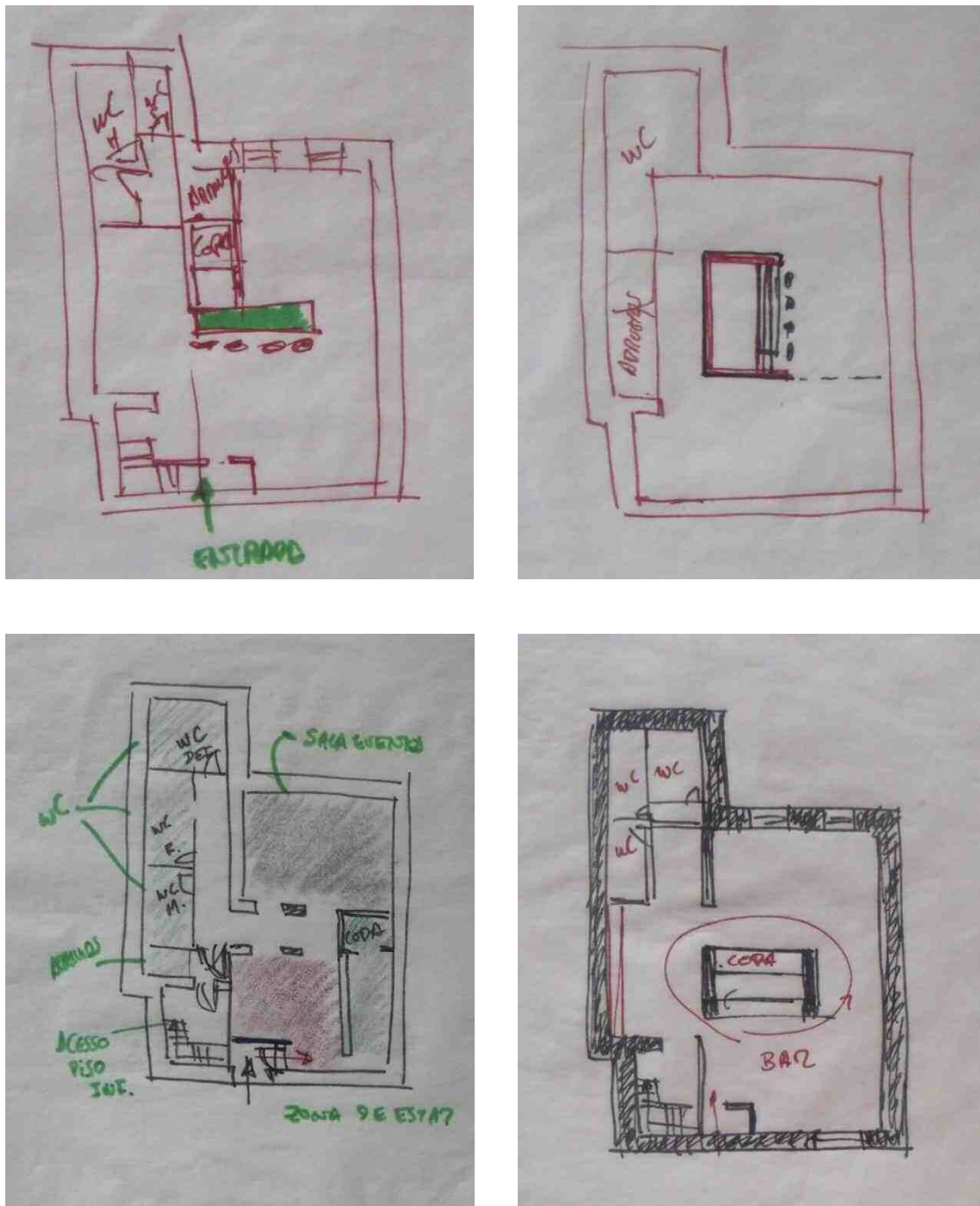


Figura 30 - Esboços, organização de espaço, ECB.

23. Intervenção

A presente memória descritiva e justificativa refere-se ao projeto de design de interiores, ECB, com o objetivo de reformular a Sede do Clube (Figura nº.31), tornando-a mais apelativa, dando a conhecer a sua história, conservando o espólio de décadas, proporcionando aos sócios e amigos um local de convívio e de cultura. Pretende-se desenvolver um espaço intemporal que narre por si só o ambiente que se vive no mundo que agora é tão vasto, o mundo dos motores que estando ao alcance só de alguns se desenvolve já com grande impacto na cidade de Castelo Branco.



Figura 31 - Planta de localização, sem escala.

No percurso desta batalha chegou-se a uma solução que do ponto de vista formal, funcional, seria a escolha mais acertada tendo em conta as metas a atingir (Figura 32).

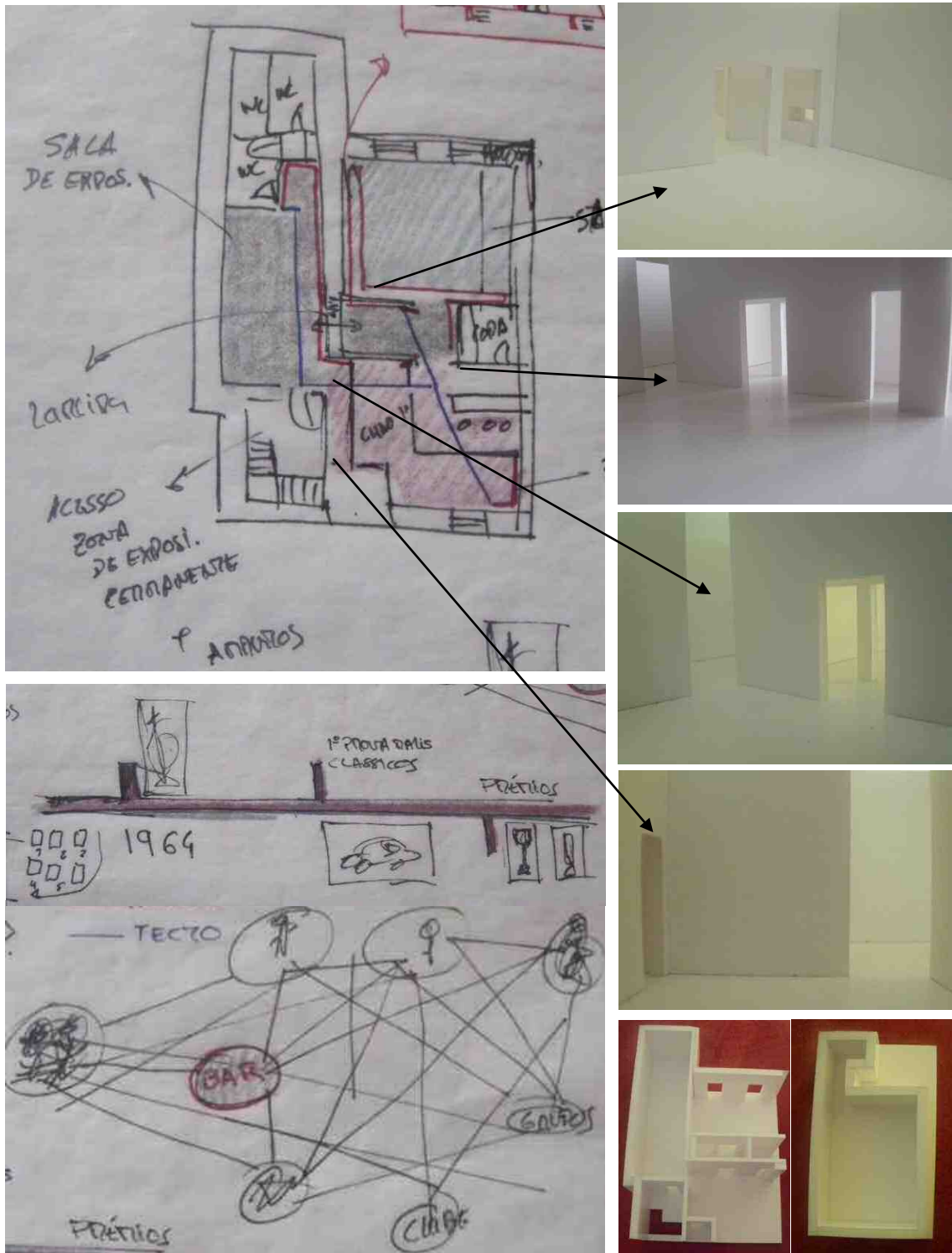


Figura 32 - Estudos para a definição dos espaços, esboços, maquete, ECB.

Para chegar a solução proposta à que referir que se procedeu à elaboração de uma maquete de estudo do existente e esta foi trabalhada de forma a chegar a uma solução viável para uma concretização real, sempre com o apoio de esquiços.

Após a definição dos espaços, com o auxílio de programas específicos procedeu-se a realização de imagens virtuais. Só depois se estudaram materiais, cores, texturas, iluminação e equipamento, nunca esquecendo o fator económico ligado a cada um deles.

Observar a Figura 33 possibilita uma melhor compreensão dos espaços propostos para a sede ECB. O acesso à sede, faz-se, através da porta com gradeamento em ferro existente, que dá acesso a uma pequena antecâmara com comunicação para a Sala Fundação; um espaço visualmente e fisicamente confortável. Apresenta um serviço de bebidas sustentado por um balcão de apoio que está relacionado com a copa. Além da reformulação da zona de bar, surge também um novo elemento, um móvel que tem dupla função, uma como expositor do merchandising do clube e outra, que permite uma delimitação entre a zona de passagem e zona de estar.

O acesso à Sala de Eventos (existente), com a nova designação de Sala Race, efectua-se pelo atravessamento de uma área de reduzidas dimensões, que tem o nome de Warm Up, emocionalmente muito apetecível para se estar, principalmente no Inverno, por oferecer um ambiente bastante intimista conseguido essencialmente pela lareira de dupla face que se insere longitudinalmente numa das paredes. Visualmente, é a Sala Seculo XXI, que se alcança deste espaço.

A Sala Seculo XXI, desenvolve-se com uma atmosfera muito mais, descontraída, envolvida por uma área expositiva diversificada. Surgem vários equipamentos:

- Moveis expositores (fixos);
- Mesas também com a função expositiva;
- Poufs e alguns candeeiros que nos remetem para um imaginário automóvel e motorizado.

A mesa surge como uma ferramenta elementar mas bastante versátil, do ponto de vista criativo, uma vez que se pode transformar/adaptar o seu interior consoante as necessidades do momento. A mesa, elemento aparentemente simples, tem em si uma história maior que será contada no Capítulo 4, assim como o puf e o candeeiro que aqui surgem como outros elementos que iram abordar o tema da sustentabilidade.

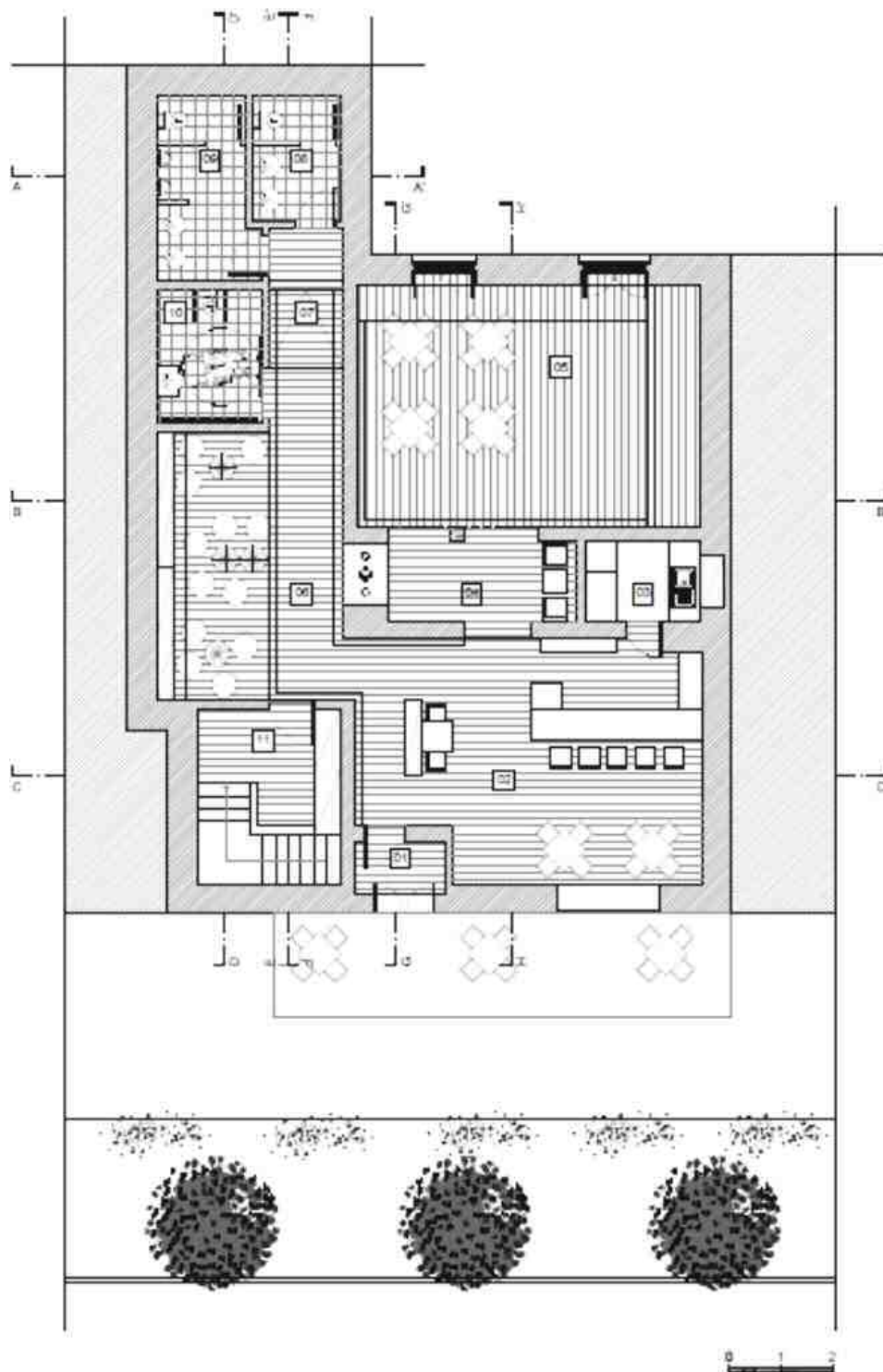


Figura 33 - Planta Piso 0, proposta ECB.

Além de cartazes, fotografias, troféus, e outros elementos que surgem na Sala Seculo XXI fazem com que o espaço de circulação se dilua e se integre na sala em causa. Permitindo o acesso às instalações sanitárias de forma fluida e sem constrangimentos.

Em relação a este espaço técnico, houve a necessidade de reorganizar o zona existente e criar novas instalações sanitárias com acessibilidade e mobilidade para todos, (Figura 34).

