

vol 12, april, 2009

LX^a - BCN^a



LX^a - BCN^a



UNIVERSITAT DE BARCELONA



FICHA TÉCNICA – PUBLISHING DATA

On the waterfront, vol. 12, april 2009

ISSN 1139 7365

Edita:

Centre de recerca POLIS. Universitat de Barcelona

Director

A. Remesar

Coordinación Editorial

Núria Ricart - Xavier Salas

Consejo de Redacción

Jordi Gratacós (UB), Tomeu Vidal (UB), J.P. Costa (UTL), P. Brandão (IST UTL), M. Acciouili (UNL), J. Cunha (UNL), Helena Elias (Universidade Lusófona)

Consejo científico

Sergi Valera (UB), Lino Cabezas (UB), F. Nunes da Silva (IST UTL), J. Pedro Lorente (UNIZAR), Blanca Fernández (UCM), Carme Grandas. Ajuntament de Barcelona, José Gilherme Abreu. APHA., Liliana Fracasso. Accademia Belle Arti. Foggia, John Butler.(UCL), David Haley. (MMU), Carlos D. Coleho (UTL), F. Alves, prefeitura de Porto Alegre (BR), A. I. Ribeiro (Museo Casa da Cerca. Almada)

Apoyos



Proyectos

PB98 1251; BHA2002 00520; HUM2005 00420; HUM2006 12803 C02 0, HUM2004 22086E



Grup de Recerca Consolidat 2005SGR00150

©de la edición: CR POLIS Universitat de Barcelona © de los textos los autores © de la imágenes las fuentes mencionadas en los artículos

Pau Gargallo 4 08028 Barcelona. Tl + 34 628987872
mail: aremesar@ub.edu
http://www.ub.es/escult/Water/index.htm

Contents

Un proyecto complejo en un espacio compartido / Um projecto complexo, em espaço partilhado / A complex project in a shared space	5-7
> Tiempo y Discurso > Tempo e Discurso > Time and Discourse	9
Espaço público, tempo e espaço de uma mudança: Lisboa e Barcelona	11
<i>Claudia Sisti</i>	
PENSAR A CIDADE, no TEMPO da Incerteza. Sobre modelos e paradigmas da cidade contemporânea	22
<i>Ana Luisa Brandão</i>	
> Imagen y Cultura > Imagem e Cultura > Image and Culture.....	37
A Cultura como Regenerador Urbano? O caso do Bairro Alto em Lisboa	39
<i>Sandra Vale</i>	
Focos “artísticos” en procesos de regeneración urbana. Reflexión sobre los talleres artísticos municipales de Lisboa	59
<i>Nemo Remesar Aguilar</i>	
A Arte Pública como acontecimento urbano -Centro e Periferia	67
<i>Filipa Calvário</i>	
Um Sistema de Informação e Sinalização de Arte Urbana	80
<i>Inês Marques, Nemo Remesar, Telmo Lopes</i>	
> Movilidad > Mobilidade > Mobility	99
A MOBILIDADE PEDONAL “MECANICAMENTE APOIADA”	101
<i>Marta Valente</i>	
O interface, espaço público? dois casos	119
<i>Inês Piedade</i>	
O PAVIMENTO COMO CONTINUIDADE – O CASO DA BAIXA DE LISBOA	131
<i>Joana Pimenta</i>	
> Cohesión territorial > Coesão territorial > Territorial Cohesion	147
Espaço Público e Coesão Territorial – O Caso da “Rambla de La Mina”	149
<i>Ana Júlia Pinto</i>	
Espaço habitacional e o lugar da arte no Bairro dos Olivais Sul, Lisboa	164
<i>Inês Maria Andrade Marques</i>	
ART PÚBLIC, REGENERACIÓ URBANA I PARTICIPACIÓ . EL PROJECTE CARTOGRAFIES DE LA MINA	172
<i>Núria Ricart</i>	
> Coda	187
“A cidade, como tudo o que é sólido, está a derreter-se no ar? . Ensaio provisório, sobre Duração e Complexidade”	189
<i>Pedro Brandão</i>	
> Review of Books	193

Un proyecto complejo en un espacio compartido

Antoni Remesar, Fernando Nunes da Silva, Pedro Brandão

Este número de “On the W@terfront” como el título indica, es una combinación de dos ciudades (Lisboa [LX] y Barcelona [BCN]) y de dos conceptos (el compartir y la complejidad). Cuando, lo que es una ciudad y lo que puede ser su futuro, salta de la constatación de una “complicación” para exigir una explicación de lo que es su “complejidad”, ganamos un sentido de posibilidad, en una estrategia de transformación. Lo mismo ocurre cuando compartimos conocimientos.

La colaboración de la Universidad de Barcelona con el Instituto Superior Técnico de Lisboa, a través de los programas de Master en Diseño Urbano y de Doctorado en Espacio público y regeneración urbana, que ya tiene una década de historia, cuando, en Lisboa, se lanzó el Postgrado Diseño Urbano, patrocinado por el Centro Portugués de Diseño.

La experiencia, que era reciente en las dos ciudades, de una regeneración de la ciudad conducida por un evento (los JJ.OO. de 1992 en Barcelona y la Expo98 de Lisboa) hacía pensar en la posibilidad de desarrollar las habilidades que estas ciudades habían adquirido, de modo pionero, en el ámbito del diseño del espacio público como motor de nuevos proyectos urbanos. Las estructuras de conocimiento no podían ser indiferentes a esta oportunidad sobre todo porque el “movimiento” tenía un liderazgo profesional y teórico de gran prestigio internacional ... En Barcelona, Oriol Bohigas o Jordi Borja entre otros, en Lisboa, Nuno Portas, entre otros, para promover la discusión de nuevos modelos de “hacer ciudad”.

Diez años después tanto Barcelona como Lisboa, han conseguido muchos logros y en los círculos académicos y científicos aumentó significativamente la producción de nuevo conocimiento, no sólo en las experiencias de Proyecto Urbano, que ambas ciudades han protagonizado, sino también sobre el dominio de lo urbano. El espacio público, el diseño urbano, el arte público, planteaban nuevos conceptos en el orden del día, tratados en numerosos estudios sobre la centralidad, la participación, la rehabilitación de zonas industriales o de frentes de agua, las infraestructuras de la movilidad, los usos mixtos, el paisaje ... convirtiéndose estas dos ciudades en laboratorios.

Muchas de estos progresos implicaron colaboraciones en diversos planos y entre muchas instituciones, tanto en Lisboa como en Barcelona, pero la naturaleza de nuestra propia experiencia de intercambio siempre ha estado centrada en la importancia de los enfoques interdisciplinares, hasta el punto en que hoy es la propia interdisciplinariedad uno de los temas de investigación en el que estamos progresando.

En 2008 se firmó un convenio para formalizar la cooperación entre ambas Instituciones centrado en los estudios de segundo y tercer ciclo y a la investigación. Hoy en día este intercambio no sólo supone la cooperación en los programas de máster y de doctorado con reconocimiento mutuo, sino también la cooperación de los profesores visitantes, estudiantes de intercambio para la consecución de créditos en los planes de estudio o de investigación, la dirección y co-supervisión de las tesis, participación en paneles y comités de seguimiento, los proyectos de investigación diseñados conjuntamente y otras medidas de cooperación puntual.

En esta edición de la revista se pone de manifiesto otra colaboración: la divulgación. Las áreas temáticas que se encuadran los artículos (y que podemos hallar en muchos otros documentos científicos) se han desarrollado en una u otra de estas Instituciones:

- > Tiempo y Discurso, nos presenta nuevos enfoques sobre el discurso teórico acerca de los modelos
- > Imagen y Cultura, trata de la regeneración urbana como Cultura, Arte y Comunicación.
- > Movilidad, se ocupa de los espacios de tránsito, el espacio público peatonal y la infraestructura.
- > Cohesión territorial, nos habla de diferentes enfoques sobre el papel del arte en una ciudadanía amplificada .

Um projecto complexo, em espaço partilhado

Este número de “On the W@terfront” tem como título uma conjugação de duas cidades (Lx^a-BCN^a) e dois conceitos (partilha e complexidade). Quando o que é uma cidade e o que pode ser o seu futuro, passa da constatação de uma “complicação”, para a procura de uma explicação para o que é a sua “complexidade”, ganhamos já um sentido da possibilidade, numa estratégia de transformação. O mesmo se passa na partilha do conhecimento.

A colaboração da Universidade de Barcelona com o Instituto Superior Técnico de Lisboa, através dos programas de Master de Desenho Urbano e de Doutoramento em Espacio Publico y Regeneracion Urbana, tem já um histórico de uma década, quando se iniciou em Lisboa uma Pós-Graduação em Design Urbano, promovida pelo Centro Português de Design.

A experiência, que então era recente nas duas cidades, de uma regeneração da cidade conduzida por um evento (os JJOO em BCN e a EXPO98 em Lisboa) fazia crer que se poderiam desenvolver as competências que nestas cidades se tinham manifestado de uma forma pioneira, na esfera do desenho do espaço público como condutor dos novos projectos urbanos. As estruturas do conhecimento não poderiam ficar indiferentes a essa oportunidade tanto mais que o “movimento” tinha lideranças teóricas e profissionais de grande prestígio internacional... Em Barcelona Oriol Bohigas ou Jordi Borja; em Lisboa, Nuno Portas, entre outros, promoviam a discussão de novos modelos de “fazer cidade”.

Dez anos depois muitas realizações se seguiram tanto em Barcelona como em Lisboa e no campo académico e científico aumentou significativamente a produção de novo conhecimento, não só sobre as experiências de Projecto Urbano que entretanto se protagonizaram nelas, mas também sobre o próprio domínio do urbano. O espaço público, o desenho urbano, a arte pública, puseram novos conceitos na ordem do dia, tratados em inúmeros estudos, sobre centralidade, participação, reabilitação de zonas industriais ou de frentes de água, as infra estruturas da mobilidade, os usos mistos, a paisagem... tomando estas duas cidades como laboratório.

Muitos destes progressos envolveram colaborações em vários planos entre muitas instituições, em LX^a como em BCN^a, mas a natureza da nossa própria experiência de intercâmbio foi sempre focada no plano da importância das abordagens interdisciplinares, a um ponto em que hoje é a própria Interdisciplinaridade um dos tópicos de investigação em que estamos a progredir.

Em 2008 foi assinado um protocolo para formalizar a colaboração entre as duas Escolas em estudos de 2º e 3º ciclo e em trabalhos de investigação. Hoje tal intercâmbio congrega não só a colaboração nos programas de Mestrado e Doutoramento com reconhecimento mútuo, mas também a colaboração dos professores visitantes, o intercâmbio de alunos para a realização de créditos curriculares ou em trabalhos de investigação, a orientação e co-orientação de teses, a participação em júris e comissões de acompanhamento, os projectos de investigação desenhados em parceria e várias outras acções de colaboração pontual.

Neste número da revista manifesta-se esta outra colaboração: a divulgação. Os âmbitos temáticos em que se enquadram os artigos (e que podemos encontrar reproduzidos em muitos outros trabalhos científicos), foram desenvolvidos numa ou noutra destas Escolas:

- >Tempo e Discurso, apresenta-nos novas abordagens ao discurso teórico sobre modelos.
- >Imagem e Cultura, trata da Regeneração como Cultura Urbana, Arte e Comunicação.
- >Mobilidade, trata dos espaços de deslocação, espaço público pedonal ou de infra-estrutura.
- >Coesão territorial, fala-nos em várias aproximações ao papel da arte numa cidadania alargada.

A complex project in a shared space

This issue of “On the W@terfront” like the title suggests, is a combination of two cities (Lisbon [LX] and Barcelona [BCN]) and two concepts (sharing and complexity). When what is a city and what its future may be, goes from a “complication” to deep into an explanation of what is its “complexity”, we gain a sense of possibility, a strategy of transformation. The same happens when we share knowledge.

The collaboration between the University of Barcelona and the Instituto Superior Técnico in Lisbon, through the programs of Master of Urban Design and the PhD Programme on Public space and urban regeneration, already has a decade of history when, in Lisbon, was launched the Postgraduate Course on Urban Design, sponsored by the Portuguese Centre of Design.

The experience of the regeneration of the city led by an event (the 1992 Olympic Games in Barcelona and Lisbon Expo98), which was recent in both cities, suggested the possibility of developing the skills that these cities had acquired, pioneer in the design of public space as an engine of new urban projects. The knowledge structures could not be indifferent to this opportunity especially because the “movement” had leaders of great theoretical and professional international reputation ... In Barcelona, Oriol Bohigas and Jordi Borja among others, in Lisbon, Nuno Portas, among others, to promoting the discussion of new models of “how to make the city”.

Ten years after Barcelona and Lisbon both have achieved many accomplishments in the academic and scientist fields and significantly increased the production of new knowledge, both cities have been involved not just on the experiences of urban projects, but also on the urban domain. Public space, urban design, public art, new concepts arose in the agenda, discussed in numerous studies on centrality, participation, rehabilitation of industrial areas or waterfront areas, of infrastructure mobility, mixed uses, the landscape ... converting these two cities in laboratories.

Many of these developments involve partnerships at various levels and among many institutions, both in Lisbon and in Barcelona, but the nature of our own experience of exchange has always been focused on the importance of interdisciplinary approaches, to the point that, today, interdisciplinarity itself is a shared research topic in which we are progressing.

In 2008 both Institutions signed an agreement to formalize their cooperation focused on second and third level courses and on research. Today this exchange implies not only the cooperation on M.A. or PhD programmes, but also the cooperation of visiting faculty, exchange students to achieve credits in curriculum and research, direction and co-supervision of theses, participation in panels and monitoring committees, research projects and other measures designed jointly.

This issue of the magazine reveals collaboration: the dissemination. The subject areas of the issue (which we find in many other scientific publications) have been developed in one or other of these institutions:

- > Time and Discourse, presents us new approaches to the theoretical discourse about the models
- > Image and Culture, deals with the urban regeneration as Culture, Arts and Communication.
- > Mobility covers areas of transit, pedestrian public space and infrastructure.
- > Territorial Cohesion talks about different approaches to the role of art for a stronger citizenship.

> Tiempo y Discurso

> Tempo e Discurso

> Time and Discourse

Espaço público, tempo e espaço de uma mudança: Lisboa e Barcelona

Claudia Sisti *Doutoramento em Espaço Público e Regeneração Urbana – Universidade de Barcelona*

Abstract

During last decades, public space has undergone a major renovation of experience at international level, specially in Europe. This is an experience marked by great diversity not only of project intervention, but also of conceptual approaches to public space design. Analysis of various interventions, it is clear how the different conditions of locality focus heavily on how public space is treated.

Spain and Portugal, represent a special field of analysis, because both countries share a common recent history (dictatorships, democratic transition, accession to the EEC, etc...), but at the same time 'live' situations that urbanly, socially and politically are substantially different. It is the aim of this article to provide a historical summary of the framework decades of eighties and nineties, in Barcelona and Lisbon, in what regards to urban development and policies for public space, evaluating in a global way the common lines, trends and most significant steps. Secondly, supported by timelines of 'Plans, Projects and Procurement' we refer to most significant cases for each of the cities, focusing on achievements brought to term.

Using this method of analysis space / time allows us to demonstrate how different contexts and times of intervention, correspond to different types of public space and how the concept of public space is to metamorphose paradigms that can be set in a short time. What next?

Resum

Durant les últimes dècades, l'espai públic ha patit una important renovació d'experiència a nivell internacional, especialment a Europa. Aquesta és una experiència marcada per una gran diversitat no només dels projectes d'intervenció, sinó també dels enfocaments conceptuals per al disseny de l'espai públic. L'anàlisi de les diferents intervencions, evidencia com les diferents condicions de la localitat se centren en gran mesura en com l'espai públic es tracta.

Espanya i Portugal, representen un camp d'anàlisi, donat que ambdós països comparteixen una història recent (la dictadura, la transició democràtica, l'adhesió a la CEE, etc...), però al mateix temps "viuen" situacions que urbana, social i políticament són substancialment diferents. És l'objectiu d'aquest article oferir un resum històric del marc de les dècades dels vuitanta i noranta, a Barcelona i Lisboa, pel que fa al desenvolupament urbà i a les polítiques d'espai públic, avaluar de manera global les línies comunes, tendències i les mesures significatives. En segon lloc, amb el suport línies el temps sobre plans, projectes i realitzacions ens referim als casos més significatius per a cada una de les ciutats, centrant-se en els èxits duts a terme.

L'ús d'aquest mètode d'anàlisi espacial i temporal que ens permet demostrar com els diferents contextos i temps d'intervenció, corresponen a diferents tipus d'espai públic i com el concepte d'espai públic és metamorfoseja en paradigmes que poden establir-se en un curt període de temps. Què seguirà?

KEYWORDS: Barcelona, Lisboa, public space, public policies, urban projects

Introdução

O estudo do espaço público constitui um ponto de vista interessante para analisar as novas dinâmicas urbanas e as mudanças em curso na cidade. É no espaço público que se manifestam, muitas vezes e com mais força, as crises de cidade ou de urbanidade, representando portanto um ponto sensível que convém estudar a fundo para perceber as mudanças e deduzir quais os futuros desenvolvimentos do paradigma.

As novas realidades urbanas, marginais em relação aos centros consolidados, constituem um desafio para o espaço público; a dialéctica mobilidade-centralidade, que representa uma questão-chave do urbanismo moderno, parece impor-se aos intentos de criar uma continuidade formal e simbólica dos espaços públicos. A concepção de espaço público que dê resposta a esta questão, representa a busca de um novo paradigma de espaço público².

Durante as últimas décadas o espaço público foi objecto de uma importante experiência de renovação a nível internacional e, de uma forma especial, na Europa. Trata-se de uma experiência marcada por uma grande diversidade não só de intervenções, mas também de aproximações conceptuais ao projecto de espaço público³.

A renovação do espaço público da cidade com uma política urbanística explícita e global em algumas cidades europeias a partir da década de '80, configura-se como um processo de renovação urbana, de reconstrução da cidade consolidada, iniciada durante os anos sessenta e setenta do século XX. A experiência acumulada, na Europa, em duas décadas de renovação do espaço público, conduziu, apesar da diversidade

dos projectos, a algumas tendências de fundo: em primeiro lugar, o regresso às tipologias históricas da rua e da praça como espaços públicos de excelência; em segundo lugar, a uma concepção mais contextual do projecto de urbanização que retoma o diálogo entre plano horizontal e plano vertical; em terceiro lugar, a reivindicação de um sentido estrutural de espaço público⁴.

Da análise de várias intervenções, é patente que as diferentes condições do contexto local incidem fortemente na forma como o espaço público é tratado.

A utilização de Quadros Cronográficos para analisar as mutações ocorridas no espaço e no tempo, permite-nos demonstrar como a diferentes contextos e épocas de intervenção, correspondam diferentes tipologias de espaço público e como o próprio conceito do Espaço Público se metamorfoza até se poderem definir paradigmas que, num relativamente curto espaço de tempo, se transformam.

Cidades em transformação

Espanha e Portugal representam um campo especial de análise, pois ambos os países partilham uma história recente comum⁵, mas ao mesmo tempo 'vivem' situações urbanas, sociais, políticas substancialmente diferentes.

Os marcos históricos comuns são claros: ambos os países sofrem a ditadura, Portugal desde 1926 até à revolução de 1974, Espanha, desde o fim da guerra civil até a transição democrática de 1976. Em Junho de 1986, simultaneamente, aderem à Comunidade Económica Europeia.

De uma forma mais específica, Lisboa e Barcelona, cidades 'waterfront', partilham situações que podem ser confrontáveis; ambas as cidades são teatro de grandes eventos durante a década de '90. Barcelona hospeda as olimpíadas de '92, Lisboa a Expo em '98. Em 2004, Barcelona será palco do Fórum das Culturas, a Lisboa toca o Europeu de Futebol, eventos de natureza bastante diferente, mas igualmente catalisadores de energias, nos espaços urbanos centrais.

Ao mesmo tempo, a política para o Ambiente Urbano elaborada no seio da União Europeia a partir do principio da década de '90, e que se irá concretizar nos primeiros Quadros Comunitários de Apoio, traduz-se em Barcelona, entre muitos outros exemplos, numa aplicação exaustiva dos princípios da Agenda XXI; em Portugal, o Programa Polis, foca na requalificação ambiental das cidades de média dimensão a sua actuação fulcral.

Comum, mas com diferentes intensidades, é a vontade da mudança em relação à época das ditaduras, que tem reflexos sobre a intervenção no espaço urbano visível.

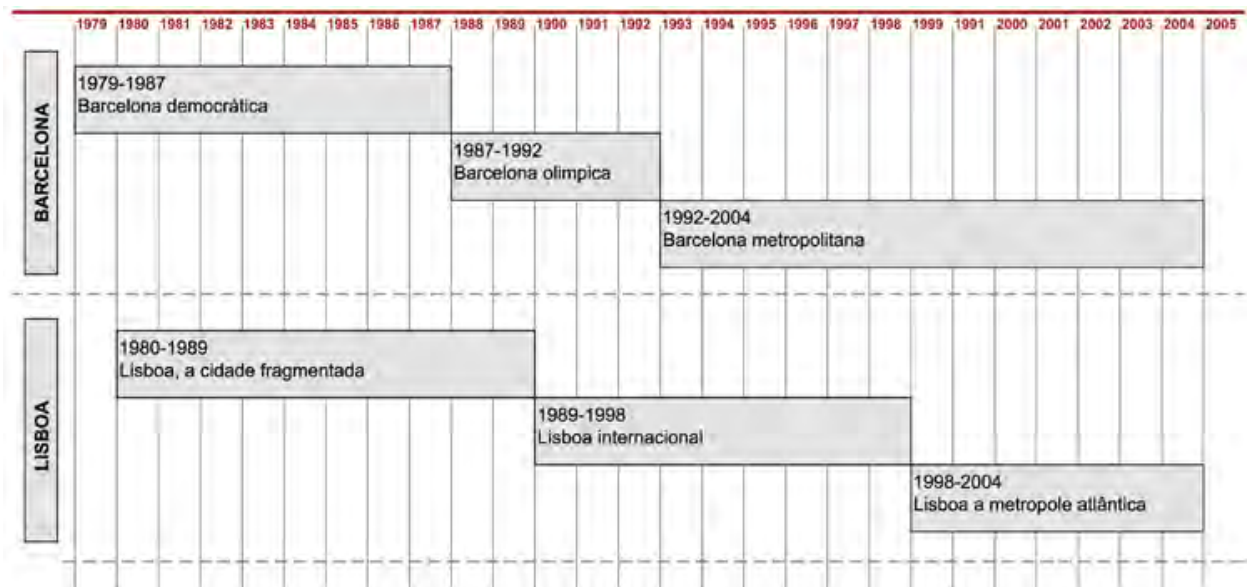
Não sendo objectivo específico deste artigo abordar os contextos históricos, geográficos, sociológicos que caracterizam., unindo e diferenciando, os dois países, como por exemplo, a não participação na II guerra mundial, a data quase coincidente da transição democrática, às implicações ao nível de desenvolvimento urbano entre uma cidade mediterrânica e uma cidade atlântica localizada num grande estuário ou a diferença administrativa entre Lisboa / capital de Estado e Barcelona / capital de uma Autonomia, vamos concentrar-nos na avaliação das etapas mais significativas na evolução da intervenção no espaço urbano em ambas as cidades.

Cronografias: o espaço público como indicador da transformação

Apesar do reconhecimento da diversidade irreductível do projecto de espaço público, que tanto enfrenta a pequena escala de uma praça inserida no tecido consolidado da cidade, como os espaços ao ar livre que integram um equipamento de diversão, um grande parque urbano, ou o nó de uma rede viária integrada num contexto urbano mais amplo, pode-se encontrar ao longo de duas décadas de projectos de espaço público, algumas elementos que podemos reconhecer como comuns a uma certa tipologia de projecto. A descrição em forma de gráfico cronológico das intervenções efectuadas, em Barcelona e em Lisboa, permite-nos constatar o afirmado no texto de Nuno Portas⁶, que existem, três etapas no desenvolvimento do projecto do Espaço Público, que correspondem a três gerações de projectos:

- 1º geração > Património
- 2ª geração > Eventos
- 3ª geração > Infra-estruturas

e que veremos de uma forma mais detalhada a frente. Estas etapas não são, obviamente, coincidentes para as duas cidades, tendo Barcelona iniciado mais cedo, logo em princípio de '80, uma renovação urbana através de actuações concretas sobre o espaço público.



Iª Geração de projectos de Espaço público (anos '80)

Tal como antecipado anteriormente e de acordo com o texto citado de N. Portas, podemos identificar três gerações de projectos no espaço público.

A 'primeira geração' de projectos, corresponde às intervenções da década de '80, que incidem sobre a requalificação de espaços públicos dentro da cidade consolidada, espaços importantes ou de prestígio que correspondem a um renovado interesse para com o tema do património edificado. Nos anos '80 já é difundida a tese da prioridade do espaço público como instrumento catalisador de iniciativas privadas na recuperação de edifícios.

Barcelona democrática (1979-1987)

Com as eleições autárquicas de 1979 inicia-se uma nova fase de intervenção na cidade, caracterizada por uma estratégia de requalificação urbana que recorre a soluções *ad hoc* para problemas específicos.

O processo de transformação inicia-se com a instauração de uma comissão consultora de programas de renovação urbana formada por Oriol Bohigas, Josep Acebillo, Albert Puigdomenech, Jaume Galofré, Josep Abad. Nas palavras de O. Bohigas: 'passa-se de um urbanismo abstracto, com referências a modelos ideais, a um urbanismo baseado no conhecimento das diferentes realidades que compõe a cidade, um urbanismo múltiplo e heterogéneo que se estrutura a partir da procura das soluções para as necessidades locais. Um programa de realizações concretas, que se compromete com definições formais⁷. Os planos mais significativos podem ser agrupados da seguinte forma: centro histórico (Raval, Sant Pere, Santa Catarina e a Ribeira), Gracia, Barceloneta, Torrebaró e toda a Eixample como um novo centro da cidade que precisa de ser reequilibrado em uso e organização viária. De uma forma geral, pretende-se dotar a cidade de novos espaços públicos com expressão física e simbólica, já que durante as décadas do franquismo não tinha havido intervenções neste sentido.

Com esta atitude, se plasma a ideia de Projecto urbano com superação da dissociação existente entre Plano urbanístico e Projecto de Arquitectura, ao mesmo tempo querendo reivindicar a escala intermédia como lugar de encontro e comprovação das decisões programáticas e estruturais⁸.

Com referência ao quadro cronográfico de Barcelona, encontramos entre 1981-1987 um *corpus* de projectos de escalas diferentes que afectam a cidade na sua totalidade, mas que se apoia na utilização de três modelos claros: Praças, Parques e Arruamentos. Em alguns casos assiste-se à recuperação e melhoria de espaços já existentes. Na maior parte dos projectos tenta-se resgatar o valor simbólico da praça, incorporando elementos artísticos cuja aplicação no espaço público, na época precedente, se tinha perdido.



Projecto: **As praças do Bairro de Grácia**

O Bairro de Grácia, antigamente uma povoação nos arredores de Barcelona, caracterizada por uma malha urbana muito densa, atingiu em final de '70 uma situação de sobrecarga de veículos privados que invadiram todo o espaço público disponível. Os projectos propostos para o sistema de pequenas praças do bairro, afastam-se da monumentalização destes espaços, privilegiando o redesenho e a reorganização dos elementos que constituem cada espaço específico, tendo em conta a sua topografia, arborização, tradição, história. A supressão das vias laterais alarga o espaço físico e visualmente, dando-lhe um carácter unitário. A organização de todos os elementos heterogéneos que poluem o espaço, são agrupados num pavilhão que confere uma imagem unitária a todas as praças⁹.

Lisboa: a cidade fragmentada (1980-1989)

Durante os anos '80, em Lisboa, constata-se uma progressiva fragmentação social e espacial da cidade: um território policêntrico em que o centro tradicional perde a hegemonia; áreas mistas como negação do zonamento funcional; enclaves "socialmente dissonantes" localizados em zonas de grande homogeneidade morfo-social; dessolidarização da envolvente próxima devido à adopção de redes de relação à distância; crescimento da importância de cada lugar devido às características específicas, a que se atribui valor simbólico e identitário¹⁰.

O marco para esta década, pode muito bem ser a construção do complexo das Amoreiras. Este complexo de habitação, escritórios, centro comercial alargou decisivamente a discussão sobre a cidade e modificou a percepção da sua imagem, introduzindo em Lisboa o estilo post-moderno. Depois disto, apareceram novos centros comerciais, hipermercados, edifícios de escritórios sedes de bancos, hotéis, todos edifícios marcantes pelas suas dimensões e que criaram polaridades novas.

O boom imobiliário dos anos '80 em Lisboa, com um pico nos anos 1987 e 1988, privilegiou efectivamente dois produtos, a habitação de luxo e os escritórios. Surgem empreendimentos mistos de grandes dimensões, com uma arquitectura que se pretende espectacular. Completam-se as radiais e circulares e a franja da cidade enche-se de vias rápidas, de viadutos, de nós complexos¹¹.

Em paralelo com todo este movimento de transformação, diversas operações de reabilitação recuperam partes sensíveis do centro histórico. Desde 1986, a CML iniciou operações de reabilitação de bairros antigos.

O trabalho levado a cabo pelos GTL (Gabinetes Técnico Locais), coordenados por uma Direcção Municipal de Reabilitação Urbana, sobre os bairros históricos de Alfama, Mouraria, Bairro Alto/Bica, Madragoa, Olivais Velho, Carnide, Paço do Lumiar, Ameixoeira/Rua do Lumiar e o sector dos Pátios e Vilas, concretiza os propósitos de actuação na cidade consolidada, trazendo uma nova atenção para o Património edificado e para a importância da cidade histórica face ao desenvolvimento em mancha de óleo da metrópole. Apesar de actuações de referência se encontrarem fora da capital, como a do bairro do Barredo no Porto e as intervenções no centro histórico de Guimarães, entre outras.

A Reabilitação Urbana dos Núcleos Históricos concretizou-se durante o final da década de '80 e em princípio de '90 através das seguintes operações:

- A gestão Integrada em áreas de intervenção classificadas como *Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanísticas (ACCRU)*;
- A Gestão por Gabinetes Técnicos Locais na base de uma organização geográfica dos Núcleos Históricos da Cidade, como citado anteriormente;
- A elaboração de estratégias de intervenção de emergência e de Planos de Pormenor e Salvaguarda para cada Área Crítica;
- A criação de um Centro Protocolar de Formação Profissional para formar mão-de-obra especializada em Técnicas Tradicionais de Construção.

A pedonalização de ruas da Baixa de Lisboa, concluída no mesmo ano e poucos meses antes do incêndio no Chiado, 1988, se afirma como primeiro sinal da importância da requalificação dos centros históricos. Ao mesmo tempo, sempre em 1988, os dois concursos para a Zona Ribeirinha de Lisboa e para o Centro Cultural de Belém, são uma antecipação de um novo interesse para as questões urbanas, abrindo e divulgando o debate sobre a frente ribeirinha.

O Plano Valis, “Estudo e Plano Estratégico de Preservação do Património Arquitectónico e Urbanístico de Lisboa na relação com o desenvolvimento económico e social”, elaborado com a apoio da Comissão das Comunidades Europeias, representa uma primeira tentativa de uma visão integradora da cidade, onde foram privilegiadas as intervenções sobre os três vales estruturantes da Capital.



Projecto: Área Crítica de Recuperação e Reversão Urbanística de Alfama

A origem do processo de reabilitação do Bairro de Alfama deve-se à forte consciência do direito a uma habitação condigna e ao sentido de pertença e de vivência do seu bairro, que originou um movimento social das populações e dos seus eleitos locais apoiados por inúmeros técnicos, estudiosos, artistas, jornalistas, etc, e com forte repercussão na comunicação social, o que conduziu ao início da formação do Gabinete Local de Alfama em 1986, vindo-se mais tarde a obter a declaração de Área Crítica de recuperação e Reversão Urbanística. Perante um património edificado em elevado estado de degradação, em muitas situações ameaçando ruína,

pouco atractivo para a fixação de camadas mais jovens, o Gabinete Técnico Local assume-se como interlocutor e actor: inquilinos na procura de um receptor sensível e actuante na resolução dos problemas de degradação dos fogos; proprietários na expectativa de uma definição jurídica e técnica de valorização dos seus imóveis; colectividades de cultura e recreio, procurando apoios para a recuperação dos seus espaços e para a concretização de actividades no bairro¹².

2ª Geração de projectos de Espaço público (anos '90)

Os projectos de ‘segunda geração’ são mais completos e ambiciosos, enfrentam temas ligados tanto à acessibilidade e a articulação de redes intermodais, como, tirando partido da presença de edifícios públicos ou privados de grande cariz simbólico (as catedrais da cultura, do desporto, do consumo, etc..) aproveitam estes momentos para construir espaços públicos de referência. Podem-se incluir nesta classe as intervenções em áreas ex-industriais para instalação de eventos com alcance muitas vezes ultra nacional, os jogos olímpicos, as grandes exposições universais, por exemplo, onde pela própria natureza do evento, o sistema de espaços públicos tem um papel estruturante e fundativo para toda a intervenção.

Sensivelmente em meados de '90 para Lisboa, e em principio da década para Barcelona, os projectos ganham uma escala diferente, a lógica urbana torna-se mais abrangente, as intervenções nas Frentes Ribeirinhas adquirem, tanto numa cidade como noutra, uma importância estratégica, como vectores da transformação urbana, a introdução de novas tipologias de intervenção no espaço público afirmam-se agora de uma forma incontornável.

O processo de regeneração urbana observado nas frentes ribeirinhas de inúmeras cidades, providenciou alguns modelos de organização de espaços públicos. Dentro destes, uma forma específica de estratégia de requalificação foi a de agregar os chamados “eventos ocasionais” como factor de dinamização dos projectos urbanos¹³

A intervenção na Vila Olímpica de 1992, para Barcelona e a Expo 98 para Lisboa, são sinais claros desta nova estratégia de requalificação urbana no limiar da frente marítima / ribeirinha.

Em ambos a afirmação da tipologia do verde extensivo, como a do parque urbano, traduzem a afirmação das lógicas paisagísticas aplicadas ao contexto urbano. Neste sentido, uma das principais características da experiência do projecto de espaço público durante a década de '90 terá sido a evolução do paisagismo que experimentou uma mudança profunda sobretudo ao nível expressivo

Além disto, os próprios contextos de intervenção vão mudando: espaços vazios intersticiais, lugares de lógicas territoriais discordantes, corredores de ligação entre tecidos desagregados, periferias desqualificadas – onde se torna importante a capacidade de relacionar elementos existentes, muitas vezes antagónicos e agir sobre as articulações dos tecidos, descobrindo as lógicas processuais existentes nos sítios e requerendo muitas vezes a aplicação de uma metodologia de intervenção de tipo mais paisagístico¹⁴.

Barcelona olímpica (1987-1992)

Se por um lado, os jogos olímpicos de 1992 constituem uma ocasião para situar a cidade no mapa mundial, ao mesmo tempo, reflectem uma oportunidade estratégica para completar o desenvolvimento de algumas zonas que estavam infra-utilizadas ou marginais, e para dotar a área central da cidade de infra-estruturas essenciais para o seu funcionamento. A denominação de áreas de nova centralidade –enunciada por J.

Busquets – parte da constatação de que a tipologia do sector central compacto deveria enriquecer-se de uma série de conjuntos complementares e com grande capacidade atractiva.

O projecto das Rondas configura-se central para esta estratégia, pois recupera o sistema viário como base do processo de homogeneização e de construção de um projecto global, convertendo-se numa operação fundamental, para a recuperação da imagem urbana.¹⁵



Projecto: *As rondas*

As quatro zonas olímpicas (Poble Nou, Vall d'Hebron, Diagonal e Montjuic) constituíram um sinal evidente da reformulação destes espaços urbanos até então não aproveitados e a necessitar de uma profunda reorganização. A realização deste objectivo passa, dentro de outros, pela construção de um sistema de infra-estruturas capaz de interligar estes novos pólos. As Rondas formam um anel não-homogéneo em relação à geometria do traçado, com secções transversais distintas, de acordo com a capacidade de trânsito a absorver e às características do entorno construído.

De uma forma geral, as rondas se configuram como uma estrutura dupla: um troço longo, e duas estradas laterais que se relacionam com o sistema local. As diferentes localizações da estrutura viária e a geometria das ligações, deixaram disponível novas superfícies que foram dedicadas a espaços colectivos de uso a população residentes nas imediações¹⁶.