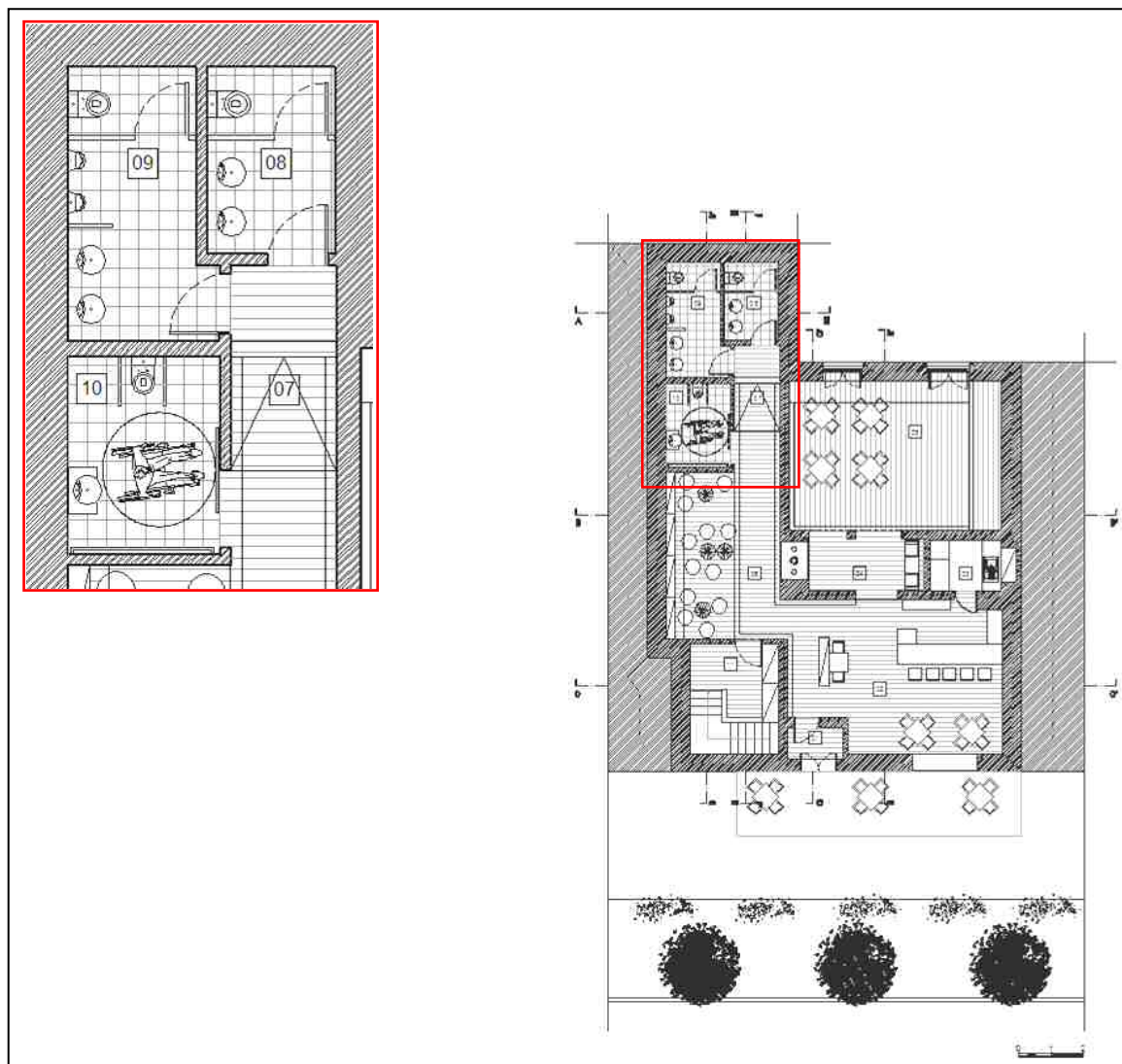


Figura 34 - Zona das instalações sanitárias, Planta Piso 0.

Já, no Piso inferior, temos a Sala Parque Fermê, zona expositiva, com equipamento que permite a visualização de imagens, transmissão de som. Existindo alguns lugares sentados, e uma área de arrumos que permita facilitar a organização da sede consoante maior ou menor afluência de pessoas.

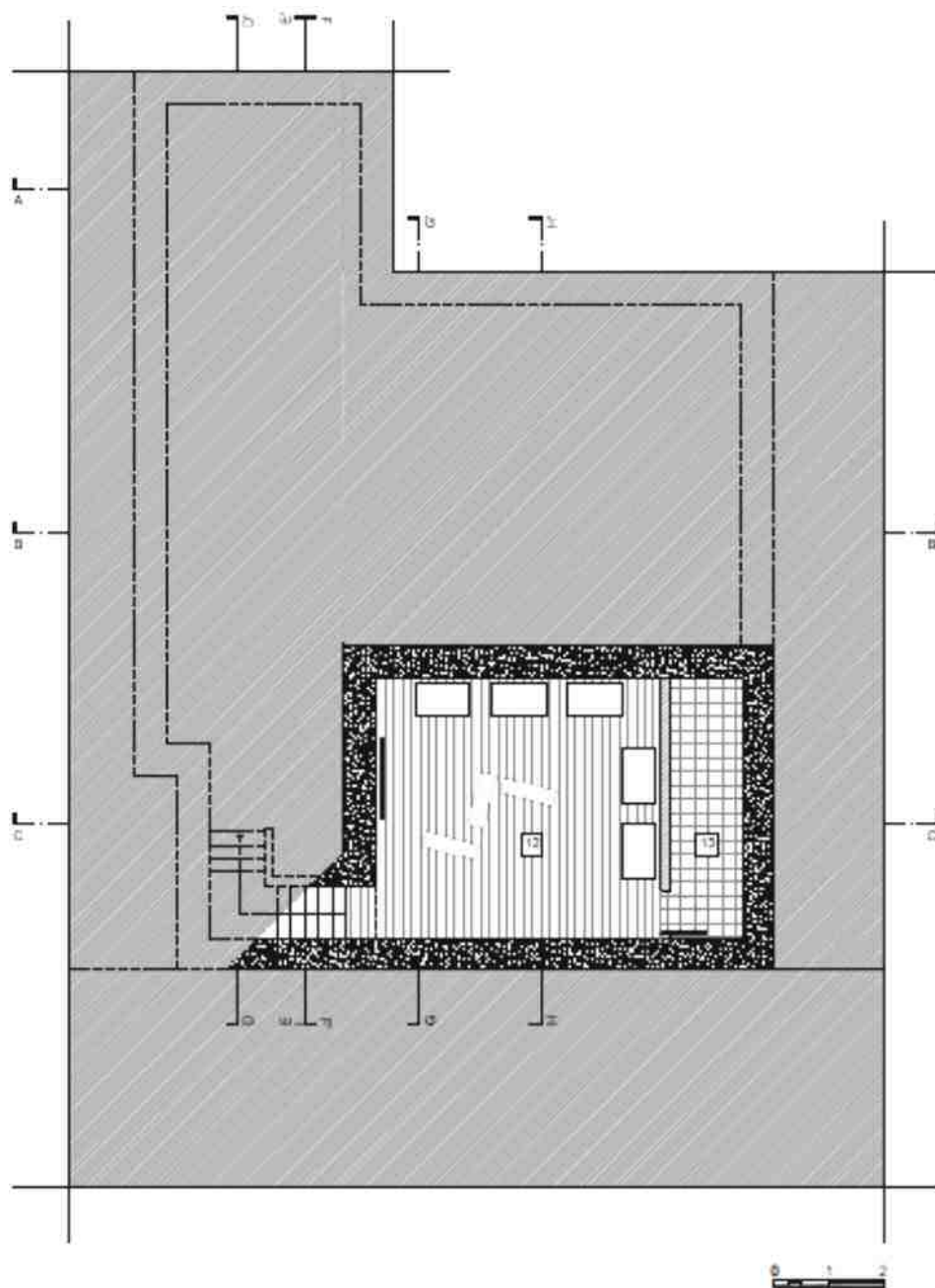


Figura 35 - Planta Piso -1, proposta ECB

De acordo com o artigo 17º do Dec. Reg. 004/1999 De 01 de Abril de 1999, prevê-se uma capacidade de 142 lugares, 50 dos quais sentados e 92 de pé, distribuídos pelas salas existentes da seguinte forma:

	Sentados	Pé	Total
Sala Fundação	12	30	42
Sala Warm Up	2	6	08
Sala Race	16	30	46
Sala Seculo XXI	12	6	18
Sala Parque Fermê	08	20	20
Lotação Total	50	92	142

Figura 36 - Capacidade ECB.

24. Percursos

A sede, ECB, além de ser um espaço de convívio é um lugar de história, e são algumas delas que estão retratadas nas suas diferentes salas.

A Sala onde se exalta a Escuderia do passado tem o nome de Fundação, é ela que nos transporta para o nascimento deste Clube com quase 50 anos de história. Recordando os primeiros grandes feitos e as pessoas que os concretizaram.

Ficam aqui retratadas algumas dessas notícias da época, nas figuras que se seguem, resultado de uma exausta pesquisa na Biblioteca Municipal de Castelo Branco, (Figura 37 à Figura 51).

Nesta sala temos um Wallpaper com as primeiras notícias, que dão conta de vários eventos, que vão desde a criação do Clube, à organização das primeiras provas de 1964 até 2008 (Figura 37 a 51). A história desta sala mostra uma exposição permanente, que se prolonga para a sala Seculo XXI.

É daqui, Sala Fundação (Figura nº.52), que parte uma linha cronológica, vermelha (uma das cores do Clube), que vai marcando a sede, fornecendo a indicação do que se passou de mais relevante. Surge também um outro elemento, um circuito, com um traçado orgânico que vai percorrendo a Sede. Está presente no pavimento, paredes acolhendo diferentes temporadas apresentando uma série de eventos, pilotos, e carros. Existindo, na sala Fundação uma segunda intenção, a delimitação das áreas de estar em pé e áreas de estar sentado.



Figura 37 - 1ª Prova e Perícia, 1964.



Figura 38 - 1º Rally, 1969.



Figura 39 - 1º Rally, 1969.



Figura 40 - 1º Pop Cross, 1979.



Figura 41 - Rally Choice, 1979.



Figura 42 - Rally Choice, 1979.



Figura 43 - Rally Choice, 1979.



Figura 44 - 1º Rally de Automóveis Antigos, 1993.



Figura 45 - Rally Mundial Fiva, 1994.



Figura 46 - 1º Rally Cross, 1998.



Figura 47 - 1º Camião Racing, 1999.

Este circuito é um complemento à barra cronológica às salas; aos ambientes; às emoções.

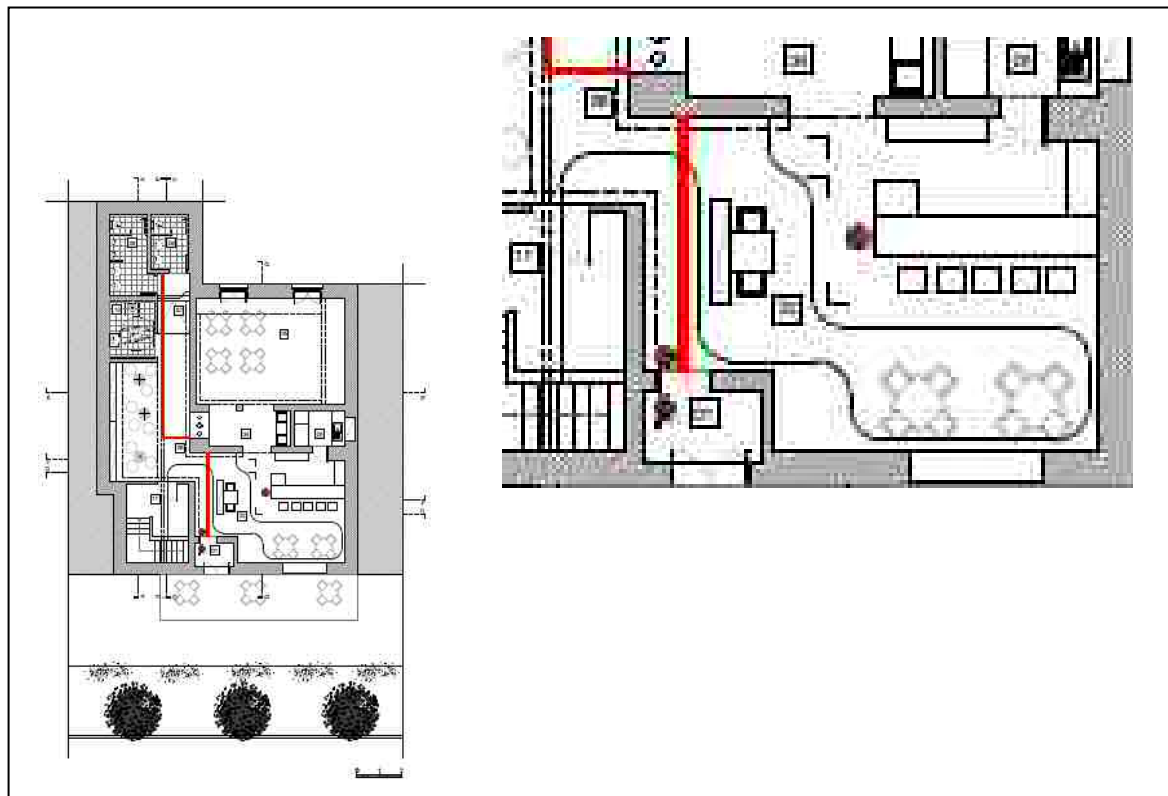


Figura 48 - Planta Piso 0, Sala Fundação - Circuito e barra cronológica, proposta ECB.

É importante dar a indicação que a sala Fundação (Figura 48), proporciona uma nova forma de estar, pelo ambiente que se conseguiu com a aplicação de novos materiais e algum mobiliário já existente no mercado como são exemplos, as cadeiras e as mesas, e de forma a reduzir custos no projeto de reabilitação, renovação do bar da sede da ECB. No entanto, houve a necessidade de projetar peças muito próprias de forma a dar resposta a necessidades específicas e assim surgiram dois elementos fundamentais neste espaço.

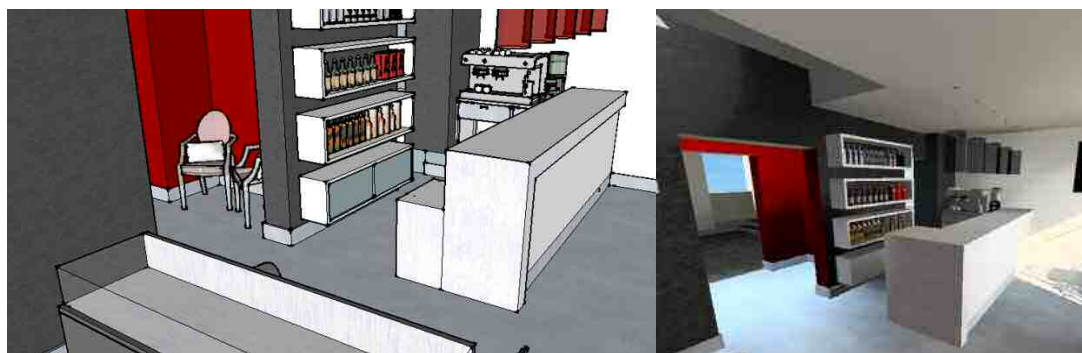


Figura 49 - Sala Fundação - Balcão, proposta ECB.

Balcão de apoio ao bar, (Figura 49), respeitando as diretrizes legislativas quanto à mobilidade e acessibilidade. Esta foi uma peça pensada para este local, com o intuito de ser funcional e de contribuir para uma melhor organização do espaço que transmitisse uma imagem jovem, dinâmica, leve, atual, bastante mais moderna.

Móvel expositor, (Figura 50), surge como uma peça que permite efetuar a separação da zona de circulação e de estar, com uma vertente expositiva direcionada para a divulgação e venda do merchandising que o clube ECB possui.



Figura 50 - Sala Fundação - Móvel expositor, proposta ECB.

A sala possibilita que aja uma participação direta e interventiva no espaço, por quem o usufrui, através do registo com giz, num calendário, que é constituído por 35 peças em ardósia, (Figura 51), auxiliado por um quadro de maiores dimensões que funcionara como “bloco de notas”, (Figura 52).

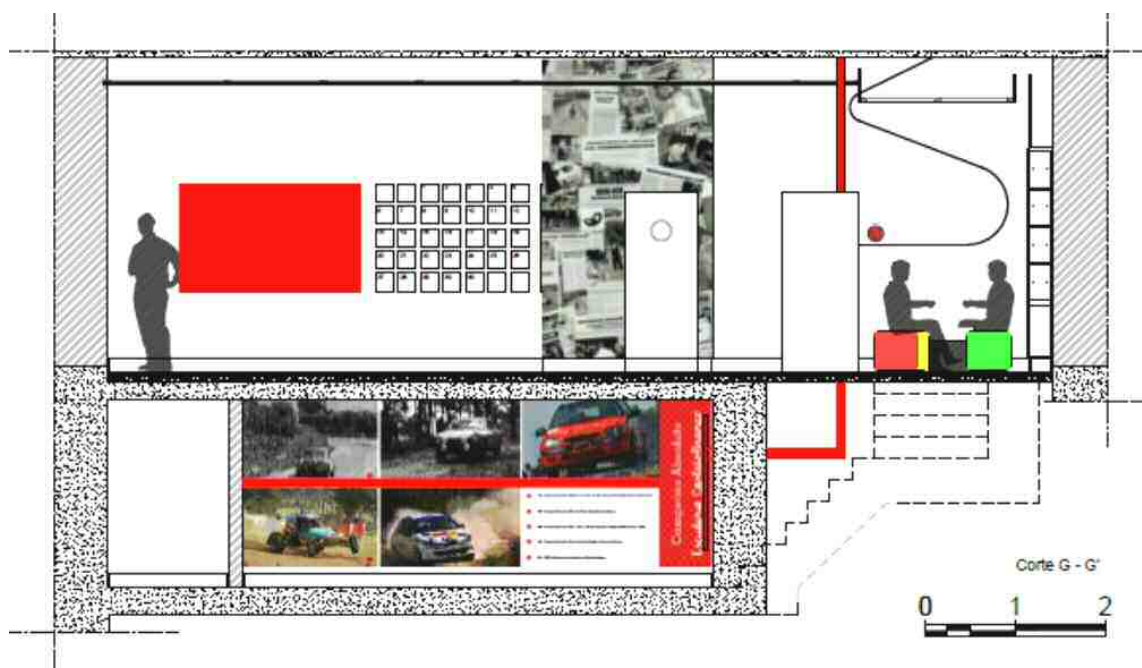


Figura 51 - Corte G-G´, Sala Fundação, Sala Seculo XXI, Parque Fermê, proposta ECB.

Este elemento surgiu como uma reinterpretação de algo que faz parte da infância de todos nós, o quadro preto. Este elemento poderia parecer descontextualizado no âmbito da sala Fundação, mas resulta como o oposto. Esta intervenção surge com o intuito de fortalecer laços de amizade entre os frequentadores, permitindo que estes o utilizem para divulgar o que entenderem



Figura 52 - Sala Fundação - “Bloco de notas”, proposta ECB.

Já a Sala Seculo XXI, apresenta marcos importantes na história do Clube, Como por exemplo, o desenvolvimento da modalidade de Todo o terreno que neste momento é um dos pilares de notoriedade da ECB.

Esta sala tenta evocar já a comemoração dos 50 anos do Clube, mostrando não só os cartazes da época, mas também as imagens captadas que marcaram os mais variados eventos (Figura 53 e Figura 54).

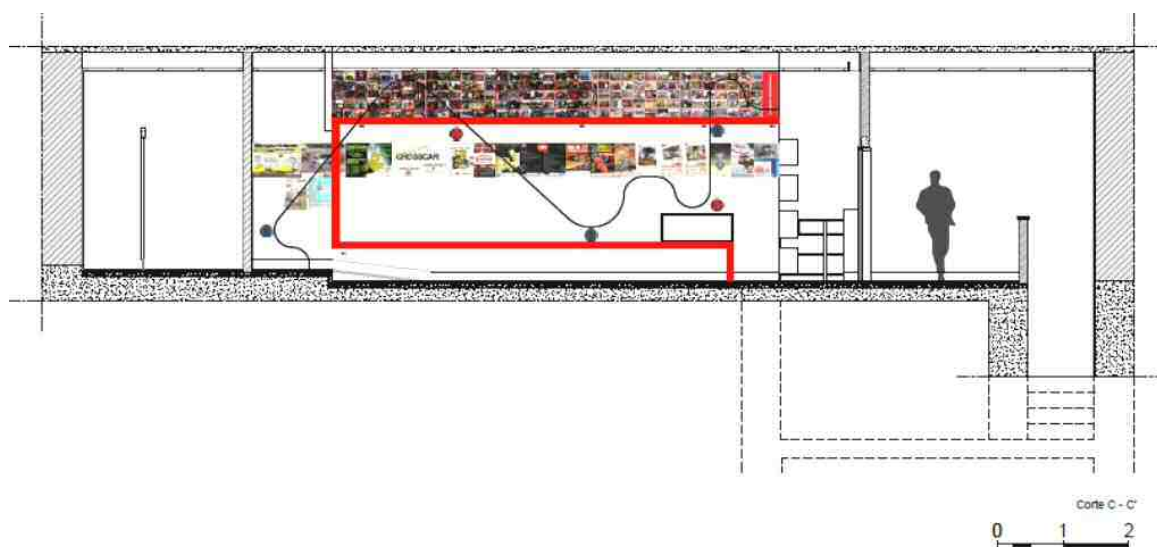


Figura 53 - Corte C-C', Sala Seculo XXI, proposta ECB.



Figura 54 - Cartazes de Provas realizadas pela ECB.

Embora parecendo ambicioso, lembro que esta sede não sofreu grandes alterações nos últimos 50 anos daí sentir uma responsabilidade acrescida pelo facto do projeto, ser objeto de uma intervenção no espaço que irá perdurar pelo tempo. Como complemento a esta sala, existe equipamento expositivo, (Figura 55 e Figura 56), tendo em conta a necessidade de expor com dignidade muito do espólio conquistado pelo Clube enquanto organizador e pelos sócios que vão participando nas mais diferenciadas provas que até aos dias de hoje estava longe dos olhares dos frequentadores, ou tinham um lugar que em nada engrandeciam a sua origem.

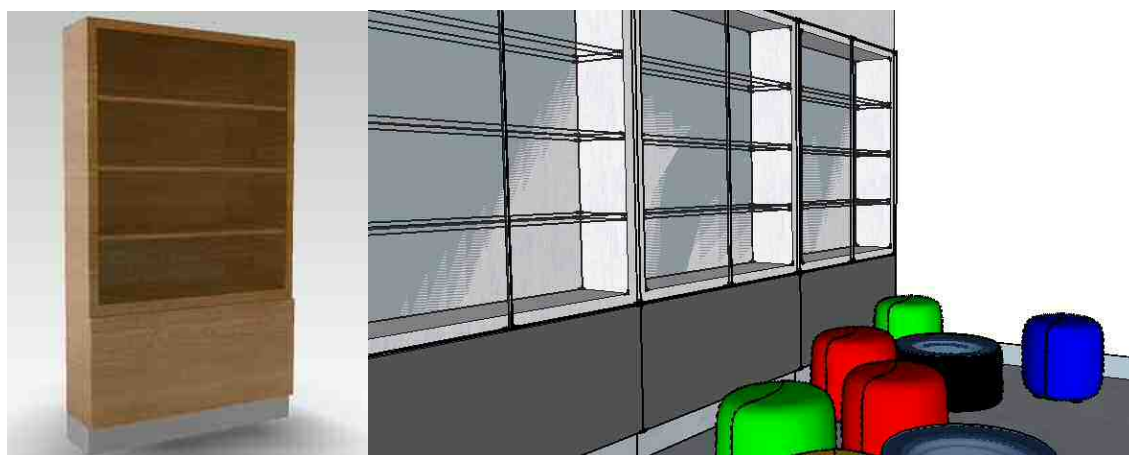


Figura 55 - Sala Seculo XXI - Móvel expositivo, proposta ECB.

Outros elementos singulares nesta zona são: os poufs e as mesas de apoio que dão vida a esta sala, (Figura 56 e Figura 57), serão matéria abordada no Capítulo 4, ficando desde já a indicação que resultam de um conceito que aborda preocupações ambientais, e assim se dá a conhecer alguns exemplos de projetos em que se faz o reaproveitamento de material em fim de vida, associado a esta área tão abrangente que envolve máquinas de corrida sendo elas motos, carros ou até mesmo camiões.

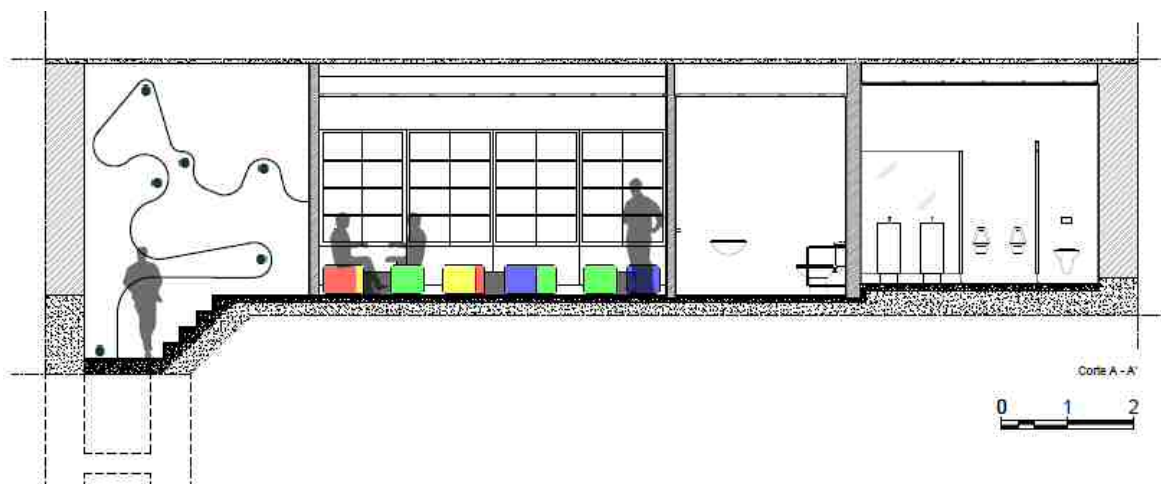


Figura 56 – Corte A-A', Sala Século XXI - Móvel expositor, puf e mesa de apoio - proposta ECB.

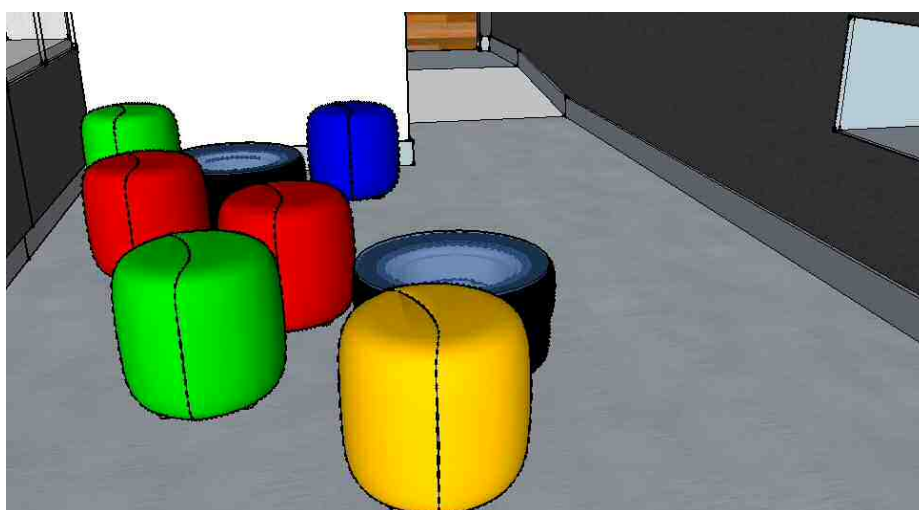


Figura 57 - Sala Século XXI - Puf e mesa de apoio - proposta ECB.

A transição para a Sala Race²⁷ (anteriormente designada como a sala de eventos) é feita através de um espaço bastante contido, a este espaço chamamos, Warm Up, (Figura 58) termo utilizado em provas de desporto motorizado, que significa aquecimento, afinação, treino, esta área é um pouco isso.

²⁷ A Sala Race, é o que se poderia chamar Salão Nobre. Foi uma batalha difícil de ganhar, no sentido de alterar a localização dos homenageados.

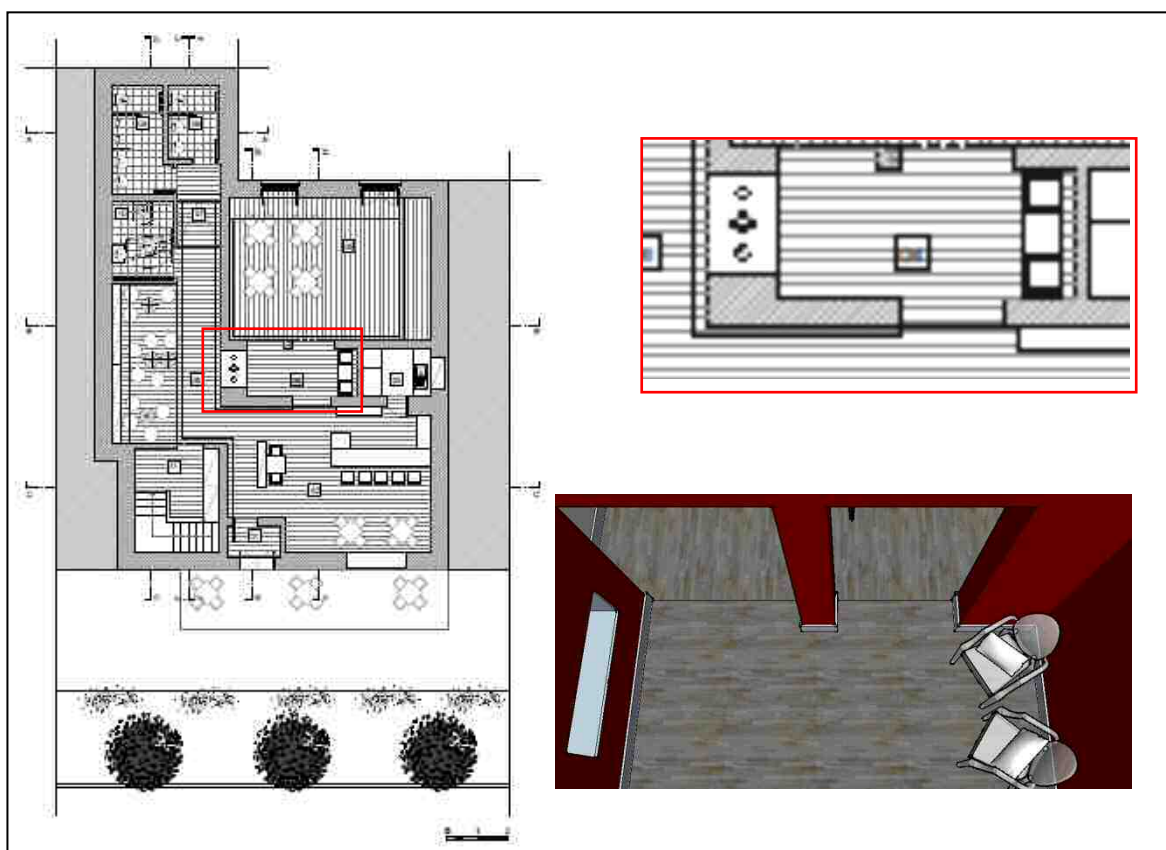


Figura 58 - Planta Piso 0, Sala Warm Up, proposta ECB.

A Sala Race, (Figura 59) além de ser um espaço de convívio e confraternização é utilizada para a divulgação de eventos, debates, workshops, assembleias gerais, etc., daí ser uma sala mais discreta em termos de comparação com as restantes zonas de estar.

O pavimento é idêntico em toda a sede, variando apenas o sentido de aplicação do mesmo; os tectos foram redesenhados incorporando a iluminação pensando na melhor solução para uma sala que se poderá transformar numa pequena sala de “auditório”.

Existem apenas dois apontamentos gráficos.

1º- Um painel com os presidentes que fizeram parte da ECB22, (Figura 59).

2º- Um segundo elemento, bastante versátil, uma vez, que poderá ser adaptado consoante o evento. Ou seja, o painel é constituído apenas por uma base em acrílico e vinil que tem impressa uma quadrícula branca e vermelha, (Figura nº. 60), que poderá ser preenchida com a marca (s) de algum patrocinador, ou do clube, (Figura nº. 61).