Lisboa internacional (1990-1998)

Com as eleições municipais de 1989, assistimos a uma dinâmica impulsionadora de uma nova abordagem na intervenção no espaço público. A elaboração do Plano Estratégico de Lisboa, iniciado logo em 1990 e concluído em 1992, propunha grandes objectivos estratégicos para o desenvolvimento de Lisboa, onde o papel dos espaços públicos se delineava como central, através da valorização dos recursos patrimoniais, ambientais e de equipamento.

A viabilização de um conjunto de acontecimentos capazes de promover a imagem de Lisboa no estrangeiro - Lisboa foi sede da Presidência das Comunidades Europeias em 1992 e Capital da Cultura em 1994 – também permitiu a concretização desta estratégia. Operações designadas por Sétima Colina, Passeio do Oriente, entre outras, contribuíram para recuperar e valorizar fachadas e para a animação urbana com o reaproveitamento de certos espaços em zonas delimitadas da cidade.

Nesta época Lisboa tem registado modificações muito sensíveis na zona portuária. Alguns dos armazéns foram abertos a restaurantes, bares e discotecas, noutros sítios desapareceu a barreira de contentores, a cidade ganhou de novo zonas ribeirinhas agora com acesso franco, e os lisboetas reaprenderam a encontrar o Tejo e estar a beira-rio.

Mas é sem dúvida a operação da Expo '98, que representa a grande mudança em termos de concepção de espaço público e de assimilação por parte da população de uma nova vivência da cidade. A Expo 98 representa um novo contexto de apropriação da Cidade, marcado pela criação de novas exigências urbanas: espaços verdes, arquitecturas simbólicas, zonas pedonais.

“O que há de inovador na Expo é a introdução do conceito urbano no próprio recinto, de metamorfose e reutilização do legado da exposição, (...) a introdução do efémero na construção da cidade duradoura”¹⁷



Projecto: *Espaço público do recinto da Expo '98*

O Plano e Projecto do espaço público do recinto da Expo 98, definiu, de entre os seus objectivos principais, o da criação de uma imagem original para a Expo 98, em que a água, associada ao tema dos Oceanos, fosse o elemento preponderante, e a legibilidade e unidade do conjunto, dentro da diversidade das suas componentes. Na prevista para a área de intervenção predomina o espaço de utilização pública, centrado na grade Praça de água, a Docca dos Olivais, de fácil apreensão e disciplinador de uma matriz urbana de edifícios/quarteirão com uma cêrcea regular. A concepção dos espaços exteriores, mobiliário urbano, instalações de arte urbana e sinalética completam a concepção unificadora do recinto da exposição mundial e perduram

no desenho urbano pós-evento, onde apenas os edifícios modulares tem carácter efémero; contudo o seu desenho e escala, respeitam o conceito urbano para o pós-Expo, pelo que representam um estado da metamorfose de um espaço que para sempre memorizará a exposição mundial de Lisboa de 1998.

Paralelamente, ao longo dos anos '90 a Câmara municipal de Lisboa, de uma forma cada vez mais expressiva investiu na melhoria do espaço público através de obras de pedonalização e melhoria da acessibilidade pedonal. Na Baixa: Rua dos Correiros, Rua da Vitória, reorganização da Rua dos Douradores e a operação de pedonalização do Bairro Alto; em Belém: Rua Vieira Portuense. Em outras zonas da Cidade, foram as operações de instalação de barreiras ao estacionamento e reperfilamento de arruamentos, como por exemplo: Rua da Madre Deus, Rua Presidente Arriaga e Rua das Janelas Verdes, a todo o projecto de reorganização de estacionamentos nas Avenidas Novas.

Foram também intervencionados os grandes espaços verdes existentes que necessitavam de serem reorganizados e equipados para utilização pública: o Parque Florestal de Monsanto, Parque Ecológico de Monsanto, Parque urbano dos Moinhos de Santana, Parque da Bela Vista, Parque Urbano de Madre de Deus, Parque da Mata de Alvalade. A recuperação dos jardins históricos emblemáticos na cidade também foi alvo de intervenção, como o Jardim da Estrela, o Jardim Teófilo Braga em Campo de Ourique, o jardim do Torel, o Jardim das Amoreiras, o Jardim da Rochas Conde de Óbidos, o miradouro da Nossa Senhora do Monte, e a intervenção na Alameda Afonso Henrique.

Em paralelo com a introdução de uma nova iluminação pública dos monumentos, valorizados como pontos de interesse público e possibilitando leituras diferentes da sua arquitectura, foi modernizado todo o mobiliário urbano (como por exemplo: quiosques, sanitários, abrigos para transportes públicos, relógios e mupi de 'história da Cidade', etc.).

Foram também intervencionados os chafarizes (por exemplo: Desterro, Rua da Palma, Rua do Patrocínio, Praça da Armada) e introduzidas novas obras de Arte pública (escultura do José de Guimarães na Avenida Infante D. Henrique; evocação ao 25 de Abril de João Cutileiro, as obras de Fernando Botero, a escultura 'Cidades imaginárias' em Telheiras, entre muitas outras

3ª Geração de projectos de Espaço público (início sec. XXI)

A 'terceira geração' de projectos corresponde a uma tomada de consciência da explosão da cidade. Partindo do conceito de cidade-rede, os projectos apoiam-se na necessidade do papel estruturante do espaço público na cidade emergente: utilizando as ferramentas do desenho ambiental e paisagístico aplicado, por exemplo, aos nós viários, ao sistema de mobilidade, aos corredores de redes de espaços públicos, constituem-se como elementos cuja capacidade de atracção é determinante num contexto de escassa legibilidade formal.

O outro campo de actuação próprio dos projectos de espaço público sensivelmente na passagem do século, é constituído por intervenções associadas às (ou em substituição de) infra-estruturas de transportes colectivos. Torna-se agora mais evidente como estruturas lineares de espaço público possam ser elementos mais adequados para lidar com contextos metropolitanos alargados, abarcando soluções que dentro de uma lógica unificadora, vão adaptando soluções à medida do contexto. É em Barcelona que encontramos os projectos mais significativos.

Esta terceira geração de projectos reivindica o papel estruturante do espaço público na cidade como gerador da forma urbana, sendo que, provavelmente só através deste percurso, se poderá ultrapassar a fragmentação entre cidade emergente e cidade compacta, e o espaço livre reencontrará o seu papel de matriz do feito urbano. Um dos aspectos que tornaram célebre a experiência de Barcelona na renovação do espaço público, foi justamente o facto de o entender não como uma soma de actuações separadas, mas sim como uma política global pensada dentro de uma lógica urbana¹⁸. São intervenções interconectadas a escalas diferentes, uma transformação total que no conjunto se torna mais significativa que o somatório das suas partes¹⁹

Barcelona metropolitana (1992-2004)

Esta etapa mais recente corresponde a uma mudança de escala substancial em termos de visão urbana. A reflexão agora estende-se ao território extra-concelhio, tentando concentrar as actuações no sentido de tornar a Cidade numa importante plataforma económica de nível internacional. Para isto serão precisas mudanças estruturais na localização do porto e das infra-estruturas logísticas, a ampliação do aeroporto e a actualização e racionalização da rede ferroviária. Iniciam-se assim projectos intermunicipais que, por escala e carácter, podem considerar-se metropolitanos.

A promoção de uma metrópole de modelo mediterrâneo, compacta e integradora de relações, faz de pano de fundo às necessidades de consolidar o potencial do assentamento histórico, contando com características compactas ao nível programático e espacial

Na zona Diagonal-Besos, situada no limite Este entre Barcelona e Sant Adrià, implementam-se os projectos para o *Fórum 2004*, o distrito 22@, o nó central das Glorias e a estação de alta velocidade da Sagrera. A sudoeste, as operações de alargamento da Gran Via, o Projecto *Fira 2000* e as operações estratégicas do Plan Delta, com a ampliação do Aeroporto do Prat e dos espaços logísticos do porto²⁰.



Projecto: **Plano Sagrera**

A nova estação intermodal de La Sagrera, o Fórum 2004 e a Rotunda das Glorias, constituem um triângulo de intervenção prioritária do lado nascente de Barcelona. A estação de La Sagrera se configura como um nó intermodal, onde confluem as linhas de comboio de alta velocidade, as linhas regionais de Rodalies, e duas linhas de Metro. O interesse municipal por este Plano é a intenção de o tornar um motor de desenvolvimento urbanístico para a envolvente, ultrapassando assim a barreira urbanística originada no século XIX entre os Bairros de Sant Andreu e Sant Marti.

A filosofia de intervenção é a de estrados sobrepostos: a cota de implantação dos comboios de mantém a cota actual, e por cima se constrói uma grande plataforma artificial onde se situará o trânsito especializado e outros serviços entre os quais, um parque linear e conjunto de edificios da própria estação que funcionará como um pólo atractor de novas actividades²¹.

Recentemente, uma proposta para novos paradigmas de intervenção nos espaços urbanos foi apresentada para Jordi Borja²² referenciando estratégias urbanas territoriais de grande escala.

Na apresentação é dado especial relevo à importância do Transporte e da articulação metropolitana, onde por exemplo, os corredores exclusivos de Metro de superfície, eléctricos ou autocarros, se estruturam como organizadores de sistemas urbanos. O autor refere também a importância de corredores ecológicos como nova forma de entender a cidade, introduzindo a noção de território como paisagem, assim como dos corredores culturais, promovendo a atracção dos equipamentos culturais em relação ao entorno construído. Por fim é dada especial relevância ao paradigma de actuação através da criação das 'cidades do conhecimento', tal como o distrito 22@, em articulação de clusters ou pólos de inovação científica e tecnológica e também as áreas onde se localizam as actividades de nova economia, a localizar-se principalmente na revitalização do tecido urbano.

Lisboa, a metrópole atlântica (1998-2005)

A experiência da Expo teve um impacto muito significativo em todo o País, e veio contribuir para estabelecer um novo paradigma de qualidade dos espaços urbanos e de valorização das suas componentes ambientais. A requalificação urbana e valorização ambiental das cidades, Programa POLIS, se constitui, ao virar do século, como uma das áreas prioritárias de intervenção do, então recém-constituído, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território.

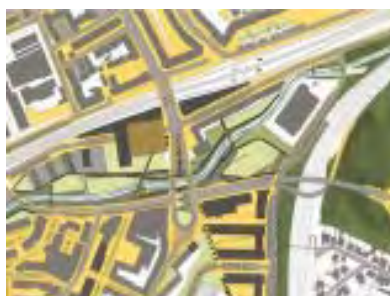
Nas operações realizadas foi tido em conta a preocupação de 'ancorar' os projectos de requalificação urbana em torno de um elemento ambiental marcante e específico da cada cidade, que possa ser valorizado e reapropriado por esta cidade. As linhas de água ou as frentes de mar constituem exemplos deste tipo de elementos. Houve também preocupação de 're-centrar' as cidades, promovendo a requalificação dos centros históricos e das suas múltiplas valências.

Na área metropolitana de Lisboa, as cidades objecto de intervenção foram: Cacém, Almada –Costa da Caparica, Vila Franca de Xira, que se expressam geometricamente através de um círculo a volta de Lisboa para potenciar a cidade centro da AML.

Em Lisboa-cidade as intervenções significativas e indicadoras de um novo tipo de espaço público podem ser, por exemplo, as estações de intercâmbio projectadas agora como um lugar de nova centralidade e atracção de actividade. A estação do Oriente, na Expo, em concomitância com o Centro Comercial Vasco da Gama, já tinha sido um projecto exemplar desta nova lógica aglutinadora de espaços. O corredor da estação do metropolitano que liga o Chiado com a Baixa, assim como o a galeria da Estação Alameda, também podem ser considerados exemplos de uma nova ligação pública subterrânea. Mas são os projectos das interfaces, Cais do Sodré, Entrecampos, Pontinha, que representam a vontade de criação um novas áreas públicas em correspondência de lugares de passagem mais frequentados.

Paralelamente as realização de infra-estruturas (Túneis e Viadutos), desenvolvidos de uma forma maciça pela Câmara Municipal de Lisboa, já durante a década de '90, representam a intenção de interligar a cidade através de um sistema unitário e contínuo, dedicado sobretudo ao transporte privado, mas sem descuidar os percursos e ligações pedonais:

Exemplos: Eixo Norte-Sul, Viaduto de ligação da Av. de Ceuta, a Alameda de ligação ao Eixo de Monsanto, a conclusão da Primeira Circular urbana, o Viaduto das Olaias, o Túnel João XXI, os Túneis da Av. da República, o Viaduto de Santa Apolónia, a Remodelação do Corredor Ribeirinho da Av. Infante D. Henrique, o Viaduto do Alto da Faia, o Viaduto Norte e Sul de Pedrouços, o Viaduto da Av. Infante Santo à Av. Brasília, o Túnel de Campo Grande sobre a Av. do Brasil, A Avenida Central de Chelas, o prolongamento da Av. Augusto de Castro, a ligação em viaduto da Segunda circular à Av. Marechal Gomes da Costa, o Nó da Buraca, a reconstrução e reformulação da Av. Alfredo Bensaúde, a construção do Nó do Ralis, a Alameda de Campolide/Av. Miguel Torga, a Avenida Lusíada, a Avenida da Pontinha, a Avenida envolvente de Carnide, a Quadra de Chelas, mais a reconstrução integral de vias (Rua da Junqueira, Av. da Índia, Av. 24 de Julho, etc.)



Projecto: o **Programa Polis**

Nos meios urbanos as questões ambientais não podem ser dissociadas de outras questões que contribuem decisivamente para a qualidade de vida urbana, tal como a qualidade urbanística e arquitectónica dos espaços públicos e a qualidade das suas várias funcionalidades. Para conseguir esta finalidade, o pilar da intervenção do Programa Polis, é a colaboração entre Governo central e as Autarquias locais. Os objectivos específicos do Programa Polis, são: desenvolver grandes operações integradas de requalificação urbana com forte componente de valorização ambiental; Desenvolver acções que contribuam para a revitalização dos centros urbanos que promovam a

multifuncionalidade destes centros; apoiar iniciativas que visem a aumentar as zonas verdes, promover áreas pedonais, e condicionar o trânsito automóvel. As tipologias dos projectos de intervenção são: requalificação de zonas industriais deprimidas; criação de novas polaridades em áreas metropolitanas, valorização de frentes de mar ou de zonas ribeirinhas²³

O novo projecto do espaço público: que paradigmas?

Apesar das muitas realizações levadas a termo tanto em Lisboa, como em Barcelona durante os últimos anos, a aproximação teórica e o trabalho crítico sobre o projecto de espaço público têm sido escassos.

Em Barcelona, encontramos sim, mais publicações específicas, sobretudo editadas pelo Município e serviços técnicos respectivos, mas estas relatam, em grande parte, trabalhos efectuados, portanto numa óptica de apresentação do 'passado' mais do que uma antevisão do 'futuro'. Em Lisboa, ao longo das últimas décadas, o debate têm sido esporádico, por ocasião de projectos críticos ou polémicos, através essencialmente da publicação de artigos em quotidianos.

Ainda no caso de Barcelona, relata Miquel Casanovas: "No caso dos espaços públicos, a singularidade das realizações dos primeiros anos oitenta gerou a atenção de diferentes críticos tanto nacionais como internacionais (...). Por outro lado, a partir do final dos '80, a política de espaço público relegou-se ao âmbito académico como um aspecto menor e secundário de transformação da cidade (...). A importância das transformações sobre o espaço público em Barcelona e outras cidades europeias, fez com que a partir

de 2000 aparecessem muitas publicações sobre o tema. Muitas destas retratam o tema como uma recolha de casos articulados por um discurso que celebra o potencial cívico dos espaços públicos, mais que uma análise crítica sobre o processo de renovação do próprio²⁴

Talvez o debate crítico recente mais aceso se tenha verificado em correspondência com a viragem do século e ao aproximar-se do contestado Projecto Fórum 2004. O questionamento do dito 'Modelo Barcelona' é retratado por alguns textos de referência, como o de Oriol Bohigas "*Contra la incontinença urbana*", ou o livro do Horacio Capell (2005) "*El modelo Barcelona: un examen crítico*" ou os artigos publicados por J.M. Montaner em vários periódicos e gerou um movimento de contestação que se expressou tanto no 'ciberespaço' como na rua.

Da análise dos projectos trazidos para a reflexão e para a elaboração dos quadros cronográficos que se apresentam, entendidos como caracterizadores importantes do período estudado, podemos retirar um esboço conclusivo, em três pontos, que pode contribuir para este tema da definição de novos paradigmas para o espaço público.

Em primeiro lugar, uma constatação pode ser deduzida da análise dos projectos de terceira geração: o processo de renovação do espaço público gerou uma visão estrutural. De actuações pontuais, passa-se a actuações lineares, acompanhadas de um desenvolvimento de mecanismos de projecto que se adaptam à extensão do âmbito de actuação. Mais visível nos projectos catalães, esta visão estrutural do espaço público num sistema contínuo e unitário, representa quase que a tónica de fundo para todas as actuações.

Os próprios contextos de intervenção transformam-se, os limites das áreas objecto de estudo alargam-se, até se atingir uma escala urbana, que afecta partes inteiras de cidade. Aos projectistas, cada vez mais, é pedida esta visão integradora de espaços contínuos, inseridos em contextos complexos - espaços vazios intersticiais, lugares de dinâmicas territoriais discordantes - numa lógica abrangente e unitária.

Em resposta a um crescimento cada vez mais disperso da cidade, o espaço público tem que exercer o papel de tecido vertebrador de realidades não-homogêneas, numa visão sistémica de continuidade e de articulação de espaços; este é o paradigma patente em vários concursos internacionais mais recentes e em algumas das recentes intervenções significativas.

Em segundo lugar, a emergência do tema da sustentabilidade trás uma nova abordagem ao projecto de espaço público, introduzindo a temática ambiental de uma forma unívoca. Este tema é patente no Fórum 2004, em Barcelona, através da integração de infra-estruturas 'desagradáveis' como a depuradora, a incineradora e a central térmica, num plano de grande alcance, onde também se insere a despoluição do Rio Besos e a intervenção sobre os bairros críticos de La Mina e La Catalana. Em paralelo, na Grande Lisboa de 2001, o Programa Polis centra a requalificação urbana no tema da valorização ambiental das cidades pondo a tónica precisamente sobre o ambiente como vector da requalificação do espaço urbano. Este paradigma (Espaço público *versus* Sustentabilidade) vem-se afirmando, com intensidade cada vez mais crescente, ao longo da década de noventa, podendo considerar-se a publicação do '*Livro Verde sobre o ambiente urbano*' em 1990, pela CEE, como o início de um discurso europeu estruturado sobre o ambiente urbano. Em Portugal, as etapas mais relevantes da integração e implementação daquele discurso podem ser identificadas: no 5º Programa do ambiente da comunidade Europeia (1993), iniciativa URBAN (1994 e anos sucessivos), na publicação do relatório '*Cidades Europeias sustentáveis*' (1996) pelo grupo de Peritos sobre o ambiente urbano, apresentação ao Conselho EU do documento '*Desenvolvimento urbano sustentável na União Europeia, um quadro de acção*' (1998) e, no ano sucessivo (1999), na apresentação do documento '*Quadro comunitário de cooperação para o desenvolvimento urbano sustentável*' (1999)

Em terceiro lugar, um novo paradigma é representado pela intervenção cada vez mais significativa de projectistas estrangeiros em contextos urbanos anteriormente de domínio de equipas nacionais. A competição entre cidades parece implicar, como consequência, a mediatização da arquitectura e, em geral, das intervenções sobre o espaço urbano. O Museu Guggenheim em Bilbao, inaugurado em 1997, é por muitos apontado como o precursor desta nova tendência que se traduz numa importação de modelos estrangeiros, muitas vezes feita de uma forma acrítica em relação ao contexto. Em Barcelona é testemunho disto a recente realização do arquitecto Jean Nouvel no Parque do Poble Nou; em Lisboa, ainda ao nível de projectos em papel, podemos considerar: a intervenção no aterro da Boavista, em Santos, da autoria de Norman Foster, o projecto para o conjunto de Braço de Prata, da autoria de Renzo Piano, e o Plano de Alcântara XXI que procura fazer a integração de vários autores nacionais e estrangeiros, entre eles, uma vez mais, Jean Nouvel.

NOTAS

- ² Borja J. "Cidadania e Espaço Público" em AAVV, *Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, "Urbanitats" núm. 7, Centro de Cultura Contemporànea de Barcelona, Barcelona 1998*
- ³ Martí i Casanovas M (2004) *Tese de Doutoramento Cap a uma cultura urbana de l'espai Public UPC-ETSAB, Barcelona*
- ⁴ Martí i Casanovas M (2004) *op.cit.*
- ⁵ Sobre as relações entre Espanha e Portugal, ver: Redondo J.C.J (1996) *Franco e Salazar: as relações luso-espanholas durante a guerra fria Assírio e Alvim, Lisboa e Telo A.J. e Torre Gomez de la H.(2000) Portugal e Espanha nos sistemas internacionais contemporâneos,Edições Cosmos, Lisboa*
- ⁶ Portas N. (1999), *Artigo no Catalogo da Exposição La arquitectura del Espacio Público, formas do passado, formas del presente, Junta de Andalucía, Sevilha.*
- ⁷ Bohigas O. (1983)' "Per una altra urbanitat" em *Plans i Projectes per Barcelona 1981-1982, Ajuntament de Barcelona.*
- ⁸ BOHIGAS (1985) *La reconstrucción de Barcelona, Edicions 62, Barcelona.*
- ⁹ *Ajuntament de Barcelona (1982) Plans i Projectes per a Barcelona1981-1982. Barcelona*
- ¹⁰ Matos M.J.(2002) *Tese de Maestrado Espaço Público na metrópole contemporânea. O caso da Frente ribeirinha de Santa Apolónia ao Terreiro do Trigo, ISCTE, Lisboa*
- ¹¹ Barata Salgueiro T. (2001) *Lisboa, Periferia e centralidades, Celta, Lisboa*
- ¹² *Do Relatório do Plano de Urbanização do Núcleo Histórico de Alfama e Colina do Castelo. CML-DMRU-GLACC, 1997, Lisboa*
- ¹³ Machado A. (2002) *O modelos de gestão urbana no Parque das Nações: singularidade de um projecto no espaço territorial português in "Gestão Urbana", edição Parque Expo.*
- ¹⁴ Badarida M (1995) *Lione e la politica degli spazi pubblici In Casabella n.629, 1995*
- ¹⁵ DelBene G. (2007), *op.cit.*
- ¹⁶ Busquettes J (2004) *Barcelona: la construcció urbanística de uma cidade compacta. Ediciones del Serbal Barcelona*
- ¹⁷ *Resposta do Arq. Vassalo Rosa ao questionário base contido em Machado A.(2004) Os espaços públicos da Exposição do Mundo português e da Expo 98, Tese de Maestrado, Lisboa*
- ¹⁸ Martí i Casanovas M (2004) *op.cit.*
- ¹⁹ Buchanan P.(1993) "Oltre il mero abbellimento" *Casabella 597-598*
- ²⁰ Busquettes J (2004) *Barcelona: la construcció urbanística de uma cidade compacta. Ediciones del Serbal Barcelona*
- ²¹ Casinos X. (2006) *L'operació Fórum, entre el 92 i la Sagrera, Aula Barcelona, CIDOB, Barcelona*
- ²² Borja J. (2009) *Texto de Apresentação na Conferência 'Nova Carta Estratégica de Lisboa', Lisboa, Paços do Conselho Fevereiro 2009. <http://www.cm-lisboa.pt/?idc=88&idi=41571>*
- ²³ *Programa Polis (2001) Programa de Requalificação Urbana e valorização ambiental das cidades-Relatório do Grupo de Trabalho, Lisboa*
- ²⁴ Martí i Casanovas M (2004) *Tese de Doutoramento Cap a uma cultura urbana de l'espai Public UPC-ETSAB, Barcelona*

PENSAR A CIDADE, no TEMPO da Incerteza. Sobre modelos e paradigmas da cidade contemporânea

Ana Luisa Brandão. Mestre em Arquitectura pelo IST - Lisboa.



“Cities are the product of time. (...) By the diversity of its time structures, the city in part escapes the tyranny of a single present, and the monotony of a future that consists of repeating only a single beat heard in the past....”
Lewis Mumford, *The Culture of Cities*

Abstract

It's obvious today that the city we knew has changed: grew far beyond its old limits, multiplied its centres, specialized some areas, expanded its influence with help from infrastructure networks. The rising of the information society, the changing in the economic and technologic paradigms, the globalization (as a process of spacial and temporal reorganization at a world level), reflected deeply in the functioning and demands made to the contemporary city.

And if discourses about Space, continue to prevail in architectural and urban culture that we receive everyday, today's architecture and city are strongly conditioned by different ways to “see” Time. More than temporal concepts schemes, the determinant for “space production” is the way how these temporal conceptions influence and determine the action the city project and its meaning.

Analysing several examples of paradigmatic thinking, from recent theory on contemporary city, we'll study statements and solutions for problems that rise from these new spatial and temporal transformations.

RESUMO

É hoje evidente à observação que a cidade que conhecíamos mudou: cresceu muito para lá dos antigos limites administrativos, multiplicou os seus centros, especializou algumas zonas, expandiu a sua influência com a ajuda de redes de infra-estruturas. O aparecimento da sociedade da informação, as mudanças nos paradigmas económicos e tecnológicos, a globalização (como um processo de reorganização espacial e temporal a nível mundial), reflectem-se profundamente na nossa visão do funcionamento e nas exigências feitas à cidade actual.

E se é o pensamento sobre o Espaço que continua a prevalecer na cultura arquitectónica e urbana que é transmitida, a arquitectura e a cidade estão hoje fortemente condicionados por diversas maneiras de ver o TEMPO. Assim, hoje o determinante para a “produção do espaço” é a forma como as concepções temporais influenciam a acção do desenho da cidade e o seu significado.

Analizando vários exemplos do pensamento paradigmático, na teoria recente sobre a cidade contemporânea, é com a noção de tempo, que estudaremos as convicções e soluções (?) para os problemas decorrentes das novas transformações espaciais, no tempo da incerteza.

KEYWORDS: city, time, urban project, urban paradigms

Introdução

Se o período moderno foi marcado pela concepção de um tempo longo, no qual eram possíveis a conquista do espaço e o planeamento do futuro; a contemporaneidade dá lugar a um eterno presente. A instantaneidade e a simultaneidade dos acontecimentos aniquilam o tempo e o espaço, a velocidade dos acontecimentos adquire uma potência inigualável em relação aos períodos que antecedem o momento actual.

Contraditório ou múltiplo, o sentido do tempo na sociedade contemporânea compõe-se de distintas temporalidades que se entrelaçam, tempos e espaços que se interpenetram como fluidos de temporalidades quotidianas. Como dar conta e descodificar esse entrelaçamento, O tempo é percebido como sendo fluido, subjectivo, não-linear.

Hoje a sociedade contemporânea vive uma contradição, na sua relação com o tempo que se manifesta nas cidades: se por um lado é-lhe necessário projectar-se progressivamente no futuro, por razões de sobrevivência e de prioridade, por outro as exigências do contexto de globalização e da proliferação de tecnologias impõem a lógica do “tempo real” e o horizonte dos objectivos a curto prazo, que impede a criação do projecto, do futuro necessário.

O tempo será o nosso ponto de vista perante a cidade contemporânea, com a intuição de que ela é plena de distintas noções e processos, que necessitamos entender.

Propormo-nos, neste artigo a abordar do ponto de vista reflexivo e analítico, alguma da complexidade teórica inerente aos conceitos de cidade e de tempo, na tentativa de entender a importância da temática temporal nos processos urbanos característicos da contemporaneidade. Partindo de uma análise de alguns dos contributos teóricos e dos seus modelos paradigmáticos, identificaremos quais as principais características da sua organização que nos permitam formular um retrato mais abrangente daquilo que é relevante para a produção na cidade de hoje.

A “nova cidade”

A cidade de hoje é uma cidade-rede, multipolar e policêntrica, inserida em sistemas urbanos macro-regionais, eixos continentais e fluxos globais. E não é somente o futuro da cidade que se apresenta difícil de prever, mas ela própria torna-se difícil de compreender, pela sua particularidade, complexidade e escala, ultrapassando os limites da legibilidade humana.

As cidades sofrem actualmente de outras formas de evolução e expansão: são impulsionadas por dinâmicas e processos divergentes, que as fazem “dissolver-se” pelo território resultado da adição de densidades concentradas, acessos viários e acumulações comerciais. As grandes questões urbanas tanto estão nos desmesurados subúrbios às portas da cidade, como no seu coração, nos centros históricos degradados. O medo da cidade, produzido pela degradação e pelo desaparecimento dos lugares públicos integradores, protectores mas abertos a todos, leva à predominância dos fluxos e ao nascimento de novos guetos residenciais, comerciais, áreas de terciário, de excelência, etc. Processos de periferação e suburbanização, “conduzem” ao desaparecimento da vivência do espaço público e a paisagem urbana é monopolizada pelo automóvel.

Na “nova cidade” as infra-estruturas não criam centralidades por si só (ou apenas raramente o fazem), nem lugares de forte identificação, pelo contrário mais facilmente fracturam o território e atomizam as relações sociais. Mas é inevitável que isto aconteça? Estes processos são reversíveis? Muitas das políticas urbanas, no momento presente, estão mais preocupadas com a qualificação do espaço urbano, mas várias teorias questionam a própria cidade e os seus limites e, no extremo, a própria pertinência do termo: desde a ideia da morte das cidades de Jane Jacobs² e Françoise Choay³, à morte anunciada do seu espaço público, em Rem Koolhaas⁴.

A cidade como centralidade simbólica parece uma fórmula do passado. Os antigos centros têm-se descentralizado progressivamente, restando-lhe algumas funções culturais e turísticas. O agora chamado centro histórico, vai perdendo a relevância e a dinâmica, desertificado e degradado, é um problema da cidade europeia de hoje: entre políticas de conservação e políticas de revitalização tenta-se recuperar a “velha glória.”

O fenómeno da excessiva valorização do passado e da crescente tendência de musealização das cidades, parece decorrer de um “mal-estar” provocado por uma sobrecarga de informação combinada com um processo de aceleração cultural, como o qual não parecemos estar preparados para lidar. Podemos supor que quanto mais depressa somos impulsionados para o futuro global em que não confiamos, mais

regressamos às memórias em busca de algum tipo de conforto, mais privilegiamos o passado. Um passado vivido num lugar circunscrito e estável, numa cultura construída localmente, com um fluxo regular de tempo e um núcleo de relações permanentes.

Mas se a contemporaneidade nos problemas da cidade está tão “cheia de tempo”, como se reflecte o tempo na cidade? São as cidades actuais objectos ou seres “atemporais”, perdidas num calendário inexistente?

Que perguntas se levantam? Que respostas e que meios estamos a produzir hoje para dar conta dos problemas (também eles sempre em mutação) que surgem na cidade do “tempo movediço”?

SOBRE MODELOS E PARADIGMAS DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Dadas as alterações e o contexto de mudanças que encontramos hoje, interessa-nos perceber como o pensamento sobre a cidade integra estes novos dados e a sua relevância para novas formulações.

Se consideramos o pensamento como uma forma de construção de realidades, pela ordenação da experiência, de que formas a experiência da contemporaneidade é apreendida e constrói (ou pode construir) uma teoria urbana? Os problemas urbanos emergentes obrigam a construir um novo pensamento? Mas a teoria urbana tem assentado não tanto em modelos dedutivos e mais em modelos paradigmáticos.

Segundo Jerome Bruner⁵, o pensamento paradigmático associa-se ao discurso teórico, à utilização de argumentos para estabelecer um sistema formal ideal de descrição e explicação. O processo procura criar categorias ou conceitos, relacionando-os uns com os outros até formar um sistema geral baseado em hipóteses fundamentadas. Mas em áreas “não científicas” como o desenho urbano, esta definição (associada ao pensamento científico e lógico), não corresponde totalmente à realidade.

Pode-se dizer que o paradigma é um modelo abstracto construído a partir de alguns traços característicos e singulares. No caso do desenho urbano, a impossibilidade de uma verdadeira verificação causal, marca-lhe o “espírito” - o paradigma faz-se de uma parte de convicção. É a partir de contribuições de qualquer forma de conhecimento, de teorias emprestadas de outras áreas do conhecimento que alimentem a “visão” de uma cidade que se deseja explicar, que as disciplinas do desenho constroem os seus paradigmas. O seu objectivo consiste em “construir” uma estrutura lógica, ordenando fenómenos díspares para formar um “quadro de pensamento” homogéneo, a partir do qual se pode compreender aquilo que constitui a especificidade do fenómeno urbano.



Le Corbusier, Plan Voisin, Paris

O modelo moderno da temporalidade e os novos modelos

Tenhamos em conta o modelo moderno: a cidade funcional, radicalmente racional, a cidade da era da máquina. Entre os pressupostos, estava a industrialização de componentes e a construção padronizada, a limitação do tamanho e densidade das cidades e a edificação num meio verde contínuo. Na base do seu planeamento estava o zoning, rigoroso zoneamento de funções apoiado na premissa de um homem-tipo, cujas necessidades são universais.

Destacamos aqui três aspectos em particular, do modelo moderno da temporalidade:

>a cidade nova e a rejeição do património - A cidade herdada do passado é aos olhos do modelo moderno, desordenada e ineficaz; a rua é considerada como génese de insalubridade e desordem circulatória. Na óptica moderna, a cidade antiga incapaz de servir as funções da modernidade, não tem sentido de existir. Por oposição, a cidade moderna impõe-se como uma cidade nova: construída sobre uma tábua rasa, sobrepondo-se às incapacidades funcionais e às obsolescências da cidade antiga, a cidade moderna situa-se no tempo de forma radical: representa o futuro, abandonando o passado.

>o zoning e cidade segregada - O funcionalismo, proscree a rua e a mistura das funções urbanas da cidade histórica. O urbanismo moderno define a cidade através da função - como um utensílio. O traçado e a rua desmaterializam-se. O traçado corresponde a uma forma geométrica abstracta e a forma da cidade deixa de possuir relação com a forma das edificações. Na cidade moderna as diferentes funções da cidade: circulação, trabalho, habitação, lazer são claramente definidas e localizadas em zonas precisas - o zoning, a cidade segmentada - a divisão da cidade em zonas estritamente funcionais e o movimento mecânico da circulação entre elas, definem um tempo de sincronias.

>a crença no planeamento - Já foi referido que o período moderno foi marcado pela concepção de um tempo longo, onde é possível o planeamento do futuro. As ideias modernas de ordem e racionalidade, reflectem-se na crença na racionalidade e no saber técnico para projectar um futuro onde é possível um desenvolvimento global sobre todo o território e ultrapassar, através da capacidade técnica, os efeitos negativos da cidade histórica.

Esta concepção gira em torno do Homem moderno, definido em termos necessidades-tipo universais, que não deixa espaço para a relação imprevista. A projecção de uma utopia planificada e dirigista tem como sua figura central o urbanista, que prevê e organiza o tempo futuro.

A Carta de Atenas (1943), documento fundamental do urbanismo moderno (formulado nas discussões do IV CIAM do qual Le Corbusier é figura de destaque), vem legitimar, difundir e popularizar esta abordagem - a cidade-máquina.

Será em relação ao modelo da cidade moderna que os subsequentes paradigmas “reactivamente” se colocam.

Paradigmas em reacção

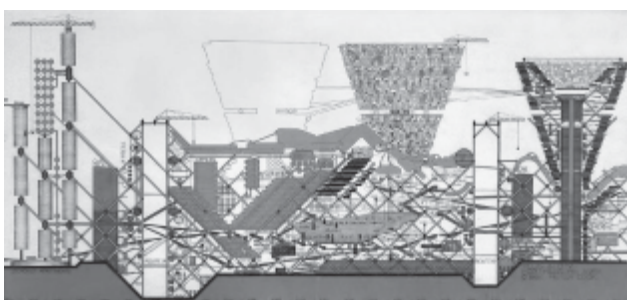
Interessa-nos aqui perceber qual a reacção da teoria a novas realidades impostas posteriormente à crise do paradigma moderno: quais são os novos modelos propostos e como se posicionam perante a questão temporal?

Veremos adiante como esses modelos se posicionam face ao contexto de um mundo globalizado reflectindo a sua organização espacial e temporal:

- >Como incorporam as emergências de novas identidades e problemáticas urbanas?
- >Como se posicionam e dão conta da complexidade e variedade do espectro urbano?
- >Como respondem a um universo de exigências e escolhas cada vez mais incertas e imprevisíveis?
- >Como se organizam a sua visão do futuro e através de que meios se gerem e projectam?
- >Que visão do tempo e do mundo nos dão?