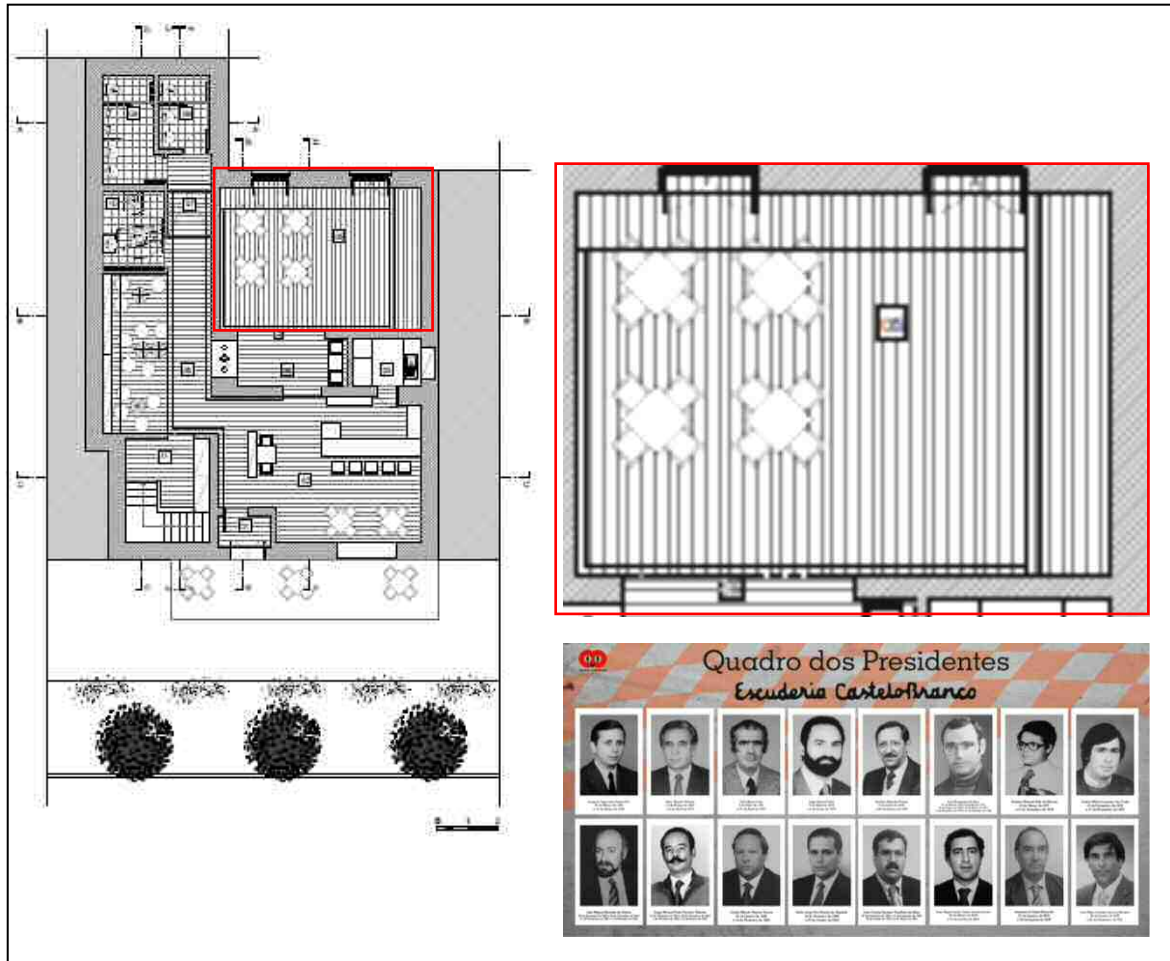


Figura 59 - Planta Piso 0, Sala Race e Painel dos Presidentes, proposta ECB.

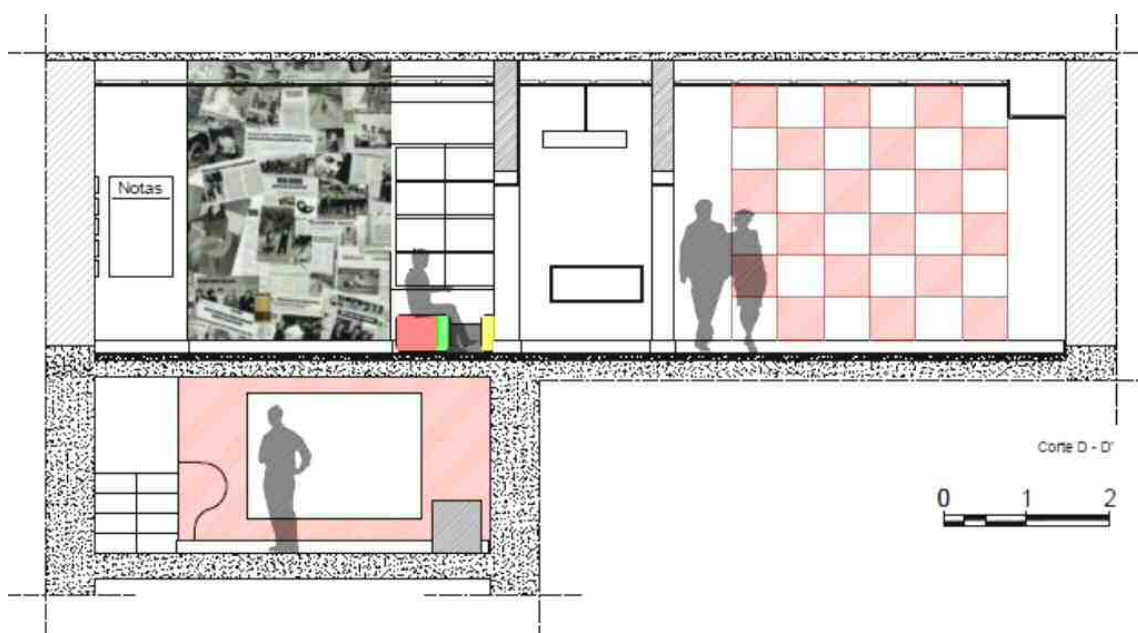


Figura 60 - Corte D-D', Sala Fundação, Sala Warm Up, Sala Race e Parque Fermê, proposta ECB.

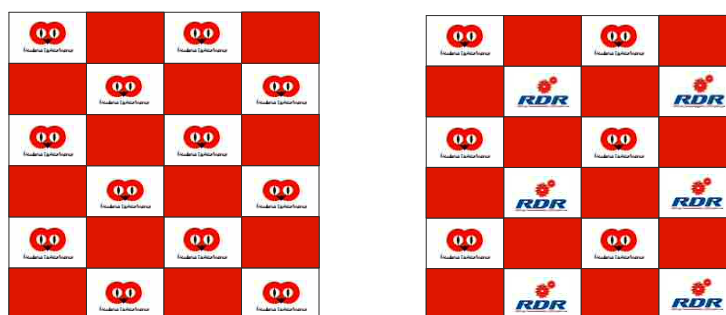


Figura 61 - Painel, ECB.

Em virtude da aproximação do aniversário dos 50 anos, fica uma outra sugestão gráfica com a Figura nº. 62.

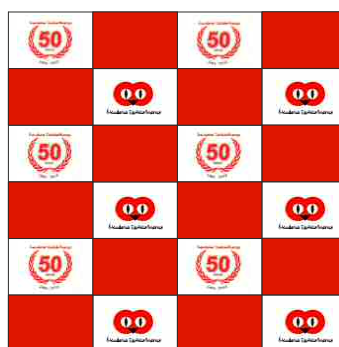


Figura 62 - Painel, 50 anos da ECB.

O espaço desenvolve-se para o piso inferior, (Figura nº.63), em que a luz natural não existe, o pé direito é reduzido (2,10m). A área que à partida não seria tão empolgante de se estar tornou-se uma dos espaços notáveis da Sede uma vez que alberga documentos originais tornou-se uma dos espaços que alberga documentos originais das provas e eventos realizados pelo clube, como por exemplo: cartazes, flyers, jornais, vídeos, que podem ser consultados e visualizados por todos, exatamente como num Parque Fechado.

Parque Fechado²⁸ é o termo utilizado para identificar o recinto em que os veículos se encontram fechados à disposição da Organização a fim de verificar se existe alguma anomalia regulamentar.

²⁸ Parque Fermê ou Parque fechado - termo utilizado apenas na língua Francesa e Portuguesa no Desporto Motorizado.

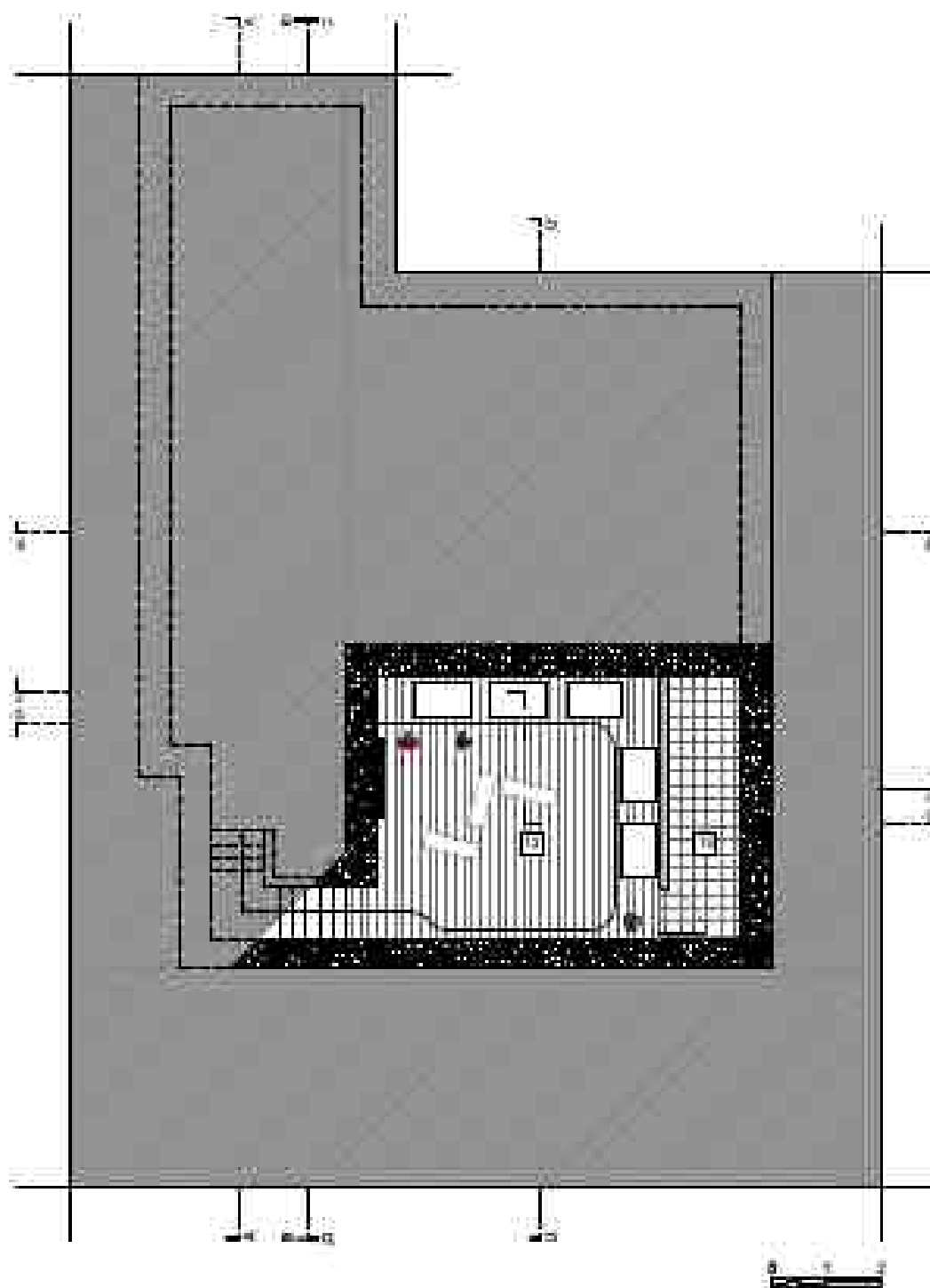


Figura 63 - Planta Piso -1, Parque Fermê, proposta ECB.

Aqui temos uma sala, também ela com caracter expositivo, que realça: Concorrentes da Cidade de Castelo Branco, Campeões das Provas, exemplos das diferentes modalidades, (Figuras 64 e Figura 65). Momentos que ajudaram a levarem o Clube ECB mais além.



Figura 64 - Cartaz Campeões por Categoria, ECB.



Figura 65 - Cartaz Campeões Absoluto, ECB.

A Sede da Escuderia, além de ser um ponto de convívio e bar poderá funcionar como um espaço de formação. Isto porque ao longo do trajeto que foi criado no seu interior, que vai percorrendo o pavimento e paredes, surge uma sinalética específica que o vai pontuando.

A sinalética, representa um conjunto de imagens e cor (amarelo, vermelho, azul e bege) que respeitam a sinalização do percurso no terreno numa situação de real de rally, que serve de apoio para a contribuição da segurança dos condutores. A Figura nº.70, mostra de uma forma breve os códigos e os seus significados.































Anexo I									
Sinalética de Ralis									
Diâmetro dos Sinais: Cerca de 70 CM									
Sentido do Percurso	Tipo de Controle	ZONAS de CONTROLE / PARQUES FECHADOS / POSTOS de SEGURANÇA				Sentido do Percurso			
		Amarelo	Vermelho	Vermelho / Azul	Beige / Azul				
➔	CONTROLE DE PASSAGEM		25 m		25 m		➔		
➔	CONTROLE HORÁRIO		25 m		25 m		➔		
➔	CONTROLE HORÁRIO e PARTIDA de PROVAS ESPECIAIS		25 m		50 m min		25 m		➔
➔	COMUNICAÇÕES RÁDIO		100 m				➔		
➔	POSTO de SEGURANÇA		100 m				➔		
➔	FINAL de PROVAS ESPECIAIS		100 m		100 m / 300 m		25 m		➔
				TOMADA do Tempo		PARAGEM Anotação do Tempo			
➔	REAGRUPAMENTO		25 m		xx m		25 m		➔
				Reagrupamento - PARQUE FECHADO					
➔	ASSISTÊNCIA		25 m		5 m				➔
➔	ASSISTÊNCIA e REABASTECIMENTO		5 m		25 m			➔	
				0 - 10 m		25 m		➔	

Figura 66 - Simbologia e seus significados²⁹.

²⁹ Anexo 1, Regulamento de Rallys.

<http://www.fpak.pt/REG-2010/RALIS/ANEXO%202%20PER%20-%20Sinaletica%20Ralis.pdf>

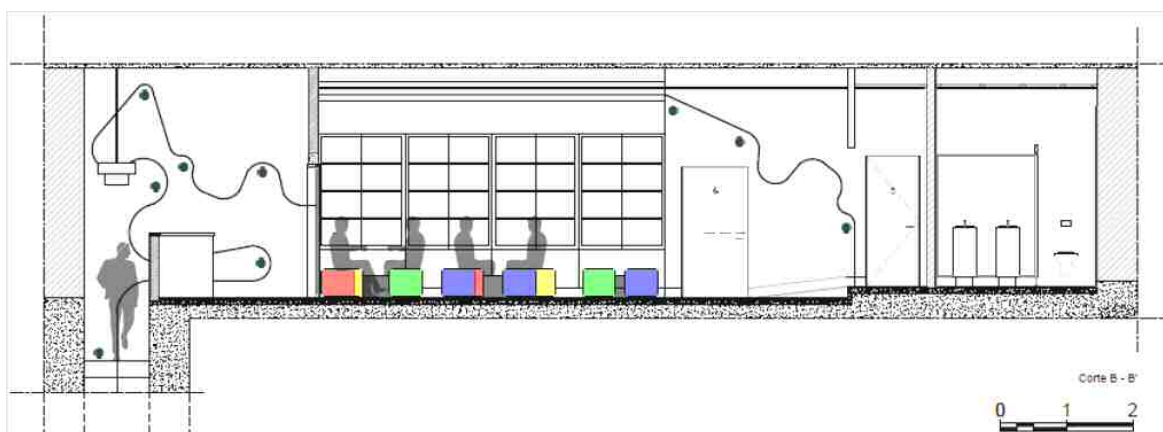


Figura 67 - Corte B-B', Sala Seculo XXI - Mobiliário e percurso, proposta ECB.

Além de todo o cenário criado, repleto de significado, também o equipamento não foi esquecido (Figura 67 e Figura 68).

A Sala Seculo XXI, é o caso mais evidente, pois apresenta soluções que estão diretamente relacionadas com o mundo da velocidade. Nesta sala, os assentos, a que chamamos de poufs são bastante coloridos (Figura 68), invocando as cores das bandeiras de sinalização. Estas, outro meio de comunicação, talvez as mais conhecidas. Em que apresentamos as suas especificações na Figura nº.69.

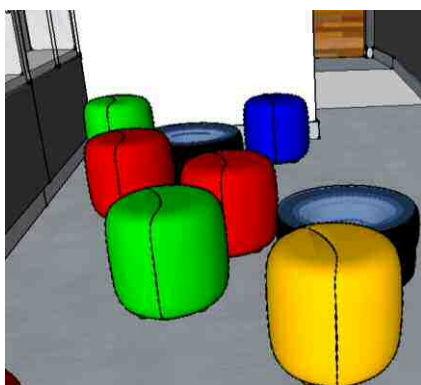


Figura 68 - Poufs, Sala Seculo XXI, proposta, ECB.

Bandeira	PANTONE
Vermelha	186C
Amarela	Yellow C
Azul Clara	298C
Verde	348C
Preta	Black C
Laranja	151C

Figura 69 - Cores das bandeiras³⁰.

³⁰ Anexo H, AO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL.
<http://www.fpak.pt/REG-2010/RALIS/ANEXO%20%20PER%20-%20Sinaletica%20Ralis.pdf>

25. Recuperação / Construção

A construção assenta basicamente num processo de recuperação/manutenção das instalações existentes e no erigir de novas instalações de apoio, nomeadamente as instalações sanitárias de deficientes de apoio ao bar.

A recuperação/manutenção assenta num processo de conservação dos elementos presentes, paredes em alvenaria, rebocos areados, tectos, vãos de janelas e portas, gradeamentos exteriores, etc.

Propõe-se que as paredes exteriores sejam limpas e pintadas na sua cor original. As interiores, em alvenaria de tijolo furado serão limpas e pintadas de forma a contribuir para a sua conservação, na sua maioria será aplicado vinil.

Os tetos falsos serão executados em gesso cartonado com iluminação embutida, os restantes tetos serão em estuque projetado na cor branca.

O pavimento vinílico será aplicado em todas a Sede, para um maior conforto. Em que é necessário ter particular atenção na aplicação, uma vez que a direcção dos veios da “madeira” nem sempre é no mesmo sentido.

Na zona da copa e instalações sanitárias, as paredes serão revestidas até 3 metros com vinil impresso e serão munidas de equipamento próprio e adequado à sua função.

As paredes a erigir serão em gesso cartonado.

As pinturas gerais serão em tintas acrílicas permeáveis ao vapor.

Os vãos exteriores serão pintados à cor original.

Os vãos interiores apresentarão portas em madeira folheada assentes em aros de madeira na cor natural.

Os rodapés em madeira de carvalho na cor natural, serão substituídos por rodapés metálicos: aço escovado.

Todas as ferragens serão normalizadas e de primeira qualidade.

Todo o restante mobiliário será de acordo com as especificações próprias à sua finalidade, ergonomicamente correta.

Todos os materiais e equipamentos a utilizar na construção serão de primeira qualidade e sempre aplicados obedecendo às boas regras de construção, Normas Portuguesas e especificações do L.N.E.C.

Em tudo o que é omissa neste relatório, serão respeitados os regulamentos, posturas e normas em vigor, nomeadamente o R.G.E.U. e o R.M.E.U.

Capítulo IV

Design orientado à sustentabilidade

26. Conceito

No desenvolvimento deste projeto, a investigação, impulsionou um olhar sobre uma nova abordagem observada no Design. O relatório visa um exercício de reflexão, sobre as práticas de design que se realizam no campo da sustentabilidade.

O acto de intervir criativamente é o ponto de partida para o levantamento de questões como o diálogo que se instaura com o espaço, modificando-o explorando o seu potencial criativo. Emerge, nestas práticas, uma necessidade de se materializar no crescimento de projetos. São igualmente questionadas as novas estratégias de apropriação, quer a nível material, quer conceptual. O carater efémero é outra das características transversais a este tipo de projecto (s), dinamizando o espaço e, ao mesmo tempo, adaptando-se a este, criando um efeito surpresa e uma empatia para com os frequentadores da ECB.

O termo "sustentável" provém do latim, sustentare.³¹

Tem diferentes significados: sustentar, defender; favorecer, apoiar, conservar, cuidar.

“O conceito de sustentabilidade começou a ser delineado na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, United Nations Conference On The Human Environment - UNCHE, realizada na suécia, em 1972, a primeira conferência das Nações Unidas sobre o meio ambiente e a primeira grande reunião internacional para discutir as atividades humanas em relação ao meio ambiente. A Conferência de Estocolmo lançou as bases das ações ambientais em nível internacional, chamando a atenção internacional especialmente para questões relacionadas com a degradação ambiental e a poluição que não se limita às fronteiras políticas, mas afeta países, regiões e povos, localizados muito além do seu ponto de origem.

A Declaração de Estocolmo, traduziu-se num Plano de Ação, que define princípios de preservação e melhoria do ambiente natural, destacando a necessidade de apoio financeiro e assistência técnica a comunidades e países mais pobres. Embora a expressão "desenvolvimento sustentável" ainda não fosse usada, a declaração, já

³¹ http://pt.wikipedia.org/wiki/Desenvolvimento_sustent%C3%A1vel

*abordava a necessidade "defender e melhorar o ambiente humano para as atuais e futuras gerações"*³² - Um objetivo a ser alcançado juntamente com a paz e o desenvolvimento econômico e social.

O Conceito de Sustentabilidade é complexo, pois reúne um conjunto de variáveis interdependentes, que deverá ter a capacidade de integrar as questões sociais, energéticas, económicas e ambientais.

Segundo Sachs, a sustentabilidade do meio ambiente reflete um relacionamento entre sistemas socioeconómicos e sistemas ecológicos em que:

- A vida assume uma continuidade;
- Os indevidos prosperam social e economicamente;
- As culturas humanas podem desenvolver-se;
- Os resultados das actividades humanas obedecem a limites para não destruir a diversidade, a complexidade e a função do sistema ecológico de apoio à vida.³³

Já Bossel, criar condições de sustentabilidade para uma sociedade é dimensionar de modo integrado a viabilidade das mudanças sociais, ambientais, culturais e tecnológicas, além das mudanças de valores, procurando percebe-las no caminho do desenvolvimento que possa comportar mudança de longo prazo. Entende-se que o desafio para a efetivação da sustentabilidade ambiental impõe, necessariamente, equilíbrio entre os diversos interesses económicos, os interesses sociais e individuais além do respeito aos limites funcionais do meio natural.³⁴

*"[...] encontrar as necessidades do presente sem comprometer a habilidade das futuras gerações em encontrar suas próprias necessidades[...]"*³⁵. Conforme a definição da Comissão Mundial das Nações Unidas sobre Desenvolvimento e Meio ambiente, de 1987.

³² <https://pt.wikipedia.org/wiki/Sustentabilidade>.

³³ SACHS, Ignach. Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio-ambiente. São Paulo: Nobel/Fundap, 1993.

³⁴ BELLEN, Hans Michael van. Indicadores de sustentabilidade: uma análise comparativa. Rio de Janeiro : Editora FGV, 2005.

³⁵ <http://pt.wikipedia.org>

27. Experiências

Temos assistido a um mercado consumidor cada vez mais forte, mais do que isso chegamos a uma espécie de saturação industrial, em que a produção de bens de consumo atingiu graus de custo e tecnologia muito semelhantes. Neste contexto, tornou-se fundamental a vertente da sustentabilidade, logo, optou-se por uma estratégia da diferenciação, em que a forma de fabrico foi primordial.

Sob esta perspetiva, os equipamentos: candeeiro de mesa, candeeiro de pé alto, mesa e puf, surgem para um público muito específico, e passam a desempenhar um papel que vai mais além das suas funcionalidades imediatas são instrumentos que se relacionam com o utilizador, em que existe uma relação emocional diretamente relacionada com o conceito do mundo automóvel.

Alcança-se uma outra meta, agir com responsabilidade social, promovendo praticas que garantam o desenvolvimento humano, seja ela por meio de cultura, da sustentabilidade e da ação da proteção ambiental. Conseguindo comunicar, criando relações e usufruir emoções com um público muito próprio.

Para além do projeto Remodelação ECB, existiu a necessidade de desenvolver equipamentos específicos, baseados no mesmo tema, desporto automóvel, mas direcionado para a vertente da reutilização. Assim sendo, foram efetuadas reinterpretações de peças de automóveis, (rodas, jantes, pneus, ..., diferenciais), ou seja, peças que perderam a sua função original e que agora vão ter um novo uso.

Esta foi uma abordagem que vem contribuir para uma maior consistência ao projecto de interiores, uma vez que o clube conta uma história, não só através do que será exposto mas também da relação que existe entre equipamento e espaço envolvente.

Após a decisão de enverdar por este caminho, houve a necessidade de conhecer a realidade que envolve a tarefa da desmaterialização de veículos. Neste sentido, foram feitos alguns contactos para conseguir entrar neste mundo, o que se concretizou no centro de abate automóvel, RDR, em Castelo Branco, em que foi possível ter o apoio imprescindível para o desenvolvimento deste projeto.

Foi realizada uma mini- formação que durou cerca de duas semanas, em que pude ter contacto direto com o dia-a-dia de quem trabalha nesta entidade e presenciei alguns dos métodos de trabalho. Constatei que existem muitas peças que entram novamente no circuito automóvel, no entanto, antes de isso acontecer, passam por uma serie de etapas até chegar a um novo proprietário.

Após a receção do veículo, este é encaminhado para a zona dos óleos, em que se procede à captação dos fluídos para depósitos adequados, depois passa para uma outra zona em que se retiram os vidros, estes são armazenados em local próprio. Após estas duas etapas, procede-se à recolha de outros elementos, como por exemplo: bancos, volantes, etc. até ao motor, são eles também catalogados e armazenados.

A aposta neste tema da reciclagem, levou-me a ter contacto com uma realidade que desconhecia o que foi bastante positivo, não só pelo conhecimento adquirido mas pelo ponto de vista das relações interpessoais.

Foi neste ambiente cinzento de desmontagem e seleção que se começaram a idealizar novas funcionalidades para peças específicas. Nesta linha de orientação, surgem alguns esboços, que na teoria parecem ser eficazes mas que se vieram a comprovar em laboratório o oposto, o caso mais evidente foi a situação do puf, situação que será descrita mais à frente.

A fase de laboratório em que se procede à experimentação foi fundamental para testar a eficácia dos novos equipamentos. Foi extremamente importante manipular máquinas, materiais, contactar pessoas que trabalham em variadas áreas como por exemplo: costureiras, marceneiros, designer gráficos, eletricitas, estofadores, mecânicos, entre outros, que de alguma contribuíram para a concretização de uma ideia, que ganhou vida própria com a concretização de protótipos.

A caminhada que se fez desde os primeiros desenhos à materialização foi longa e teve alguns imprevistos, um deles foi o facto custo, uma vez que este é também um dos elementos a ter em consideração no ato de projetar, (consultar anexo F).

27.1 Puf (consultar anexo E)

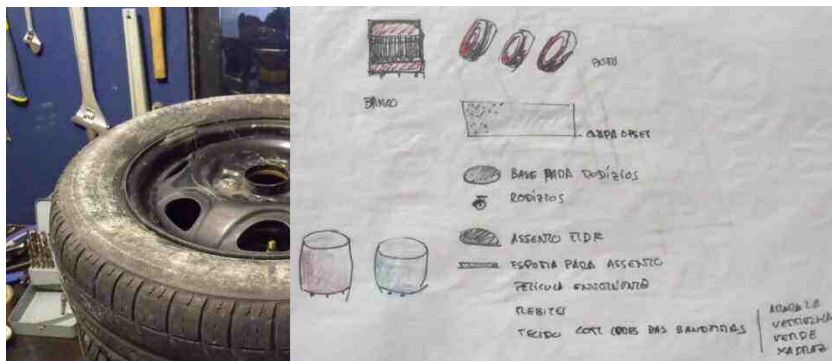


Figura 70 - Primeiro momento em oficina com esquisso de apoio.

Puf, criado através de 3 pneus sobrepostos com respectivas jantes (Figura 70), houve o cuidado de encontrar a medida que se aproxima-se da que garantisse obter dimensões de altura e diâmetro próximas das grandezas ergonomicamente corretas. Estes foram unidos através de dois varões em ferro através do processo da soldadura, (Figura 71).



Figura 71 - Etapas de soldadura.

Varão soldado, para fixar as 3 jantes com o respetivo pneu.

Na zona de assento foi colocado um tampo em madeira circular com espuma (Figura 72). Todo o conjunto foi revestido a dracalóm, material com qualidades próximas da espuma, com uma espessura reduzida, que vem conferir conforto à peça.

Foram ainda aplicados na base 4 rodízios (Figura 73), primeiro para permitir a deslocação equipamento, uma vez que este comporta um peso considerável, segundo, para elevar um pouco a puf e desta forma, possibilitar a fácil manutenção do revestimento. O revestimento funciona como uma capa amovível, para uma fácil manutenção³⁶.



Figura 72 - Espumas, interior do puf.



Figura 73 - Aplicação de uma chapa perfurada com rodízio.

Já nas figuras que se seguem (Figura 74, Figura 75), temos o desenho técnico e o protótipo da peça desenvolvida.

³⁶ Inicialmente a peça era constituída por outros elementos, o que envolvia mesmo alguma complexidade, o que se verificou foi a necessidade de se conseguir obter uns processos de produção mais simples, uma vez que as primeiras ideias de produção não eram viáveis em tempo, materiais, custos e funcionais.

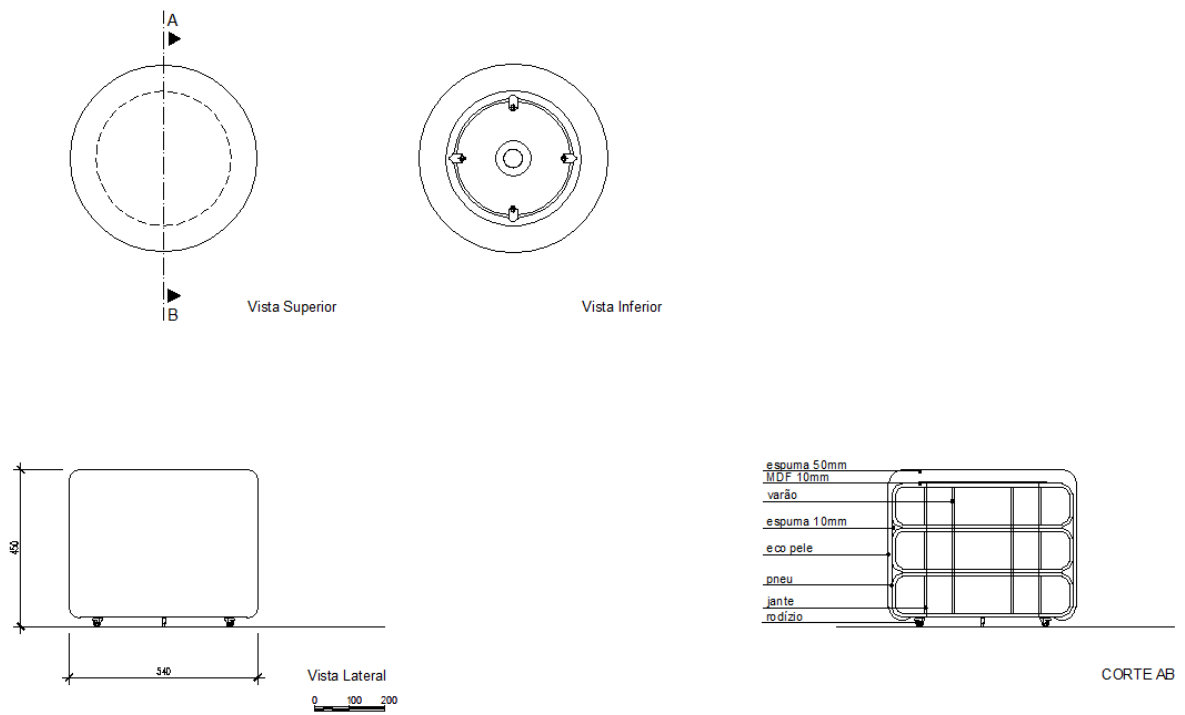


Figura 74 - Desenho técnico, Puf.