Contextualizando, podemos inscrever os novos modelos em três âmbitos distintos:

- a. Um movimento de reacção ao funcionalismo comercial, fomentando o debate sobre novas possibilidades e novos valores para a cidade, face ao esgotamento dos modelos anteriores
- b. A emergência e a contextualização da nova sociedade informacional, globalizada e genérica e as suas repercussões no espaço da cidade, em novas noções de espaço e lugar
- c. A sociedade contemporânea como ponto de partida para um novo paradigma sobre a cidade baseada na participação e na comunidade.



a. Modelos de Reacção ao Funcionalismo Paradigma: A cidade “mutante”, Archigram (1961) (1969)

A produção do grupo⁶ Archigram é um reflexo de dois fenómenos importantes dos anos 60: **alta**

tecnologia, resultante da revolução económica e tecnológica, dando a origem a novos produtos da tecnologia de transportes, da comunicação, da informática e da robótica; e a pela **cultura pop**, uma nova linguagem cultural, influenciada e dominada pelos novos meios de comunicação.⁷

Tendo como base as grandes mudanças sociais, culturais e económicas da época, e a consciência da necessidade de encontrar alternativas espaciais correspondentes aos novos desafios, recusavam o entendimento (tradicional) da arquitectura a partir da rigidez, da estaticidade, da estabilidade e da durabilidade. Os princípios fundamentais passavam agora pela mobilidade, a flexibilidade, a instabilidade, a mutabilidade, a instantaneidade, a efemeridade, a obsolescência e a reciclagem. Defendiam uma abordagem *high tech*, com infra-estruturas leves, explorando o universo das estruturas insufláveis, computadorizadas, ambientes descartáveis, cápsulas espaciais e imagens de consumo de massa. As propostas viviam na fronteira entre o real e do imaginário, um exercício de exploração da potencialidades da era tecnológica.

A cidade idealizada pelo grupo é vista como rede, ou um local des-hierarquizado, que se pode expandir indefinidamente (talvez uma premonição do que Castells viria a chamar a sociedade em rede). A necessidade da reformulação da arquitectura, que compreendesse a nova vida urbana e sua mobilidade ou metamorfose, a necessidade de adaptar a cada nova situação. Uma arquitectura **descartável, móvel, mutável e aberta**⁸.

Após realizarem uma série de projectos sobre mega estruturas, os Archigram produziram uma série de protótipos de cápsulas, explorando a unidade residencial autónoma. A arquitectura mutante⁹ dos Archigram parte da tentativa de garantir a adaptabilidade e a flexibilidade dos espaços às exigências naturais da evolução rápida das sociedades e das tecnologias que estas desenvolvem.

O projeto de Peter Cook - a *Plug-in City* (1964) - propunha uma cidade “tentacular”, construída a partir de uma mega-estrutura formando uma rede com vias de comunicação e de acesso interligando cada ponto do terreno. A *Plug-in-City* é o suporte de um sistema sofisticado de serviços: a cidade-rede alberga para além das unidades básicas de habitação, unidades arquitectónicas “inteligentes” colocadas em nós estratégicos da rede, oferecendo todo o tipo de serviços. Segundo Dominique Rouillard, o grupo substituiu a arcaica distinção entre *structure* e *remplissage* pela oposição *hardware* e *software*¹⁰. O *hardware* é a estrutura fixa da cidade, o suporte de apoio onde são conectadas as unidades arquitectónicas, o *software* são as unidades arquitectónicas, móveis e mutáveis.

O planeamento da *Plug-in-City* inclui o crescimento e a transformação do espaço urbano, que é programado para a mudança ao longo do tempo, as unidades arquitectónicas são criadas para serem re-programadas e reutilizadas para se adequarem às mudanças ocorridas no quotidiano urbano.

Paradigma: A cidade da memória, Aldo Rossi (1966)



O pensamento de Rossi¹¹, elaborado a partir de uma argumentação histórica aprofundada, contraria a ideia “proeminente” do séc. XX da cidade planeável. Numa crítica ao funcionalismo “ingénuo” onde a forma e o tipo perdem a sua complexidade, Rossi recusa o ergonómico - princípio de que a arquitectura decorre da definição da divisão de funções ou seja “a forma segue a função”. Rossi entende a Arquitectura como um valor autónomo (pelo menos até uma determinada dimensão), a forma, aquela que mais resiste ao passar do tempo, pode (e deve) ser independente da função.

Rossi apoia-se na categoria de **permanência** (aplicável a um monumento ou a traçados de ruas) para descrever a capacidade de transformação e variação das funções dentro numa mesma forma. A ideia de permanência propõe uma afirmação do processo histórico como a comprovação de estruturas constantes – o tipo. Para Rossi, o **tipo** - uma forma elementar não-reduzível - é o registo de uma estrutura persistente na morfologia da forma urbana à medida que ela se desenvolve com o passar do tempo. Para Rossi o tipo integra os traços da vida e de uso de gerações inteiras, elaborados ao longo de séculos, mantendo-se durável e apto a transformar-se¹².

A cidade é assim valorizada como uma construção ao longo do tempo: o que a enriquece a é a sua constante transformação ou seja, os diferentes tempos presentes num mesmo núcleo urbano, demonstrativos duma cultura em transformação. Uma cidade dinâmica compreende a continuidade e desenvolvimento tanto da cidade histórica como da cidade “nova”. A relação com o passado não passa pelo lamento, ou pela nostalgia, mas por uma recuperação (ou integração) do mesmo para o presente, estabelecendo a continuidade dentro da história da cidade.

Aldo Rossi utiliza o termo **cidade análoga** para definir o papel que a memória colectiva dos cidadãos pode desempenhar no processo do desenho da cidade. Inspirado pelas pinturas de Canaletto, a cidade análoga era um procedimento compositivo de base surrealista, que partindo de alguns feitos seleccionados da realidade urbana, servia para construir uma nova realidade. A analogia apelava a correspondências que só eram compreensíveis dentro de um colectivo humano que partilhava mesma base cultural, a mesma **memória colectiva**.

Rossi vem lançar em novas direcções o debate sobre o “renascimento” dos centros históricos das cidades e a salvaguarda de monumentos históricos. Curiosamente, um debate que em certos aspectos evolui para modelos conservacionistas e proteccionistas em relação ao património, contrariando o seu potencial “evolutivo e adaptável” que Rossi lhe identificou.

Paradigma: A cidade “comunicativa”, Robert Venturi (1966) (1972)



A obra teórica de Venturi¹³ apresenta a complexidade. Em *Complexity and Contradiction in Architecture* (1966) encontramos a defesa de uma arquitectura “equivoca”: da vida contemporânea, de uma sociedade ancorada na informação, incorporando no seu pensamento as experiências da vida quotidiana e da cultura de massas, como um conjunto de mensagens e sinais que transformam o ambiente urbano.

Torna-se clara a visão de que, se o papel de uma arquitectura complexa é **comunicar** através dos mais variados níveis de significação, é fundamental que os arquitectos conheçam as convenções que podem constituir os sistemas de comunicação. A passagem da mensagem faz-se mais eficazmente se os elementos utilizados já forem conhecidos dos usuários, e se despertarem elementos (ou significados) análogos.

Da mesma forma a relação de Venturi com a História não passa por uma “elaboração plástica” das formas históricas ou à sua actualização (por simplificação ou recontextualização). Venturi, limita-se a reproduzi-las (utiliza-as como formas de um catálogo), sem complexos, nem restrições - a imagem histórica é distorcida pela apropriação popular resultando numa quase caricatura. A reedição de um léxico tradicional faz-se pela utilização de formas pertencentes à experiência visual “comum”, sem distinção de épocas ou estilos.

Em *Learning from Las Vegas*, dedica-se à análise de “Main Street”, numa perspectiva da comunicação arquitectónica em detrimento da análise das formas arquitectónicas. Para Venturi, em Las Vegas não é a arquitectura que domina o espaço, mas é o signo, a sua forma escultural, a sua silhueta e os seus efeitos de luz, que cria uma cidade “transbordante de vida” de significações e de contradições. A metrópole é tida como uma sequência de imagens em movimento acelerado e a arquitectura como o suporte da informação.

Uma das ideias mais sugestivas é a respeito das duas modalidades de arquitectura comercial: o hangar decorado (decorated shed) e o pato (duck). O “pato” representa a apropriação da arquitectura pela forma simbólica, a construção comercial torna-se escultura, enquanto o hangar decorado representa uma construção funcional onde a decoração e indicação de função, se apresentam pela forma de um cartaz publicitário, quase destacadas da arquitectura.

A pesquisa de Venturi centrar-se-á na redescoberta de uma arquitectura portadora de signos: a recuperação de um determinado código que active uma “memória involuntária” e a contemplação do comum, da banalidade. É nesta relação com a cultura da vida quotidiana, ordinária que segundo David Harvey, se encontra um ponto fundamental da cultura e da sociedade pós-moderna.

b. Modelos da Sociedade Informacional

Paradigma: Os Não-Lugares na Cidade - Marc Augé (1992)



O conceito de não-lugar¹⁵ é proposto por Marc Augé, antropólogo francês, para designar um espaço de passagem incapaz de dar forma a qualquer tipo de identidade. O não-lugar investe-se de velocidade e movimento, um espaço de incerteza e ambiguidade. Para o fundamentalista identifica a figura da **sobremodernidade** que refere como a “face de uma moeda de que a pós-modernidade nos apresenta apenas o reverso - o positivo do negativo”, definindo-a através de três figuras importantes do excesso:

- a superabundância de acontecimentos (o tempo)

concretiza-se na aceleração da história, e na conseqüente necessidade de dar sentido ao presente: tudo se torna um acontecimento de tal forma que já nada é um acontecimento. A organização do mundo a partir da categoria “tempo” deixa de fazer sentido.

- a superabundância espacial (o espaço)

exprime-se nas mudanças de escala, um mundo cada vez mais pequeno e mais próximo; na acelerações e expansões das redes dos meios de transporte e na multiplicação das referências imagéticas e imaginárias comuns.

- a individualização de referências (o ego)

pelo enfraquecimento das referências colectivas e um processo de “singularização” das relações com o mundo que levam ao crescente individualismo: “o indivíduo pretende ser o mundo. Entende interpretar as informações que lhe são transmitidas por e para si mesmo”.

Os não-lugares são o produto desta sobremodernidade, o oposto da noção de **lugar antropológico**: “se um lugar pode se definir como **identitário, relacional e histórico**, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar”

Em oposição aos lugares, os não-lugares não se definem como identitários, relacionais ou históricos. O não-lugar é descaracterizado e impessoal e representa-se por espaços públicos de rápida circulação. A partir dos não-lugares encontra-se um mundo do provisório e do efêmero, comprometido com o transitório e com a solidão: o espaço do viajante parece ser o arquétipo do não-lugar. Mas tanto o não-lugar como o lugar, nunca existem na forma pura, são aquilo que Augé chama “polaridades esquivas: o primeiro nunca se apaga completamente e o segundo nunca se realiza totalmente”¹⁶.

A cidade da sobremodernidade, que encontra nos não-lugares a expressão máxima, não se pode ler a partir do tempo: “O tempo deixou de constituir um princípio de inteligibilidade”. A superabundância de acontecimentos, a vivência do momento e do eterno presente, definem um cenário onde:

“Tudo se passa como se o espaço fosse ultrapassado pelo tempo, como se a história se limitasse às notícias do dia ou da véspera, como se a história individual fosse buscar os seus temas, as suas palavras e as suas imagens ao stock inesgotável de uma inesgotável história do presente.”

Paradigma: A cidade genérica, Rem Koolhaas (1995)



A cidade genérica¹⁷ é um olhar à metrópole contemporânea: uma sociedade de consumo de massa e de comunicação acelerada.

O ponto de partida é a constatação da “convergência” das cidades contemporâneas: a perda de identidade histórica, o turismo mundial, a homogeneização dos centros urbanos, fenómenos que podemos facilmente associar à globalização. A identidade concebida como uma forma de partilhar o passado desaparecerá, o exponencial crescimento populacional levará ao “esgotamento do passado”. O termo “**genérico**” aparece como o resultado final de um processo de homogeneização global: “un movimiento de liberación global: “abajo el carácter”? Que queda si se quita la identidad? Lo genérico?”¹⁸

A cidade genérica - recusando as restrições da identidade, do passado, da histórica - é multirracial e multicultural, permanece aberta, **flexível**, correspondendo em cada momento às necessidades do “**agora**” como um reflexo da necessidade actual e da capacidade actual. É fácil, não necessita de manutenção. A **renovação**, a **expansão**, a **substituição** ocorrem sem obstáculos; é uma a cidade sem “problemas de consciência”: se se torna demasiado pequena, simplesmente expande-se, se se torna velha, simplesmente autodestrói-se e se renova.

Curiosamente, apesar da **ausência da história**, esta torna-se a principal preocupação, a principal indústria, da Cidade Genérica. O passado é ressuscitado através de intervenções urbanas “temáticas”: uma história produzida para ser consumida no **imediato**, com o desenvolvimento descomedido do turismo. Estruturalmente a cidade genérica é **fractal**: “una interminable repetición del mismo módulo estructural e simple”. Formalmente, corresponde a um deslocamento para a periferia urbana, o espaço público desaparece, consequência da passagem dos grandes sectores da vida urbana para o **ciberespaço**. Apenas resta o espaço destinado à **circulação**, principalmente a automóvel: plataformas, pontes, túneis ou auto-estradas. Como elemento principal de ligação com as outras cidades, o aeroporto é o elemento mais característico da cidade genérica. Contém tudo o que a cidade pode oferecer: uma lufada concentrada de identidade **hiper-local** e ao mesmo tempo **hiper-global**. Cada vez mais cidades autónomas, os aeroportos estão em vias de substituir a cidade.

A cidade genérica é a cidade sem história, sem camadas, num processo interminável de **auto-destruição** e de **renovação**. O seu maior interesse reside nos grandes edifícios (grandes equipamentos) e na sua complexidade interna. A conclusão: a **cidade já não existe**, é indiferente, insubstancial, já não interessa.

Paradigma: A sociedade de rede, Manuel Castells (1996-97)



Castells¹⁹ descreve a sociedade contemporânea como uma sociedade global, centrada no uso e aplicação da informação e do conhecimento, num contexto de gestão de processos de revolução tecnológica, crise económica e florescimento de novos movimentos sociais, com profundas mudanças nos sistemas de valores, nos sistemas políticos e nos sistemas de valores.

A interacção desses três processos, paralelos mas independentes, durante o último quarto do século XX produz uma redefinição histórica das relações de produção, de poder e de experiência (individual e social). Uma característica importante da nova sociedade é a lógica da sua estrutura básica em redes. Castells apresenta-nos cinco aspectos centrais do novo paradigma:

- 1) a informação é matéria-prima;
- 2) as novas tecnologias tornam-se presentes em todas as actividades humanas;
- 3) a lógica de redes, adaptada à crescente complexidade das interacções e a modos imprevisíveis de desenvolvimento; a qualquer sistema ou conjunto de relações
- 4) a flexibilidade de organização e reorganização de processos, organizações e instituições;
- 5) a convergência de tecnologias específicas para um sistema altamente integrado,

A definição do conceito de rede é bastante simples: “rede é um conjunto de nós interconectados”, que pela sua flexibilidade e adaptabilidade, podem explicar a complexidade das sociedades contemporâneas, neste paradigma informacional. Uma estrutura social organizada em redes, é um sistema dinâmico e aberto, onde a expansão é possível, sem a perda de equilíbrio; integrando simplesmente novos nós que partilhem os mesmos códigos de comunicação que os outros nós.

Uma nova lógica espacial emerge: o espaço dos fluxos. Os fluxos podem ser vários - mercadorias, capitais, informação, pessoas, decisões, etc. A relações de vizinhança e de hierarquia não se exprimem directamente na organização dos espaços: “social practices can now be simultaneous without being physically contiguous.”²⁰

O espaço dos fluxos introduz outros conceitos como o “tempo intemporal” e o “espaço sem lugar”. O “tempo intemporal”, resultante da instantaneidade do tempo presente, o tempo sem tempo, que rompe com uma visão linear, irreversível, mensurável e previsível do tempo. Ao mesmo tempo no funcionamento das redes, o tempo é binário, não expressa sequência, conhece só dois estados - presença e ausência - tudo o que existe é “agora” (está na rede e é imediatamente acessível), tudo o que não existe tem de ser introduzido do exterior (está fora da rede e é inacessível).

O espaço dos fluxos, dissolve o tempo, desordenando a sequência de eventos, tornando-os simultâneos, instalando assim a sociedade numa espécie de eterna efemeridade. Tudo pode acontecer em qualquer altura.

c. Modelos de Comunidade e Governo

Paradigma: A metápole e o novo urbanismo, François Ascher (1995) (2001)



Na sua obra *Les Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001)²¹, retoma o conceito de **metapolização**: “conurbações, vastas, descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas” que corresponde também à recomposição social das cidades com a individualização do espaço-tempo, a flexibilização e personalização crescente dos horários de trabalho e a emergência de novos tipos de serviços públicos adaptados à diversificação das necessidades sociais. A cidade deve tornar-se um mecanismo para trazer estes diferentes sistemas em relações coerentes uns com os outros, e a arquitectura deve agir como o interface. Ascher sugere que a sociedade pode ser vista como um tipo de hipertexto, onde os indivíduos vivem em diferentes planos (texto do trabalho, texto da vizinhança, texto doméstico) e mover-se de um texto para o outro seja pela comunicação à distância seja fisicamente movendo-se de um lugar para o outro.

O conceito ajuda-nos a compreender a vastidão de fenómenos presentes e emergentes e a traduzir em mudanças profundas nas maneiras de conceber, fazer e gerir cidades. Ascher propõe 10 princípios para um neo-urbanismo que se contrapõe ao anterior urbanismo modernista:

1. **Elaborar e gerir os projectos num contexto incerto** - Da planificação urbana à gestão estratégica
2. **Privilegiar os objectivos em relação aos meios** - Das regras exigenciais às performanciais
3. **Integrar os novos modelos de performance** - Da especialização espacial à complexidade das redes
4. **Adaptar as cidades à diversidade das necessidades** - Dos equipamentos colectivos aos equipamentos e serviços individualizados
5. **Conceber os lugares em função das novas práticas sociais** - Dos espaços simples aos múltiplos
6. **Agir numa sociedade fortemente diferenciada** - Do interesse geral substancial ao interesse geral processual
7. **Requalificar as funções dos poderes públicos** - Da administração à regulação
8. **Responder à variedade de gostos e procuras** - De uma arquitectura funcional a um desenho urbano atractivo
9. **Promover uma nova qualidade urbana** - Das funcionalidades simples a um urbanismo multisensorial
10. **Adaptar a democracia à terceira revolução urbana** - Do governo das cidades à governância metropolitana

Em conclusão, Ascher caracteriza o novo urbanismo emergente como: um urbanismo de dispositivos, reflexivo, de precaução, concorrente, reactivo, multivariado, estilisticamente aberto e multisensorial.

Paradigma: A cidade do espaço público e da cidadania, Jordi Borja (2003)



O ângulo de análise escolhido por Borja²² é o espaço público e a relação entre a sua configuração e o exercício da cidadania, como o estatuto que permite exercer um conjunto de direitos e deveres cívicos políticos e sociais. O espaço público é também o espelho das novas realidades urbanas, especialmente as que se dão nas margens da cidade existente lançam novos reptos ao espaço público: a mobilidade individual generalizada, a multiplicação e especialização das novas centralidades e a força das distâncias parecem impor-se aos intentos de dar continuidade formal e simbólica aos espaços públicos. Borja encontra na dialéctica entre mobilidades-centralidades a chave do urbanismo moderno; e na concepção dos espaços públicos o factor decisivo.

Para Borja o espaço público é um conceito jurídico. Mas o que define a natureza do espaço público é o seu uso e não o seu estatuto jurídico; o espaço público pode acontecer onde não estava previsto: espaços intersticiais, edifícios abandonados... Ele supõe domínio público, uso social colectivo e a multifuncionalidade. Caracteriza-se fisicamente pela sua acessibilidade, como um factor de centralidade. Oferece e cumpre funções urbanísticas, socio-culturais e políticas: no bairro é a vida social e a relação entre elementos construídos, populações e actividades; na cidade liga e dá continuidade aos diversos territórios urbanos, proporcionando uma imagem de identidade e monumentalidade. Segundo Borja, a qualidade do espaço público é uma condição principal para a aquisição de cidadania.

Assim como a sociedade actual, também os direitos que configuram a cidadania são muito mais complexos que no passado e devem adequar-se a populações mais diversificadas e individualizadas. Borja enuncia uma série de direitos urbanos e da cidadania, que aqui representam as necessidades e os desafios aos quais a cidade contemporânea e deve corresponder. Borja lembra que a reinvenção desta cidade da cidadania, do espaço público constructor-ordenador da cidade e do urbanismo como produtor de sentido é da responsabilidade de todos os seus intervenientes.

Se os territórios da vida social são hoje mais complexos e difusos que no passado; a cidade também é um produto físico, político e cultural complexo, como encontro, intercâmbio, cultura e comércio - uma cidade de lugares e não um simples espaço de fluxos. Ela emerge novamente como uma mistura, como espaço colectivo, como referente cultural:

“Construir la ciudad del siglo XXI es tener un proyecto de ciudadanía, ampliar los derechos de la tercera generación, el derecho al lugar y a la movilidad, a la ciudad refugio y a la identidad local, al autogobierno y a la diferencia, a la igualdad jurídica de todos los residentes ya la proyección exterior de la ciudad como entidad política abierta.”

Paradigma: O renascer da cidade compacta, Richard Rogers (1997) (1999) (2005)



Após o período da ultraliberalização da economia e privatização/extinção de funções do Estado (incluindo o urbanismo) na era Thatcher, em 1998 o primeiro-ministro inglês Tony Blair convidou Richard Rogers para presidir à Urban Task Force um organismo dedicado às questões urbanas como objectivo²³ de identificar as causas do declínio urbano e estabelecer uma nova visão para as cidades.

O conjunto dos documentos produzidos representa o cerne de um movimento da defesa do regresso à cidade compacta: evitar a expansão periférica, trazendo um milhão de habitantes de volta ao centro de Londres (o objectivo parecia alcançável, embora passado dez anos nem dez por cento foram atingidos, certamente muito menos do que a oferta do crescimento das periferias continuou a registar no mesmo período).

A estratégia da *Urban Renaissance* passa pela melhoria da qualidade de vida e pela transformação do ambiente urbano - uma mudança na maneira como entendemos e usamos as cidades. A oportunidade para uma mudança na forma e na produção da cidade terá como elementos impulsionadores:

- a **revolução tecnológica**, centrada na tecnologia da informação e das trocas
- a **ameaça ecológica**, baseada no “desenvolvimento sustentável”
- a **transformação social**, a esperança média de vida e os novos estilos de vida.

Os elementos estratégicos da transformação da cidade serão:

Reciclar o uso do solo e dos edifícios, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida em zonas e edifícios devolutos/desqualificados e evitando a ocupação de novas zonas.

Melhorar o ambiente urbano, valorizando os bairros como locais atractivos para viver, criando “unidades” compactas, com misturas de usos, bem servidas de transporte público, de serviços locais, com um forte sentido de comunidade e segurança.

Atingir excelência na liderança, participação e gestão promovidas pelas entidades locais. Estas devem ter recursos, poderes e legitimidade para poderem desenvolver um papel principal nas parcerias com a comunidade que representam.

Fomentar a regeneração com mais recursos e descentralizar competências em zonas desqualificadas. O investimento público deve ser usado para canalizar e estimular o investimento institucional e privado para o processo de regeneração das cidades.

A cidade compacta de Rogers é concentrada no Centro consolidado da cidade, em redor dos seus bairros, núcleos agregadores e centros de comunidade mas é no espaço público que se dá a interacção. A experiência da cidade é uma experiência partilhada - a partilha do mesmo espaço mas também do mesmo tempo.

CONCLUSÃO: COMO PENSAR O IMPREVISÍVEL?

Mas ninguém poderá conhecer uma cidade senão a souber interrogar, interrogando-se a si mesmo. Ou seja, se não tentar por conta própria os acasos que a tornam imprevisível e lhe dão o mistério da unidade mais dela.

José Cardoso Pires, Lisboa Livro de Bordo

Vimos como o pensamento sobre o Urbano, na actualidade, se centra num debate entre uma multiplicidade de conceitos, resultantes das mudanças generalizadas e profundas, na amálgama de sistemas a que chamamos hoje “a cidade contemporânea”.

O carácter descontínuo e fragmentado da cidade, a sua dispersão e extensão, são factos que hoje não podemos ignorar. A variedade, a complexidade e a vastidão do espectro da urbanidade contemporânea é patente nas reflexões teóricas que analisámos. A compreensão desta vastidão de conteúdos e relações é também ela reflectida numa teoria que já não é “unitária” e “global”, mas que tal como a cidade sobre a qual pensa, é fragmentada e segmentada.

Para explicar e discutir os fenómenos urbanos emergentes, dos quais pouco sabemos e pouco conhecemos, a teoria tem a necessidade de os “tematizar”, usando modelos e sistemas “alegóricos” cuja lógica existirá para um dado “problema”. Não se tratará, nestes casos, de conceitos e sistemas de ideias capazes de perdurar no tempo, mas sim de extrapolações genéricas a partir da observação de fenómenos parcelares, a partir da desagregação da complexidade urbana em partes inteligíveis.

Podemos, por exemplo, encontrar esta tendência em alguns dos casos que analisamos:

>A produção do grupo Archigram, resulta da necessidade de configurar num modelo, o universo das inovações tecnológicas e o da cultura da pop, explorando as possibilidades utópicas desta conjugação.

>Se as cidades genéricas de Rem Koolhaas, correspondem a uma tendência de globalização do urbano, com particular expressão no meio económico e comercial, o modelo que preconizam é construído (e tem eco) no exemplo urbano das cidades do sudeste asiático.

>Da mesma forma, se facilmente podemos reconhecer os não-lugares de Augé nos mais diversos pontos do quotidiano, é mais difícil perspectivar o seu potencial de desenvolvimento, ou o seu horizonte temporal.

Encontramos nalguns destes casos, exemplos em que a mesma tendência dedutiva dos modelos explicativos, conduz também à redução das suas possíveis aplicações - à ausência do projecto. “Atordoados” com a complexidade e procurando uma “evidência” explicativa da realidade urbana, neles as possibilidades prospectivas do projecto são relegadas para planos apenas sugestivos, de utopias secundárias.

Outros modelos, os que recusam uma “especialização temática” da teoria, representam abordagens aos problemas da contemporaneidade mais sistemáticas, que de certa forma aceitam a incerteza como parte da solução, que contemplam outros processos de interacção, incluindo raciocínios estratégicos no que diz respeito à sua aplicação, ou desenvolvimento.” Dos casos que analisamos podemos exemplificar o que encontramos formulado:

>No modelo do novo urbanismo de Ascher, uma formulação teórica que abrange e contextualiza um largo espectro dos fenómenos do urbano contemporâneo, com uma perspectiva integradora e prospectiva da complexidade, na intervenção dos profissionais.

>No modelo do “renascimento” das cidades, de Rogers, uma abordagem que passa pela construção de um processo e pela implementação de estratégias apesar de actuar num contexto mais restrito do centro da cidade.

Tendo isto em conta, de que forma pode o pensamento paradigmático, dar o seu contributo para a produção da cidade de hoje? Se os dados estão constantemente a mudar, necessitaremos de uma teoria mutante? Ou necessitamos de reorganizar a maneira como pensamos a cidade, para que seja possível projectar o futuro mesmo sem termos muitas certezas?

Podemos admitir que pensar na incerteza implicará por exemplo:

- identificar as poucas certezas que temos
- saber o que se mantém na cidade com papel ordenador, apesar das inúmeras mutações.
- encontrar as incertezas que nunca nos abandonarão.

Definitivamente afastado do projecto universal e da crença no planeamento, o pensamento paradigmático deixou de procurar modelos totais que expliquem toda urbanidade. A impossibilidade de controlar o futuro próximo, a instabilidade patente em todas os meios e estruturas - veja-se como a actual crise financeira rapidamente propagou a incerteza por todo o lado - destacam um novo ponto de partida - o imprevisível.

Pensar o imprevisível é ter a capacidade de pensar a cidade num tempo incerto. E pensar a cidade no tempo - implica pensar na cidade não como uma forma, fixa e identificável, mas como experiência: de relação, de construção, de evolução, dos planos, projectos, desenhos, desejos, como um processo de interacção e de comunicação entre nós e os outros, que também fazem a cidade dia a dia.

NOTAS

² Jane Jacobs. *The death and life of great american cities*. Middlesex : Penguin Books, 1962

³ Françoise Choay. *Le Règle de l'urbain et la Mort de Ville*. La Ville. Art et Architecture. Paris: Centre George Pompidou, 1994

⁴ Rem Koolhaas. *Harvard Design School Guide to Shopping*. Cambridge: Taschen, 2001.

⁵ Bruner, J.” *Actual Minds, Possible Words*”. Cambridge. Harvard University Press, 1986

⁶ Formado em 1961, por um grupo de jovens arquitectos ingleses - Peter Cook, Ron Herron, Warren Chalk, Dennis Crompton, David Greene e Mike Webb - com base na Architectural Association School of Architecture de Londres, o grupo Archigram dominou a vanguarda da produção arquitectónica dos anos 60.

⁷ Paul Sigel - *Archigram in AAVV - Teoria da Arquitectura do Renascimento aos nossos dias*. Köln: Taschen, 2003

⁸ Entre os principais trabalhos de Archigram estão “Walking City” de Ron Herron (1964), “Plug-in-City” de Peter Cook, (1962-64) e “Instant City” de Cook, Crompton e Herron, (1969-70).

⁹ Contam-se como exemplo os projectos Living Pod Project (1965) de David Greene e The Cushicle (1966) de Mike Webb.

¹⁰ Dominique Rouillard - *Archigram*. In Dethier Jean (org.) *La Ville: art et architecture en Europe, 1870-1993*. Paris: Éditions du Centre Pompidou. 1994

¹¹ Gilbert Lupfer - *Aldo Rossi*. In AAVV - *Teoria da Arquitectura do Renascimento aos nossos dias*. Köln: Taschen, 2003

¹² O tipo constitui a história da cidade ou a sua memória, mas também a cultura do presente. O tipo é uma evidência em si, através dele as pessoas podem conectarem-se pela memória colectiva.

¹³ Gilbert Lupfer - *Robert Venturi*. In AAVV - *Teoria da Arquitectura do Renascimento aos nossos dias*. Köln: Taschen, 2003 "I like the complexity and contradiction in architecture. I do not like the incoherence or arbitrariness of incompetent architecture nor the precious intricacies of picturesqueness or expressionism. Instead, I speak of complex and contradictory architecture based on the richness and ambiguity of modern experience, including experience which is inherent in art."

Partindo de uma análise crítica da arquitectura, uma pequena "digressão histórica" sem pretensões científicas, onde identifica e investiga os aspectos que lhe interessam - a ambiguidade, a contradição e o antagonismo - presentes na arquitectura maneirista, barroca e rococó.

¹⁶ Marc Augé - op. ct.

¹⁷ O ensaio "The Generic City" (a primeira vez publicado) no livro S, M, L, XL em 1995. O texto-manifesto, enuncia e descreve em 14 pontos a cidade genérica, tomando como ponto de partida alguma tendências da cidade contemporânea (centrando-se sobretudo nas mega-cidades asiáticas)

¹⁸ Rem Koolhaas - *La Ciudad Genérica*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006

¹⁹ Manuel Castells- *A era da informação : economia, sociedade e cultura*. Vol I *A sociedade em rede*. Lisboa: Gulbenkian, 2003

²⁰ Manuel Castells - "Globalization, Flow and Identity: The New Challenges of Design" in Saunders [ed] *Reflections on Architectural Practices in the Nineties*. Nova Iorque: Princeton Architectural Press, 1996,

²¹ François Ascher- *Les Nouveaux Principes de L'Urbanisme*. Editions de L'Aube, 2004

²² Jordi Borja, Zaida Muxí - *El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona: Electa, 2003

²³ O resultado foi um relatório "Towards a Urban Renaissance" de Junho de 1999 com cerca de 100 recomendações destinadas a contribuir para a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos. A estas recomendações o governo britânico respondeu com um Livro Branco "Our Towns an Cities: The Future- Delivering an urban renaissance". Em Novembro de 2005, seguiu-se um outro relatório - "Towards a Strong Urban Renaissance", um balanço das acções postas em prática até à época e uma redefinição dos objectivos baseados na experiência da acção no terreno da Urban Task Force.

> Imagen y Cultura

> Imagem e Cultura

> Image and Culture

A Cultura como Regenerador Urbano? O caso do Bairro Alto em Lisboa

Sandra Vale. Mestre em Arquitectura pelo IST - Lisboa.

Abstract

The cities' urban form and cultures go through enormous transformation, with some similarities in their adaptation processes. But not everything follows a unique and universal pattern and the unknown or unstable character of many of these phenomena increases the degree of diversity and uncertainty.

What is the role of culture in urban renewal processes in a context where there is a multiplication of «capitals of culture», world exhibitions and certain museums which act as symbolic elements for the promotion? In what way people as an individual or a group participate in these changes? Is it the concept of neighborhood and the appropriation of public space which are fundamental elements in city life or rather fear, privatization and choice of themes are the elements that define the public space?

We show in this article the case-study of «Bairro Alto», an old quarter in the city of Lisbon, as an example of a spontaneous process, where we can identify the “artistic neighborhood” concept and it's urban renewal capacities.

RESUMO

A forma das cidades e as culturas urbanas passam por grandes transformações, com algumas semelhanças nos processos de adaptação. Mas nem tudo segue um padrão único e universal, e o carácter desconhecido ou instável de muitos fenómenos aumenta o grau de diversidade e incerteza.

Qual é então o papel da cultura nos processos de regeneração das cidades e dos seus espaços, num contexto em que se multiplicam as “capitais da cultura”, exposições mundiais e certos museus funcionam como elemento simbólico de promoção? De que forma o indivíduo e os grupos participam nessas mudanças? O conceito de bairro e a apropriação do espaço como elementos fundamentais da vida na cidade, ou o medo, a privatização e a tematização como elementos determinantes no espaço?

Apresenta-se neste artigo o caso do Bairro Alto na cidade de Lisboa, como exemplo de processo espontâneo, onde é possível identificar o conceito de “bairro artístico” e as suas possibilidades na regeneração urbana.”

KEYWORDS: Culture, Urban Regeneration, Cultural Strategies, Downtown



INTRODUÇÃO

Qual o papel que a cultura e as actividades artísticas representam nos processos de regeneração, das zonas degradadas das cidades?

Os “actores” responsáveis pelo “desenho de cidade” deparam-se, no início do século XXI, com o facto de não existir um consenso geral sobre as cidades que temos, quais as suas potencialidades e de que forma estas se adaptam às mudanças impostas pelas novas tecnologias de informação, pela globalização e a multiplicidade de culturas urbanas emergentes e, principalmente, não há consenso sobre o que deverão ser no futuro.

Que espaços urbanos serão então os do futuro, que atendam às novas formas de estar e de interagir? Ou, como podemos conferir-lhes características e qualidades acessíveis a uma diversidade de interesses dos cidadãos interagindo no espaço público da cidade em transformação?

Se grandes pedaços de cidade, como antigos portos, zonas de indústria pesada, antigos terminais e linhas de comboios, ou instalações militares, se tornam redundantes devido a diversos factores parece, então, urgente reciclar as zonas devolutas e integrá-las na cidade, movimento que transforma zonas de produção em áreas de lazer, com usos culturais. As “novas” partes de cidade são promovidas como acções emblemáticas e transformadas em locais de prestígio. Sob o “comando” que a cultura, e num contexto em que se multiplicam as “capitais da cultura”, exposições mundiais, em que certos museus funcionam como elemento simbólico de promoção de cidade, podemos perguntar até que ponto as actividades artísticas têm a capacidade de promover a regeneração do espaço público, de forma planeada ou espontânea?

1ª PARTE - Qual cultura, quais cidades?

Culture is, arguably, what cities ‘do’ best.

But which culture, which cities?²



Se cada uma das “culturas” presentes na cidade estabelece as suas próprias regras não é possível falarmos de uma cultura urbana mas sim de várias, que se relacionam no espaço urbano, numa dada época.