Figura 75 - Puf.

27.2 Candeeiro de mesa

(consultar anexo E)



Figura 76 - Candeeiro de mesa.

Elemento que surgiu na fase de produção, (Figura 76), ou seja, este é um exemplo em que a experimentação surgiu em primeiro lugar. Rodeada por um vasto conjunto de peças essencialmente metálicas que faziam parte de múltiplos motores de automóveis, o fator criatividade unido com a imaginação



Figura 77 - Recolha de peças.

Rodeada por um vasto conjunto de peças essencialmente metálicas (Figura 77) que faziam parte de múltiplos motores de automóveis, o fator criatividade unido com a imaginação veio dar origem ao objeto que irá crescer com o passar do tempo na base da experimentação.

Apresenta-se a Figura 78 e Figura 79, que são a síntese de uma serie de momentos captados ao longo das diferentes etapas de criação.

Desde a recolha de peças, limpeza e conjugação das mesmas.

O candeeiro de mesa resultou num conjunto de tensores da correia de distribuição de um automóvel, agrupado a uma estrutura metálica, que permitiu a instalação de

um sistema de rosca que tornou viável o conjunto para desempenhar a função de candeeiro, (Figura 78).



Figura 78 - Etapas na elaboração do Candeeiro de mesa, ECB.



Figura 79 - Etapas na elaboração do Candeeiro de mesa, ECB.

Este grupo de peças foi trabalhado de forma a ser unido com uma tira de tecido, também ela reaproveitada. A tira de tecido resultou num processo de corte de uma peça de tecido vermelho que saiu do mercado.

O revestimento do candeeiro, resultou de um processo bastante arcaico, derivou de um trabalho manual, passagem da referida tira nos dentes do tensor e nos orifícios circulares existentes nos topos, que se cruzam entre si, de forma a cobrir parcialmente todo o conjunto (Figura 79). É através desta pele que se faz a manutenção da lâmpada, esta respeitando a Natureza e tendo em conta o conceito da sustentabilidade é uma lâmpada economizadora.

As Figuras 80 e Figura 81, mostram o objeto em espaços possíveis na sede da ECB.

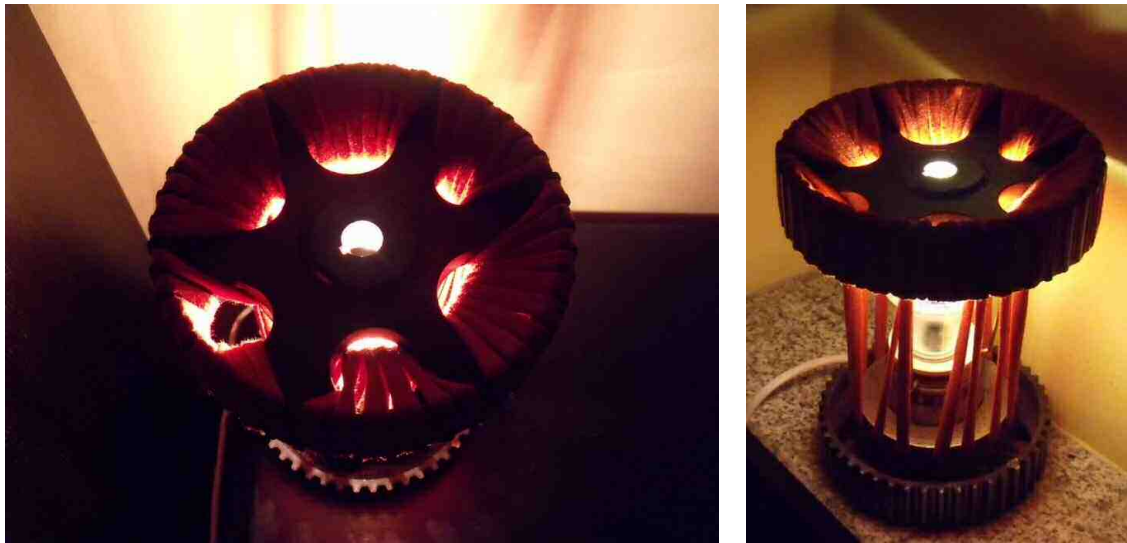


Figura 80 - Diferentes ângulos de visão, Candeeiro de mesa, ECB.

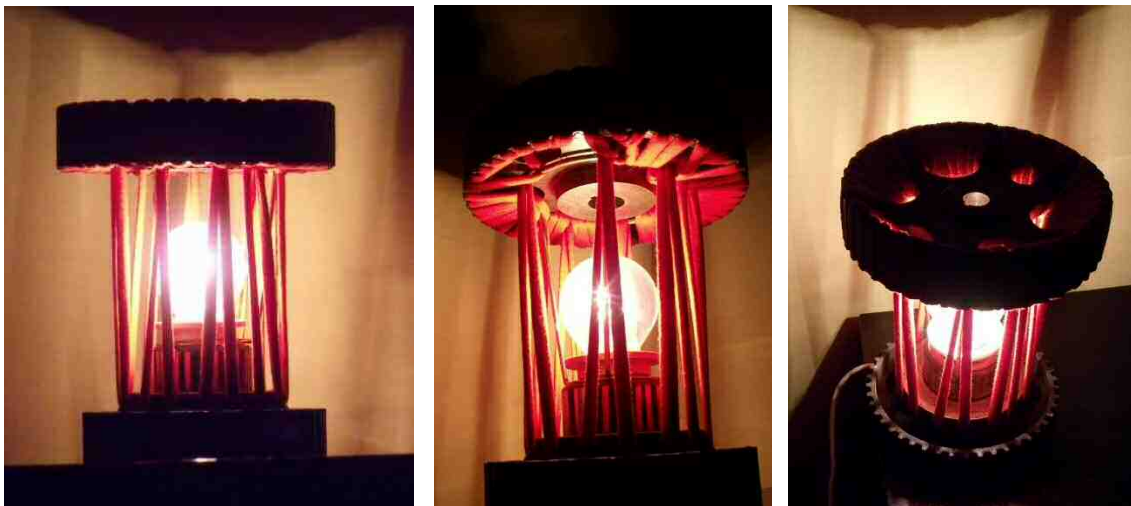


Figura 81 - Diferentes ângulos de visão, Candeeiro de mesa, ECB.

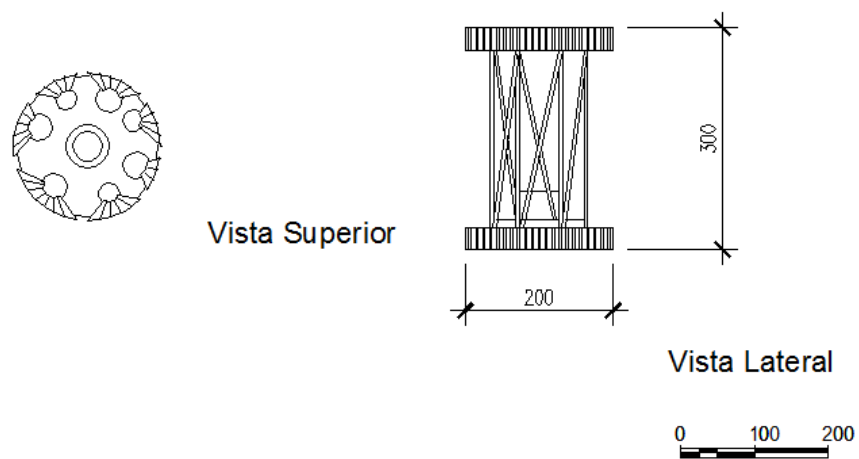


Figura 82 - Desenho técnico, Candeeiro de mesa, ECB.

27.3 Candeeiro de Pé

(consultar anexo E)

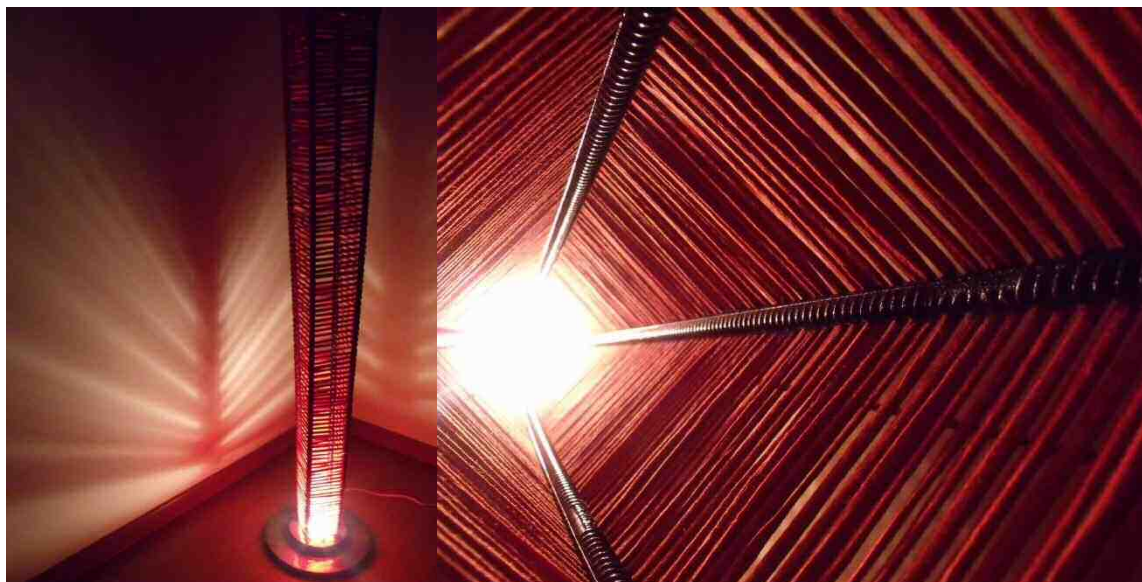


Figura 83 - Candeeiro de pé.

O candeeiro de pé (Figura 83), surge como um dispositivo que contribui no espaço com uma luminosidade que é projetada do chão para o teto (Figura 87).

O candeeiro tem como base, um disco de travão de um automóvel, (Figura 83) neste foi colocado um projetor, com alguma pesquisa de mercado conseguiram-se as dimensões exatas para obter um encaixe perfeito. Contudo para dar escala a esta instalação, foi adaptada uma estrutura metálica, revestida a tira de tecido como mostram as imagens, (Figura 84 e Figura 85).



Figura 84 - Base, disco de travão.



Figura 85 - Etapas na concepção do protótipo, Candeeiro de pé, ECB.

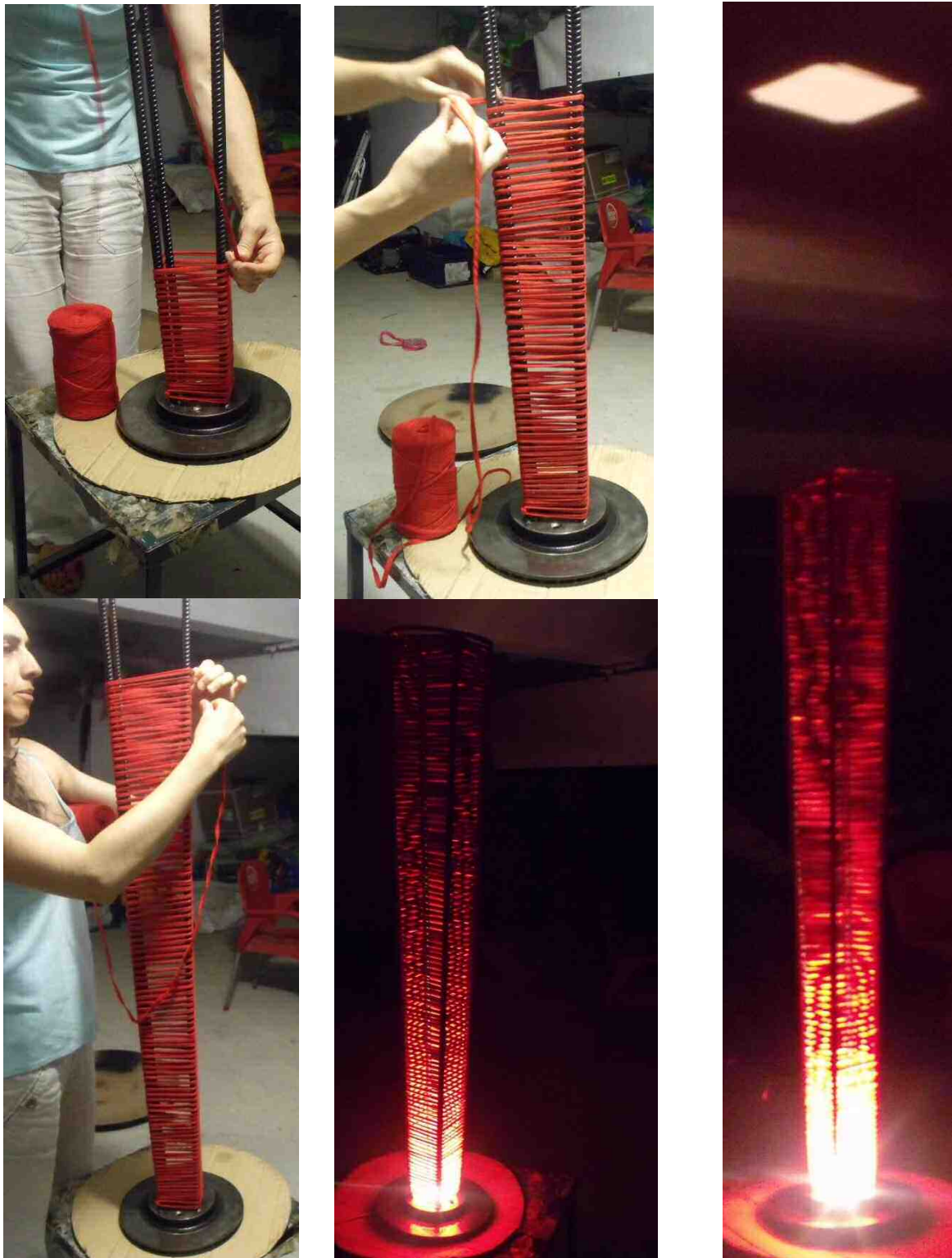


Figura 86 - Etapas na concepção do protótipo, candeeiro de pé, ECB.