Assim, na nossa época, considerada como pós-moderna e pós-industrial, é necessário perceber quais as significações destes termos. O primeiro, pode ser associado aos aspectos socioculturais das sociedades contemporâneas em que se assume uma distanciação do movimento moderno, algo que não é de alguma forma coerente ao ponto de ser rotulado com

uma definição efectiva. O segundo termo tem uma perspectiva socioeconómica, podendo abranger ou ser abrangido pelo primeiro.³

O termo “pós-moderno” aparece muitas vezes associado à arquitectura, como oposição ao funcionalismo e racionalismo defendidos pelo “movimento moderno”, que doutrinava uma planificação urbana baseada nos zonamentos monofuncionais e na hierarquização das actividades, introduzindo uma revolução no desenho urbano, que teriam efeitos devastadores na prática urbanística. Segundo Nuno Portas, as intenções do movimento não visavam apenas redimensionar o espaço público e dotá-lo de formas inovadoras mas romper com o próprio sistema ancestral das relações.⁴ Poder-se-á então denominar de “pós-modernidade”, algo mais abrangente, com múltiplas potencialidades de aplicações e

sugestões, que caracteriza um clima cultural contemporâneo e que inclui tanto a “alta” cultura como a “difusa”, a tradição e a “utopia”, os significados e os símbolos, a certeza e a incerteza:

*Sentido de incerteza, a perda de pontos de referência fundamentais para a compreensão do seu papel na sociedade, a diminuição da segurança sobre a natureza imparável do progresso e na melhoria contínua das condições socio-económicas.*⁵

Os meios de comunicação permitem a divulgação e afirmação de uma diversidade de grupos e minorias, que se multiplicam nos mais diversos sectores da sociedade, defendendo as mais variadas questões, quer de carácter social, como o feminismo, o movimento gay/lésbico ou o pacifismo, de carácter ambiental como o ecologismo ou defesa dos animais ou ainda de carácter político, religioso, ideológico, racial, etc. A forma tradicional de família deixa de ser o factor comum, existindo inúmeros modos de vida que transformam a maneira como os indivíduos se relacionam entre si. Todos estes factores dão origem a múltiplas “culturas urbanas” que convivem numa mesma cidade.

A interacção de grupos sociais e diferentes culturas urbanas depende muito da forma como cada um se apropria do espaço, assim como, da capacidade do indivíduo de se relacionar com a diferença e, da abertura, ou não, da sua própria cultura a outras formas de estar. É necessário compreender que tipos de culturas urbanas e grupos sociais “tomam conta” dos espaços públicos e como o fazem.

Grupos e “espécies”



Poderemos então aceitar a existência de espécies colonizadoras? Grupos que pelas suas características têm um papel mais impositivo ou marcante na cidade e nos seus espaços públicos?

Os grupos sociais, dependendo da sua própria cultura e características específicas adoptam determinados comportamentos e formas de se relacionarem com os espaços, mais ou menos invasivas, e com os outros frequentadores de um mesmo espaço.

*Creating a public culture involves both shaping public space for social interaction and constructing a visual representation of the city. Who occupies public space is often decided by negotiations over physical security, cultural identity, and social and geographical community.*⁶

Nesta coexistência, por vezes forçada, existem factores determinantes para o resultado das relações entre grupos sociais distintos.

*The atmosphere of tolerance that city people historically claim has been charged with the lightning rods of social and cultural “diversity”. Accepting diversity implies sharing public spaces – the streets, buses, parks, and schools – with people who visibly, and quite possibly vehemently, live lives you do not approve of.*⁷

Tal como refere Sharon Zukin, os mais diversos tipos de pessoas cruzam-se e partilham o espaço público na cidade. Estas relações podem ser mais ou menos conflituosas conforme a necessidade de afirmação de certos grupos, principalmente se estes tiverem tendência a uma ocupação do espaço público de forma mais vincada. Nesta diversidade existem alguns grupos que importa referir, de forma a uma maior compreensão dos tipos de ocupação/apropriação do espaço público que poderão ocorrer e quem são os seus protagonistas (é dada uma maior relevância a grupos com actividades artísticas ou relacionadas com estas de uma forma mais directa):

O “género”

O movimento feminista dos anos 80 e 90 e principalmente os estudos da sociologia urbana de língua inglesa dos últimos anos, sugerem uma das teorias mais fracturantes sobre as culturas urbanas: a diferença de género. Esta não tem origem biológica mas sim sociocultural e tratando-se, neste trabalho, o espaço público, a questão do género levanta um dos maiores problemas no que se refere à sua utilização e apropriação. O termo refere-se às diversidades psicológicas, sociais e culturais entre homens e mulheres, distinguindo-se da diferenciação pelo sexo, que se refere a características anatómicas e fisiológicas.⁸ As mulheres, devido a questões sociais e culturais, apresentam um comportamento, na generalidade, muito diferente do dos homens nestas matérias e é necessário compreender o porquê desta diferenciação.

A questão em debate consiste em saber se as cidades são espaços neutrais para os diferentes géneros. Ora nos temas mais abordados relativos ao medo e à violência, estes factores, segundo diversos sociólogos como Pain e Valentine⁹, condicionam a utilização de espaços públicos por parte das mulheres, principalmente em horários nocturnos. Também outras questões de ordem social (por exemplo, o cuidar da família e a conjugação da vida profissional e familiar) em que é relevante o género. Tal como outros grupos com necessidade de apropriação dos espaços, as mulheres criaram um mecanismo de defesa que se manifesta em espaços “femininos”, relacionados com factores como a moda e a beleza ou como a igreja e outras organizações sociais, nas sociedades contemporâneas assumem novos aspectos como os ginásios de fitness ou os “clubes”, em que se sentem integradas e seguras.

Os “Artistas”

Apesar do proeminente papel dos artistas em muitos processos de regeneração de partes de cidade, também eles poderão funcionar como uma espécie colonizadora com uma forma muito particular de apropriação do espaço.

*Artists themselves have become a cultural means of framing space. They confirm the city's claim of continued cultural hegemony, in contrast to the suburbs and exurbs. Their presence – in studios, lofts, and galleries – puts a neighborhood on the road to gentrification.*¹⁰

A sua apropriação do espaço não tem um carácter óbvio, como por exemplo a dos graffiteurs, é um fenómeno mais demorado e que implica a preferência por um determinado bairro e a consequente fixação nesse mesmo bairro, a posterior atracção de pessoas, actividades relacionadas, estabelecimentos de lazer e comércio que se aliam ao seu estilo boémio, transformando aos poucos o espaço público e os seus frequentadores.

Actividades e “profissões criativas”

Dentro deste campo poderemos considerar diversas actividades profissionais que pela vertente criativa das respectivas ocupações e estilos de vida associados poderão ter, hoje, um papel idêntico ao dos artistas, no que se refere a transformação de um bairro numa zona “in” e com novas tendências. São eles os arquitectos e designers, profissionais de comunicação, publicidade e jornalistas.

A localização de muitos dos ateliers e agências de publicidade em determinados bairros participa para a modificação dos mesmos, assim como a existência de redacções de jornais e revistas. Também a opção de viver no mesmo bairro onde se trabalha, como aconteceu com os primeiros movimentos de artistas, ou a tendência destas classes profissionais para se fixarem em bairros que fazem parte do circuito artístico e/ou nocturno, como por exemplo em Lisboa, o Bairro Alto.

“Tribos urbanas”

No contexto metropolitano contemporâneo a diversidade e heterogeneidade de grupos é evidente, existindo uns que são mais afirmativos no que se refere ao espaço público e pontos de encontro. Os jovens agrupam-se conforme gostos musicais (pop, rock, hip hop, heavy metal) por vezes associados a tendências da moda, desportos (skate, surf), ideologias ou crenças, ou seja, os novos *tribalismos*, podendo pertencer a mais do que um dos grupos.

*São grupos caracterizados por modos de vida, formas de expressividade, mas ligados pelo desejo de se tornarem visíveis aos olhos dos outros acentuando os seus traços distintos. (...) em alguns casos, conflituais, próprios de “tribos” dotadas de conotações sociais heterogêneas, preparadas, em alguns casos, para disputar o espaço físico da cidade.*¹¹

“Graffifiers”

Os *graffiti* são formas de expressão consideradas marginais, não são produzidas por operadores artísticos profissionais, mas geralmente por grupos de jovens, indivíduos que pretendem deixar a “sua marca” na cidade. Estas manifestações estéticas são associadas *ao duplo carácter da cidade, (...) por um lado, a sua abertura ao imprevisível e ao confronto com o diferente, por outro lado a perigosidade intrínseca dessa abertura, o risco omnipresente de que conduza ao insucesso.*¹²

Chama-lhe a *arte de se expor*, uma vontade de efectuar e participar em pesquisas no campo estético estimulada por uma sensação ao mesmo tempo frustrante e estimulante. Este autor considera que os *graffiti* são o reconhecimento, por parte de quem os produz, da sua própria marginalização mas também uma reacção a ela.

Do medo à segmentação, à privatização, à tematização

Uma das maiores ameaças à cultura urbana é o medo. Jane Jacobs¹³ analisa esta questão do medo e das sensações de insegurança, dando como exemplo preponderante a rua e os passeios, como elementos representativos do espaço público da cidade. Ou seja, se as ruas forem interessantes, a cidade é interessante, assim como se em determinada zona da cidade o transeunte se sente inseguro ao percorrer essas ruas, então considerará toda essa área como insegura. Jacobs acrescenta que o facto de se temer a rua e se deixar cada vez mais de a frequentar a torna ainda mais perigosa, quanto menos pessoas houver a circular menos segurança existe.

O medo justifica espaços públicos privatizados? Espaços com as suas próprias regras, segurança, vigilância. Espaços que acabam por não ser totalmente públicos, totalmente livres, onde nem todos têm acesso e onde a apropriação dos mesmos é relativa.

Se as possibilidades de interacção e de relacionamento entre diferentes pessoas e realidades passam a estar condicionadas, controladas e regradas, pelas entidades que controlam os espaços, a cultura urbana é também privatizável e como consequência “comodificável” ou “comercializável”? *Whether they are media corporations like The Disney Company, art museums, or politicians, they are developing new spaces for public cultures. (...) By accepting these spaces without questioning their representations of urban life, we risk succumbing to a visually seductive, privatized public culture.*¹⁴

Veremos assim como, frequentemente, podemos ver na lógica de regeneração pela via cultural, o carácter de uma alteração de identidade pela mudança na configuração e interacção das “culturas” de grupo.

Cultura e “Bairro”

Desde os clássicos que o espaço é visto como *o suporte ideal para as nossas memórias*¹⁵, como defendia Halbwachs, tanto as colectivas como as individuais, ou seja, a organização material do espaço serve para criar uma memória de grupo, em que *o grupo “molda” o espaço, ao mesmo tempo que se deixa ‘moldar’ por ele.*¹⁶ Também Lévi-Strauss associa o espaço às identidades colectivas, afirmando que certas alterações nos espaços, antes identificáveis pelas pessoas, podem resultar em perdas de identidade e de sentido de pertença ao local.¹⁷



Above Left:
Ref. Demonstrates hopping technique
Middle Left and Lower Left:
Kids hopping



Above Right:
Participating artist draws a safe space
Below Right:
On site diagrams show the rules of the game

Segundo Alfredo Mela, a cultura, no contexto dos aglomerados urbanos, pode ser distinguida em dois níveis: “alto” e “difuso”. Sendo que o primeiro nível abrange as formas de expressão artística, literária, filosófica ou científica e o segundo se refere às culturas *no significado antropológico do termo, ou seja, como conjunto de normas, valores, tradições, símbolos, crenças e modos de vida que caracterizam difusamente toda uma população.*¹⁸ A cultura “difusa” é então a dimensão cultural da cidade, a diversidade das culturas que interagem no mesmo espaço. As culturas do nível “alto” podem ser divulgadas de novas formas, antes impensáveis, e surgem muitas vezes associadas às “difusas”, correndo o risco de ver a sua natureza alterada assim como a sua significação. Estas novas relações têm tanto de potencial como de ambíguo podendo criar rivalidades ou sinergias, relacionar-se directamente dando azo a homologações culturais ou por outro lado servir para uma exclusão de culturas minoritárias.

Se o espaço público começa a ser privatizado e o grupo que o “molda” é uma elite, este vai deturpar as memórias de todo o grupo da sociedade, que será “moldado” por esse espaço público controlado e condicionado, logo as memórias colectivas passam a ser fabricadas por essa elite que domina as características do espaço?

The ground, in the words of one planner, is ‘the traffic-flow-support-nexus for the vertical whole.’ Translated, this means that the public space has become a derivative of movement.¹⁹

Um bairro é parte integrante de uma cidade e, segundo Jane Jacobs²⁰, não deve funcionar como uma unidade autónoma e auto-suficiente, dado que as vantagens de habitar uma cidade são, exactamente, a multiplicidade de escolhas que esta oferece e a mobilidade dos seus cidadãos. No entanto, a tendência, geralmente é criar uma ligação ao bairro onde se vive, havendo uma preocupação com a sua manutenção, segurança e qualidade de vida. A autora descreve ainda que o bairro pode funcionar como local de confluência, de partilha e vivência em sociedade, promovendo a negação dos condomínios voltados para dentro que tornam as ruas em espaços murados, sem vida e perigosos. Defendendo, assim, a existência do espaço público, as praças e jardins, o comércio local, elementos geradores de identidade de uma zona, que nos proporcionam caras familiares no quotidiano, segurança e bem-estar, a que chama “ruas vivas”.

Nos bairros, freguesias ou mesmo na cidade, há uma propensão para as pessoas se agruparem e relacionarem com base nos seus interesses comuns, que podem estar relacionados com questões religiosas, étnicas, interesses culturais ou desportivos, entre outros, dando origem a diferentes grupos sociais, associações e colectividades que, consoante as suas características, se irão apropriar dos espaços públicos.

Este tipo de relacionamento participa para o sentimento de pertença à comunidade, e pode também dar-se em relação ao bairro onde se trabalha e não só onde se vive, visto que a identificação com determinadas áreas da cidade se deve à sua diferenciação, às suas características próprias. Se todas as partes da cidade fossem semelhantes, não haveria necessidade de mobilidade dos seus habitantes nem existiria a diversidade de escolhas.

Os bairros, tal como as cidades, são organismos vivos e complexos, que se desenvolvem não só consoante aqueles que os habitam, mas também por aqueles que detêm o poder político e decisório sobre os seus destinos, com limites físicos muitas vezes indefinidos e interligados com os bairros vizinhos. Os poderes políticos podem adoptar estratégias de regeneração que promova o bairro atraindo pessoas de fora; os bairros “da moda” ou “in” correspondem assim, muitas vezes, a formas de apropriação de identidades de bairros populares por “elites culturais” exteriores, transformando os bairros originais e as suas populações, mas que, no entanto, não possuem muitas vezes o mesmo grau de associativismo e sentido comunitário da população originária.

O movimento de revalorização do espírito de bairro, levado a cabo frequentemente por grupos sociais privilegiados (a denominada “gentrificação”) também conduz a formas de organizar o espaço urbano (diminui-se a mobilidade para obter qualidade de vida, mas não se prescinde do individualismo) reconfigurando modelos tradicionais.²¹

Regeneração e Cultura - Alguns casos internacionais

As estratégias de regeneração, enquanto acções de carácter político, com base na cultura podem assumir diferentes escalas consoante os casos e as pretensões de desenvolvimento económico das entidades envolvidas. Podendo apoiar-se na construção de museus ou outras instituições culturais de grande dimensão, a preservação de elementos arquitectónicos que marcam a paisagem urbana ou, de uma forma mais contida, promover o trabalho de artistas, actores e bailarinos ou até “chefs” conceituados, todos eles considerados como vertentes culturais que ajudam a promover a cidade como local de produção cultural “sofisticada” ou “cosmopolita”.

A ênfase pode ser dada a antigos edifícios adaptados a novos usos, paisagens naturais, grupos sociais ou locais históricos existindo, por isso, diversos casos que servem para exemplificar estes fenómenos. Seguidamente apresentamos quatro casos, entre tantos existentes, que pretendem mostrar as diferentes escalas de acção que estes processos podem assumir referindo, de forma sucinta, as condições que os caracterizavam no início, os problemas, soluções e resultados das mesmas.

I. Cidade de Liverpool

Para Pedro Lorente, Liverpool é, sem dúvida, um dos melhores casos de estudo quando se fala da influência dos museus e das artes na regeneração de áreas urbanas degradadas, visto que tudo apontava para o insucesso²². A cidade encontrava-se em franco declínio: recessão económica, desemprego, êxodo da



população, problemas de ordem étnica e social e degradação do edificado. Logo ao provar-se que, mesmo com estas condicionantes negativas, as artes conseguem ter um papel dinamizador e impulsionador na regeneração urbana, então estará provado que poderá ser eficaz em todos os casos. Uma série de factores foram determinantes para o início da intervenção:

- >A mudança dos representantes políticos que permitiram repensar a prioridade de determinadas políticas;
- >Dois relatórios económicos sobre a importância do turismo e das artes, em que se demonstrava que as artes são uma das maiores fontes de retorno de capitais e de criação de postos de trabalho directos, assim como um dos principais atractivos turísticos;
- >Existência de um grande legado arquitectónico votado ao abandono, com mais de mil edifícios listados que poderiam ser dotados de novos usos, como armazéns, edifícios religiosos ou escolas, recuperando alguns dos seus edifícios emblemáticos. A adaptação dos edifícios antigos a museus, galerias, teatros, centros de arte comunitária ou escolas de arte, além de restaurantes, bares e lojas, integrando-se no tecido arquitectónico da cidade, modificou a vida quotidiana dos seus residentes e dos visitantes.

Creating generous and well designed traffic free ante spaces to arts, museums and other cultural buildings can make them natural meeting points for public gathering, performance and other activity.²³

A cidade possui quatro zonas onde se concentram a maior parte das actividades artísticas: St. Georges Cultural Quarter, Hope Street Corridor, Duke Street & Bold Street Creative & Cultural Industries Quarter e Albert Dock, tendo sido considerado que os espaços públicos entre estas áreas teriam que funcionar como elementos de ligação entre elas. A estratégia visava abranger uma grande área de cidade promovendo a regeneração, não só dos pontos de concentração cultural, mas as zonas envolventes criando uma malha

interligada. A instalação da Tate Gallery na Albert Dock, zona portuária obsoleta, é um dos exemplos de políticas de regeneração através das artes - o novo museu estimulou a regeneração da envolvente com a ocupação da zona de armazéns de Duke Street por galerias, cafés artísticos, lojas de material de desenho, roupa alternativa, discotecas e ateliers de diversos artistas.

2. Le Panier, Marselha - um bairro regenerado



Marselha, tal como Liverpool, desenvolveu-se durante os séculos XVII e XVIII, devido à sua localização, como cidade portuária de grande importância na entrada de bens no país, vindos do oriente. O fim da 2ª Guerra Mundial e novos meios de transporte de mercadorias foi tornando obsoleta a zona portuária no centro da cidade, deixando para trás uma série de edifícios abandonados.

A regeneração do bairro onde, com o encerramento da zona portuária, muitos edifícios são abandonados pelos antigos trabalhadores do porto e ocupados posteriormente por minorias étnicas, começou com a recuperação e transformação de um antigo hospício construído, entre 1671-1745, a Vielle Charité.

A integração de um centro multi-usos, com predominância para os museus, no antigo hospício fez com que o bairro se convertesse no lugar favorito de artistas e galeristas e que, pouco a pouco, fossem aparecendo lojas e restaurantes, de uma forma gradual sem expulsar os ocupantes originais do bairro, que o caracterizam também, mas com bastante controvérsia por parte destes. Actualmente Le Panier aloja diversas universidades, galerias para exposições temporárias, uma videoteca, a Maison de la Poesie, o Museu de Arqueologia Mediterrânica, o Museu de Artes Africanas, da Oceania e dos índios Americanos e diversos estúdios para artistas.

3. Times Square, Nova Iorque – de zona degradada a ícone da cidade

No séc. XX, entre os anos 30 e 50, a degradação de Times Square era evidente, os seus teatros e restaurantes foram transformados em salas de filmes pornográficos, 'peep shows', lojas e restaurantes baratos e desqualificados. Tal como em muitas cidades americanas, do pós-2ª Guerra Mundial, a baixa da cidade não



resistiu ao crescimento das zonas suburbanas, passando a ter uma população de passagem, zonas degradadas e abandono, elevadas taxas de crime e má reputação.

Nos anos 70, são consideradas várias políticas para a recuperação desta importante zona da cidade de Nova Iorque, passando pelo facto de criar uma imagem global mais atraente e coerente, mas que leva apenas à legalização do jogo nos casinos, abertura de uma série de centros comerciais e construção de grandes torres para hotéis e escritórios, substituindo os anteriores edifícios e diminuindo o número de teatros na Broadway. Estes voltam a ganhar importância nos anos 80, quando é realizado um estudo, “The Arts as na Industry”, que reportava os lucros devidos aos turistas que ali se deslocavam para ver espectáculos e as mais valias económicas em termos de postos de emprego nos teatros. Na década de 90, numa tentativa de recuperar os elementos culturais e a vocação para o entretenimento, é feito um novo plano para a área:

>Exposições de arte nas ruas, um

teatro infantil e a renovação dos teatros existentes

>Os grandes néons e écrans, que sempre tinham sido usados na zona para publicitar hotéis e teatros, passam a ser considerados como um dos elementos a preservar como imagem caracterizadora;

>São convidados artistas para intervir não só nesses suportes como nas próprias fachadas e vitrines.

Estas intervenções transformam as ruas em objectos culturais permitindo a apropriação do espaço e anulando a anterior imagem e reputação, ligadas ao sexo e à pornografia, e fazendo com que a cultura não seja apenas a dos teatros, e dos seus espectáculos, mas uma cultura muito mais abrangente que passa pela arte e intervenções artísticas, entretenimento e toda uma vertente comercial com grandes livrarias e lojas de discos.

4. MASS MOCA, Museu de Arte Contemporânea de Massachussets – um processo controverso

The tortuous story of the Massachussets Museum of Contemporary Art demonstrates the appeal of cultural strategies of development to even the smallest cities. ²⁴

A antiga cidade industrial North Adams, no estado do Massachussets, insere-se numa área conhecida como “The Berkshire Mountains”, destoando das cidades em volta, na mesma região, onde se realizam inúmeros eventos, desde festivais de verão de música, teatro e dança e onde, no Inverno, os desportos de neve são um ponto forte. A sua oferta cultural era escassa e seria o local mais improvável para implantar um museu de arte moderna, no entanto, poderia ser o exemplo ideal para provar as teorias sobre o enorme impacto material que a arte e a cultura podem ter no espaço urbano, segundo Zukin.

O primeiro plano para o museu tinha como mais-valias



- >Criação de, no mínimo, uma centena de postos de trabalho;
- >Recuperação de património industrial abrangendo a envolvente directa, dotando a cidade de uma nova geografia simbólica.

Este plano levantou diversas questões polémicas, quer da parte das entidades, quer das comunidades locais, entre as quais:

- >Localização: a distância às principais cidades, Nova Iorque e Boston, que deixava a questão se haveria público que se dispusesse a percorrê-la para ver uma exposição de arte contemporânea;
- >Associação ao Guggenheim Museum: considerava-se que o novo museu não passaria de um local de armazenamento do excesso de espólio do Guggenheim;
- >Não contemplação das actividades dos artistas locais: mais vocacionados para as ‘arts and crafts’ e ‘folk arts’ e não para a arte contemporânea;
- >Época de grande crise económica: não era a melhor para um investimento destas dimensões por parte do estado;
- >O projecto não tinha em atenção as reais necessidades locais: ao criar um grupo de arquitectos de renome, entre os quais Frank Gehry e Robert Venturi, aumentou o distanciamento entre as equipas de projecto e as comunidades;
- >A intervenção obliterava a regeneração de todo o centro histórico: perdendo-se a intenção inicial de aliar arte conceptual à preservação de elementos históricos.

Em 1994 é apresentada uma revisão do plano, pelo novo comité, cujas mais-valias são:

- >Projecto menos megalómano e com faseamento da construção;
- >Criar um centro de arte relevante para as comunidades locais e baseado na já existente tradição cultural, principalmente na época estival;
- >Dar residência a artistas locais na cidade de North Adams para desenvolverem projectos, realizar workshops e parcerias.
- >Espaços para a música e dança, história, performances, de forma a integrar vários campos da cultura e com isso proporcionar motivos de interesse a todos os tipos de utilizadores.

Apesar da controvérsia se ter arrastado durante anos, acaba por abrir em 1999, sendo considerado hoje como “America’s largest Contemporary Art Center” e o local do país mais inspirador para as novas criações artísticas, contando com residências para alojamento dos artistas e espaços para produção.

Projectos sobre o existente

Nas últimas décadas foram construídos diversos museus, centros de exposições e galerias em edifícios industriais, subvertendo a anterior ideia de que os museus teriam de ocupar edifícios históricos e com determinado estatuto arquitectónico, como o Musée d'Orsay, em Paris, ou o Museu de Arte Contemporânea de Berlim, ambos instalados em antigas estações de comboios.

Nos anos 80 e 90, os museus tornam-se na ferramenta favorita para promover a preservação das heranças urbanas, defendendo, por vezes, edifícios sem valor estético e arquitectónico para a paisagem urbana, mas que possuem um valor social na história local. Algumas das intervenções com mais sucesso, na chamada arqueologia industrial, tiveram lugar nos Estados Unidos com o L.A. MoCA num armazém e garagem da polícia, em Los Angeles, o MASS MoCA, num conjunto de edifícios da indústria têxtil em North Adams, Massachussets, referido anteriormente, ou a extensão do Guggenheim de Nova Iorque num antigo armazém do séc. XIX no SoHo, Manhattan.

Susan Carmichael²⁵ defende que a reutilização de algum edificado para novos usos é válida por si só, mas que no caso de usos mais públicos, como os museus ou centros de arte, deve ser mais ambiciosa do que a simples recuperação arquitectónica. Esses edifícios podem funcionar como uma fénix que, tal como a lenda, renasce das cinzas passando a ser um símbolo da reabilitação, a cultura como imagem emblemática e prestigiante da “nova” cidade.

As estratégias de regeneração, segundo Zukin, são complicadas representações de mudança e desejo, sendo comum a toda a intenção de criar espaços “culturais” onde se relacionam e conectam turismo, consumo e estilos de vida. No entanto, para que as iniciativas de cariz cultural possam realizar-se, é necessário que os terrenos ou edifícios em causa não sejam considerados por investidores como elementos estratégicos para grandes investimentos económicos com outros propósitos.

Logo, independentemente das estratégias adoptadas em relação à utilização dos edifícios existentes ou opção por novas construções, a arte continua a ser considerada como elemento indispensável nestes processos, fornecendo a temática necessária à vontade de regeneração do espaço urbano.

2ª PARTE - Propostas para um Modelo de Avaliação

Tendo em conta os casos analisados no plano internacional é possível adiantar alguns elementos necessários para propor um modelo de avaliação. O modelo é composto por análise de factores de sucesso dos elementos caracterizadores (apresentam-se ainda tabelas de aplicação).

1. Factores de “êxito” em processos de regeneração

Em primeiro lugar importa especificar o que se entende por sucesso das acções de regeneração urbana, este depende dos objectivos a que se propõem essas mesmas acções, podendo ainda existir processos de regeneração que abranjam mais do que um factor. Como factores gerais consideramos os que determinam a durabilidade e consistência dos resultados quanto a:

>Qualidade e Impacto Cultural – integração de equipamentos culturais (museus, teatros, galerias, etc.), quer utilizando edifícios existentes quer novos construídos para esse fim, tendo em vista a dinamização do uso cultural na zona envolvente e a consequente atracção de pessoas.

>Retorno económico – plano mais abrangente que visa a obtenção de elevado retorno económico, que se pode traduzir a nível de novos equipamentos, atracção turística, criação de postos de trabalho e aumento do valor imobiliário da zona, pode, no entanto, ser responsável por processos de gentrificação das comunidades locais.

>Impulsionador do turismo – criação de pontos de elevada atracção turística e respectivos equipamentos de apoio como hotéis, restauração e comércio (optando-se, ou não, pela escolha de arquitectos de renome internacional) com a criação de um novo património arquitectónico capaz de servir por si só de atracção turística e cultural.

>Benefício das comunidades locais – processo de menor dimensão que visa a melhoria das condições de vida dos habitantes e utilizadores dos espaços públicos e do edificado existente, optando por uma reabilitação mais cirúrgica, sem grande impacto a nível de novos edifícios e equipamentos.

A conjugação de mais do que um destes objectivos poderá contribuir para uma boa integração das políticas de regeneração. Podemos considerar alguns indicadores deste tipo de conjugação:

- >Recuperação e utilização de património arquitectónico existente e introdução de equipamentos culturais;
- >Integração das comunidades locais e dos seus artistas, respeitando as suas tradições culturais;
- >Serviços diversificados, que sirvam as comunidades e os visitantes, a nível de “hard infrastructures” e “soft infrastructures” com aumento dos postos de trabalho.

Elementos caracterizadores

Com base nos factores anteriormente considerados, propõe-se, para a análise de casos de estudo, uma listagem de elementos, criando “tabelas” que poderão ser aplicadas a diferentes intervenções ajudando-nos a concentrar a informação, obter um panorama geral da zona em estudo e definir as suas características principais:

Edificado:

- Edifícios recuperados -utilização de edifícios existentes abandonados ou degradados;
- Edifícios de raiz -construídos com o propósito de alojar novos equipamentos ou funções, como habitação ou serviços;
- Antigos usos -manutenção ou alteração das funções originais do(s) edifício(s);
- Património -utilização de edifícios classificados ou passíveis de serem considerados como tal.

Eventos/serviços e actividades culturais:

- Permanentes: museus, teatros, galerias, salas de concerto;
- Temporários: exposições, workshops, instalações, festas;
- Lazer: restaurantes, bares, discotecas;
- Comércio;
- Outros.

Indicadores:

- Regeneração da envolvente;
- Segurança ou insegurança;
- Visibilidade da área regenerada;
- Cotação no sector imobiliário: valorização ou queda;
- Número de utilizadores – locais ou turistas: aumento, diminuição, manutenção;
- Função simbólica;
- Gentrificação;
- Áreas de espaço público: aumento, diminuição, manutenção.

No caso de estudo que se apresenta utilizamos estes indicadores sob a forma de quadros sinópticos.

Um Caso de Estudo em Lisboa - o Bairro Alto

O Bairro Alto representa a tomada de consciência urbanística e arquitectónica, apresenta uma notável tradição cultural no campo das artes e letras, contém edifícios de carácter monumental – palácios e casas nobres, e sintetiza como nenhum outro espaço na cidade, as funções residenciais e lúdicas, aliando a residência à cultura.²⁶

É um dos mais tradicionais e populares bairros da cidade de Lisboa, possuindo mais de quinhentos anos de história e um valioso património arquitectónico e urbano. Dotado de uma *coerência morfológica onde é notória a grande unidade entre uma estrutura física coesa e uma imagem urbana rica e heterogénea que torna mais valiosa, como património cultural, a globalidade de contribuições do que a exclusiva importância deste ou daquele monumento isolado.*²⁷ A sua localização permite um sistema de vistas sobre o rio e outras partes da cidade e, se a sua coerência morfológica continua quase intacta, as suas ruas encontram-se repletas de pormenores derivados de soluções linguísticas e compositivas variadas, resultantes da sua história e evolução do papel do Bairro no organismo da cidade.



História, Usos e Costumes

Bairro renascentista ligado aos Descobrimentos e à expansão das actividades comerciais, é edificado no séc. XVI, nas herdades da Bela Vista e da Vila Nova de Andrade, sendo a primeira urbanização criada no exterior da muralha medieval que cercava Lisboa, a Cerca Fernandina, assim como o primeiro loteamento urbano com características reticulares, afirmando-se como uma nova ideia de cidade, moderna e racional.²⁸

Tendo os trabalhos, iniciados em 1513, sido apressados devido às necessidades de habitação provocadas pelo terramoto de 1531. Resiste ao terramoto de 1755, embora afectado, e é tido em conta pelo Plano Pombalino, sendo integrado no seu novo traçado e consideradas ligações entre a Baixa e o Bairro.

Sempre se caracterizou por uma *mescla social que lhe conferiu uma cultura (...) com características muito próprias, traduzindo-se numa convivência marcada por uma variedade de expressões e manifestações culturais.*²⁹ Começou por ser habitado por uma população modesta, na zona mais junto ao rio, ligada aos trabalhos no mar, mareantes, pilotos e oficiais das Carreiras da Índia, Mina, África e Brasil. Muito rapidamente se tornou atractivo para o clero e nobreza, onde foram construídos inúmeros palácios, conventos e igrejas, na parte norte do bairro, assim como para uma nova classe burguesa abastada. O seu traçado amplo e ventilado era uma das mais valias e motivo de sucesso, em comparação com o centro da cidade com ruas estreitas e empestadas, onde a peste tinha dizimado uma grande parte da população. As tavernas eram vizinhas de salões e tertúlias culturais, os nobres promoviam nos seus palácios animadas reuniões e representações de obras dramáticas. Por outro lado, o bairro tinha má fama, com um lado nocturno e marginal, repleto de assaltos à mão armada, conflitos e brigas.

A fama lúdica e boémia do bairro, ainda hoje existente, vem de trás, com base na existência de um grande número de restaurantes e botequins famosos, entre os quais o Alfaia (1880), o Tavares Pobre (1852) e o Tavares Rico (1789), onde se reuniam literatos, artistas, políticos e jornalistas. Durante o séc. XIX, dá-se uma densificação do bairro, os logradouros são ocupados dando origem a saguões e as construções crescem em altura, tornando as ruas mais sombrias e fechadas. Já no séc. XX, radicaram-se os jornais e intensificaram-se valências culturais (Conservatório Nacional) e turísticas (casas de fado).

Posteriormente diversos projectos consideraram a destruição parcial do Bairro, para abertura de vias ou investimentos imobiliários. Nos anos 80 e 90, uma nova política tem por intenção, por parte da C.M.L., de reabilitação dos principais bairros históricos lisboetas, entre os quais o Bairro Alto, com o objectivo de preservar a memória colectiva, evitar o agravamento de problemas sociais, bem como a deslocação das populações originais.

No final do séc. XX e início do XXI, o Bairro Alto afirmou-se como “bairro in”, de grande vocação e animação cultural e urbana, com o aumento da procura em diversos aspectos:

- >Comércio, com a abertura de um novo tipo de lojas e oferta de produtos direccionados a um público exterior ao bairro, anulando aos poucos os espaços de comércio tradicional;
- >Espaços de lazer, nomeadamente nocturnos, com uma oferta extensa de restaurantes, bares e algumas discotecas;

- >Habitação, com um incremento da especulação imobiliária, expulsando aos poucos os antigos residentes e substituindo-os por públicos mais jovens e com capacidade económica
- >Cultural, com a abertura de livrarias, teatros, galerias e espaços de exposição e concertos, alternativos ou institucionais, aliando, por vezes, diversas vertentes artísticas num mesmo espaço.

Actividades / Eventos culturais



No Bairro Alto abundam os espaços que promovem as mais diversas vertentes culturais, desde livrarias com palestras e sessões de leitura, muitas vezes oferecendo aos seus clientes um serviço de bar ou mesmo misturando os conceitos, em espaços que se abrem a leituras e café, conversas acompanhadas de um copo de vinho, recitais de poesia ou exposições de pintura. Muitos bares promovem também exposições de pintura e fotografia ou concertos de bandas, mais ou menos promissoras.

Estes espaços vão-se substituindo ao longo dos anos, desaparecendo alguns e nascendo outros, no entanto, alguns deles fazem já parte da dinâmica e história do bairro devido aos anos de existência, aos milhares de pessoas que por ali passaram. Temos o exemplo do “Frágil”, espaço que se tornou famoso nos anos 80 e que foi um dos impulsionadores da cultura “do ir ao bairro”, lá se juntavam diversos nomes da cena artística, jornalistas e a comunidade gay, num espaço de abertura e encontro. Tem-se mantido sempre em voga, com um sem número de dj’s de renome, além de bar/discoteca, promove concertos e lançamentos de álbuns ou exposições.

Outros espaços que fazem parte da “móbia” do bairro são o bar “Catacumbas” (onde o Jazz e o Blues dão o mote, mas disponibilizando o espaço para concertos das mais diversas bandas e “jam sessions” onde todos são convidados a participar), a “ZDB” ou “Galeria Zé dos Bois”, antes localizada na Rua de São Paulo, que abriu no bairro um espaço multifacetado de bar, exposições, performances ou concertos, abertos a novos projectos e dinamizando o bairro com uma oferta variada. No capítulo do comércio especializado em temas “novos”, a loja das famosas máquinas fotográficas “Lomo” que organiza actividades e exposições, emprestando máquinas aos inscitos e promovendo expedições fotográficas com base num tema, tanto no bairro como noutros pontos da cidade (como na Fábrica do Braço de Prata). Para trás ficam um sem número de exemplos que poderíamos referir. No pólo “nostálgico”, as casas de fado que há tantos anos fazem parte da história deste bairro popular da cidade de Lisboa, parecem alheias ao enorme número de novas casas de diversão nocturna e sobrevivendo à conta de turistas e alguns clientes habituais.