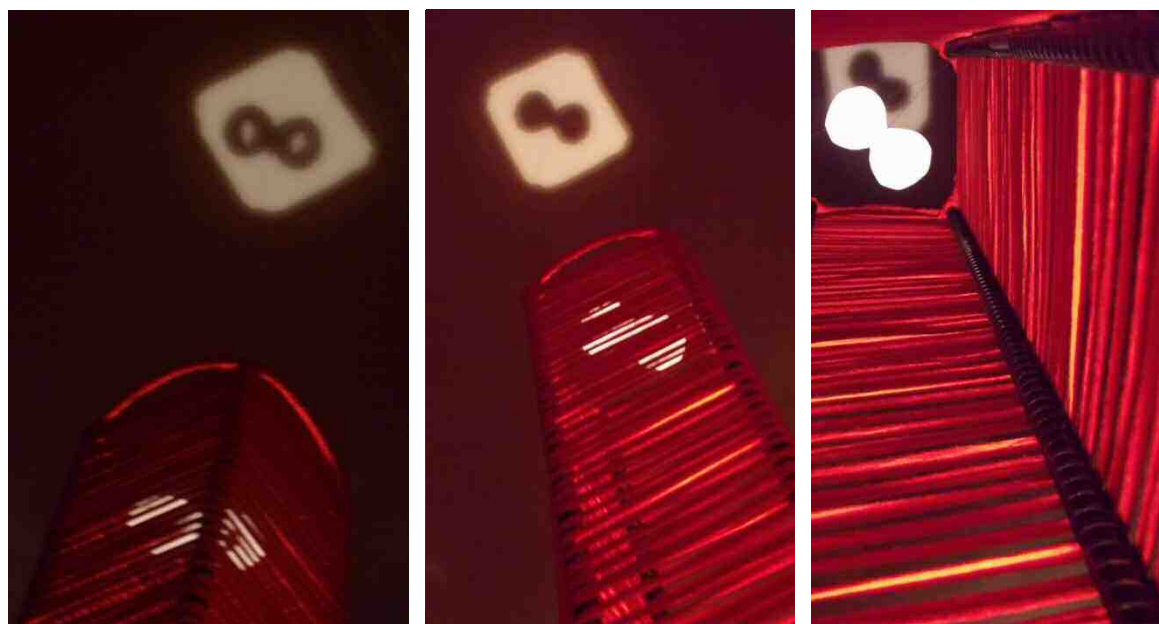


Figura 87 - Estrutura metálica e revestimento.

Já na Figura 88 e Figura 90, temos o resultado final deste projecto assim como o registo do desenho técnico (Figura 89).



Figura 88 - Candeeiro de pé.³⁷

³⁷ Gostaria de referir que o tecido aplicado é a matéria-prima utilizada no fabrico das mantas de trapos, não conheço a origem inicial do rolo mas provavelmente seria uma peça de tecido que foi cortada em tiras com a mesma largura formando um novelo.

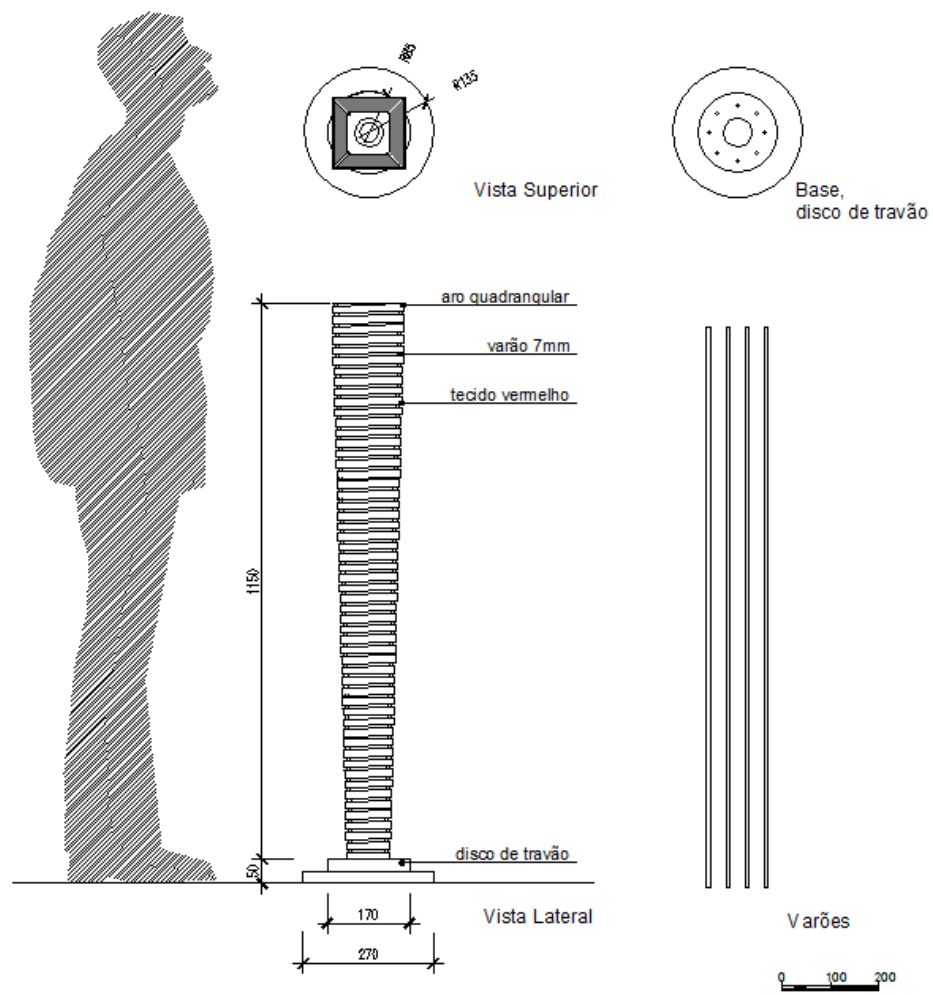


Figura 89 - Desenho técnico, Candeeiro de pé.

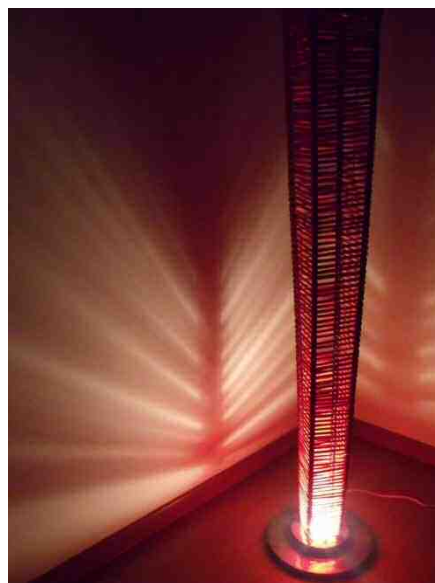


Figura 90 - Candeeiro de pé.

27.4 Mesa

(consultar anexo E)



Figura 91 - Pneu usado.

Dar um destino ecologicamente correto aos pneus é dever de todos nós. Neste projeto, este elemento (Figura 91), tão prejudicial para o meio ambiente ganha uma nova vida com uma dupla funcionalidade, na Sede da ECB, na sala com o nome Século XXI.



Figura 92 - Base inferior com rodízios.

A mesa comporta a função expositiva. Resultou da apropriação de um pneu usado de grande calibre³⁸, assente sobre uma base de madeira revestida a chapa de offset. A mesa comporta na base rodízios (Figura 92), para que se possa deslocar facilmente, sobre o qual foi ajustado um tampo em vidro. Não deixando a peça com um ar tão rude, é importante referir que o pneu depois de limpo (uma vez que é usado), levou

³⁸ 325/35 R 21 Tamanho do pneus esta medida significa que a largura total da secção do pneu é de 325mm, 35 é a relação entre largura e altura o R indica uma estrutura radial do pneus e 21 indica o diâmetro interno do pneu em polegadas. Este pneu tem ainda um índice de velocidade muito elevado pois o índice é W, pneus com este índice são usados em carros que atingem velocidades acima dos 300km/h.

uma película de verniz que lhe confere brilho e logo lhe atribui um aspeto cuidado apesar de se tratar de um pneu usado, (Figura 93).

É no seu interior que se pode colocar uma taça, um cartaz, etc., algo que divulgue algum evento é dada a liberdade de a complementar.



Figura 93 - Base com rodízios e pneu envernizado.



Figura 94 - Mesa, Sala Seculo XXI.

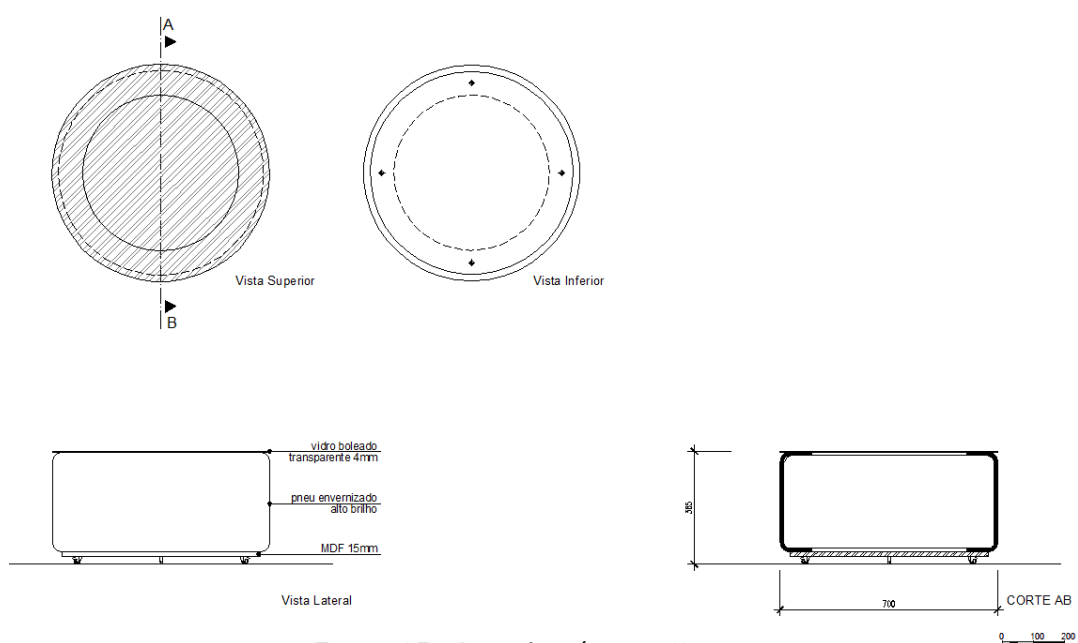


Figura 95 - Desenho técnico, Mesa.

Capítulo V

Considerações Finais

Como costuma acontecer com muitos projetos, o resultado desta pesquisa não se parece em nada com aquilo que se anunciava no início.

Atenta à oportunidade, foi exercida a possibilidade de reapropriação de um espaço, Sede ECB, ação que consistiu na reinvenção do quotidiano, criando espaços diversos que vão ao encontro do mundo do desporto motorizado. As intervenções tiveram como consequência a alteração de objetos e códigos proporcionando às pessoas algo afetivo e com identidade própria.

A recuperação do espaço através de ações poéticas em que a vontade de ação, a vontade de intervir levantou muitas questões e contradições, algumas delas relacionadas com o fator económico, consultar anexo F.

O projeto resultou em micro ações com uma linha de pensamento global, em que os motores, os circuitos, as corridas foram os atores principais Nunca esquecendo os agentes ativos catalisadores de experiencias, de corridas, as emoções aos espaços.

Este exercício, que teve a Sede ECB como palco para a sua execução está ligado à tentativa de introduzir movimento, que por sua vez é permitido pela estabilidade das formas, com varias possibilidades de serem observadas através de circuitos abertos. Isto é, as pessoas são convidadas a participarem no projeto, quer os que nos são apresentados, já concluídos em que compete aos espectador descobrir e perceber, ou aqueles que foram simplesmente deixados para terem múltiplas interpretações por quem os utiliza.

O espaço tornou-se uma zona de diálogo, de partilha com uma certa carga simbólica e criativa em que a fronteira entre a arte e o design se dilui. O diálogo é um elemento fundamental presente na intervenção, tornando o visitante, um sócio ativo e até participativo nesta prática que se legitimou todo este processo de desenvolvimento e crescimento.

Houve um desejo de desenvolver algo espontâneo que deu origem a um conjunto de projetos colaborativos em que existiu um predomínio de diferentes influências, proporcionado experiencias únicas e diversificadas.

As intervenções no espaço foram um foco da investigação que culminou na execução de um projeto de procura que abriu portas para novas investigações e diálogos. Sendo, o projeto um instrumento sensibilizador de questões inerentes à prática projetual, dotando-me de conhecimento de apoio conceptual para a delineação da intervenção.

29. Bibliografia

ALBARRACIN, Jesus e **JULIÁN**, Fernando, *Desenho para Designers Industriais*, Lisboa, Editorial Estampa, 2005.

Arnheim, Rudolf. 1992, São Paulo: Liv. Pioneira Editora.

Bachelard, Gaston. *A poética do Espaço*. 1957, São Paulo: Livraria Martins Fontes

BAUDRILLARD, Jean. *O Sistema de Objectos*, 4ª ed., São Paulo, Editora Perspectiva, 2004.

BAUDRILLARD, Jean. *A Sociedade de Consumo*, Lisboa, Edições 70, 2005.

CUNHA, Luís Veiga da. *Desenho Técnico*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

CHING, Francis. *Arquitectura: Forma, Espaço e Ordem*. Barcelona: Ed. G. Gili, 1984.

Da COSTA, Daciano. *Design e Mal-Estar*, Porto, C.P.D, 1998.

DORMER, Peter. *Os Significados do Design Moderno – A Caminho do Século XXI*, Porto, CPD, 1995.

ECO, Humberto - *Obra Aberta*. Lisboa: Difel, 2009.

Espacios Reconvertidos. 2006. 1ª Edição. TASCHEN. Spain: Gráficas Toledo.

FUAD-LUKE, Alastair - *The Eco-Design Handbook*, a complete sourcebook for the home and office, Londres, Thames & Hudson, 2004.

HANNAH, Bruce - *Becoming a Product Designer*, New Jersey, John Wiley & Sons, 2004.

LORENZ, Christopher - *A dimensão do design*, Centro Português de Design, 1991.

MANZINI, Ezio - *A Matéria da Invenção*, Lisboa, Ed. C.P.D nº3, 1993.

MUNARI, Bruno - *A Arte como Ofício*. Lisboa: Editorial Presença, 1993.

MUNARI, Bruno - *Das Coisas Nascem Coisas*. Lisboa: Edições 70, 1982.

MUNARI, Bruno - *Fantasia, invenção, criatividade e imaginação na comunicação visual*. 1982. Lisboa: Editorial Presença.

NORMAN, Donald A - *The Design of Everyday Things*, London, The MIT Press, 2001.

SACHS, Ignacy - *Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente*. São Paulo: Studio Nobe/Fundap, 1993.