Todos estes espaços acabam por funcionar como ponto de encontro entre pessoas de diversas áreas da cena artística e cultural, da pintura ao cinema, da música à arquitectura, da ilustração ao design, tendo sido nestes ambientes que muitos projectos acabaram por nascer e realizar-se. É esta dinâmica de “bairro artístico” que torna o Bairro Alto um local especial para diversas gerações de lisboetas e de quem, não o sendo, por lá passou em alguma altura da sua vida.

Observação e Registo



As ruas do Bairro Alto albergam uma miscelânea de utilizadores e hábitos, os bares convivem com as roupas estendidas nas janelas, as lojas de tatuagens com os idosos que ali vivem, as lojas alternativas com o comércio tradicional, prédios degradados paredes meias com edifícios renovados e os graffitis abundam ignorando o suporte, enchendo paredes, portões e tabiques. Ao percorrermos as ruas durante a semana, são notórios três ciclos vitais que caracterizam os seus ritmos diários:

Manhã – os habitantes do bairro saem para o trabalho, há idosos às compras nas mercearias locais e as poucas lojas de comércio tradicional abrem as portas, chegam aqueles que trabalham no bairro, vindos de outros locais.

Tarde – a maior parte das lojas de comércio alternativo e novas tendências abre no período da tarde até à noite, para satisfazer as necessidades do público a que se destinam, os restaurantes servem almoços rápidos aos trabalhadores dos escritórios na envolvente (sector terciário), idosos jogam às cartas nos degraus de entrada ou vão ao Clube Rio de Janeiro e os “estranhos ao bairro” que deambulam pelas ruas são na sua maior parte turistas.

Noite – início da dinâmica vida nocturna do bairro que oferece restaurantes, bares, discotecas, assim como as já referidas lojas que se mantêm abertas até tarde. Dá-se uma substituição dos habitantes locais por pessoas de outras áreas da cidade e turistas. Mesmo durante a semana, alguns bares são bastante frequentados, existindo uma dinâmica semelhante ao fim-de-semana mas com menos afluência.

Aos fins-de-semana o panorama altera-se ligeiramente:

Dia - o bairro é quase deserto, apenas alguns turistas e pessoas que procuram as lojas alternativas, durante o sábado à tarde, e os locais usufruem do bairro sem a confusão vinda do exterior. Pessoas à janela falam com os vizinhos que passam, rapazes jogam à bola na estrada indiferentes aos carros ocasionais e, no antigo Clube Rio de Janeiro, juntam-se homens de diferentes faixas etárias para ver o futebol e beber umas cervejas.

Noite - as noites de sexta e sábado são populares no roteiro da cidade, os restaurantes estão cheios e as ruas repletas de pessoas que percorrem os diversos pontos de diversão, numa miscelânea de idades, interesses e orientações sexuais, procurando os locais com que se identificam. A maior parte dos frequentadores habituais cria rotinas e as caras repetem-se nas noites, semana após semana. Há enormes ajuntamentos em frente aos bares mais em voga tornando as ruas intransitáveis para os poucos carros que ainda ali podem circular. Assim, podemos considerar:

USOS EDIFICADO	Cultural	Habitação	Serviços	Comércio	Hotel/Rest.
Património	x		x		
Edifícios novos		X			
Edifícios recuperados	x	X	x	X	x
Edifícios degradado				X	

ACTIVIDADES CULTURAIS	Exposições	Concertos	Teatro	Eventos	Dança	Outros
Carácter espontâneo						
Interior	X	x				
Exterior	X	x	x			
Carácter intencional						
Interior	X	x	x	x		x
Exterior	X	x	x	x		

INDICADORES	Aumento	Manutenção	Diminuição
Regeneração da envolvente	x		
Segurança			x
Visibilidade da área regenerada	x		
Cotação no sector imobiliário	x		
Nº de utilizadores – locais ou turistas	x		
Função simbólica	x		
Gentrificação	X		
Áreas de espaço público			X

O Bairro Alto pode então ser categorizado como um processo espontâneo que teve início, na década de 70, com a abertura de alguns estabelecimentos comerciais, de diversão nocturna, restauração e mobiliário, com um carácter alternativo em relação ao existente, e que funcionaram como pólo dinamizador do bairro.

Nas últimas quatro décadas, o BA tem vindo a afirmar-se como uma entidade própria de lazer e comércio, tendo conseguido manter a unidade do seu edificado, sem grandes alterações, assim como muito do seu comércio local e dos seus habitantes, numa miscelânea com os novos espaços, novos moradores e frequentadores. As intervenções de carácter intencional deram-se mais tarde e de forma cirúrgica, apenas para manutenção do existente e melhoria das condições de vida dos seus habitantes ou em obras cujo resultado é por vezes polémico, como por exemplo:

- >Recuperação de uma grande parte do edificado, instalação das condições mínimas de habitabilidade como cozinhas e instalações sanitárias;
- >Condicionamento de trânsito dentro do bairro;
- >Transformação do Convento dos Inglesinhos em condomínio fechado;

Construção de um novo quarteirão em vez de um espaço público, entre a Travessa das Mercês e a Travessa dos Fiéis de Deus, onde antes existia uma pequena oficina e armazém de carpintaria.

Conclusões

Os processos de regeneração urbana, sejam eles espontâneos ou intencionais, devem conseguir a renovação da vida de uma cidade, a melhoria dos seus espaços públicos e a integração social das suas comunidades. Podem ser postos em prática de diversas formas mas para funcionarem deverão ter objectivos essenciais:

- >Acessibilidade “amigável” com meios de transporte eficazes;
- >Renovação e criação de espaços públicos;
- >Recuperação e utilização de património arquitectónico existente;
- >Introdução de novos equipamentos culturais;
- >Integração das comunidades locais e diminuição da exclusão social e gentrificação
- >Serviços diversificados, que sirvam as comunidades e os visitantes, a nível de “hard infrastructures” e “soft infrastructures”.
- >Aumento da oferta de postos de trabalho
- >Dinamização da cidade e visibilidade e consequente aumento do turismo e do interesse da cidade enquanto local para habitar.

Será assim possível, encontrar algumas respostas para questões presentes nas temáticas desenvolvidas:

1. Quais os grupos sociais e culturas urbanas e a forma como vivem e se apropriam do espaço público:
Analisando grupos e culturas associados às manifestações artísticas, nas suas variantes, constata-se que a forma de apropriação do espaço urbano é mais vincada e marcante para alguns dos grupos. Enquanto os “graffiters” deixam uma marca óbvia na cidade, sem necessidade da sua presença, as “tribos urbanas” têm significado a nível de apropriação do espaço quando se encontram em grupos. São os artistas, arquitectos, designers, jornalistas, etc. que constituem um primeiro “mercado”. Ocupam o espaço de uma outra forma, não sendo notória no quotidiano enquanto indivíduos, mas sim quando “usam” os mesmos pontos da cidade iniciando processos de transformação da envolvente através do estilo de vida e actividades que atraem.
2. O que são “bairros artísticos”, como surgem e se estabelecem na cidade:
Os “bairros artísticos” acabam por ser o resultado de uma apropriação mais permanente do espaço, têm tendência a formar-se devido à fixação de artistas, e profissionais de actividades relacionadas, em determinados bairros, atraindo posteriormente uma série de serviços associados a uma vida boémia e ligada às artes, como bares e restaurantes, galerias e ateliers, lojas das novas tendências e alternativas, quer a nível de moda, mobiliário ou música. É um processo demorado mas, que poderá funcionar melhor em relação à manutenção dos residentes e utilizadores originais do bairro.
3. Que processos de regeneração existem:
Os processos de regeneração podem ser espontâneos ou intencionais. Os primeiros são iniciados por processos semelhantes ao explicado no ponto anterior, por indivíduos ou grupos de pessoas, dando origem a bairros considerados “in” que são depois procurados por diferentes pessoas. Consequentemente há uma valorização económica e do sector imobiliário, iniciando-se a recuperação do edificado e espaços públicos existentes, a ocupação por novos habitantes e utilizadores e a instalação de serviços e equipamentos.
Por outro lado, os processos com cariz intencional derivam de políticas de regeneração, de partes de cidade, promovidas pelos governos com intenções de melhoria da qualidade de vida e do espaço público, mas também de retorno económico, valorização do edificado e do sector imobiliário e, ainda, como atractivo turístico através de uma maior visibilidade e afirmação da cidade, a nível nacional e/ou internacional. Estes processos envolvem, geralmente grandes meios e transformações, podendo resultar em processos de gentrificação dos antigos habitantes.
4. Qual a importância e poder da cultura, e actividades relacionadas, para influenciar a regeneração:
A cultura desde sempre funcionou como elemento simbólico dos povos, possuindo um significado místico e atractivo. Com a globalização a cultura ganhou uma importância maior, servindo como trunfo para a visibilidade e promoção das cidades. As políticas de regeneração passaram a adoptar equipamentos culturais como as grandes mais-valias das suas acções, promovendo a implantação de

museus, centros culturais e galerias de arte, que funcionariam como catalisador dos restantes trabalhos de regeneração, mas sobretudo como pólos de atracção para novos visitantes e turistas. Provou-se com os exemplos dados, que a cultura continua a atrair massas, que um museu ou um evento como a capital da cultura podem funcionar como base para todo um processo regenerador de zonas degradadas, desde que integrado numa acção conjunta com outras áreas.

5. Quais os factores determinantes para o sucesso dos processos de regeneração e suas limitações: Através dos casos estudados, no plano internacional, é possível retirar alguns factores comuns no sucesso das suas acções, apesar de considerarmos que há uma enorme relatividade nesta questão, visto que o que será sucesso para uns poderá não ser para os outros. Por vezes apesar de todo o processo ter obtido os resultados pretendidos, sejam eles a nível de equipamentos culturais, regeneração do edificado, atracção turística, retorno económico, etc., envolveu todo um lado humano muitas vezes esquecido, o dos habitantes originais, a invasão do seu espaço e a obrigação de se mudarem para outras partes da cidade, devido à valorização imobiliária da sua área de habitação, nestes casos há apenas uma deslocação do problema e não uma verdadeira resolução.

Assim, os factores que derivam em sucesso são:

- >Uma acção integrada em que todas as partes são tidas em conta, tanto a nível de habitantes e utilizadores;
- >Mais-valias económicas e culturais, quer em termos das “hard infrastructures” (terrenos, edifícios e sistemas de transportes), quer das “soft infrastructures” (formação, educação, diversos serviços de apoio e infra-estruturas de cariz social como habitação e saúde);
- >Zonas de lazer, em que são criadas condições para que todos os utilizadores, antigos e novos, possam conviver no “novo” espaço.

As limitações destes casos referem-se frequentemente ao seu carácter efémero ou pouco consistente, normalmente por falta de complementaridade dos factores estritamente culturais com factores económicos e sociais como a melhoria das condições de vida das populações locais.

Índice de fotografias

- 1 - Graffiti em Zaragoza - Fotografia da autora
 2, 3, 4 – Liverpool - Fotografias de Pedro Sampayo Ribeiro
 5 - Disponível em: http://images.google.com/imgres?imgurl=http://www.artistorganizedart.org/commons/Jeremy_Boyle_Drawing.jpg&imgrefurl=http://www.artistorganizedart.org/commons/&h=583&w=550&sz=81&hl=pt-PT&start=171&um=1&usg=__Cpw7ncEg_Al9mTV_sfM_HWe7vSw=&tbnid=WwOcasUP-ST6QM:&tbnh=134&tbnw=126&prev=/images%3Fq%3Dchelsea%2BNY%26start%3D160%26ndsp%3D20%26um%3D1%26hl%3Dpt-PT%26lr%3D%26rls%3Dcom.microsoft:en-US%26sa%3DN
 6 – Liverpool - Fotografias de Pedro Sampayo Ribeiro
 7 - Disponível em: <http://www.marseille-tourisme.com/typo3temp/pics/078765a0f7.jpg>
 8 - Disponível em: http://www.freefoto.com/images/1210/19/1210_19_63—Times-Square-New-York-City_web.jpg
 9 - Fotografias de Nicholas Whitman
 Disponível em: http://nwphoto.com/nwimages/main.php?g2_itemId=1270
 10, 11, 12 – Bairro Alto - Fotografias da autora

NOTES

- ¹ Mestre em Arquitectura pelo IST - Lisboa. O presente artigo é baseado na Dissertação de Mestrado com o título “Cultura e regeneração Urbana - usos e actividades artísticas em zonas urbanas degradadas”
² Sharon ZUKIN – The Cultures of Cities. Blackwell Publishing, 1995, pp. 264
³ Alfredo MELA – A Sociologia das Cidades. Lisboa: Editorial Estampa, 1999. pp. 129
⁴ Nuno PORTAS – Um Revivalismo Modernista para quê? in BRANDÃO, Pedro e REMESAR, António [eds.] – Design Urbano Inclusivo – Uma experiência de projecto em Marvila, “Fragmentos e Nexos”. Lisboa: Centro Português de Design, Fevereiro 2004. pp. 87
⁵ Alfredo MELA – op. cit., pp. 134

- ⁶ Sharon ZUKIN – op. cit., pp. 24
- ⁷ Sharon ZUKIN – op. cit., pp. viii
- ⁸ GIDDENS, 1989 in MELA, Alfredo – op. cit., pp. 141
- ⁹ Alfredo MELA – op. cit.
- ¹⁰ Sharon ZUKIN – op. cit., pp. 23
- ¹¹ Alfredo MELA – op. cit., pp. 156
- ¹² Richard SENNETT (1990) citado in MELA, Alfredo – idem, pp. 155
- ¹³ Jane JACOBS – The Death and Life of Great American Cities in The Blackwell City Reader. pp. 351
- ¹⁴ Sharon ZUKIN – op. cit., pp. 3
- ¹⁵ SILVANO, Filomena – Antropologia do Espaço – Uma Introdução. 2ª edição, Celta Editora, Lisboa, 2007. pp. 13
- ¹⁶ Filomena SILVANO – idem, pp. 13
- ¹⁷ Filomena SILVANO – idem, pp. 19
- ¹⁸ Alfredo MELA – op. cit., pp. 127
- ¹⁹ Richard SENNETT - The Fall of Public Man in The Blackwell City Reader. pp. 343
- ²⁰ Jane JACOBS – Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- ²¹ Filomena SILVANO – op. cit., pp. 60
- ²² Pedro LORENTE – The Role of Museums and the Arts in the urban regeneration of Liverpool. Leicester: Centre for Urban History. University of Leicester, 1996. pp. 4
- ²³ Susan CARMICHAEL – Making Creative Connections – Our architectural townscape and its re-use potencial for museums and the arts in LORENTE, Pedro – The Role of Museums an the Arts in the urban regeneration of Liverpool. pp. 32
- ²⁴ Sharon ZUKIN – idem, pp. 79
- ²⁵ Susan CARMICHAEL – op. cit., pp.27
- ²⁶ Rui GODINHO in NEVES, Branca (Coord. – C.M.L.) - Habitação Lisboa/92. Lisboa, SocTip Editora, 1992. pp.24
- ²⁷ António Reis CABRITA, José AGUIAR e João APPLETON – Manual de Apoio à Reabilitação dos Edifícios do Bairro Alto. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa e Laboratório Nacional de Engenharia Civil, 1992. pp. 15
- ²⁸ António Reis CABRITA, José AGUIAR e João APPLETON – op. cit., pp. 15
- ²⁹ António Reis CABRITA, José AGUIAR e João APPLETON – idem, pp. 15

Focos “artísticos” en procesos de regeneración urbana. Reflexión sobre los talleres artísticos municipales de Lisboa

Nemo Remesar Aguilar. *Master Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad;*
Universitat de Barcelona

Abstract

The present paper deals with a specific aspect of the so-called urban regeneration processes; this is the emergence of urban areas with specific concentration of artistic production. The objective is to reflect and analyze the current state and management of Lisbon's local art studios as well as to see how the last decade's social and political context has conditioned the flourishing of artistic activities as well as the cultural and artistic production in the Portuguese capital. The first section of the paper talks about the emergence of art studios as a result of an urban regeneration process and relating it to Lisbon's recent social and economic context. The next sections will describe the current state of the city's art studios and concluding with some reflections on the matter.

Resumen

El presente artículo trata de un aspecto específico de los llamados procesos de regeneración: la aparición de zonas urbanas con especial concentración de la producción artística. El objetivo es reflexionar y analizar el estado actual y la gestión de los “estudios” de arte en Lisboa, así como analizar cómo en la última década el contexto social y político ha condicionado el florecimiento de actividades artísticas, así como la producción cultural y artística en la capital portuguesa. En la primera sección del documento se habla de la aparición de “estudios de arte” como resultado de un proceso de regeneración urbana y en relación al reciente contexto social y económico de Lisboa. En las siguientes secciones se describen el estado actual de los “estudios” en la ciudad y concluye con algunas reflexiones sobre la cuestión.

KEYWORDS : Urban regeneration, art neighbourhoods, Lisboa

Introducción

El presente trabajo pretende abordar un aspecto muy específico de lo que son los procesos de regeneración urbana y que atañe a la aparición de focos artísticos en determinados espacios urbanos. Concretamente, y debido al encuadramiento del trabajo – forma parte del trabajo final de la asignatura “Barrios artísticos y regeneración urbana del master “Diseny urbà; Art, Ciutat Societat” –, éste se centrará en describir la estructura y la situación actual de los talleres artísticos municipales en la ciudad de Lisboa, vinculándolo con la evolución de las políticas en materia de cultura focalizadas en el incentivo y promoción de locales para nuevos artistas.

El objetivo, pues, de este trabajo es realizar una reflexión en torno al estado actual de la gestión de los talleres artísticos municipales, vinculándolo a la evolución de los procesos de regeneración urbana que han afectado a la ciudad lisboeta durante la última década – recordemos que en 1994 Lisboa fue capital europea de la cultura y que en 1998 se celebró la exposición universal. A pesar de las actuaciones urbanísticas de gran escala acontecidas en la ciudad en los noventa, el hecho de no tener una línea programática establecida a largo plazo y unido a las intervenciones puntuales y aisladas en materia

de concesión talleres y estudios para artistas – en buena medida debido a un déficit organizativo de la estructura interna de la Cámara Municipal de Lisboa (CML) – no ha dado pie a que se impulsase el surgimiento y revitalización de focos artísticos en la ciudad. Más bien ha reforzado la visión de la regeneración urbana como operación de urbanismo remedial, concebida para solventar déficits de anteriores procesos urbanísticos.

En cuanto a la estructura del trabajo, en los apartados iniciales se pretende encuadrar teóricamente el objeto de estudio, es decir, la aparición de talleres en el conjunto de los procesos de regeneración urbana. Primero abordando la temática del surgimiento de focos artísticos – entendiéndolo en una concepción más amplia que no sólo los talleres – y posteriormente contextualizándolo en el marco socio-económico más reciente de la ciudad. Posteriormente se dará a conocer el estado actual de los talleres municipales en la ciudad de Lisboa, con una parte más descriptiva, realizando una descripción de los propios talleres municipales, y concluyendo con unas reflexiones sobre el estado actual del objeto de estudio².

Focos artísticos en regeneración urbana.

Los procesos de regeneración urbana se encuentran estrechamente relacionados con la valorización del espacio público en el ámbito local. A pesar de tener una finalidad comuna, los objetivos de estos procesos varían según el tiempo y el espacio. Concretamente, el contexto geográfico, social, político y económico, así como las oportunidades que surjan en un determinado territorio configuran la estrategia a seguir así como su desenlace. Los tipos de objetivos, normalmente propuestos en los programas de regeneración urbana, se pueden englobar en cuatro campos; el económico, el social, el político y el cultural. Cada objetivo principal se puede descomponer en sub-objetivos, pudiéndose construir, a partir de estas tipologías una jerarquía de objetivos – por orden de importancia –, que permita la realización de un análisis más pertinente del conjunto del proceso (Bovaird, 19996). Es importante remarcar que los objetivos pueden estar ínter lazados entre ellos, dentro del conjunto del proceso del que forman parte.

El objeto de estudio, de éste trabajo, se encamina hacia la descripción de los aspectos de tipo cultural-artístico, aunque sin olvidar la ligazón que tienen con los otros objetivos – sobretodo el económico. Parece obvio, en el contexto actual urbanístico, que los términos regeneración, revalorización y especulación están estrechamente ligados. Es por este motivo que al hablar de focos artísticos y regeneración urbana es inapelable, también pensar en revalorización y especulación del espacio público. En este sentido, Zukin destaca que a partir de los noventa la re-estetización del espacio publico³ depende de creciente “economía simbólica” (Zukin, 1998).

La desindustrialización de las ciudades y su conversión en ciudades dónde predomina el sector de servicios, unido a la aparición y el auge de modelos globalizadores de intervención en y sobre el espacio público, al igual que sucede en un contexto más amplio, supone una galopante privatización del espacio público. El claro ejemplo, siguiendo la tesis de Zukin, lo encontramos en el establecimiento de tiendas y espacios de consumo de grandes multinacionales –del sector textil, restauración, cosmética, audiovisual, etc. – en un sinfín de ciudades esparcidas por todo el mundo. En los Estados Unidos, este modelo de re-estetización del espacio público ha llegado al extremo que se considera al espacio de venta y consumo – tiendas, restaurantes, bares – como espacio público (Zukin, 1998). El máximo exponente de esta situación son los centros comerciales, dónde el límite entre espacio público y privado a veces es poco perceptible ya que nos encontramos con que el espacio privado intenta emular al público. Se crea así, una ciudad irreal basada en el consumo.

Otro ejemplo de esta re-estetización del espacio público, y que toca de más cerca el tema de los focos artísticos, se da con la aparición de los Museos de Arte Contemporáneo, cómo catalizadores de la regeneración urbana (Lorente, 1997). Estos, y en menor escala las intervenciones de arte público, no sólo mejoran la imagen (física) de su entorno urbano sino que generan un cierto interés turístico que se traduce, en la mayoría de casos, en generación de beneficios económicos – gracias a la restauración, tiendas de regalos, etc. Como cuesta siglos reunir una colección de grandes obras maestras de arte antiguo, los favoritos de estos proyectos son los centros de arte contemporáneo, quizás no sean los más populares socialmente, pero tienen su público propio muy fiel, que los frecuenta asiduamente, porque son instituciones muy activas en oferta de exposiciones temporales, cine, teatro, conciertos, etc. (Lorente, 1997). Claros ejemplos son el Centro Pompiou en París, el MACBA en Barcelona o el Guggenheim en Bilbao.

Este tipo de operaciones se iniciaron en los años ochenta, asumidas desde una perspectiva estratégica de ciudad con el objetivo de propiciar la adaptación de la ciudad, mediante la transformación física del territorio, a los nuevos retos de la economía global. Los centros históricos y zonas periféricas, mayormente industriales, sufrieron una fuerte des-caracterización, sobretodo a causa del fuerte desempleo y la crisis socioeconómica vivida en los países occidentales— provocado por la crisis de 1973 y el consecuente desmoronamiento del Estado del Bienestar. Estos problemas se verían paliados por las actuaciones de las administraciones locales. Es entonces cuando se empiezan a realizar los primeros procesos de regeneración urbana, siendo el arte público, como elemento cualificado del espacio público, quien asume un papel relevante (Remesar, 2000).

Sin embargo, el principal objetivo de estos procesos es buscar la valorización de la zona regenerada, sin tener en cuenta las demandas y necesidades de los habitantes de dichas zonas – la mayoría de las veces suelen ser barrios degradados y con problemas sociales. La inclusión de un edificio de nueva arquitectura o la inclusión de un espacio de diseño innovador busca ser una referencia que pueda atraer proyectos de constructoras, generando así un incremento en el valor del suelo. En estos casos, la aportación “artística” tiene como objetivo perpetuar un cambio de imagen, a través de arquitecturas postmodernas, instalaciones de arte público y hasta algún museo o centro de arte firmado por algún arquitecto con reconocimiento internacional – algunos ejemplos son el MoCA de Isozaki, el MACBA de Meier o el Guggenheim de Gehry – (Lorente, 1997). Paradojalmente, en cuanto más exitoso resulta el proceso y mayor revalorización sea generada, más acusado va a ser el proceso de gentrificación.

En este sentido, Lorente afirma, que en última instancia, el grado de éxito de un proyecto de renovación urbana basado en el campo del arte, también está en función de la capacidad para estimular la cultura artística local. Por este motivo, sería necesaria la inclusión de expertos que tengan en cuenta y valoren la importancia del arte y las intervenciones artísticas como catalizadores de regeneración urbana. Porque ésta no sólo consiste en la rehabilitación física del paisaje urbano planificada por los arquitectos, ni en la generación de nuevos puestos de trabajo y tiendas, o bares y restaurantes estudiada por los economistas, ni el aumento de la cohesión e integración social, disminución de la delincuencia y respeto a la diversidad cultural analizadas por los sociólogos, sino también en el aumento del nivel cultural y calidad de vida de la zona, y el florecimiento del mundillo artístico (Lorente, 1997).

Para intentar medir la aparición de focos artísticos, Lorente propone algunos indicadores mensurables como son el aumento de las vocaciones artísticas locales, el freno a la emigración de artistas que huyen por falta de estímulos a su formación, la multiplicación de talleres de artistas en almacenes abandonados, la reapertura de locales cerrados como tiendas de materiales para artistas, galerías comerciales o espacios de exposición alternativos, la transformación de naves industriales o garajes en lugares de ensayo para músicos o actores, en teatros o centros artísticos polifacéticos. El conjunto de estos indicadores reflejan la idea de que no sólo se tiene que producir un cambio físico sino que también un cambio vivencial dentro del barrio – entendido cómo el cambio desde la aparición de nuevas formas de comercio, el reflorecimiento de viejos comercios, etc. En definitiva, mientras desde el punto de vista habitual de los políticos asesorados por urbanistas especializados en arquitectura, se supone que hay que planificar la rehabilitación física de un barrio para conseguir su revitalización económica, social y cultural, lo que la experiencia demuestra es que, en cambio, es también perfectamente factible que cuando un barrio degradado atrae artistas hasta convertirse en un “barrio artístico”, se irá luego poco a poco mejorando de forma modesta pero continua su apariencia física, florecerá su economía y mejorará su vida social, todo ello preservando su personalidad y sin radicales intervenciones modernizadoras (Lorente, 1997).

En este sentido, se observa cómo Lorente plantea un modelo de proceso de regeneración de focos artísticos vinculado a la iniciativa de base, que fomente la creación artística frente a un modelo de acciones planificadas y dónde la revalorización urbana está vinculada, casi en exclusividad, a la especulación y al cambio físico. Es precisamente éste último modelo el que va a predominar en las ciudades del sur de Europa y, concretamente, en el caso de estudio de éste trabajo, la ciudad de Lisboa.

Procesos de regeneración urbana en la Lisboa de los noventa.

Como se ha comentado anteriormente, es a partir de los ochenta cuando se inician los primeros procesos de regeneración urbana impulsados por las administraciones locales, cómo medida para combatir los crecientes problemas socio-económicos que cernían sobre el conjunto de la población. El rápido crecimiento de las ciudades y la aparición de grandes barrios periféricos con enormes déficits de urbanización

– fenómeno muy extendido en el sur de Europa, especialmente en España, Grecia y Portugal –, hizo que se adoptara una estrategia de urbanismo remedial, con el fin de dotar a estos barrios de los equipamientos necesarios así como de erradicar la enorme marginación y pobreza que coexistía en las grandes ciudades europeas.

En el caso de Lisboa, cabe destacar que fue más bien en los noventa cuando se empezaron a materializar dichos procesos de regeneración. Durante la década de los ochenta, el gobierno municipal apostó por la dinámica e iniciativa de los promotores privados en el cual la Cámara Municipal ejerció un papel secundario y de apoyo a la iniciativa privada. Durante diez años la ciudad fue regida sin planos urbanísticos y su gestión se fundamentó en el casuismo y en la arbitrariedad de la administración urbanística, centralizada por el Alcalde (Soares, 1995). La ciudad llegó a situaciones críticas e insostenibles a finales de los ochenta. Además del agravamiento de los problemas de tráfico, de la degradación del parque edificado, de la desorganización general y de los impactos incontrolables de los grandes proyectos inmobiliarios, el mercado inmobiliario entró en crisis y la falta de reglas y normativas acabó por desorientar a los propios promotores privados. A estos hechos, cabe añadir el drástico descenso de población que sufrió la ciudad, se situó en casi un 18%, así como el aumento significativo de la tasa de paro.

Fue, ya en los inicios de los noventa, con el cambio del gobierno municipal, que se introdujo normas reguladoras, concretamente dos; el Plan Estratégico de Lisboa (PEM), aprobado en 1992, y el Plan Director Municipal (PDM). De este modo, los procesos de regeneración urbana fueron concebidos paralelamente a la programación de grandes acontecimientos internacionales – en 1994 Lisboa fue Capital Europea de la Cultura y en 1998 se celebró la Exposición Universal – obteniendo, además, ayudas complementarias de la UE. A su vez, es importante remarcar la importancia y el impacto que tuvo el ingreso de Portugal en la CE, ya que entre otras muchas cosas, permitió al país ser receptor de numerosas ayudas económicas en concepto de fondos estructurales y fondos de cohesión.

En este periodo, a mitad de los noventa, se incrementa el fenómeno de un turismo consumidor de ciudad entendida como patrimonio. Es por todo ello que la política de espacios públicos “remediales” se multiplicaría en el conjunto del territorio aumentando el número de hectáreas – también como consecuencia de introducir estrategias de sostenibilidad en el diseño – cualificadas, sistemáticamente, por el diseño urbano, el arte público y el paisajismo (Remesar, 2000). De este modo, y siguiendo los pasos del famoso Modelo Barcelona, se deberían haber dado unas oportunidades dinamizadoras de procesos de regeneración urbana. Procurando a su vez, establecer unas líneas estratégicas que fuesen más allá del evento puntual y se encarasen hacia el futuro. A pesar de dichas intenciones, el programa de regeneración ligado a la EXPO 98 no siguió los parámetros establecidos, generándose así un proceso de “marchas forzadas” que dejó objetivos a medio hacer – eliminación de las barracas, recuperación de Casal Ventoso, revitalización de la Baixa, construcción del Túnel de Terreiro do Paço, etc. Aún hoy hay alguna iniciativa no concretizada, pasando a formar parte del segundo Plano Estratégico de Lisboa. A su vez, se apostó claramente por la potenciación del mercado inmobiliario, ya que es visto cómo uno de los sectores de inversión más seguros históricamente y con más potencial de revalorización (Seixas, 2004).

Lisboa; arte público y aparición de focos artísticos.

Este apartado pretende ser complementario al anterior, en el sentido que, mientras el anterior se centra en la evolución del conjunto de procesos de regeneración acontecidos en las últimas décadas en Lisboa, éste pretende dar cuenta del papel del conjunto del arte en la construcción del espacio público portugués, concretamente en la ciudad de Lisboa.

Con el cambio de régimen político en Portugal – a raíz de la Revolución de los Claveles, en 1974 – el arte se establece como una fuente de canalización de la democracia y la libertad. Es un arte con un fuerte componente simbólico. La coyuntura política a finales de los años setenta comenzó a reflejarse en el espacio público a través de *performances*. En vez de surgir monumentos, fueron las artes escénicas las que representaron la liberación de ideas y comportamientos, a la vez que favorecieron el experimentalismo y el desarrollo de los nuevos procesos creativos. Se renunció, así, al museo y a las galerías, cómo objeto artístico “físico”, y se buscó una proximidad hacia el público de la calle, con la clara intención de alejarse de la mística academicista de las profesiones artísticas (Lopes, 2006). De este modo, salvo excepciones, la producción artística en Lisboa pasa para el espacio público siendo esencialmente de carácter efímero. Según J.A. França, transcurrido una década desde la Revolución de los Claveles, el balance de la situación a finales de los ochenta era de unos resultados muy pobres en cuanto a las artes en el espacio público y así

quedó reflejado en sendos documentos de trabajos realizados por la Secretaria de Estado de Cultura y del Instituto Portugués de Patrimonio (Lopes, 2006).

Es en este contexto, concretamente en 1986, cuando se aprobó la ley de mecenazgo que propició, en los siguientes años, una creciente tendencia de inversión por parte del sector privado en el ámbito cultural, algunas veces también consorciado con la administración pública⁴. Claros ejemplos son el Culturgest en Lisboa, el Museo Serralves de Oporto, el Museo de Sintra, el Centro de Artes de Sines, etc.

En este sentido, a partir de los noventa, y coincidiendo con el cambio de gobierno municipal, que se empieza a plantear la necesidad de crear nuevos equipamientos culturales – dentro del conjunto del PDM. Se inicia el proyecto de construcción del Centro Cultural de Belém. A pesar de este hecho, el patrimonio continuaría sin ser tenido muy en cuenta. Debido al incendio del Chiado – zona céntrica y con un fuerte componente cultural de la capital portuguesa – se inició un proyecto de remodelación de la zona. Éste proyecto se enmarcó dentro del proceso de regeneración que adecuó la ciudad, en 1994, para ser la Capital Europea de la Cultura. De hecho la zona regenerada del Chiado fue un eje central del programa de actuaciones del programa Séptima Colina⁵.

El evento del 94 tuvo un efecto impulsor y pronto, aprovechando dicho impulso, Lisboa albergó la Exposición Universal de 1998. A diferencia del 1994, esta vez el proyecto de regeneración urbana se concentró en la zona oriental de la ciudad – no en la zona central cómo en el 94. Se realizó una operación de regeneración urbana a gran escala en una zona industrial degradada. Además, también se realizaron una serie de equipamientos de ámbito lúdico – Oceanário, marina, Pabellón Atlántico – y pasó a ser un polo atrayente de turistas así como para los propios lisboetas. En cuanto al componente artístico, se decidió apostar por el arte público y se instalaron un número elevado de piezas de arte en la zona de la Expo 98. A pesar de este hecho, no se realizarían inversiones importantes en equipamientos de carácter cultural o artístico, como podrían ser museos, centros de arte, talleres, etc.

Caso de estudio; Talleres artísticos municipales.

Retomando la aportación de J.P. Lorente sobre los procesos de regeneración urbana basados en el campo del arte, ya mencionada en los anteriores apartados, cabe destacar la importancia que le concede a aspectos tales como el aumento de nivel cultural, la calidad de la vida en la zona y el florecimiento del mundillo artístico – siendo complementarios a otros aspectos más de tipo físico, socio-laboral o económico –, como indicadores de éxito de un proyecto de regeneración urbana. Éstos indicadores, debido a su componente subjetiva, se basan en la opinión y percepción que se puede tener del objeto de estudio. Es por esto que estos indicadores de tipo cualitativo, a su vez, resulten más pertinentes para el análisis de los cambios producidos en la vida comunitaria, sobretodo a partir de técnicas de recogida de datos tales cómo las entrevistas. Sin embargo, Lorente al realizar un estudio de tipo más teórico, no profundiza en los resultados. A pesar de esto, sí que sugiere algunos indicadores que pueden resultar más fáciles de mensurar⁶. De éstos, en este trabajo, se ha tomado la aparición de talleres artísticos municipales como objeto de estudio.

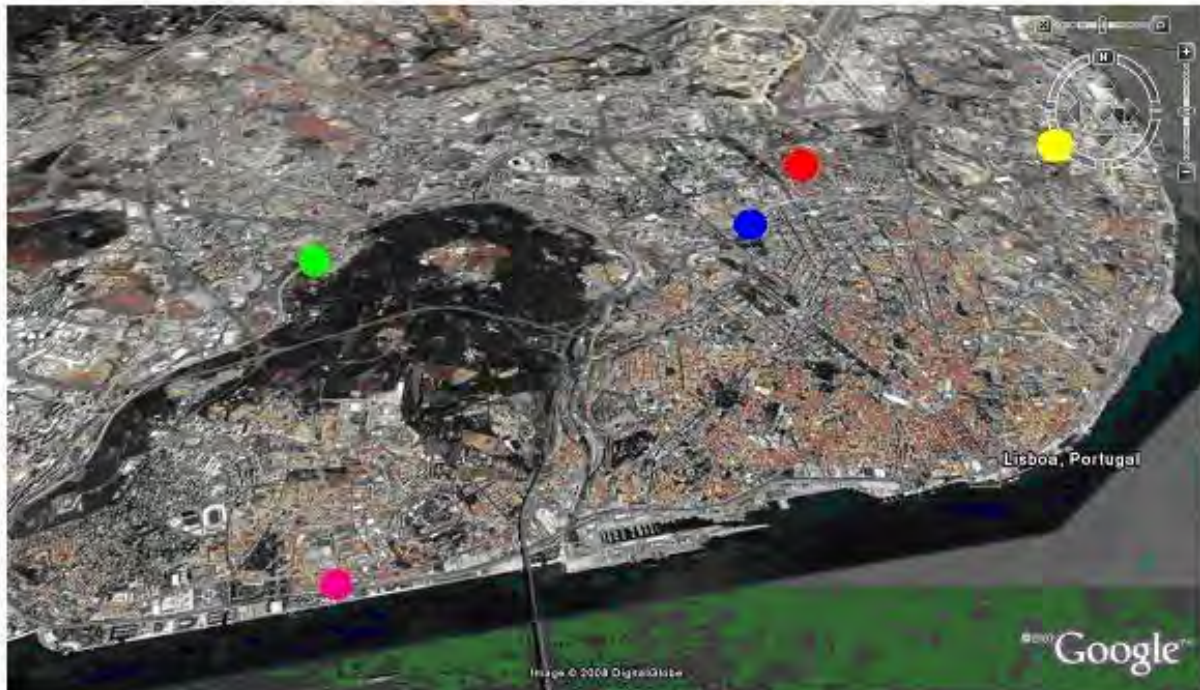
En este sentido, Lisboa dispone de seis conjuntos de talleres municipales distribuidos por toda la ciudad; Atelier dos Coruchéus – en Alvalade –, ateliers do bairro municipal da Boavista, atelier do bairro municipal do Rêgo, ateliers dos Olivais y ateliers da Avenida da Índia. Éstos son destinados exclusivamente al ejercicio de la producción artística y disponen de un reglamento de funcionamiento propio estipulado por la Cámara Municipal de Lisboa. Actualmente, éste reglamento se encuentra en un proceso de actualización, debido a que el actual ha quedado obsoleto – fue aprobado en 1989 – y se pretende, así, mejorar la gestión e utilización de dichos espacios.

Es la *Divisao de Galerias e Ateliers*, que pertenece al Departamento de Patrimonio Cultural, quien se encarga, desde 2003, de la gestión de los talleres. Este departamento surge producto de la necesidad de seguimiento y control sobre las concesiones municipales, en materia artística, a la vez que permite dotar de una única línea programática de actividades y objetivos. Sus principales objetivos son:



- 1- recopilar y actualizar todos los contratos/concesiones en materia de talleres y espacios creativos.
- 2- Actualizar el reglamento para un mejor funcionamiento/uso de las

Talleres artísticos municipales



Ateliers Municipais dos Coruchéus	■	Ateliers Municipais do Bairro Municipal da Boavista	■
Ateliers Municipais dos Olivais	■	Atelier Municipal do Bairro Municipal do Rêgo	■
Ateliers Municipais da Avenida da Índia	■		

localización de los talleres municipales de Lisboa.

concesiones. (En fase de aprobación de propuesta).
3-Establecer una serie de programas para incentivar y promover el uso de los espacios y los nuevos artistas.

A continuación se adjunta una descripción individualizada de cada uno de los talleres de propiedad municipal;



Ateliers Municipais dos Coruchéus; El centro de artes plásticas dos Corucheus fue inaugurado en 1972. Fue una iniciativa del antiguo presidente de la Cámara Municipal de Lisboa, França Borges, e inspirado por los *ateliers* parisenses que tuvo la ocasión de visitar con André Malraux. En el edificio – dónde también se encuentran las oficinas de la Divisao de Galerias e Ateliers – hay 50 talleres (espacios de 6x5 metros con baño). Situados en el barrio de Alvalade. En la planta baja hay la galería municipal Quadrum y al lado la Casa das Muflas.

Ateliers Municipais do Bairro Municipal da Boavista; Situados en los áticos de un conjunto de cinco edificios, constan de un total de 20 talleres (4 talleres por edificio). Sus características – pequeños y poco accesibles – limitan mucho su utilización.

Ateliers Municipais do Bairro do Rêgo; Situado en un barrio social. Se aprovechó la construcción de un edificio social para ceder 6 de los pisos como talleres. Sus características – pequeños y poco accesibles – limitan mucho su utilización.



Ateliers Municipais dos Olivais; Son cuatro talleres, naves, destinados a escultores. Tienen un tamaño mayor que todos los anteriores talleres. Cuentan con 2 estancias y un patio. Localizados en el barrio dos Olivais

Ateliers Municipais da Avenida da Índia; Son seis talleres en unas naves industriales frente al río Tajo, cercano al Centro Cultural de Belem. Aún siendo amplios, algunos de los talleres comparten una misma nave con unos tabiques que limitan el espacio.

.Vista exterior de los talleres en la Av. da Índia. Foto cedida por Miguel Caisotti.



Una vez vistas las descripciones de los talleres municipales, cabe destacar que la mayoría no están acondicionados para su uso como tales. Se encuentran muy alejados unos de los otros y, como se ha podido observar, no han generado ningún tipo de florecimiento de actividad relacionada con el arte a su alrededor. En su mayoría, se encuentran situados en barrios residenciales periféricos de la ciudad. Este hecho contrasta claramente con la aparición de algunos talleres artísticos privados en las zonas de Santos y Barrio Alto, zonas céntricas y con una actividad artística mucho más activa que en las zonas periféricas – otra cuestión es si se puede considerar a Santos o Barrio Alto como

barrios artísticos. Es por este motivo, que se puede concluir que son como pequeñas islas incomunicadas y que no han potenciado, en palabras de Lorente, el florecimiento de vidilla artística.

Finalmente, es importante resaltar otro factor que ha sido determinante para perpetuar el estado actual en que se encuentran los talleres municipales y la producción artística que se da en ellos, y que es el nulo control administrativo sobre estos. La falta de jerarquización burocrática, la desorganización y, en algunos casos, el nepotismo perpetuado por los gobernantes municipales ha permitido una serie de alteraciones en el correcto funcionamiento de los talleres municipales. Un artículo publicado el 5 de octubre de 2008 en el periódico *Expresso* y titulado “*Artistas por conta da Câmara*”, da cuenta de las irregularidades encontradas por la *Divisão de Galerias e Ateliers* y que van desde irregularidades en las concesiones – hay casos de cesiones gratuitas sin contrapartidas, otras cesiones a un precio muy por debajo del precio de mercado y en muchos casos con un contrato poco claro, cuando los hay, y sin una duración determinada – hasta numerosos incumplimientos contractuales – utilización del local como galería comercial o la perpetuidad del taller por parte de la familia a pesar del fallecimiento del titular .

Consideraciones finales

Tomando la teoría de J.P. Lorente como referente y utilizando uno de los indicadores propuestos – la aparición de talleres artísticos municipales – para analizar el éxito de un proyecto de renovación urbana vinculado con el arte, se puede concluir que en Lisboa no hay un gran “foco artístico”, sobretodo teniendo en cuenta que la producción artística no se encuentra concentrada en un lugar determinado. En este sentido, y teniendo en cuenta el contexto socio-histórico, se concluye que;

- >El cambio de régimen político condicionó de sobremanera las principales corrientes artísticas, así como su valoración institucional, no siendo tenido en cuenta hasta mitad de los noventa – sobretodo el arte público –.
- >La importancia de la inversión privada, a raíz de la ley de mecenazgo de 1986, en contraposición de la inversión pública.
- >Las oportunidades para potenciar la aparición de un foco artístico, a través de los procesos de regeneración acontecidos en los noventa – sobretodo teniendo en cuenta los dos grandes eventos celebrados en el 94 y 98 – no fueron aprovechadas, reafirmando así, la constatación que dichos procesos se llevaron a cabo como procesos de urbanismo remedial.
- >Los espacios de ocio y consumo han sido los grandes beneficiarios, conjuntamente con el mercado inmobiliario, de estos procesos de regeneración – se puede observar muy claramente en la zona de la Expo 98 –, relegando a la inversión en equipamientos culturales y artísticos – y asumida, en su mayor parte, por el sector privado –.
- >La crisis financiera y organizativa de la Câmara Municipal de Lisboa ha condicionado de sobremanera

la intervención y apuesta por políticas culturales, limitándose a unas intervenciones puntuales y aisladas. Un claro ejemplo lo encontramos en la gestión de los talleres municipales, los cuales fueron apareciendo espontáneamente y sin ninguna lógica por diferentes localizaciones dentro de la ciudad e incluso sin estar acondicionados. También, el reglamento referente a los talleres, a día de hoy completamente obsoleto – se aprobó en 1989 –, ha propiciado numerosas irregularidades debido a su falta de concreción. Estas numerosas irregularidades, detectadas recientemente, que se han ido perpetuando durante décadas han condicionado de sobremanera el florecimiento de vidilla artística así como su producción.

Bibliografía

- >Barreiros, M^a H. *Lisboa, Conhecer, pensar, fazer cidade*. Câmara Municipal de Lisboa, departamento de Urbanismo. Lisboa. 2001
- >Bovaird, A. *Public Art in uUrban rRegeneration; an economic assessment*. En; A. Remesar (Ed.) *Urban regeneration a challenge for public art*. Barcelona. 1999.
- >Câmara Municipal de Lisboa. *Regulamento de Ateliers e Terrenos Municipais para Artistas Plásticos*. CML. Lisboa. 1989
- >Carita, Alexandra. *Artistas por conta da Câmara*. Jornal Expresso. 5 Outubro 2008.
- >Miles, M. *Art, Space and the City*. London. Routledge, 1997
- >Lopes, Telmo L. *Lisboa 94: A arte pública pelos registros de imprensa*. Publicacions UB. Barcelona. 2006.
- >Lorente, J.P. *Focos "artísticos" de revitalización urbana, espacios para el sincretismo*. En, Id. (Ed.) *Espacios de arte contemporáneo generadores de revitalización urbana*. Universidad de Zaragoza. Departamento de Historia del Arte, 1997.
- >Remesar, A. *Arte contra el pueblo: los retos del arte público en el s.XXI*. 2000.
- >Seixas (Cord.). *Lisboa. Quatro estudos de caso: Santa Catarina, Alvalade, Benfca e Expo Sul*. Câmara Municipal de Lisboa. Coleção de Estudos Urbanos-Lisboa XXI, Lisboa 2004
- >Soares, Luis B. *Lisboa: las bases para el nuevo planeamiento de la ciudad (1990-1994)*. Revista de Geografía, Vol. XXIX, num. 2. Jul-sept. 1995. pp.107-112.
- >Zukin, Sharon. *Politics and aesthetics of public art of public space: the "American model"*. En; AA.VV. *Ciutat real, ciutat ideal, significat i funció de l'espai urbà modern*. Urbanitats num.

NOTES

2 En este punto me gustaría agradecer a Miguel Caissotti, técnico encargado de la división de Ateliers de la Câmara Municipal de Lisboa, por la atención y predisposición mostrada tanto en la entrevista que se le realizó como por la información y fotografías que proporcionó y que han resultado de suma importancia para la confección de este trabajo.

3 Se entiende cómo la valoración, por parte de los usuarios, del espacio público y de su diseño en positiva o negativa y peligrosa o segura.

4 Este predominio del capital privado en los centros culturales es aún vigente, relegando así el papel del sector público a un papel residual.

5 El programa central de la Capital Europea de la Cultura albergó numerosas intervenciones – remodelación edificios, actuaciones al aire libre, exposiciones en galerías, proyecciones de películas, conciertos, etc.

– en la zona del Chiado, concretamente desde Cais de Sodré, subiendo por la rua Alecrim hasta llegar al Chiado y de la zona de Príncipe Real hasta el Largo de Rato.

6 Éstos pueden ser; el aumento de las vocaciones artísticas locales, el freno a la emigración de artistas que huyen por falta de estímulos a su formación, la multiplicación de talleres de artistas en almacenes abandonados, la reapertura de locales cerrados como tiendas de materiales para artistas, galerías comerciales o espacios de exposición alternativos, la transformación de naves industriales o garajes en lugares de ensayo para músicos o actores, en teatros o centros artísticos polifacéticos (Lorente, 199

7. CCB. Barcelona. 1998.

A Arte Pública como acontecimento urbano - Centro e Periferia

Filipa Calvário *Mestre em Arquitectura pelo IST, Lisboa.*

ABSTRACT

The following article focuses on the essential meanings of Public Art in city's public space. It is based on the dissertation for master degree in Architecture of Instituto Superior Técnico ("The essential meanings of Public Art. Reflection on the meanings of Public Art in urban peripheries: Almada and Parque das Nações", IST 2008) where we studied the concept of public art and how it can give identity and symbolic values to public spaces.

This reflection was based on the selection and analysis of eight study cases placed in urban peripheries of Almada and Parque das Nações. The main objective was to propose some theoretical lines of action which should be followed in future projects for a correct implementation of art work in urban space. The fields of art as urban developments are fascinating, but sometimes overlooked in urban design.

Resumo

O seguinte artigo debruça-se sobre o tema dos sentidos para a Arte Pública no contexto do espaço público da cidade. É baseado na Dissertação de Mestrado em Arquitectura do Instituto Superior Técnico ("Sentidos da Arte Pública. Reflexão sobre os significados da Arte Pública em periferias urbanas: Almada e Parque das Nações" IST 2008) em que se reflectia sobre que é a Arte Pública e sobre o modo como esta pode conferir identidade e valores simbólicos ao espaço público.

Esta reflexão foi apoiada na selecção e análise de oito casos de estudo situados nas periferias urbanas de Almada e Parque das Nações. O objectivo principal era propor algumas linhas teóricas que deverão ser seguidas em futuros projectos para uma correcta implantação da obra de arte no espaço urbano. Os domínios da Arte enquanto acontecimento urbano são objecto de grande fascínio, mas que por vezes são menosprezados no desenho urbano

KEYWORDS: Public Art, Urban Regeneration, Centre City, Peripheries, Almada, Lisboa

INTRODUÇÃO

O tempo cronológico determina a leitura de sociedade em que o passado e o seu produto edificado fazem parte integrante da urbanidade. A Arte Pública faz parte dos espaços públicos tendo também ela uma dimensão temporal. A cidade é um produto das condições físicas dos lugares e da acção do homem e actualmente encontra-se em crise. Esta é uma crise provocada pela construção de lugares homogéneos e desumanizados, sem identidade ou pela a ocupação do espaço pelo automóvel.

Com a descaracterização dos espaços públicos de algumas cidades vitimas da era das máquinas, a Arte Pública poderá trazer-lhes novamente sentido, respondendo com um conjunto de motivações simbólicas, ideológicas, económicas, sociais.

Antes de avançar no tema a que me propus explorar é essencial ter interiorizada a definição de Arte Pública. O problema é que quando nos propomos a entender e a compreender o significado desta forma de Arte e o que a condiciona surgem-nos várias questões. É uma Arte para maiorias? Quem produz Arte Publica? São exclusivamente artistas ou pode-se admitir uma interdisciplinaridade onde tomam parte também arquitectos, paisagistas, urbanistas? É uma proposta que deve interpretar e dar resposta a problemas e necessidades colectivas? Tem uma função social?

Imaginemos uma cidade onde, pela mão do artista, objectos ordinários se transformam em extraordinários. A Arte Pública valoriza a cidade, contribuindo para a coesão entre os seus habitantes e dá cor, identidade e carácter aos seus espaços públicos.

No entanto a definição de Arte Pública não é consensual, sendo utilizada sob diversos pontos de vista, por vários autores. Estes pontos de vista por vezes entram em divergência, o que pode produzir mal entendidos no uso deste conceito. Façamos por isso um apanhado que nos permita um “consenso” provisório. Segundo Antoni Remesar o significado de Arte Pública deve ser considerado com uma construção hipotética que tenta explicar e não só descrever algumas práticas da arte contemporânea. Segundo este autor, não é uma aplicação da Arte no espaço público, relacionada com a evolução das linguagens e com a sua incrustação no solo urbano. Entende a Arte Pública como “*a prática social cujo objecto é o sentido da paisagem urbana mediante a actividade de objectos/acções de uma marcada componente estética, sendo assim que uma parte dos elementos de mobiliário urbano encaixariam nesta definição. Se o objecto da Arte Pública é produzir sentido para áreas territoriais, o seu objectivo é co-produzir o sentido de lugar em consonância com as práticas de design urbano que formam a morfologia do espaço público*” (Remesar, 1998)².

Por outro lado, para Fernando Gomez Aguilera (2004)³ o termo Arte Pública é vago e impreciso e carece de uma definição concreta⁴. Este autor questiona se esta forma de arte consiste na mera instalação de esculturas ocasionais em espaços públicos ou de mera decoração de praças e ruas com objectos vária de natureza criativa.

Uma outra perspectiva, a de Mitchell (cit. in Aguilera, 2004) diz-nos que a Arte Pública poderá ser definida como arte comissionada, paga e pertencente ao estado. A importância da arte no espaço público segundo este autor dá a sensação de Espaço, as pessoas criam laços com o local e assiste na regeneração urbana.

ARTE PÚBLICA E TECIDO URBANO

Na obra de Kevin Lynch, *A imagem da Cidade*⁵, aprendemos a designar a cidade como um lugar no qual a comunidade constrói uma imagem mental em mapas, tanto que o espaço público urbano representa a sua própria posição com relação à totalidade urbana em que se encontra. Torna-se então necessário dar uma recuperação prática do sentido de orientação à cidade tradicional, além da construção de um conjunto articulado que se possa reter na memória do indivíduo – daí a importância do Arte.

Para ter qualidade o território necessita de eixos que dêem continuidade e de Arte que referencie e monumentalize os seus lugares. A monumentalidade e a identidade de cada tecido urbano acabam por ser uma exigência social. Quanto mais problemática uma zona, mais há que intervir na qualidade do espaço público, no seu desenho, materiais e mobiliário. Assim, pode-se dizer que a estética forma parte do urbanismo. Na interacção entre cidade e cultura, há um campo que não deve ser menosprezado – o da Dimensão Estética. Nesta associação o ambiente urbano não pode ser associado à vivacidade da vida intelectual e à inovação cultural sem que se tenha em conta o seu papel no desenvolvimento das artes, da arquitectura e do aperfeiçoamento do gosto. O nexos entre estética e a cidade é de tal modo profundo e historicamente enraizado que se reconhece no próprio senso comum (Mela, 1999)⁶. Hanner (cit. in Mela, 1999) o qual a propósito do papel da cultura na cidade tem uma perspectiva interessante, afirma que ela é um lugar em que, ao procurar uma coisa, se pode encontrar outra. Esta ideia sugere-nos de que a tonalidade estética da vida cultural urbana pode ser definida como a possibilidade de encontrar uma coisa de que não se procurava, ou encontrá-la onde não se procurava - a *serendipity*⁷.

A Arte Pública já não pode ser um objecto colocado no centro de um espaço público, no seu lugar o espaço público, este converteu-se no sujeito, e desde modo na parte central da escultura. No seu âmbito a Arte Pública explora e dá resposta ao tecido físico, social e emocional colectivo. Os espaços abertos possuem um grande carácter simbólico sendo que o bom uso do desenho melhora a qualidade do espaço público e consequentemente a qualidade de vida dos seus utilizadores.

No entanto trabalhar sobre o desenho da cidade e sobre os seus conflitos implica que se tenha uma estratégia que não exclua a requalificação dos tecidos e espaços centrais nem a criação de uma nova centralidade.

Assim, com base numa metodologia racional as centralidades complementares e amenidades periféricas deverão ser pensadas, para que haja uma continuidade no modo de fazer cidade fora de cidade. Para isto deverá-se ter em conta que as formas destas serão diversificadas assim como a realidade que as caracteriza: o “suburbano” pode ser de vários tipos e pode estar em vários locais, inclusivamente na própria cidade histórica (veja-se a localização de Olivais-Chelas-Expo).

O espaço público, sendo um ponto de convergência de várias disciplinas, tem um grande valor urbano e é um dos elementos chave tanto na conservação e modernização dos centros históricos como na humanização da periferia. A reconversão de áreas obsoletas ou com usos inapropriados constitui uma opção que se deverá considerar. De que adianta seguir para a periferia se a cidade em si tem tecidos urbanos danificados?

Nas recentes culturas urbanísticas vão surgindo “novas centralidades”. Estas consistem em novos centros formados à margem dos históricos que incluem fortes acessibilidades e que se começam cada vez mais a qualificar. Na periferia existe o preconceito de que o espaço público é apenas o vazio entre os edifícios. Esta ideia deverá mudar pois é importante ter a visão que este é um espaço unificador e que ajudar a conferir identidade aos lugares para que a população se reveja neles, onde se sinta bem e confortável.

No entanto, dar sentido aos vazios, e revelar neles todas as qualidades do espaço público não se põe como uma demanda fácil.

Existem vários lugares do mundo onde as políticas urbanas que passam pelas estratégias de qualificação para criação de valor dos projectos urbanos, não param de se ampliar. A definição de linhas estratégicas para favorecer a adaptação dos tecidos periféricos nas políticas urbanas, são então importantes para dar resposta à “duplicidade” centro-periferia.

Concluindo, comparar centros e periferias urbanas é desleal pois no primeiro é mais fácil identificar os problemas e propor soluções mais consensuais; nas periferias a cidade encontra-se pouco unificada e existem muitas situações de segregação, nelas está a maior parte da população e é lá que os profissionais se deverão concentrar os seus conhecimentos. Estas não deverão ser vistas como “oportunidades de negócio”, mas para construir uma urbanidade de qualidade.

A ARTE E O ESPAÇO PÚBLICO NA AFIRMAÇÃO DA IDENTIDADE DOS LUGARES

Os espaços públicos fazem parte da política de construção de uma cidade integradora. Se forem qualificados constituem mecanismos essenciais para que a cidade cumpra a sua função de socializar e unir as comunidades. Actualmente alguns espaços públicos estão associados a sentimentos de insegurança e exclusão social, mas como políticas urbanas e desenhos eficazes pensamos ser possível contornar estes aspectos.

Uma das tentativas de fazer recuperar ou “salvar” o espaço passou por assumi-lo como um elemento especializado, um “equipamento” da cidade, o que faz com que se criem espaços segregados e monovalentes (um espaço para os miúdos, um para os cães, outro para sentar, outro monumental). O espaço público perde assim algumas das suas funções e potencialidades como dar forma e sentido ao conjunto da cidade, garantir a continuidade e unir os espaços, concebendo trajectos e ordenar as relações entre os edifícios, equipamentos, monumentos, espaços de transição entre cada área da cidade.

Outro aspecto que faz parte das potencialidades do espaço público é a sua dimensão cultural. A sua recuperação é actualmente uma resposta aos défices do espaço e equipamentos de uso colectivo, e à concepção “especializada” do espaço público. Esta concepção tem sido reforçada nos últimos anos por um “urbanismo de produtos” que reduziu o conceito de projecto urbano, que define as condições da edificação do projecto arquitectónico.

Esta questão da dimensão cultural também levanta outras perguntas, num projecto de espaço público, uma atitude de desenho cujo foco está no artista-criador (cultura de autoria), e que vê a cidade como a sua obra, isto pode ser a base para uma responsabilidade em relação ao contexto, às vivências dos actores da cidade? (Brandão, 2004). Esta pergunta aborda temas pertinentes que deverão ser contrariados como a centralização da cultura no seu criador. As decisões de projecto deverão ser tomadas não face à integridade da obra, mas nos aspectos relativos aos actores do processo urbano actuais e futuros, que fazem o seu contexto. Esta reflexão coloca-nos perante a relação da cidade com a ideia de arte, ou a ideia difundida de que a cidade é arte.

Segundo Françoise Choay (cit. in Brandão, 2004) “a consciência de uma irreductível diferença de natureza entre percepção estética e percepção da cidade devia ser uma das chaves do desenho urbano do futuro”. Actualmente, tendo em conta a ideia e desejo de se “estetizar” a cidade, parece que esta ideia está um pouco contrariada: “Estetização, e também desmaterialização, tematização, espectacularização, são paradigmas de uma noção de arte como dissimulação, que se cola à realidade urbana”.

Assim para se desenhar o tecido urbano ou para reformular o existente é preciso também ter referências. Referências antigas ou novas com base nas antigas, mas ter princípios metodológicos que nos permitam intervir com clareza.

Indissociável dos sentidos da Arte Pública está o significado de espaço público. Se a cidade deveria ser um lugar onde todos os grupos sociais possam viver juntos, o espaço público é o local onde decorre a interação social. O espaço público se tiver qualidade no seu desenho e aceitação é um lugar de comportamentos cívicos e de solidariedade, os cidadãos apropriam-se dele e desenvolvem um sentido de pertença ao lugar e à colectividade social. Tem um papel simbólico, consiste em tornar reconhecível uma imagem duradoura de unidade, de identidade do todo, a partir de um sistema de partes complementares, por mais diversificadas e menos organizadas que estas se encontrem.

A Arte Pública é desenvolvida no espaço público, e (tendo por vezes um perfil inovador, experimental) é uma peça muito importante na construção e reconstrução do território e no planeamento urbano. Ela tem uma vocação de utilidade pública. Esta arte pode ser encaixada na definição de Siah Armajani⁸, considerado um interveniente na Arte Pública que referia que as esculturas públicas deveriam estar ao “nível” dos cidadãos, apontando severas críticas ao monumento na sua assumpção elitista, apontando a mudança do lugar do criador em relação à produção da obra, propondo uma visão cívica do espaço público, “na escultura pública a auto expressão e o mito do criador são menos importantes que o sentido cívico. A escultura pública não se baseia numa filosofia que pretenda separar-se do quotidiano na vida quotidiana”.



Alguns trabalhos de Siah Armajani: “Irene Hixon Whitney Bridge Gazebo at Loring Park” (esquerda); “Gazebo for One Anarchist, Emma Goldman - Beloit, WI” (direita).

Podemos dizer que o espaço público é construído através do design urbano e através, entre outros elementos, do significado da Arte Pública. Podemos dizer que é essencial na tomada de consciência do indivíduo e dos grupos sociais, permitindo o passar de “si mesmo” ao “sujeito”. Assim compreender o conceito de Arte Pública supõe que se entenda e interiorize quais são as práticas sociais de produção da cidade que, além da parte de materialização física do urbano, implicam uma série de práticas políticas como suporte da criação da cidade que no caso destes dois tipos de actividades devem promover uma arte para o cidadão (Antoni Remesar 2000)⁹.

Apercebemo-nos então que a Arte Pública atravessa diversos temas de ordem social e tem uma relação íntima com o espaço público. Materialmente ela não deverá ser considerada como mera decoração apesar de ter diversas formas e contornos que podem ser esculturas pequenas ou grandes, murais, mobiliário urbano, fontes, pontes, performances, festivais e também elementos “decorativos”. E tem também diferentes funções: comemorar e melhorar a paisagem visual, ajudar a regeneração económica através do turismo ou ajudar a regeneração artística e cultural para identificar uma comunidade ou para ajudar a população a gerir o espaço público ou para melhorar a qualidade de vida. Através de programas de Arte Pública, a comunidade poderá ver realizado o seu próprio potencial criativo.

Talvez a Arte Pública seja uma arte sem estilo, vinculada com contextos públicos físicos e sócio culturais concretos e que comporta significados estéticos, cívicos, comunicativos, funcionais, críticos, e emocionais termos do presente (Aguilera, 2005).

A Arte Pública assinala um novo território de confluências, um espaço, que segundo Remesar, se situa entre a arte, a arquitectura, o desenho no contexto dos planos ou regeneração urbana das cidades.

Esta forma de Arte confere uma grande carga simbólica aos espaços públicos, mas como é que nos apropriamos dos símbolos que na origem e verdade não são concretamente nossos? As cidades não se caracterizam apenas por factores funcionais, produtivos ou tecnocráticos. Também se caracterizam por valores imateriais, como a representação, os símbolos, a memória, os desejos e os sonhos. A comunidade necessita de se rever em lugares conotados com valores simbólicos; se a cidade não os oferece, estes são criados pelos grupos sociais (simbolismo “a posteriori”). Para o ser humano viver em comunidade precisa de lugares onde posso interagir como praças, mercados ou centros comerciais, recintos mistos como salas de dança e discotecas (Montaner, 2004).

Os mecanismos que dão corpo às cidades não são meramente racionais, eles também se apoiam em dinâmicas compostas de tensões e pactos entre agentes e operadores heterogéneos. É neste contexto que figuram os aspectos simbólicos dos elementos que constituem a cidade actual. Simbolizar aqui é um produto da representação de uma ausência ou a expressão de uma memória.

Uma das funções fundamentais da arte na cidade é a de colaborar para que a expressão dessas memórias sob a forma de vestígios, lembranças e forças sejam manifestos. Na cidade deverá-se investir em lugares que tenham capacidades de comunicação e onde haja informação gratuita e itinerários lúdicos. Assim se determinam lugares democratizados na sociedade.

Segundo Montaner sempre que um lugar público é privatizado, o direito de participar da cidade é perdido pela comunidade. Este “direito à cidade” “deve ser ampliado com exigência à memória, à beleza e aos lugares para a expressão da comunidade.”

Se compararmos os elementos da linguagem – as palavras e os conceitos – e os elementos das cidades – os edifícios, as ruas, as praças –, poderíamos estabelecer que da mesma maneira que os significados originais de muitas palavras e conceitos ficaram ocultos ou foram evoluindo no decorrer do tempo, também o valor simbólico de muitos elementos urbanos ficou esquecido dos estratos da cidade actual. (Montaner, 2004)

Deverá-se pensar a Arte Pública dentro da tendência da arte contemporânea de se voltar para o espaço das áreas urbanas. Quando a obra se expande no espaço, o espectador deixa de estar distanciado e integra o trabalho.

ARTE PÚBLICA EM PORTUGAL – INTRODUÇÃO HISTÓRICA

Se quisermos comparar a evolução da Arte Pública do século XX nos contextos internacional e nacional, apercebemo-nos de que foram duas realidades muito distintas.

De facto o percurso da Arte Pública em Portugal seguiu as contingências políticas internas nacionais, prolongando a existência do monumento tradicional (baseado em ideais nacionalistas). A encomenda de Arte Pública levada a cabo durante o Estado Novo marcou os espaços públicos de Lisboa. O regime de Salazar pretendeu apropriar-se o espaço público, empreendendo através das obras públicas, obras municipais ou acção cultural municipal e encomendas de Arte Pública dirigidas pelos respectivos departamentos. Foi também um testemunho da acção do poderes públicos do Estado Novo, e em particular, da administração Central e Local, nos espaços públicos na então capital do País e do Império. Observando alguns dos monumentos mais marcantes do Estado Novo (como o Padrão dos Descobrimentos e a Fonte Monumental) percebe-se que há uma lógica de os fazer associados a espaços públicos monumentais e à comemoração de feitos nacionais.

Em Dezembro de 1957, o jornal “Republica”, sobre a situação da escultura em Portugal, perguntava a alguns entrevistados se seria necessário “um período de repouso” para que a escultura voltasse a encontrar a sua razão de ser, depois do uso e do abuso comemorativo a que tinha sido sujeita. Havia já nesta altura um questionar das opções do regime. A fórmula usada pelo regime começava a ficar gasta, mas graças aos sistemas de encomenda que os departamentos públicos se encarregaram de manter a produção de Arte Pública nos moldes em que o regime a concebeu, mantinha-se.

Os novos códigos de representação só viriam a desenvolver-se depois do 25 de Abril de 1974, altura em que a expressão artística se democratiza quer em forma quer em conteúdo. A partir desta data iniciou-se a perda de interesse no monumento tradicional e a reflexão sobre o modo como os monumentos poderiam ter uma nova posição no espaço urbano. Embora sem a mesma expressão, a consciência de que há que recuperar e actualizar tendências e percursos trilhados internacionalmente contribuiu muito para o progresso de melhoria do desenho do espaço urbano, como analisaremos adiante.

Enquanto o monumento ainda se consagrava em Portugal, como a forma comemorativa mais viável no espaço público, no contexto internacional vivia-se um ambiente diferente: questionava-se a escultura monumental com o seu emblemático pedestal. Novos conceitos de escultura surgiram e gerou-se a ideia de uma arte mais específica dos espaços públicos. As novas ideologias, sociais, económicas e políticas da época inspiraram os artistas. As renúncias a motivos anteriores abriram novos caminhos na arte e os artistas sentiram-se livres de criar novas formas, trabalhando em novas escalas e com novos materiais. Nos anos sessenta consolidam-se em países da vanguarda como os EUA várias expressões como o minimalismo, a Land art e os Earthworks. Esta década foi um tempo de reacção e reabilitação onde se pôs em causa a identidade da escultura convencional questionando-se a sua identidade. Na realidade neste período recupera-se a escultura monumental depois de um longo período de crise e desvanecimento da lógica do monumento. Os novos trabalhos artísticos converteram a arte numa espécie de ausência ontológica, combinada com constantes negações.

ARTE PÚBLICA EM PORTUGAL – ESTUDO DOS CASOS DE ALMADA E DO PARQUE DAS NAÇÕES

A regeneração urbana associada ao progresso económico e ao pensamento urbanista contemporâneo necessita de espaços públicos com significado e sentido nestas cidades.

Actualmente a informação tem uma grande força na promoção da imagem das cidades, contribuindo para o fenómeno da globalização.

A Arte Pública existe onde vivemos, trabalhamos ou temos os nossos momentos de lazer, temos com ela uma relação quotidiana. Mesmo que não lhe prestemos a devida atenção, as obras estão lá, e este contacto diário com as obras influencia a nossa atitude perante elas.

De que forma as populações poderão criar referências em locais com um passado recente, assumidos de novas centralidades? Será o Espaço público o elemento estruturante destes tecidos? E a Arte Pública um meio de integrar e dar significado e identidade a estes espaços?

Para se tentar responder a estas questões tome-se como exemplo os espaços públicos de duas zonas circundantes de Lisboa: a unidade de território que é o **Parque das Nações** e a cidade de **Amada**. Nestas existe a necessidade de se efectuarem projectos de novos espaços que as monumentalizem e dêem lhes significado pressupõe a avaliação dos casos com alguma consistência. Por serem locais recentes, poderão ser um campo de experimentação de novas ideias e conceitos quer em termos de concepção arquitectónica e artística. Tanto mais quanto (como de certo modo sucede em ambos os casos), a prática continuada da relação da Arte com o espaço público, permite decifrar uma orientação sistémica.

PARQUE DAS NAÇÕES

O actual Parque das Nações é uma área da cidade de Lisboa cuja base de projecto foi uma intervenção que consistia na criação de um recinto expositivo para a última exposição mundial do século XX, decorrida entre 22 de Maio e 30 de Setembro de 1998 – a EXPO 98. Este projecto era uma intervenção ribeirinha junto ao Rio Tejo e teve uma grande influência na estruturação dos espaços públicos da capital. Nesta operação foram revitalizados terrenos com antigo uso industrial da parte oriental da cidade que estavam em estado de degradação.

O projecto da EXPO 98 incluía o desenho de grandes equipamentos na sua área, sendo que uma das grandes preocupações sempre foi o futuro deste espaço após a exposição, de que forma se podia fazer a reconversão desses equipamentos para a vida normal da cidade.

A EXPO 98 pretendia dar ao território português um “posicionamento no mapa”, mostrando ao mundo alguns conceitos utilizados na valorização qualitativa da zona como uma capacidade expressiva da arquitectura e no desenho de espaços públicos.

Dos objectivos principais da EXPO 98 faziam parte a requalificação urbana e ambiental da área seleccionada para o evento. O desenvolvimento de um local com uma elevada qualidade de vida, a “boa vida” segundo Pedro Brandão, gerou um conceito urbano de intervenção que baseava a sua estratégia numa estruturação do espaço público que procurava uma relação de proximidade com a da frente rio. Estes espaços estavam associados às malhas urbanas e suas singularidades, segundo o modelo da quadrícula, promovendo a aplicação da malha ortogonal adaptando-a à morfologia aplanada do terreno.



Algumas imagens dos ambientes contruídos no âmbito da Expo '98, actual parque das Nações.

Com esta Exposição criou-se em Lisboa um lugar simbólico e inovador de apropriação do espaço público, que valorizou a utilização pedonal e apelou a uma nova consciencialização social na forma de encarar o espaço e preservá-lo.

O Parque das Nações abrange 340 ha, em 5 km de frente para o estuário do Tejo. Está rodeado por áreas residenciais, de negócios e outros serviços, locais de exposições, de espectáculos e de lazer que se integram na vida quotidiana da cidade. Incluía ainda uma vasta área usos de lazer como uma marina, um parque urbano e vários equipamentos

O seu desenho urbano procurou conciliar os benefícios de cidade tradicional de malha urbana contínua, com as vantagens e modelos alternativos ensaiados nas últimas décadas: cidades nas quais os edifícios definem a rua como espaço público predominante. O desenho deste tipo de cidade que procura validar-se, invocando razões e conforto para captar as melhores vistas, ou as melhores orientações ou estabelecer uma relação com o imaginário naturalista, dá lugar a tecidos em que o espaço público é mais amplo e informal, indiferenciado, com extensas zonas ajardinadas.

A EXPO inovou em Portugal a tradição de espaços públicos exteriores urbanos em Portugal: a compartimentação ou diferenciação dos espaços conseguida com muros, miradouros e varandas vai ao encontro de um padrão de tecido urbano composto por quarteirões, ruas, praças e largos. O projecto de requalificação urbana e ambiental da EXPO'98, assumiu-se como uma oportunidade de aplicação de novos conceitos quanto aos meios urbanos no futuro (como por exemplo o ambiente). As técnicas e soluções aplicadas, permitiram recuperar e valorizar uma área anteriormente destituída de qualquer valor ambiental, devolvendo-a à população e à cidade.