Jornais

Beira Baixa, 26 de Janeiro de 1964, pag.8;

Beira Baixa, 31 de Maio de 1964, pag.10;

Beira Baixa, 8 de Novembro de 1964, pag.8;

Beira Baixa, 15 de Novembro de 1964, pag.8;

Beira Baixa, 29 de Novembro de 1964, pag.8;

Beira Baixa, 26 de Janeiro de 1964, pag.8;

Beira Baixa, 9 de Fevereiro de 1964, pag.4;

Beira Baixa, 15 de Março de 1969, pag.9;

Beira Baixa, 21 de Junho de 1969;

Beira Baixa, 15 de Março de 1969, pag.9;

Beira Baixa, 5 de Julho de 1969, pag.9;

Povo da Beira, 17 de Novembro de 1998, pag.16;

Povo da Beira, 24 de Novembro de 1998, pag.17;

Povo da Beira, 19 de Outubro de 1999, pag.1 e 20;

Povo da Beira, 25 de Setembro de 2001, pag.21 e 20;

Povo da Beira, 9 de Outubro de 2001, pag.20 e 21;

Reconquista, 19 de Janeiro de 1964;

Reconquista, 26 de Janeiro de 1964, pag.8;

Reconquista, 4 de Outubro de 1964, pag.8;

Reconquista, 1 de Novembro de 1964, pag.14;

Reconquista, 15 de Novembro de 1964, pag.8, 9 14;

Reconquista, 27 de Dezembro de 1964, pag.6;

Reconquista, 15 de Março de 1969, pag.11;

Reconquista, 19 de Abril de 1969, pag.11;

Reconquista, 26 de Abril de 1969, pag.11;

Reconquista, 24 de Maio de 1969, pag.11;

Reconquista, 31 de Maio de 1969, pag.7;

Reconquista, 7 de Junho de 1969, pag.11;

Reconquista, 12 de Julho de 1969, pag.5 e 9;

Reconquista, 29 de Junho de 1979, pag.1, 6 e 7;

Reconquista, 20 de Julho de 1979, pag.1, 7 e 9;

Suplemento / Reconquista n.º 43101, 30 de Novembro de 1979;

Suplemento Desporto / Reconquista n.º 2796, 30 de Novembro de 1979, pag.1 e 7;

Reconquista, 14 de Dezembro de 1979, pag.1 e 9;

Reconquista, 16 de Julho de 1993, pag.18;

Reconquista, 29 de Abril de 1994, pag.18;

Reconquista, 6 de Maio de 1994, pag.4 e 5;

Reconquista, 23 de Outubro de 1998, pag.7;

Reconquista, 13 de Novembro de 1998, pag.6 e 7;

Reconquista, 20 de Novembro de 1998, pag.5;

Reconquista, 27 de Novembro de 1998, pag.7;

Reconquista, 22 de Outubro de 1999, pag.7;

Reconquista, 24 de Dezembro de 1999, pag.67;

Reconquista, 28 de Setembro de 2001, pag.38;

Reconquista, 4 de Outubro de 2001, pag.34;

Reconquista, 12 de Outubro de 2001, pag.10, 11 e 32;

Gazeta do Interior, 17 de Junho de 1993, pag.14;

Gazeta do Interior, 24 de Junho de 1993, pag.27;

Gazeta do Interior, 8 de Julho de 1993, pag.2;

Suplemento / Gazeta do Interior, 8 de Julho de 1993, pag.4, 5, 6, 7 e 8;

Gazeta do Interior, 15 de Julho de 1993, pag.25 e 27;

Gazeta do Interior, 28 de Abril de 1994, pag.23;

Gazeta do Interior, 5 de Maio de 1994, pag.31;

Gazeta do Interior, 12 de Maio de 1994, pag.23;

Gazeta do Interior, 26 de Maio de 1994, pag.27;

Gazeta do Interior, 19 de Novembro de 1998, pag.27;

Gazeta do Interior, 26 de Novembro de 1998, pag.23;

Gazeta do Interior, 14 de Outubro de 1999;

Gazeta do Interior, 27 de Outubro de 1999;

Gazeta do Interior, 20 de Setembro de 2001;

Gazeta do Interior, 27 de Setembro de 2001;

Gazeta do Interior, 11 de Outubro de 2001, pag.34 e 35;

30. Web grafia

www.acp.pt

[Acedido em 23 de Novembro de 2013]

www.acp.pt/o-clube/saiba-mais/historia/section/1?viewall=true.

[Acedido em 1 de Dezembro de 2013]

www.cm-castelobranco.pt

[Acedido em 10 de Janeiro de 2013]

www.dicio.com

[Acedido em 20 de Fevereiro de 2013]

www.dre.pt.

Diário da Republica, III Série, 14 de Março de 1995

[Acedido em 1 de Fevereiro de 2013]

www.escuderiacastelobranco.pt

[Acedido em 10 de Outubro de 2012]

www.infopedia.pt

[Acedido em 22 de Janeiro de 2013]

[www.infoescola.com,/portugal/salazarismo](http://www.infoescola.com/portugal/salazarismo)

[Acedido em 22 de Janeiro de 2013]

www.fpak.pt

[Acedido em 10 de Janeiro de 2013]

<http://www.fpak.pt/REG-2013/REG%20GERAL/CODIGO%20DESPORTIVO%20INTERNACIONAL.pdf>

[Acedido em 10 de Janeiro de 2013]

<http://www.fpak.pt/REG-2010/RALIS/ANEXO%20%20PER%20-%20Sinaletica%20Ralis.pdf>

[Acedido em 10 de Janeiro de 2013]

<http://bibliotecamunicipaldecastelobranco.blogspot.pt>

[Acedido em 20 de Janeiro de 2013]

<http://albicastelhano.blogspot.pt/2011/07/castelo-branco-antigo.html>

[acedido em 20 de Outubro de 2012]

<http://books.google.pt/books?id=EKPPu5y5WyIC&pg=PA28&lpg=PA28&dq=bossel+sustentabilidade&source=bl&ots=vV9CIy1fjh&sig=1VG2J3NiAp59DZHAFZ-aOPAcYM4&hl=pt-BR&sa=X&ei=j5HaUeeeLqOp7Aaa1oHYDw&sqi=2&ved=0CC8Q6AEwAA#v=onepage&q=bossel%20sustentabilidade&f=false>

<http://castelobrancocidade.blogspot.pt>

[Acedido em 22 de Novembro de 2013]

<http://www.escuderiacaastelobranco.pt/pt/a-escuderia/a-hist%C3%B3ria.aspx>

[Acedido em 22 de Novembro de 2013]

<https://pt.wikipedia.org>

[Acedido em 22 de Janeiro de 2013]

<https://pt.wikipedia.org/wiki/Sustentabilidade>

[Acedido em 10 de Janeiro de 2013]

http://pt.wikipedia.org/wiki/Desenvolvimento_sustent%C3%A1vel

[Acedido em 10 de Janeiro de 2013]

31. Anexos

Anexo A – Documentos fornecidos pela ECB;

Anexo B – Pesquisa Jornais/Suplementos, outros registos;

Anexo C – Imagens do interior da proposta;

Anexo D – Imagens da maquete/protótipos;

Anexo E – Desenhos técnicos;

Anexo F – Estimativa Orçamental.

32. Glossário

ADN – Clube ou Federação Nacional reconhecida pela FIA como único detentor do poder desportivo no seu País.

Automóvel – Um Automóvel é um veículo terrestre, que se desloca sobre um mínimo de quatro rodas não-alinhadas, sempre em contacto com o solo, das quais pelo menos duas asseguram a direção e pelo menos duas a propulsão.

Campeonato - pode ser constituído por uma série de provas ou por uma única prova. Existem campeonatos nacionais e campeonatos internacionais

Circuito - Percurso fechado, compreendendo o conjunto das instalações que dele fazem parte integrante, que tem início e final no mesmo local, especificamente construído ou adaptado para corridas de automóveis.

Um circuito pode ser temporário, semipermanente ou permanente, segundo a natureza das suas instalações e a sua disponibilização para as competições.

Competição - Uma competição é uma prova na qual um automóvel tome parte com um objetivo de competição ou à qual é dada uma natureza competitiva, pela publicação das respetivas classificações.

Concorrentes - Toda a pessoa física ou moral inscrita numa competição qualquer e obrigatoriamente munida de licença de Concorrente da FIA concedida pela sua ADN tutelar.

Condutor - Pessoa que conduz um veículo.

Clube Desportivo - é uma associação criada para ajudar os seus membros na prática de atividades desportivas recreativas e culturais.

Demonstrações - apresentação de performances.

Linha de controlo - linha à passagem da qual um veículo é cronometrado.

Linha de partida - linha de controlo inicial, com ou sem cronometragem

Partida - A partida é o instante em que é dada a ordem de partida a um Concorrente, isolado ou em conjunto.

Parque fechado - local para onde o Concorrente é obrigado a levar a (s) viatura (s), como previsto no regulamento particular.

Ao interior do parque fechado, apenas tem acesso as autoridades encarregadas da vigilância. É interdita qualquer operação ou reparação a menos que seja autorizada pelas autoridades acima referidas. O parque fechado é obrigatório em todas as provas em que estão previstas verificações técnicas. O regulamento particular indicará o local em que o (s) parque (s) fechado (s) será (ão) instalado (s).

CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL
<http://www.fpak.pt>

Passageiro - Pessoa que não o Condutor, transportada por um veículo.

Percurso - Trajecto a ser seguido pelos Concorrentes.

Escuderia - Automóvel. Empresa proprietária de automóveis para competição, também responsável pela contratação de pilotos, e de toda equipe técnica especializada em trabalhar nesses veículos: Escuderia Ferrari. (Etm. do Italiano: scuderie).

www.dicio.com

Federação portuguesa de automobilismo e karting – pelos estatutos da FPAK:

Art.º 2º

Natureza e regime

1 – A FPAK é uma associação privada sem fins lucrativos, integrada pelos Clubes desportivos e Associações de praticantes, de oficiais, ou de outros agentes que organizem, promovam, pratiquem e contribuam para o desenvolvimento do automobilismo desportivo e do Karting.

2 – A FPAK é uma federação uni desportiva.

3 – A FPAK rege-se pela legislação vigente, pelos presentes Estatutos, pelos seus Regulamentos e pelas deliberações da Assembleia Geral, e ainda pelos Regulamentos e normas do Código Desportivo Internacional da Federação Internacional do Automóvel (FIA).

4 – A FPAK nas matérias técnicas e desportivas rege-se-á pelo disposto no Código Desportivo Internacional e seus anexos, pelas normas emanadas da FIA e pelas regras aprovadas pelos seus órgãos sociais.

...

www.fpak.pt

Federação internacional automóvel – “A Federação Internacional Automóvel, é o único poder desportivo internacional, qualificado para elaborar e fazer aplicar os regulamentos, baseados sob os princípios fundamentais da segurança e da equidade desportiva, destinados a desenvolver e rege as competições e os records automóveis e organizar os campeonatos internacionais da FIA. A FIA é o Tribunal Internacional de

última instância, com competência para julgar dos diferendos que possam surgir quando da aplicação dos ditos regulamentos; reconhecendo-se que a Federação Internacional de Motociclismo exerce os mesmos poderes no referente aos veículos automóveis de uma, duas ou três rodas.

A FIA pode delegar anualmente, em matéria de Karting, o seu poder desportivo internacional, em qualquer organismo reconhecido, que tenha por missão dirigir as atividades desportivas internacionais do Karting, no estrito respeito do presente Código e dos regulamentos da FIA”.

CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL
<http://www.fpak.pt>

Fundadores - conjunto de pessoas que ergueram uma organização.

Logotipo - Desenho característico de determinada instituição, marca comercial.

Matéria-prima - Substância com que se fabrica alguma coisa.

Parque Fechado - Local apenas acessível aos condutores e oficiais de prova onde se colocam os carros no início e no final das provas a fim de verificar se os mesmos estão conforme os regulamentos que regem cada modalidade.

Pec - Prova especial de classificação, percurso em que os concorrentes tentam efetuar o menor tempo entre o início e o fim, são as PEC's que decidem a classificação final de uma prova.

Percurso - compreende todas as zonas em que determinada prova ocorre, sendo composto por: Ligações e PEC's.

Perícia - Prova muito curta delimitada por pinos em que os pilotos têm de efetuar várias manobras como piões e contorne de pinos no menor tempo.

Prova - Lição prática e experimental, ensaio que se faz de um carro e a um piloto.

“É uma única prova, com os seus próprios resultados. Pode compreender uma (ou mais) manga (s) e uma final, treinos livres, treinos cronometrados ou ainda dividida de uma forma semelhante, mas que deve terminar no final da manifestação. Uma prova considera-se iniciada a partir do horário previsto para o início das verificações documentais e/ou técnicas e compreenderá os treinos e a competição em si própria.”

CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL
<http://www.fpak.pt>

Rally - “Prova em estrada a uma velocidade média imposta que se desenrola total ou parcialmente em estradas abertas à circulação normal. Um “Rally” é constituído quer por um itinerário único, o qual deve ser seguido por todas as viaturas, quer por vários itinerários, que terminam num mesmo ponto de reunião anteriormente fixado, seguidos ou não por um itinerário comum. O ou os itinerários podem compreender uma ou várias provas classificativas, isto é, provas organizadas em estradas fechadas ao trânsito

normal, e que em conjunto são, regra geral, determinantes para o estabelecimento da classificação geral do Rally. O ou os itinerários que não são usados como provas classificativas, recebem o nome de “itinerários de ligação”.

Nestes, a mais alta velocidade não deve jamais constituir factor de classificação.

Os Rallies de 1.ª Categoria devem estar inscritos no Calendário Desportivo Internacional, na secção “Provas de Regularidade”.

As provas que utilizarem parcialmente as estradas abertas ao trânsito normal, mas que compreendam provas classificativas em circuitos permanentes ou semipermanentes em mais de 20 % da quilometragem total do Rally, não podem ser inscritas na secção “Provas de Regularidade” do Calendário Desportivo Internacional e são consideradas, para todos os efeitos, corridas de velocidade”.

CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL
<http://www.fpak.pt>

Rallies de 2.ª Categoria (Concentração Turística) - *“Prova organizada com o simples objectivo de reunir turistas num ponto pré-fixado.*

Rallies de 2.ª Categoria devem obrigatoriamente ter como subtítulo as palavras “Concentração Turística”. O ou os itinerários de um Rally de 2.ª categoria podem ser obrigatórios, mas apenas com simples controlos de passagem e sem que qualquer velocidade média possa ser imposta aos participantes no percurso de estrada”.

CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL
<http://www.fpak.pt>

Race - Corrida, prova, experiência.

Reabilitação - Acto ou efeito de reabilitar, Recuperar, regenerar.

Reciclagem - Formação complementar dada a um profissional, para permitir-lhe adaptar-se aos progressos industriais, científicos etc. Ato ou efeito de se reprocessar uma substância, quando sua transformação está incompleta ou quando é necessário aprimorar suas propriedades ou melhorar o rendimento da operação como um todo.

www.dicio.com

Reutilização - nova utilização.

Revitalização - Ato ou efeito de revitalizar. Conjunto de medidas capazes de dar novo impulso ou maior eficiência.

Sede - Lugar onde funcionam os órgãos administrativos e as atividades sociais de uma organização.

Sustentabilidade - Que se pode sustentar, manter; Que não envolva riscos ambientais.

Warm Up - Prova de afinação e aquecimento, efetuada no início de uma prova, que nunca conta para a classificação final de uma prova.

Anexo A

Documentos fornecidos pela ECB,
(consultar informação em formato digital)

Anexo B

Pesquisa Jornais/Suplementos, outros registos

(consultar informação em formato digital)

Anexo C

Imagens do interior da proposta

(consultar informação em formato digital)

Anexo D

Imagens da maquete/protótipos

(consultar informação em formato digital)

Anexo E

Desenhos técnicos (consultar informação em formato digital)

Índice

ARQ 01 – Planta de Localização

ARQ 02 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Existente

ARQ 03 – Cortes AA' - BB' - CC' - DD' - EE' - FF', Existente

ARQ 04 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Alterações

ARQ 05 – Cortes AA' - BB' - CC', Alterações

ARQ 06 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Proposta

ARQ 07 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Pavimento e Equipamento, Proposta

ARQ 08 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Cotada, Proposta

ARQ 09 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Iluminação, Proposta

ARQ 10 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Tetos (com pontos de luz), Proposta

ARQ 11 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Conjunto (Equip. tectos e pontos de luz),

Proposta

ARQ 12 – Cortes AA' - BB' - CC', Proposta

ARQ 13 – Cortes DD' - EE' - FF' GG' - HH', Proposta

ARQ 14 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Identificação de Acabamentos, Proposta

ARQ 15 – Mapa de Acabamentos, Proposta

MOB 16 – Mobiliário, Expositor trofeus

MOB 17 – Mobiliário, Expositor Merchandising

MOB 18 – Mobiliário, Expositor Publicidade

MOB 19 – Balcão de apoio ao bar

MOB 20 – Painel: Calendário e “Bloco de Notas”

MOB 21 – Mesa Quadrangular

MOB 22 – Puf

MOB 23 – Mesa

ILUM 24 – Candeeiro de Pé – Candeeiro de Mesa

EXP 025 – Planta Piso 0 – Planta Piso -1, Exposição, Proposta

EXP 026 – Corte A-A', Exposição, Proposta

EXP 027 – Corte B-B', Exposição, Proposta

EXP 028 – Corte C-C', Exposição, Proposta

EXP 029 – Corte D-D', Exposição, Proposta

EXP 030 – Corte E-E', Exposição, Proposta

EXP 031 – Corte F-F', Exposição, Proposta

EXP 032 – Corte G-G', Exposição, Proposta

SIN 033 – Sinalética, Proposta

Anexo F

Estimativa Orçamental