Entre 1996 e 1998, a Parque EXPO desenvolveu um Programa que transformava o que hoje se chama de Parque das Nações no maior parque de exposição de Arte Pública portuguesa. Consistia num trabalho criativo, assinado e afirmado por vinte e quatro artistas plásticos nacionais e estrangeiros motivados pelo tema "Oceanos, Património para o Futuro". Este programa procurava também sensibilizar e apoiar os promotores imobiliários privados no sentido de estes valorizarem os seus projectos com intervenções artísticas.



Algumas intervenções de Arte Pública no actual parque das Nações: à esquerda do artista plástico Rigo o "Caminho da Água"; ao centro uma peça do artista plástico Jorge Viera intitulada de "Homem Sol"; à direita uma peça do artista plástico João Cutileiro, "Lago das Tágides".

Comparativamente com o que tinha sido feito até à data em Portugal, este projecto destacava-se pela grande concentração de Arte Pública. Um dos aspectos pelos quais este programa prosperou foi o facto de os responsáveis pela sua gestão estarem preocupados com a implantação das peças: “ não nos limitamos a deslocar obras de arte existentes para um local público, nem é isso que torna o objecto artístico um objecto de Arte Pública ou urbana, no sentido público, cidadão e metropolitano. Um objecto de Arte Pública é pensado de raiz para essa situação.

Outros dos parâmetros estabelecidos que foram alvo de preocupação foi a intenção de fazer peças diversificadas, de diferentes escalas, tipologias, materiais e locais de inserção. Dessa diversidade resultaram então esculturas grandes 10, esculturas em rotundas, em parques, parques que são esculturas (como o Jardim das Ondas que é ele próprio uma peça artística pois interage com o público). No projecto de Arte Pública a fórmula seguida pretendeu abranger conceitos mais amplos do que aqueles que eram executados com a estatúria nos espaços colectivos da cidade. Deste modo o projecto incluía para além das dimensões tridimensionais, desenhos nos pavimentos, intervenções na superfície, na modelação de jardins, na escultura. Esta distribuição aleatória um pouco fragmentada, vinculativa dos princípios pós modernistas de conceber o espaço público, traduziu-se numa das grandes heranças deixadas pela exposição.

Um dos aglomerados de intervenções artísticas mais significantes do recinto corresponde ao passeio paralelo ao rio Tejo: os Jardins Garcia Orta, a “Calçada do Cais Português”, o “Caminho da água”, a estátua Homem-Sol ou o “Lago das Tágides”.

A herança da EXPO 98 tem tido continuidade na urbanização do Parque das Nações com o estímulo a intervenções artísticas nos próprios edifícios, passando pela instalação de um painel de azulejos de grandes dimensões do pintor islandês Erró no futuro Art’s-Business & Hotel Centre, de uma escultura de Charters de Almeida num edifício de habitação e de outra de José Aurélio no Edifício ZEN ou de uma intervenção do artista plástico Gilberto Reis na sede da Vodafone. Outras obras que compõem actualmente a paisagem criativa ao ar livre do Parque das Nações, em Lisboa é a dos homens-fonte de Fabrice Hybert ou escultura de Antony Gormley que, no mesmo ano em que decorreu a Exposição Mundial, em 1998, ganhou o mais importante e prestigiado prémio de arte britânica, o Turner Prize. Há ainda que considerar a projecção que obras de artistas portugueses têm tido em todo mundo ao serem objecto de reportagens em revistas internacionais, como é o caso da intervenção de azulejos a preto e branco de Pedro Cabrita Reis no viaduto antes da entrada sul do Parque das Nações, entre outros.

No período pós-Expo o espírito deste programa não terminou, continuando-se a intervir nos espaços com peças como a do escultor João Charters de Almeida no edifício Gil Eanes (habitação, zona sul), com o título “Numa Porta Habitável em Vermelho e Verde”, uma intervenção escultórica em aço corten do escultor Fernando Conduto na entrada do mesmo edifício ou um painel de Azulejos da autoria do artista plástico islandês Erró com personagens da banda desenhada e da ficção científica norte-americanas (Homem Aranha, Batman, Super-Homem, Raio, o incrível Hulk, personagens da Guerra das Estrelas, etc) na praça interior do empreendimento ART’S Business & Hotel Center (escritórios, zona centro), entre outras.

ALMADA

Almada situa-se na ponta Noroeste da Península de Setúbal, na cuja margem sul do Tejo, de frente para Lisboa. O concelho tem hoje cerca de 200 000 habitantes, espalhados pelas freguesias de Almada, Cacilhas, Charneca da Caparica, Costa da Caparica, Cova da Piedade, Feijó, Laranjeiro, Monte da Caparica, Pragal, Sobreda e Trafaria.

Nos finais do século XIX, arrancou a Revolução Industrial portuguesa, e a cidade transformou-se num núcleo urbano industrial. Foi esta actividade que em muito contribuiu para o desenvolvimento da cidade, atraindo ao longo dos tempos povoações de vários pontos do país.

O concelho sofreu uma grande evolução no seu corpo social ao longo das últimas décadas, inerentes ao processo de “democratização” da sociedade portuguesa que teve início a 25 de Abril de 1974. Esta revolução causou uma grande modificação nos padrões de vida comunitários, as memórias fundadas no século XX foram de extrema importância para a formação de uma imagem simbólica muito forte na identidade de Almada, que ainda hoje se vai persistindo.

Após a Revolução de 1974, a Arte Pública tornou-se numa forma de afirmação dos valores da democracia. Em todo o concelho de Almada, como forma de aplicação desta política, o espaço público tem

uma grande dinâmica social: é o palco de debate dos valores democráticos, comemorativo de factos da História e exaltação do futuro.

A população em Almada cresceu muito rapidamente, sendo o objecto de migrações. Hoje, com o fim dos estaleiros navais da Lisnave e de outras unidades do sector secundário, Almada tem vindo a adaptar-se aos tempos modernos, apostando no turismo, no comércio, em serviços de toda a espécie, na cultura, à medida que se afirma cada vez mais como cidade autónoma, e não apenas uma cidade-dormitório da vizinha Lisboa.



Locais de destaque em Almada: à esquerda a Casa da Cerca; ao centro o Fórum Municipal Romeu Correia; à direita o elevador panorâmico da Boca do Vento

No concelho de incluem-se núcleos urbanos centenários em redor dos quais se desenvolveram formas de crescimento urbano desproporcionadas: o crescimento urbano acelerado negligenciou que a existência de espaço público era fundamental para a ampliação coerente da cidadania.

Actualmente um dos principais objectivos do plano estratégico de Almada é o desenvolvimento do turismo. Para tal estão em execução vários projectos como o melhoramento da rede viária com a construção da Alameda Costa / Trafaria, prolongamento da via rápida da Costa da Caparica para sul, recuperação do passeio turístico do Cais Ginjal.

Também na cultura, Almada oferece à população diversas opções de ocupação do tempo livre, garantindo uma melhor qualidade de vida dos seus cidadãos. Esta cidade tem ainda muitas associações dos mais variados tipos o que permite a população unir-se àquelas que mais lhe interessam. No seu centro histórico, conhecido como “Almada Velha” encontram-se, por ruas estreitas diversos restaurantes e bares. Na barroca Casa da Cerca com o seu Centro de Arte Contemporânea e jardim botânico, são integrados vários eventos culturais. Existem ainda outros locais de destaque como o histórico Solar dos Zagalos e o Castelo de Almada. Além destes equipamentos culturais destacam-se ainda o Fórum Municipal Romeu Correia, o Auditório Fernando Lopes Graça ou o Teatro Azul, a par com eventos de destaque como o Festival Internacional de Teatro e o Festival de Música dos Capuchos.

Na cidade existem alguns espaços públicos integrantes do quotidiano das populações, que foram alvo de reabilitação e renovação que já eram ou se tornaram referências simbólicas espaciais, dois quais se destacam o Parque da Paz, a Zona ribeirinha e Jardim do Rio, a Praça da Liberdade e o Parque Urbano Comandante Júlio Ferraz.

No decorrer da última década, Almada tornou-se num objecto de estudo para investigação e experimentação para quem trabalha no campo da Arte Pública. É um território que foi alvo de uma pesada sujeição ao regime do Estado Novo, a força da sua libertação levou à definição de uma Arte e espaços públicos fortemente vinculados a valores democráticos -após a Revolução de 25 de Abril de 1974, a utilização da Arte Pública pelo poder local foi um dos veículos de afirmação dos valores da democracia nascidos nesta data. Esta política encara o espaço público como local de debate dos valores democráticos se debatem, é o espaço da criação plural, onde se fixam memórias e define-se pela sua distribuição espacial e pela sua dinâmica diversificada social.

Na década seguinte à revolução o desenvolvimento urbano de Almada e das suas freguesias foi grande. No entanto a especulação imobiliária tornou este crescimento insustentável, tornando-o numa desordem urbana na qual o espaço público era pouco qualificado e adequado para a integração social da comunidade. Segundo Ana Isabel Ribeiro¹¹, directora da Casa da Cerca, Centro de Arte Contemporânea, neste panorama, “os pólos aglutinadores de reais vivências culturais, resumiam-se ao associativismo popular, centrado nas sociedades recreativas, que já traziam uma larga experiência de associativismo e combate do tempo do regime salazarista”.

Segundo Sérgio Vicente Pereira da Silva¹², “apesar das grandes modificações do corpo social do concelho nas últimas décadas, inerentes ao processo de “democratização” da sociedade portuguesa que



“Os Perseguidos” de Anjos Teixeira, inaugurado em 1979

levou a alterações profundas nos padrões de vida comunitários, as memórias fundadas no século XX foram de extrema importância para a criação dos laços identitários que ainda hoje subsistem”.

Um dos exemplos da expressão simbólica dos valores enraizados em Almada no campo da Arte Pública é o monumento “Os Perseguidos” de Anjos Teixeira, inaugurado em 1979. Este, era uma homenagem às vítimas do regime fascista e tornou-se numa referência para os que se revêem nos valores democráticos da revolução, reconhecendo nele uma herança histórica. Está inserido no centro da praça Movimento das Forças Armadas, local onde as manifestações colectivas ganharam maior ênfase nas comemorações anuais da data da revolução de 1974.



Algumas intervenções de Arte Pública em Almada: da esquerda para a direita dos artistas plásticos José Aurélio (“Monumento à Paz”, “Monumento ao Trabalho”, “Nós e os outros”) e Jorge Vieira (“Monumento à Liberdade”)

Em 2001, no âmbito da comemoração dos trinta anos do Poder Local em Almada, foi criado um programa escultórico para assinalar a data que consistia na implantação no número exacto de freguesias do concelho de um considerável número de monumentos.

Dentro da variedade de elementos colocados existe uma quantidade apreciável de obras que define a presença de uma intencionalidade simbolizadora vinculada ao título de varias peças: Monumento à Vida, Monumento à Paz, Monumento à Liberdade, Monumento ao Associativismo Popular, Monumento ao Trabalho, Monumento à Solidariedade; Poder Local, Símbolo de União, Simbiose; Liberdade, Democracia, Solidariedade, Onda de Abril.

Este ponto de vista vem legitimado pela ideia que as grandes causas são um património de ideias partilhados por todos e estas causas “não são as causa de Almada, são transversais e universais”.

Na linha de pensamento de simbolização destes monumentos, os artistas não retomaram procedimentos antigos de representação, em vez de utilizar símbolos já “gastos” resumidos à mera ornamentação do espaço público, procurando novas fórmulas. Estes objectos assumem a linguagem do monumento comemorativo como um pressuposto conceptual.

Este “programa” com o seu carácter de celebração por um lado apostava na requalificação simbólica do espaço público, mas por outro insistia nos temas políticos saturados. Aquilo que acaba por ser pensado como opções para o concelho depende da força política que está à frente e são as grandes causas que se defendem pelo uso da escultura. No entanto foi de grande importância no panorama da Arte Pública no país pois pôs em causa as características clássicas comemorativas da escultura que estavam vinculadas a imagens formais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O panorama da Arte Pública nacional tem como referências principais duas das mais emblemáticas manifestações artísticas colectivas realizadas em território português ocorridas no século XX, ainda que em regimes políticos distintos e que são simultaneamente os dois acontecimentos que balizam a produção artística no nosso país: a Exposição do Mundo Português realizada em 1940 e mais de meio século depois, a Exposição Internacional de Lisboa, a “Expo 98”, que reuniu no mesmo espaço urbano requalificado obras de vários artistas plásticos contemporâneos.

A introdução de novos códigos expressivos em Portugal, que punham em causa as figurações tradicionais da escultura, só ocorreram quando a expressão artística se democratizou em forma e conteúdo depois do 25 de Abril de 1974. Abriu-se uma nova consciência de que havia que recuperar e actualizar tendências e percursos trilhados internacionalmente para que se progredisse no desenho do espaço urbano.

Para a percepção dos fenómenos provocados pela arte no espaço público é necessário um domínio das bases teóricas que lhe estão subjacentes. Assim perceber de que forma o espaço público caracteriza as cidades e de que forma a arte poderá melhorar a qualidade do seu ambiente é um dos desafios que devemos tentar responder. No último quarto do século XX as ciências sociais lançaram conceitos como “inclusão” ou “participação” relacionados com o desenvolvimento cultural, o que teve impacto nos artistas dando-lhes novas oportunidades. Estes desenvolveram novas ideias, processos e projectos em interacção com o mundo social. Este desenvolvimento desafiou a convenção de uma arte baseada no individualismo.

O espaço público debate-te com problemas como a privatização, infra-estruturas massificadas, insegurança, ou más estratégias de desenho urbano. Face a isto, põem-se novos desafios ao urbanismo, à política, e à sociologia, que deverão ser aplicados na regeneração, reconversão das cidades. Estas caracterizam-se pelos seus símbolos a nível morfológico, vivencial e funcional, social e cultural, entender isto é essencial para se conceber espaço público de qualidade.

Podemos assim assumir que a Arte Pública é uma arte para a população, desde logo porque é parte integrante do espaço e um dos seus elementos com maior carga simbólica. Esta interacção entre utilizadores, espaço público e Arte Pública manifesta-se sob a forma de reconhecimento, identificação e apropriação: a satisfação é grande, há um bem-estar físico e social, promovendo uma identificação; para que um espaço tenha qualidade ele tem que garantir que todos possam fruir do mesmo.

Ao analisarmos obras contemporâneas na periferia de Lisboa, teremos que ter em conta os contextos sociais, políticos e de desenvolvimento em que estas se situam.

Hoje a realidade da escala metropolitana traz a necessidade de novos modelos periféricos que criem novas centralidades com estratégias metropolitanas que dêem resposta às necessidades destas novas cidades. O Parque das Nações e Almada são exemplo desta procura. No entanto são realidades muito distintas:

O Parque das Nações debateu-se com o paradigma de se desenhar um pedaço de cidade a partir do nada. Uma teoria urbana de “pós modernidade”, correspondeu à procura de uma nova centralidade para a cidade de Lisboa, numa estratégia de desenho urbano que aproveitava valorizar em termos ambientais e de desenho vazios urbanos (antigos usos industriais). Renovava-se assim o lado oriental da cidade criando-se um no oriente um centro que equilibrava a área metropolitana e que trazia novas formas de mobilidade e articulação entre Lisboa e o mundo.

Foram vários os factores do programa do Parque das Nações que lhe deram um papel estratégico na formação da urbanidade: a sua imagem forte e mediatizada relaciona-se com uma forte coordenação (não interacção) entre Arquitectura, Paisagem, Arte Urbana, Design.

A Arte Pública desempenhou um papel importante ao nível do simbólico. A EXPO tornou-se num novo símbolo, da exposição e colocação de Lisboa no mundo. A sua imagem actualmente está associada a espaços de socialização, com capacidade para reunir o colectivo e à representação da cidade contemporânea. Esse é o seu maior ponto forte (para além da concretização de alguns edifícios âncora em torno dos quais de implantaram peças de Arte Pública e a criação de novas acessibilidades também determinantes) Ao analisarmos o programa de Arte no Parque das Nações percebemos que este foi bastante condicionado pela arquitectura, no entanto apresenta um discurso e uma interpretação própria (que nem sempre é óbvia). Daqui se conclui que estas duas disciplinas se sobrepõem, assim terá todo o sentido fazer valer uma interdisciplinaridade entre ambas através da acção do artista no design urbano, para que se completem. Almada teve um grande crescimento urbano após a revolução de 1974, o que trouxe consequências na concepção dos seus espaços públicos. No entanto estes tornaram-se fundamentais para a ampliação da expressão de cidadania.

Actualmente a cidade encontra-se em desenvolvimento e tem um plano estratégico de renovação urbana para se afirmar no futuro. O tema da cultura e da Arte é um dos pilares deste plano. Procura-se criar aceitação das obras de arte na população através da promoção da cultura, como um bem estratégico para a cidade. Em Almada fez-se assim um grande investimento na materialização de equipamentos culturais, como por exemplo a Casa da Cerca. No seu concelho é claramente evidente uma forte vontade de se querer monumentalizar o conselho. E também é evidente a temática política e ideológica de expressão da Arte pelos valores democráticos que está subjacente à monumentalização destes espaços. Assim, estamos perante um programa de Arte Pública que se dirige directamente ao cidadão procurando que este reveja as memórias de um passado nobre.

O programa de Arte Pública executado em Almada trouxe uma série de novas obras que enriqueceram o seu património. A maior parte é meramente ornamental e as opções estéticas em algumas delas são questionáveis. No entanto estas pontuam simbolicamente o território do concelho, criando uma espécie de mapa simbólico que o estrutura. Dos seus objectivos fazia essencialmente parte a promoção da arte como impulsionadora da inclusão social.

Uma das críticas que se faz a este programa é o facto de não ter havido diálogo no desenvolvimento das propostas entre os artistas e a população local. Os artistas têm um forte papel de actores sociais em todo o processo de concepção das peças, num projecto com uma expressão tão pública e interventiva, seria direito dos cidadãos poderem participar na discussão de um trabalho que para o seu espaço comunitário.

Apesar de serem duas situações de periferia, o Parque das Nações e Almada apresentam características muito distintas. Almada é uma realidade periférica que se tem vindo a consolidar nos últimos trinta anos, tendo por isso já alguma história e tradições associadas, que lhe conferem símbolos importantes e marcos na paisagem e que são referências para a população. A expressão desta identidade é evocada pelo município de entre muitas formas, com signos artísticos. Por outro lado o parque das Nações constitui-se uma realidade recente feita de uma “tábua rasa”. A sua criação teve o forte desafio de neste novo pedaço de cidade inovar criativamente o espaço público que não possuía um legado simbólico de apropriação por parte da população. As referências espaciais e simbólicas fazem parte de um passado recente, estando ainda num processo de maturação mas o facto de estar associada a um símbolo de muita força e importante evento na história de Portugal – a Exposição Mundial de 1998 – é em si mesmo valorizado pelos eventos artísticos presentes no espaço.

Embora existam algumas diferenças significativas para estes dois locais, existem também pressupostos comuns no campo da Arte Pública. Concluímos que existe a necessidade de monumentalizar as periferias e de construir o seu património simbólico para que estas assim criem laços de identificação na sua população residente, pelo que não é difícil identificar políticas para promover o espaço público como grande valor urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arte Urbana da EXPO'98". Lisboa: Parque EXPO'98, 1998
- BORJA J. e MUXI, Z. – *El Espaço Público e Ciudadania*. Barcelona: Electa, 2003.
- BRANDÃO, Pedro (coord.) – *O Chão da Cidade, Guia de avaliação do Design do Espaço Público*. Lisboa: Centro Português de Design, 2002.
- BRANDÃO, Pedro e REMESAR, Antoni – *Design Urbano Inclusivo: Uma Experiência de Projecto em Marvila, "Fragmentos e Nexos"*. Lisboa: CDP, 2004.
- BRANDÃO, P. – "Sentido e Imagem – A identidade dos lugares e a sua representação colectiva". Lisboa: CESUR-IST, 2007
- ELIAS, Helena – "Arte Pública e Instituições do Estado Novo. Arte Pública das Administrações Central e Local do Estado Novo em Lisboa: Sistemas de encomenda da CML e do MOPC/MOP (1938-1960)" Tese de doutoramento da Universidade de Barcelona, Novembro 2006
- LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 1982
- MADERUELO, Javier – *La pérdida del pedestal*. Madrid: Cuadernos el Círculo, Círculo de Bellas Artes, 1994.
- MADERUELO, Javier – *Arte Pública: Natureza y cidade*, ed Javier Maderuelo. Lanzarotr: Fundación César Manrique, 2001.
- MELA, Alfredo – *A Sociologia das Cidades*, Lisboa: Estampa, 1999.
- MONTANER, – J. M. "O Espaço Público Moderno". *Design Urbano Inclusivo: Uma Experiência de Projecto em Marvila, "Fragmentos e Nexos"*, Brandão, P. e Remesar, A. (eds). Lisboa: CPD, 2004, pp. 89-93
- PERELLI, Lorenza – "Interdisciplinary discourse between art, architecture and design". On the w@terfront, Public & Arte Design: Interdisciplinary and Social Perspectives, N°4. <http://www.ub.edu/escult/epolis/WaterIII.pdf>, 2004, pp. 163-169.
- PINHARANDA, J. – "Monumentos em Lisboa de 1974 aos dias de hoje: enquadramento teórico, político e urbano". *Arte pública, Estatuária e Escultura de Lisboa – Roteiro*. Lisboa: CML, 2005, pp. 40-47.
- RIBEIRO, Ana Isabel – *Arte Pública no Concelho de Almada* (cat.). Almada: Casa da Cerca – Centro de Arte Contemporânea, 2004.
- REMESAR, Antoni – "Ornato Público, entre a Estatuária e a Arte Pública". *Arte pública, Estatuária e Escultura de Lisboa – Roteiro*. Lisboa: CML, 2005, pp. 15-19.
- REMESAR, Antoni – "Public Art an Ethical Approach" *Urban Regeneration, a Challenge for Public Art*, Remesar A. (ed). Barcelona: Monografias Universidad de Barcelona, 1997
- SAMPAYO, M.T. – "Constuir cidade com Espaço Público". On the w@terfront, Public & Arte Design: Interdisciplinary and Social Perspectives, N°4. <http://www.ub.edu/escult/epolis/WaterIII.pdf>, 2004, pp. 44-46.
- SILVA, Sérgio Vicente Pereira – "Monumento e Representação Social em Almada, 25 Anos de Poder Local, 1976—2001". On the w@terfront, *Portugal Urban Design and Public Art*, N°9. www.ub.es/escult/Water/water09/water09.pdf, April 2007, pp. 109-122.

NOTES

¹ Dissertação de Mestrado intitulada "Sentidos da Arte Pública, reflexão sobre os significados da arte pública em periferias urbanas: Almada e Parque das Nações"

² Remesar, A. "Public Art an Ethical Approach" in Remesar, A. (ed) "Urban Regeneration, a Challenge for Public Art". Monografias Universidad de Barcelona, 1997

³ Gómez Aguilera, F. "Arte, ciudadanía y espacio público" On the w@terfront. N° 5 march, 2004

⁴ Como também já referia Patrícia Philips no seu artigo de 1988, "Out of Order; The Public Art Machine": "Arte Pública normalmente é entendida como uma ideia naífe". Segundo esta autora, a Arte Pública no fim do século XX emergiu como uma disciplina completa. Considera-a um campo de ideias pouco claras, sem uma teoria construtiva e sem objectivos coerentes. Entende que a missão da Arte Pública foi reduzida a fazer com que as pessoas se sintam bem consigo e com o meio onde vivem sendo isto aceitável, mas pouco ambicioso.

⁵ Lynch, K. "A Imagem da Cidade". Edições 70, Lisboa, 1982

⁶ Mela, A. "A Sociologia das Cidades", Estampa, Lisboa, 1999

⁷ A serendipity liga-se à cidade, porque esta, graças à sua complexidade e heterogeneidade dos elementos que a compõem, deixa sempre aberta a possibilidade de sínteses culturais felizes e imprevistas, sejam inovações de costume ou novos estilos artísticos ou musicais. Esta possibilidade – que se exprime com maior ou menor veemência nos diversos centros urbanos – é ao mesmo tempo um recurso social e uma propriedade estética da cidade. Embora seja difícil estabelecer com imparcialidade até que ponto um ambiente urbano se pode considerar bonito ou feio, há uma coisa com que se pode concordar sem dificuldade – sem a serendipity, sem o carácter que torna sempre possíveis novas abordagens entre os seus elementos, uma cidade não é realmente assim e só a fundo exprime uma "poética" urbana.

⁸ As palavras de Siah Armajani referentes ao ponto número três do seu Manifesto sobre a escultura pública no contexto da democracia americana, citado por Nancy Princenthal, no artigo Crossroads: The art of Siah Armajani, in "Siah Armajani", Museo Nacional de Arte Reina Sofía, Madrid, 2000: 20; "Public sculpture is less about self expression and the myth of its maker and more about its civicness. Public sculpture is not based upon a philosophy which seeks to separate itself from the everydayness of everyday life."

⁹ Remesar, A. "Waterfronts, Arte Pública e Cidadania" in Brandão, P e Remesar A (coord.) "O Espaço Público e a Interdisciplinaridade" CPD, Lisboa, 2000

¹⁰ Como por exemplo é a escultura na Alameda dos Oceanos do Homem Sol, de Jorge Vieira que é de tal forma visível e que já durante o período da Expo'98, era um elemento simbólico que marcava uma das entradas da EXPO 98.

¹¹ Ribeiro, Ana Isabel "Arte Pública no Concelho de Almada" (cat.), Casa da Cerca – Centro de Arte Contemporânea, Almada, 2004.

¹² Silva, Sérgio Vicente Pereira "Monumento e Representação Social em Almada, 25 Anos de Poder Local, 1976—2001" On the w@terfront. N° 9 April, 2007

Um Sistema de Informação e Sinalização de Arte Urbana

Inês Marques*, Nemo Remesar,** Telmo Lopes*

* Master en Diseño Urbano (UB). Doctorado Espacio Público y Regeneración Urbana. Universitat de Barcelona ** Master Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad. Universitat de Barcelona

Abstract.

The purpose of this paper is to present a proposal for a system of information and signage focused on urban public art. This project has been carried out as a part of Universitat de Barcelona's Degree on Urban Design. The system was conceived as a whole in the continuity of city space, although D. Pedro IV square (Rossio), in Lisbon (Portugal) has been chosen as the study area. The system provides a network of information articulated in three levels of approximation (virtual and physical) to artwork in the public space:

Bus and Underground orientation subsystems: These subsystems provide information in the communicative space of public transport (underground and buses), linked with existing information systems and supplementing them. These subsystems provide information at some distance from artwork, placed in resident's and tourist's approximation route towards the local site. The information system application is concretized by maps which inform and orientate throughout the space.

Local identification subsystem: This subsystem provides information in situ. This system's device consists on small informational plaques inserted in the pavement, which allow the immediate identification of the works of art. This subsystem performs essentially the function of identification.

Virtual Subsystem: This subsystem is based on the development of a public art information website, linked with the other physical subsystems. In spite of not being developed in the present work, this site will show artistic and historical detailed information as well as maps, thematic tour routes, etc.

These three levels of the urban art Information and Signage System can function in an autonomous way, in spite of their complementarities and the existing linkage between them. They will provide integrated information routes which can be followed in various directions.

Resumo

O propósito deste paper é dar a conhecer uma proposta de sistema de informação e sinalização de arte urbana. Este sistema foi desenvolvido no âmbito do Mestrado de Desenho Urbano da Universidade de Barcelona. O sistema foi concebido como um todo com continuidade no espaço da cidade, embora se tenha escolhido como área de estudo a praça D. Pedro IV (Rossio) em Lisboa, Portugal. Trata-se de uma rede de informação articulada em três níveis de aproximação (virtual e física) às obras de arte existentes no espaço público que se pretende sinalizar:

- Subsistemas de orientação de Autocarro e Metro: Consiste na disponibilização de informação no espaço comunicativo dos transportes públicos (metro e autocarros), articulando-se com os sistemas de informação já existentes e complementando-os. Este subsistema permite a disponibilização da informação a uma distância relativa das obras, localizando-se nos trajectos de aproximação dos cidadãos ou turistas ao local. Esta aplicação do sistema de informação concretiza-se sob a forma de mapa e cumpre essencialmente uma função de informação e de orientação no espaço.

- Subsistema de Identificação Local: Consiste na disponibilização de informação in situ. Este dispositivo do Sistema em estudo ocupará o plano do chão, através de pequenas placas informativas inseridas no pavimento, que permitem a identificação imediata das várias obras de arte. Este subsistema desempenha essencialmente a função de nomeação e identificação.

- Subsistema virtual: Trata-se da criação de um site informativo sobre Arte Pública na Internet, que funcionará de modo integrado com os subsistemas de intervenção no espaço físico. Apesar de não constar da presente proposta, este site deverá comportar informação detalhada de carácter histórico e artístico, informações sobre acessibilidades, mapas de localização, percursos temáticos, etc.

Estes três níveis do Sistema de Informação e Sinalização de Arte Urbana poderão funcionar de forma autónoma, embora se complementam e comuniquem entre si, articulando-se como percursos de informação que podem ser seguidos em qualquer direcção.

Keywords: Public Art, Information Systems, Signaling, Wayfinding, You-are-here maps, Rossio, Lisboa

Objectivos e metodologia

Este projecto tem como objectivo, a construção de um sistema de sinalização que reforce a identidade da cidade, através da promoção e divulgação de elementos artísticos e patrimoniais. Pretende-se contribuir para uma leitura da cidade em continuidade, sinalizando obras de arte em vários locais e levando em conta os padrões de movimento pedonal e transportes públicos. Pretende-se potenciar e incentivar o uso do espaço público e arte pública, através de um sistema sustentável, eficiente, coerente e flexível, com soluções económicas, resistentes e duradouras.

Para a realização desta proposta estabeleceu-se como área piloto a Praça D. Pedro IV (Rossio), embora o sistema de sinalização proposto se possa estender a outras áreas, ou inclusivamente aplicar-se à escala da cidade.

Para uma aproximação objectiva ao problema de sinalização, seguimos a metodologia proposta pela consultora de design Chris Calori, (Calori, 2007) que decompõe o seu processo de concepção e design em três sistemas (ou sub-sistemas) inter-relacionados: O Sistema de conteúdo de informação; o Sistema gráfico; o Sistema de hardware, ou relativo aos suportes físicos. Este processo pretende assim facilitar a análise, avaliação e até a criação de sistemas de sinalização.



Situação comunicativa existente na praça D. Pedro IV

Diagnóstico – Praça D. Pedro IV (Rossio)

a) A diversidade de situações: Os objectos a sinalizar – obras de arte – são de natureza diversa, quanto a forma, escala e relação com o espaço em que se encontram e ainda quanto à importância simbólica e afectiva para os cidadãos e visitantes da cidade. Impõe-se a necessidade de criar um sistema válido e que possa comportar todas essas manifestações.

b) A situação comunicativa existente: Sendo uma zona antiga e desde sempre central, nela se foram sedimentando comércio e serviços, que crescem aos vários elementos de valor artístico e patrimonial. Assim, não apenas turistas, mas muitos lisboetas frequentam a zona por motivos vários, pelo que cedo se sentiu a necessidade de sinalizar e tornar legível aquele espaço. Existem, portanto, neste local outros sistemas de informação, bem como elementos de comunicação gráfica que devem ser levados em conta.

Benchmarking

O Benchmarking pode definir-se como um processo sistemático e contínuo para comparar a nossa eficiência em termos de produtividade, qualidade e práticas, com as companhias e organizações de excelência (Karlof & Ostblom, 1993). Neste trabalho considerou-se o estudo de diferentes sistemas de sinalização, tanto da cidade de Lisboa – onde se situa o objecto de estudo – assim como de Barcelona – que se tomou como referente:

Procedeu-se à análise do conteúdo da informação, dando especial ênfase ao tipo de informação que pretendem comunicar.

Categorizou-se o tipo de informação segundo a sua função: proibição/restrição; Explicação; Orientação e Misto (quando se conjugam várias funções num mesmo sinal).

Considerou-se a relação de estilo do sistema a nível gráfico, ou seja, as opções estéticas do design de comunicação (cor, forma, etc.). O terceiro parâmetro de análise são os suportes físicos (materiais).

Após esta abordagem empírica, para completar a análise, consideraram-se observações sobre a relação do contexto do lugar com cada sistema de informação – onde se marca a importância da cognição e o significado ambiental, através da descrição da legibilidade e da identidade de cada sistema.

Sintetizam-se os pontos fortes e debilidades dos elementos analisados:



BARCELONA Sistema de sinalização pedonal de Ciutat Vella



Sistema de sinalização de parques e jardins

1º Caso - Sistema de sinalização pedonal de Ciutat Vella (Barcelona): O sistema de sinalética pedonal da câmara municipal destinado principalmente para orientação pedonal.

2º Caso - Sistema de sinalização de Parques e Jardins (Barcelona): O Sistema de Sinalética dos Parques e Jardins que se encontra na maioria dos espaços verdes da cidade de Barcelona e que tem sistemas parcelares, concretamente, no que se refere ao sistema de informação de parque de média e grande dimensão.

3º Caso - Sistema sinalização Expo '98 (Lisboa): É um sistema geral para um território específico, porque a hierarquia comunicativa acontece desde a informação dos principais símbolos marcantes (edifícios específicos, ruas principais, etc.), considera a toponímia, a Arte Pública, Jardins e equipamentos (W.C.s, Quiosques de Informação, etc.)



Sistema sinalização da EXPO'98.

Sistematização

Catalogar elementos de Arte Urbana é um processo de organização da leitura da cidade, que tem que considerar a mutação constante do conceito de Arte Pública. A abordagem tem de ser feita caso a caso, contemplando uma grande variedade de manifestações que vão integrando o espaço público ao longo do tempo [intervenções lúdicas, solenes, perenes, efémeras] com significados afectivos importantes para as populações.

Suportes de Informação - Factores condicionantes

O conteúdo da comunicação de um sistema de sinalética é condicionado segundo diversas hierarquias que se relacionam com o contexto da leitura do lugar, de aproximação, e conforme os suportes recomendados. Existe um limite de capacidade de conteúdo que varia conforme o tamanho, o desenho do mapa, as cores, e as diferentes tipologias de elementos a sinalizar. Também nos elementos de sinalização *in situ* existem limites para a quantidade de informação impostos pelas condições de leitura.

Aplicação das propostas de subsistemas

Para o caso de estudo realizado na última parte do trabalho, apresentam-se três opções de programa, ou seja, três propostas diferentes e complementares, para os mesmos elementos na Praça D. Pedro IV (Rossio) de Lisboa. Os elementos a identificar na Praça D. Pedro IV podem dividir-se em diferentes categorias:

SERVIÇOS

Transportes Autocarros
Metro
Comboios

Equipamentos Serviço Cultural ou de Recreio

ELEMENTOS DE INTERESSE

Arte D. Pedro IV
Às Vítimas do Massacre Judeu
Oceanos de Paz
D. João da Câmara

Fontes Bebedouro dos Anjinhos
Fontes Principais

Pavimentos Calçada Rossio Mar Largo (calçada central)

Edifícios Estação do Rossio
Teatro Nacional D. Maria II
Igreja de S. Domingos
Fachada Café Nicola
Arco do Bandeira

Três propostas – 1ª fase

Definiram-se então três propostas de subsistemas de informação:

Uma proposta articula-se com o sistema de informação e orientação dos autocarros da Carris, complementando-a com informação de interesse geral, combinada com informação específica de elementos artísticos.

Uma segunda proposta é um complemento ao sistema de informação e orientação do metropolitano, como ponto de informação por ecrã táctil de informação sobre o exterior e sobre a própria rede, dentro das estações.

Uma terceira proposta apresenta um sistema de sinalização integrado no plano do chão, adaptável a vários tipos de pavimento, permitindo a identificação directa de obras no espaço público.

Relembramos que a construção de um site onde se disponibilize informação detalhada, sobre obras de arte pública, é um componente importante do sistema, embora não se inclua ainda nesta fase. Este projecto deve ser elaborado numa fase posterior, articulando-se com os subsistemas aqui propostos.

Proposta n.º1: Subsistema de informação e Orientação nas paragens de autocarros ***Avaliação das possibilidades***

Para a concretização desta proposta, tomou-se como objectivo inicial, a possibilidade de criar um subsistema de sinalização através da inserção de conteúdos específicos num sistema preexistente. O subsistema que se propõe tem como objectivo introduzir um elenco de informação (serviços e elementos de interesse de proximidade) e em simultâneo, dotar de elementos de orientação, decisão e identificação do contexto. Concretamente, isto é possível com a inclusão dos mapas do tipo *você-está-aqui* ou *you-are-here maps*. Estes são elementos utilizados habitualmente em sistemas de informação complexos. Estes mapas têm um componente físico, já que partem da reprodução de mapas cartográficos de uma determinada escala. Por isso, o principal objectivo do *wayfinding* é conseguir que cada pessoa seja capaz de formar um mapa mental de um lugar (ou ambiente), de tal forma que enquanto mais claro seja o esquema físico do lugar, mais claros serão os mapas (Calori, 2007).



O sistema de informação da Carris – Empresa de transporte encarregada de gerir o transporte de autocarros da cidade de Lisboa – é um sistema parcelar, porque apesar de considerar todo o território da cidade, centra-se só na informação das rotas de autocarros. Os principais elementos de suporte são os postes informativos, situados nas paragens de autocarros, que contêm uma placa metálica na parte superior com o número das diferentes rotas, e umas caixas de plástico que contêm também informação relativa aos trajectos. Além destes suportes existem ainda painéis com mapas de rede no interior da própria estrutura da paragem de autocarro, com o número das diferentes rotas fixo em vitrine na estrutura das paragens.

É importante sublinhar que o sistema consegue transmitir uma informação certamente complexa através da utilização de um sistema de codificação. Assim, os pontos geográficos, onde as paragens são situadas, transformam-se em nomes, o percurso de cada rota de autocarro transforma-se numa linha recta que une todos os nomes e é representada por uma cor determinada num mapa a grande escala – que

representa o conjunto do sistema. Apesar de bem conseguido do ponto de vista informativo, o sistema de informação parcelar tem um deficit de representação referente ao espaço físico. O único elemento de referência espacial deste sistema é a rede das rotas dos transportes, que devido à escala e ao aglomerado conteúdo indiferenciado, caracterizado por certa dificuldade de leitura, e obviamente de compreensão.

Uma possível solução a este déficit pode ser a inclusão de mapas a uma escala local que apresentem informação de proximidade, sendo deste modo o eixo base por onde se desenvolve esta proposta. Neste sentido, estes postes são suportes possíveis para a proposta, como tal, a utilização de suportes pré-existentes visa não só uma perspectiva económica, mas também se entende como uma potencialidade devido à notoriedade e relevância das paragens de autocarro no nível de proximidade local. Finalmente, também permite transmitir a mensagem através do mesmo meio físico, complementando assim o sistema preexistente.

Produto Final

Esta parte estrutura-se tomando como referência a metodologia proposta por C. Calori (2007), já mencionada anteriormente, como referência na confecção da proposta de um subsistema de sinalização. Assim, o subsistema divide-se em três partes, tal como é proposto na metodologia da pirâmide informacional, uma divisão entre o sistema gráfico, o conteúdo e o suporte físico. Observa-se ainda que a configuração da proposta vá estar condicionada pela utilização de um suporte físico preexistente, os postes das paradas dos autocarros.

Suportes

A utilização e aproveitamento dos postes das paragens de autocarro, deve-se ao facto de:

- Serem pontos de interesse e referência – como interface de transportes.
- Complementação com o sistema preexistente.
- Se conseguir economizar em espaço e orçamento.

A partir de aqui consideraram-se duas propostas, diferenciadas pelo tipo de hardware:



Proposta A: Baseia-se na colocação de uma placa de 29,7 cm x 42 cm (tamanho A3). A utilização de vinil autocolante permite que o conteúdo da informação e gráficos se possam actualizar e substituir. A placa é apoiada por braçadeiras anilhadas ao poste em alumínio.

Imagem simulação placa proposta "A" no contexto



Proposta B: Esta proposta pretende aproveitar não só os postes, mas também as caixas de plástico utilizadas pelo sistema de informação da Carris. Neste caso, propõe-se utilizar a caixa no poste que contém a informação referente ao tempo de demora entre autocarros. O formato da folha informativa é o A4, que se inseriria dentro da caixa.

Imagem simulação da proposta “B” no contexto

Conteúdo

O conteúdo da placa estrutura-se em três partes: um mapa de tamanho reduzido de carácter orientativo, que abrange a zona da Baixa-Chiado até ao rio; um segundo mapa em zoom de proximidade à praça D. Pedro IV e ruas que a delimitam, e uma zona de legenda.

Na proposta que se centra na utilização das caixas utilizadas pela Carris, por possuírem duas faces, é ainda possível considerar a opção de inserir cartazes diferentes: um lado pode conter um cartaz de agenda sobre exposições, feiras, arte efêmera, e acontecimentos pontuais de carácter cívico cultural; e no verso seria colocado o poster referido anteriormente com os *you-are-here maps*.

Com esta proposta pretende-se reforçar um tipo de informação de proximidade relativa aos elementos de interesse, além de enumerar acontecimentos efêmeros num segundo pôster diferenciado do primeiro (onde se concertam elementos de interesse de carácter permanente). O subsistema pretende ainda potenciar o sentido do tempo, ao comunicar sobre acontecimentos e celebrações que, por serem efêmeros, representam momentos específicos – Natal, Carnaval, festividades locais, etc. – modificando o significado do espaço. A decisão sustenta-se no facto de que, ao inserir-se um pôster num contexto delimitado, se cria um efeito de novidade, concedendo relevância ao acontecimento e enfatizando aquele momento específico.

O poster toma como contrastes de fundo/letras o amarelo e preto, em articulação com as cores da Carris. Os mapas utilizados têm um desenho sintético para uma maior facilidade de leitura. No fundo as cores são pouco contrastantes para realçar as cores chamativas dos ícones. A legenda tem duas partes; a primeira é referente a serviços e é composta por pictogramas, reconhecidos e utilizados a nível internacional, desenhados pela AIGA (*American Institute of Graphic Arts*) em 1974. Refere-se no entanto que se elaborou um pictograma próprio para os elementos de Cultura e Recreio, que não estava coberto pelos existentes para esta categorização.

Considerações sobre a proposta

Em linhas gerais, cabe sublinhar que o subsistema proposto procura complementar ao sistema preestabelecido, tendo em conta tanto as suas fraquezas – deficit na identificação e representação do espaço físico, sobretudo ao nível local – como as suas potencialidades – contém elementos com manifesta visibilidade além de ser um ponto de referência no nível de proximidade. Precisamente, o sistema proposto centra-se na orientação e identificação, através da utilização de mapas, e pretende informar os utilizadores – seja visitantes, trabalhadores ou residentes que circulem pela zona da praça Pedro IV –, dotando-os da possibilidade de ter acesso aos serviços e elementos de interesse mais próximos, convertendo o subsistema numa ferramenta que ambiciona potenciar e incentivar o uso e fruição e do espaço e arte pública.

Baixa-chiado

Junio 2008

Actividades Culturais *Culture Activities*

1 a 29 de Junio. **Fado no eléctrico.**

Inserido nas Festas de Lisboa, tem como objectivo de divulgar fadistas amadores e o lado mais castiço deste género musical.
One of the many activities of Lisbon's festivities, pretends to divulge un-known fadists as well as the authentic side of the musical genre.

Eléctrico n.º 28, eléctrico n.º 18, eléctrico n.º 25. Quintas e domingos, 16h e 19h. Eléctrico n.º 28 - 1, 8, 15, 22 e 29 de Junho. Eléctrico n.º 18 - 5 e 12 de Junho. Eléctrico n.º 25 - 19 e 26 de Junho. Informações Úteis: Bilhete normal da Carris



Sábados; 10h-19h. **Mercado com arte.**

Feira a decorrer no terraço do Mercado Chão do Loureiro (Baixa/Costa do Castelo).

Art market that takes place in front of the Chão do Loureiro market.
Calçada Marquês de Tancos, 3 (frente ao Mercado Municipal do Chão do Loureiro).



8 de Junio. **Domingos no Terreiro do Paço.**

Neste espaço estão instaladas esplanadas, quiosques e um leque variado de animação, exposições, livros, música e cinema.

Place with explanades, kioscs and a diversity of animation, exhibits, books, music and cinema.

Domingos das 10h-17h na praça do Comércio.



Fevereiro- Junio 2008. **LOVE sculptures.**

Instalação das obras mais reconhecidas do artista, associado ao movimento Pop-art, Robert Indiana. As esculturas da serie LOVE, reconhecidas mundialmente, vão estar expostas na Avenida Liberdade e na praça D. Pedro IV.

Exhibition of one of the most known artwork of the Pop-art known artist, Robert Indiana. The LOVE sculpture series, well known worldwide, are are exhibited in Avenida Liberdade as well as in praça D. Pedro IV.



28-29 de Junio. **Feira do comércio justo.**

Nesta feira podem encontrar-se produtos alimentares e de artesanato. Realiza-se na Rua de Santa Justa, no último fim-de-semana de cada mês.

In this fair trade market can be found foodstuffs as well as crafts products. It takes place in Rua de Santa Justa in the every month's last week-end.



Mais informação no sítio: www.lisboa.cultura.pt



Proposta nº2: Subsistema de informação e orientação de Arte Pública nas Estações do Metro

Avaliação das possibilidades

O metropolitano de Lisboa, como Empresa de Pública de transportes colectivos, apresenta no seu código de conduta que “A Missão do ML é a Prestação do Serviço Público de Transporte Colectivo de Passageiros, em Sistema de Metro, orientado para o cliente (razão de ser), Segundo princípios de racionalidade económico-financeira e de eficácia social e ambiental”. Esta eficácia social e ambiental pressupõe a comunicação efectiva das localizações dos seus interfaces e a sua relação com a cidade.

Esta proposta, se fosse inserida nos seus interfaces (estações), seria cumulativa ao sistema existente, e interferiria com o sistema existente pela inserção de novos elementos, tendo como resultado questões de sobreposição e possível excesso na capacidade de conteúdo que os mapas e sinais do metro já desenhados e instalados comportam. Por isso, o acréscimo de informação/conteúdos desta proposta não acontece directamente no corpo de página dos posters de informação/mapas e sinais existentes, mas considera o sistema existente, com o qual se tenta articular esta nova proposta.

As estações do metropolitano são espaços onde a percepção do exterior é indirecta, e os estímulos que o receptor pode receber a diferentes níveis são construídos e marcados pelo desenho da própria estação.

No sistema de informação do metro, existem mapas que pretendem comunicar as proximidades das zonas imediatamente acima, mas a relação da escala com o tamanho do suporte é excessiva, e o número de conteúdos referidos sobre esses mapas é superior à capacidade que o mapa dispõe para uma leitura eficaz. São estas inconsistências, e lacunas sobre informação cultural, que podem ser resolvidas com esta nova proposta.

Após as observações acima referidas, para a simulação que se propõe, o espaço indicado é o átrio de cada saída para a o local que se pretende sinalizar, neste caso, o Rossio. Estes átrios/saídas são locais que não possibilitam a inserção de volumes que bloqueiem a passagem dos utilizadores, portanto, a intervenção que se propõe compõe-se substancialmente na parede como suporte. Este exercício, pretende assim, a simulação de uma proposta para um ponto de informação institucional, definido e delimitado das restantes aplicações publicitárias.

Objectivos

Como resposta às questões que se identificaram, a proposta final, ao nível da sua disposição gráfica, necessita de se identificar como uma zona expositiva, de pequena dimensão, que:

— Comunique informação sobre a arte pública do interior da estação e outros serviços, e integre em simultâneo, informação sobre a arte pública do exterior, também com referência a serviços locais, de transportes, e outras utilidades que facilitem a concepção de um mapa mental para a orientação de quem sai para o exterior.

— Disponha em paralelo, informação gráfica exposta permanentemente, e um ecrã de *touch screen* onde o utilizador pode aceder a informação mais detalhada, sobre estes temas.

Pela possibilidade de inserir um *touch screen*, crie possibilidade de incluir na estrutura dos links do seu software, informação sobre campanhas e eventos de carácter cívico-cultural/turístico da oferta exterior – informação esta que, apesar de estar em mudança constante, neste tipo de suporte possibilita uma actualização com custos de manutenção reduzidos.

Pelo grafismo geral seja identitário de uma exposição institucional atraente, que se identifique como serviço público gratuito.

Produto final

Conteúdo

Os componentes dos conteúdos variam para os dois tipos de suporte: o que se expõe impresso e o do que aparece no ecrã táctil. A necessidade de conjugar um “quiosque” informático com painéis expositivos, leva a que um simples ponto de informação centrado no ecrã não seja completamente apropriado, mas a contenção de dimensões também pressupõe um espaço de pequena dimensão, de modo a tornar a proposta modular extensível a todas as estações.

Informação Impressa: Seguindo este critério e para uma leitura eficaz (num espaço que pretende ser de pequena dimensão), sugere-se como exemplo, a inserção de distintos elementos:

- 3 obras de arte mais significativas do exterior.



- 3 obras de arte do interior da respectiva estação de metro.
- um espaço destinado ao ecran.

Informação do ecran: No ecran, a informação pode ser estruturada segundo várias categorias, acessíveis por um menu, onde se efectua uma busca por categoria:

O texto deve ser bilingue, e se justificar, ter a possibilidade de actualizar o software a mais opções linguísticas, de modo a tornar o suporte acessível ao maior número de pessoas possível.

O suporte deve ser acompanhado de texto sonoro, com opções de perguntas gravadas para a escolha dos links, de modo a ser acessível a cegos.

As imagens devem ser de qualidade, privilegiando o aspecto geral, de modo a serem representativas do espaço, para um apelo turístico e acompanhadas de legenda.

Touchsreen com o mapa dos servic'os

PONTO DE INFORMAÇÃO

Exterior

(clique sobre as palavras)

- Arte Pública
- Fontes
- Pavimentos
- Edifícios de Interesse
- Serviços
- Agenda Cultural

Metro

(clique sobre as palavras)

- Mapa da rede
- localização da estação
- Arte Publica no Metro



Praça D. Pedro IV (Rossio)

No exterior encontra-se esta praça que tem constituído o centro nevrálgico de Lisboa desde há seis séculos. Assistiu sempre a uma grande diversidade de acontecimentos, que marcam a história da cidade. Os seus edifícios pombalinos, estão ocupados por lojas de recordações, joalharias e cafés.

[Voltar à
Página Inicial](#)

[Back
Main Page](#)



Os mapas de localização, denominados “you-are-here-maps” (YAH), devem procurar uma capacidade de facilitação da leitura espacial pelo receptor, para que este crie o seu “mapa cognitivo” e o memorize facilmente. A relação da informação que se pretende transmitir com o limite de percepção cognitiva do utilizador comum, é tanto mais eficaz quando eficaz for a disposição do interface, que para além da informação, justifica-se assim a importância do suporte e da escolha do estilo gráfico da mensagem.

Estes mapas, pela possibilidade de busca seleccionada, possibilitam assim a inclusão de um maior número de conteúdo seleccionado.



Observações gerais sobre a proposta:

Esta proposta tem como suporte das suas mais valias, a necessidade de uma manutenção regular, ao nível da atualização do software e do fornecimento de energia para que o écran funcione. Este tipo de manutenção exige um contrato de filiação do objecto com alguma entidade responsável, este tipo de manutenção, limpeza e também de regulamentação, do tipo de informação prestada. Acrescentando ainda que este tipo de suporte tem a potencialidade de expandir o seu conteúdo informático a novas línguas, bem

com a nível sonoro, a favor da inclusão de certos grupos de cidadãos com dificuldades auditivas ou visuais.

Proposta n°3: Subsistema de Identificação Local

O subsistema de identificação local foi concebido tendo em vista o desenvolvimento pleno no sistema de informação de arte urbana [incluindo a construção do site, a realizar posteriormente]. A informação *in situ* consiste numa placa tipo a inserir no pavimento, a cerca de 2,5 metros da obra de arte, adaptável a grande variedade de situações. Estas placas nomeiam localmente o objecto referenciado a outros níveis do sistema de informação, mas constituem simultaneamente – não obstante o seu reduzido impacto visual – a forma mais espontânea de suscitar o interesse de quem passa. O subsistema de informação local pretende assim dar resposta a dois tipos de situação diferentes:

- A sinalização para quem procura as obras já informado pelo sistema de informação noutros níveis [Internet, metro, autocarro];
- A sinalização capaz de suscitar interesse e actuar como ponto de partida para percorrer o sistema de informação em sentido inverso [da rua, para o site]
- As placas desempenham portanto uma função de nomeação e informação no local, mas reencaminham o cidadão/visitante para o site que, quando realizado, cumprirá uma função explicativa e complementar. Distribuídas na proximidade das obras de arte pública, tornar-se-ão um elemento recorrente que integrará as expectativas do cidadão/visitante nas suas deambulações pela cidade.

Objectivos específicos do subsistema de identificação local

- Interpelar os cidadãos ou visitantes, suscitando o interesse pelas obras de carácter artístico da cidade e contribuindo para o seu conhecimento.
- Contribuir para a qualificação do espaço urbano
- Integrar-se no local de forma harmoniosa, adaptando-se a vários tipos de espaço e de obra
- Realizar-se em materiais económicos e duradouros
- Relacionar-se com outros subsistemas de informação [Subsistemas de Orientação Carris e Metro] e site informativo a criar
- Contribuir para a apropriação simbólica e afectiva da cidade por parte de cidadãos e visitantes
- Favorecer a mobilidade e salvaguardar a acessibilidade para o maior número de pessoas

Na concepção deste subsistema seguiu-se a metodologia proposta por Chris Calori (Calori, 2007), já referida.

O sistema de conteúdo de informação

As condições de leitura do elemento informativo – necessariamente limitadas pelo alcance visual de uma pessoa de pé – constroem fortemente a quantidade de informação a facultar e a posterior definição dos sistemas gráfico e de suporte². Estas condicionantes, bem como a opção de não interferir em demasia no ambiente, predeterminam assim:

As dimensões da placa informativa, e consequentemente:

- O espaço disponível para a informação
- O tamanho do corpo da letra
- O material de suporte
- A própria localização no espaço físico da cidade, nas imediações do elemento artístico

Conteúdos informativos

Trata-se de um subsistema de identificação que pretende dar informação geral sobre elementos de carácter artístico. É de notar que as obras apresentam muitas vezes informações próprias, inseridas no plinto ou noutras placas autónomas. Assim, deve privilegiar-se a coerência no Sistema de Informação e Sinalização Urbana, pelo que as placas devem facultar um conjunto constante de informações para todas as obras [independentemente das informações que possam figurar em eventuais plintos, placas, etc.], assumindo eventuais redundâncias.

Uma vez que o subsistema de identificação local funciona em complemento com os outros dispositivos do mesmo sistema de informação, em particular no site informativo a criar, optou-se por limitar o conteúdo dos elementos às informações consideradas essenciais. Nestas, um dado essencial é a própria direcção do site, que exime a placa da necessidade de outras informações suplementares. Cada placa tipo do sistema de identificação local deve assim conter:

- Título, identificação da obra ou nome da personalidade/evento homenageado e seus dados biográficos [No caso de estátuas ou monumentos]
- Autor(es) da obra
- Data de realização
- Site informativo

Dadas as limitações de espaço, optou-se por não traduzir as informações para outro idioma. Esta situação não parece penalizar a acessibilidade do sistema como um todo, uma vez que as informações que constam nas placas – nomes, datas, direcção do site – são quase todas de entendimento universal, podendo ser compreendidas por pessoas de diferentes idiomas.

O sistema gráfico



A definição do sistema gráfico está, neste caso, intimamente ligada com a definição da forma do suporte. Dadas as fortes condicionantes da leitura – o indivíduo que caminha de pé em qualquer direcção – escolheu-se a forma circular por permitir maior legibilidade e uma leitura mais dinâmica. Optou-se por dispor parte do texto ao longo de uma linha também circular, que permite ao utilizador começar a lê-lo em qualquer ponto.

Contemplaram-se dois níveis de leitura, hierarquizando a informação:

O título/identificação da obra ou nome da personalidade ou evento homenageado e seus dados biográficos, é a informação a privilegiar, pelo que esta apresenta corpo de letra maior e disposição em linha recta.

Ao nome dos autores, data de realização e site concede-se menor destaque, pelo que apresenta corpo de letra menor e

disposição em linha curva.

Escolheu-se uma combinação de tipos sem serifa: Franklin Gothic e Arial, opção que se justifica pela boa forma e elevado grau de legibilidade de qualquer um dos tipos de letra. Os tamanhos do corpo de letra

oscilam entre 25 e 69, de acordo com a importância da informação. Salvaguardou-se uma área razoável de espaço livre na placa em relação à mancha de texto, de modo a facilitar a focagem e consequentemente a leitura, que se iniciará muitas vezes durante a deslocação do cidadão/visitante³.

Sistemas de suporte

O material de suporte foi pensado em função da sua implantação no pavimento - nivelamento com o plano do chão – e do seu carácter de permanência. O aço inoxidável, não obstante o seu elevado custo inicial, apresenta um bom grau de resistência ao desgaste a que virá a estar sujeito. Justifica-se assim a aplicação deste material, uma vez que minimizará gastos de manutenção e de eventual substituição. Prevê-se a utilização de chapa com a espessura de 5mm, recortada e gravada a laser com letras em baixo relevo.

Procura-se uma inserção não conflituosa no contexto, respeitando ao máximo o pavimento preexistente. Em Lisboa o pavimento mais comum é a calçada portuguesa, onde é possível a inserção das placas informativas retirando apenas alguns cubos de pedra. A medida mais comum da aresta dos cubos é de 5 x 5 cm, pelo que se definiu a placa em função de múltiplos dessa dimensão. A placa tem assim 20 cm de diâmetro – equivalendo a 16 cubos, na calçada “puxada ao quadrado”, a mais comum na cidade⁴ – medida que se considera suficiente e de agradável leitura⁵.

A presente proposta contempla duas opções diferentes de inserção de placas no pavimento:

A. Inserção simples. A placa insere-se directamente no chão entre as pedras da calçada fixando-se através de espigões numa sapata de cimento vazada no local.

B. Inserção em base de pedra. A placa está fixa a uma robusta base de pedra através de uma rosca nela incorporada.



Em qualquer dos casos, a placa deve assentar em toda a superfície na sapata de cimento, ou em elementos amortecedores na base de pedra de modo a evitar deformações da mesma. Recomenda-se fortemente que os remates da placa sejam cuidadosamente realizados pelos calceteiros para assegurar a boa integração no pavimento e, principalmente, para evitar ressaltos ou desníveis que funcionem como obstáculo à circulação pedonal.

Localização dos elementos no espaço

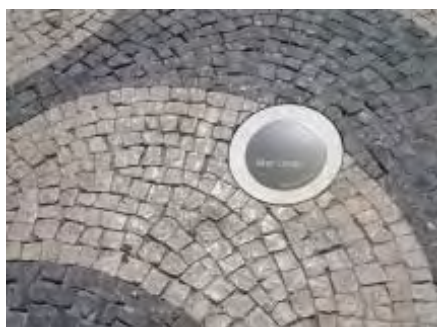
Na implantação destes elementos devem ser feitos estudos caso a caso. A localização de placas no espaço deve responder a dois factores:

- A proximidade da obra de arte – a distância óptima para deixar “respirar” a obra e para se perceber que a placa informativa lhe diz respeito – que corresponde a um espaço que se estima entre 2 e 3 metros

- Os trajectos das pessoas, zonas preferenciais de atravessamento e de permanência

O factor proximidade deve prevalecer nos casos que cada obra é perceptível isoladamente e em que a existência da placa não é equívoca [esculturas, estátuas, murais, etc.]. No caso de obras que integrem o próprio pavimento [calçada portuguesa], ou que apresentem uma escala desfasada do tamanho da placa [monumento de grandes dimensões] deve privilegiar-se o segundo factor – o trajecto das pessoas – sobre o factor proximidade, podendo inclusivamente colocar-se mais do que uma placa por obra.

Na situação estudada para o Rossio propõem-se duas placas para alguns dos elementos sinalizados. Essas placas estão localizadas





e orientadas de modo a acompanhar os trajectos principais dos peões no espaço, como por exemplo aquele que é favorecido pelas passeadeiras de acesso ao bloco central.

Concentração de várias obras num dado local

Quando existem várias obras muito próximas entre si, ocupando áreas relativamente pequenas e onde se percebe com clareza o padrão de movimento dos utilizadores do espaço propõe-se uma variante do sistema de sinalização, que consiste em agrupar em pequenas “constelações” todas as placas relativas a obras existentes no local, dispondo esses conjuntos ao longo dos trajectos mais comuns das pessoas. As placas – apenas as de “inserção simples” referidas anteriormente – agenciam-se e relacionam-se entre si de acordo com a sua localização no espaço real, de modo a informar visualmente o utilizador da sua situação relativa. Este objecto “composto” de sinalização pode descrever-se como um *cluster* de informação sobre o espaço, embora só deva ser utilizado em locais que apresentem características específicas: fácil leitura dos limites do espaço e fácil identificação dos limites dos trajectos e zonas de permanência das pessoas.

O Largo de S. Domingos constitui um bom exemplo desta situação.

Aqui concentram-se vários elementos de carácter artístico, integrando alguns o plano do chão. Dada a natureza do local, parece ser excessiva e redundante a colocação de uma placa junto de cada intervenção, pelo que se propõe a implantação de *clusters* ao longo da principal linha de atravessamento do largo.

Adequação ao pavimento de outras cidades – o caso de Barcelona

O subsistema de identificação local está pensado para Lisboa e para a calçada, tipo de pavimento que se encontra na maior parte das cidades portuguesas. Contudo, foi prevista a sua adaptação a outros pavimentos, designadamente ao de Barcelona. Nesta cidade, o pavimento mais comum faz-se com lajetas de dimensão 20 x 20 cm, pelo que se definiu a placa tipo de acordo com essas dimensões. A placa circular está circunscrita nas dimensões de uma lajeta, podendo integrar-se sem dificuldades no pavimento⁶.

Considerações finais

Como foi observado, este paper teve como objectivo dar conhecer uma proposta de sistema de informação e sinalização onde a arte urbana é um eixo fundamental dos conteúdos, mas que, como sistema de informação urbana transcende o domínio exclusivo dos temas artísticos.

O Sistema pretende ser uma rede de informação sobre obras de arte pública, apoiada em diferentes espaços comunicativos (o metro, a carris, o chão, o espaço virtual) em continuidade na vivência temporal do espaço da cidade. O espaço escolhido, por ser uma zona nevrálgica da cidade de Lisboa servida por vários meios de transporte públicos e muito frequentada por cidadãos e turistas, proporcionou uma quantidade de situações físicas de agentes variáveis enriquecedores da capacidade aplicativa e expansiva esta simulação.

O sistema proposto parte da adaptabilidade e flexibilidade, onde o espaço público é descomposto em três dimensões; a temporal – ter em conta a temporalidade dos elementos do espaço público –, a contextual – o papel e a configuração do espaço público vai mudar segundo o contexto –, e a social – que toma como base aspectos relativos a identidade, apropriação do espaço e a memória colectiva –. O sistema proposto pretende contribuir para a ligação destas dimensões oferecendo diferentes níveis de aproximação e de informação sobre o território e a arte pública.

Propõe-se assim um sistema de sinalização que reforce a identidade da cidade, através da promoção e divulgação de elementos artísticos e patrimoniais. O carácter experimental e exploratório desta proposta

conduziu-nos à eleição da Praça D. Pedro IV (Rossio) como área piloto, opção que se reveste da maior pertinência no contexto da revitalização da zona da Baixa-Chiado.

Parece-nos, no entanto, que seria pertinente estabelecer um sistema comunicativo semelhante, mas expandido a uma escala territorial. O sistema de informação abarcaria toda a cidade de Lisboa e arredores e ofereceria os mesmos dispositivos informativos: no espaço de proximidade física das obras de arte, os subsistemas dos Autocarros, Metro e identificação local, no espaço virtual, uma página Web que complementaria e unificaria o conjunto.

Referências Bibliográficas

- AAVV, *Guia Urbanístico e Arquitectónico de Lisboa*, Associação dos Arquitectos Portugueses, Lisboa. 1987.
- Berlyne, D.E., *Conflict, arousal and curiosity*. New York: McGraw-Hill. 1960.
- Berlyne, D.E. (Ed.). *Studies in the new experimental aesthetics: Steps toward an objective psychology of aesthetic appreciation*. New York: Halsted Press. 1974.
- Bairrada, Ed. M., *Empedrados Artísticos de Lisboa – A arte da calçada mosaico*, CML, Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa, Lisboa. 1985.
- Brandão, Pedro (coord.), *Chão da Cidade, Guia de Avaliação do Espaço Público*, Centro Português de Design, Lisboa. 2002.
- Brandão, Pedro. *A identidade dos lugares e a sua representação coletiva*. Série Política de Cidades nº3. DGOTDU. Lisboa, 2008.
- Calori, Chris. *Signage and wayfinding design – a complete guide to creating environmental graphic design systems*, Wiley, New Jersey, 2007
- Câmara Municipal Lisboa. *Proposta de revitalização da Baixa-Chiado, setembro 2006*. CML. Lisboa. 2006
- Castela, Isabel e Luísa Dornellas (coord.), *Técnicas da Calçada – Manual do formando*, CML, Lisboa, 2006.
- Frascara, Jorge. *Communication Design – Principles, methods and practice*, Allworth Press, N. York. 2004.
- Gärting, Tommy. *La metáfora del mapa cartográfico en los estudios sobre los mapas cognitivos urbanos*. Traducido por Pilar Bosque Senda. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* nº9, p. 21-34. Universidad Complutense. Madrid. 1989.
- Gibson, J.J. *An ecological approach to visual perception*. Boston: Houghton Mifflin. 1979.
- Karlof, B., and Svante Ostblom, S., *Benchmarking: a signpost to excellence in quality and productivity*, New York : John Wiley and Sons, cop. 1993.
- Lynch, Kevin. *A imagem da cidade*, Edições 70, Lisboa. 1960.
- Millgram, Stanley. *The experience of living in cities*. *Revista Science* nº167. pp.1461-1468. marzo 1970.
- Metropolitano de Lisboa, *Código de Ética e de Conduta do Metropolitano de Lisboa*, E.P., 2006
- Morris, Charles. *Foundations of the Theory of Signs*. 1938.
- Revitalização da Baixa-Chiado, Revisão do Relatório*, Gabinete do Vereador Manuel Salgado, Proposta de Setembro de 2006, CML. 2006.

Internet

- <http://www.metrolisboa.pt> - Informação diversa sobre Arte no Metro, Estações, mapas, etc.
- <http://www.communication.org.au/publications> - Papers e ensaios sobre comunicação.
- <http://www.pmid.proves.ub.edu> - Valera, S. Pol, E. Vidal, T. *Psicología ambiental, elementos básicos*. Departamento de psicología social. Universitat de Barcelona.

NOTES

- 1 Artigo com base em trabalho de projecto realizado na Universidade de Barcelona | *Màster Oficial: Disseny urbà: art, ciutat, societat, com coordenação dos Professores Pedro Brandão e Professor Antoni Remesar em Julho de 2008*
- 2 Chris Calori, *op.cit.*, pp. 81
- 3 Sobre legibilidade veja-se BRANDÃO, Pedro (coord.) [2002], *Chão da Cidade, Guia de Avaliação do Espaço Público, Centro Português de Design, Lisboa*, pp.66
- 4 Outros tipos de calçada são “Quadrado assente à fiada”, e calcetamento “a malhete” ou a “sextavado” de acordo com forma do bloco de pedra e modo de assentamento. Em Isabel Castela e Luísa Dornellas (coord.) [2006], *Técnicas da Calçada – Manual do formando*, CML, Lisboa
- 5 Contempla-se a aplicação de sistema de informação semelhante em Barcelona. As dimensões das lajetas do pavimento mais comum desta cidade, 20 x 20 cm contribuíram também para a definição das dimensões da placa de informação.
- 6 Neste caso a placa informativa deverá ser embebida numa pequena laje de cimento com as dimensões 20 x 20 cm.

> Movilidad

> Mobilidade

> Mobility

A MOBILIDADE PEDONAL “MECANICAMENTE APOIADA”

Marta Valente*¹ *Mestre em arquitectura pelo IST, Lisboa*

ABSTRACT

The city of Lisbon has been experiencing several changes in its accessibility system, which focused mainly in the improvement and expansion of its road network. However, efforts to improve this system too often resulted in less quality and safety conditions for the pedestrians moving in the city. Regarding the planning of pedestrian mobility, the last decades can be characterized by a general waste of the walking potential in the city’s mobility system, and by the reduction of the quality of pathways and spaces that were historically related to it.

The aim of this paper is to analyze and demonstrate the viability of rehabilitating walking as a mean of transportation well suited to short-distance trips and how the introduction of systems to support mobility can contribute to the enhancement and encouragement of pedestrian mobility, more specifically in Lisbon historical centre.

RESUMO

A cidade de Lisboa tem vindo a sofrer várias transformações no seu sistema de acessibilidades, as quais se centraram sobretudo na melhoria e extensão da sua rede viária. Contudo, os esforços empreendidos no sentido de melhorar este sistema, resultaram demasiadas vezes na degradação das condições de qualidade e segurança com que os peões se deslocam na cidade. No que diz respeito ao planeamento da mobilidade pedonal, as últimas décadas podem ser caracterizadas pelo desaproveitamento generalizado do potencial deste modo de deslocação no sistema de mobilidade da cidade, bem como pela redução da qualidade dos percursos e espaços que historicamente lhe estavam atribuídos.

Com este artigo procura-se analisar e demonstrar a viabilidade de reabilitar o modo pedonal como um meio de transporte bem adaptado às deslocações de curta distância e como a introdução de sistemas de apoio à mobilidade pode contribuir para a melhoria e incentivo da circulação pedonal, mais concretamente no centro histórico da cidade de Lisboa

Keywords: Pedestrians, accessibility, downtown, Lisboa

INTRODUÇÃO

O conceito de **mobilidade** está normalmente associado a viagem, a capacidade de deslocação; mas, enquanto conceito, a mobilidade pode ser entendida como uma equação a estabelecer entre três elementos: os **utilizadores** (como e por que uma população se desloca e onde pretende chegar); os **meios** (qual a situação e evolução prevista para a oferta de infra-estruturas e transportes); e os **espaços** (como estão organizadas as funções urbanas e os locais de sociabilidade na rede de deslocações e de que modo influenciam os utilizadores). Assim, a questão da mobilidade não se reduz apenas às deslocações e deve ser entendida como um dos indicadores mais fortes da evolução dos modos de vida na história das cidades (REICHEN, 2006).

Através da transformação do território e, principalmente, das grandes cidades, a mobilidade adquiriu não só novas formas, fazendo-se acompanhar de uma constante melhoria dos meios de transporte, mas também novas exigências, que acarretam problemas cada vez mais difíceis de resolver. Com efeito, a situação que se vive actualmente nas cidades, onde a prioridade tem sido dada ao automóvel, caracteriza-se por uma certa destruição da essência da vida urbana e pela distorção do leque de opções relativos à mobilidade, de tal forma que se tornou desconfortável andar a pé, perigoso andar de bicicleta e demorado andar de autocarro. Além disso, negligenciou-se o facto de que, independentemente do modo como chegamos ao centro das nossas cidades, todos somos peões. Este ciclo vicioso só pode ser quebrado quando se reconhecer o peão como elemento central da mobilidade urbana e o espaço público como a sua estrutura fundamental (GOUVEIA, 2005).

“O salvamento do último peão”/
FONTE: Nebelspater n.º33, 1964)



meio básico de transporte para **deslocações de curta distância**: de 400 a 2000 metros. A melhor forma de dar prioridade ao peão e incentivar a circulação pedonal nas viagens nos centros urbanos passa por facilitar, principalmente, esse tipo de deslocações.

Assim, torna-se fundamental desenhar cidades onde a marcha a pé seja praticável na maioria das deslocações urbanas necessárias, ou seja, onde predominem as curtas distâncias, como acontece em cidades como Veneza ou Copenhaga.

É certo que cada cidade é um caso que necessita de ser estudado, para que assim sejam encontradas as soluções mais adequadas. Como é natural, o estabelecimento de uma “cidade pedonal” acontecerá mais facilmente em áreas em desenvolvimento, onde a questão da distância a pé ou o traçado de percursos pedonais adequados pode introduzir-se como um critério desde o início dos trabalhos ou pode incorporar-se como umas das determinações que o plano geral exige aos planos

de desenvolvimento. Mais complicado é guiar os peões em zonas consolidadas e históricas. Para tal, é necessário promover programas especiais de intervenção que favoreçam a marcha a pé e que podem englobar diversos tipos de acções, desde melhorar as redes de percursos pedonais relativamente às redes



Veneza (Itália) / FONTE: www.italiascop.com, 2006)
viária, até à utilização pontual de sistemas mecânicos de apoio ao peão.



Dubrovnik (Croácia) / FONTE www.htz.hr, nd)



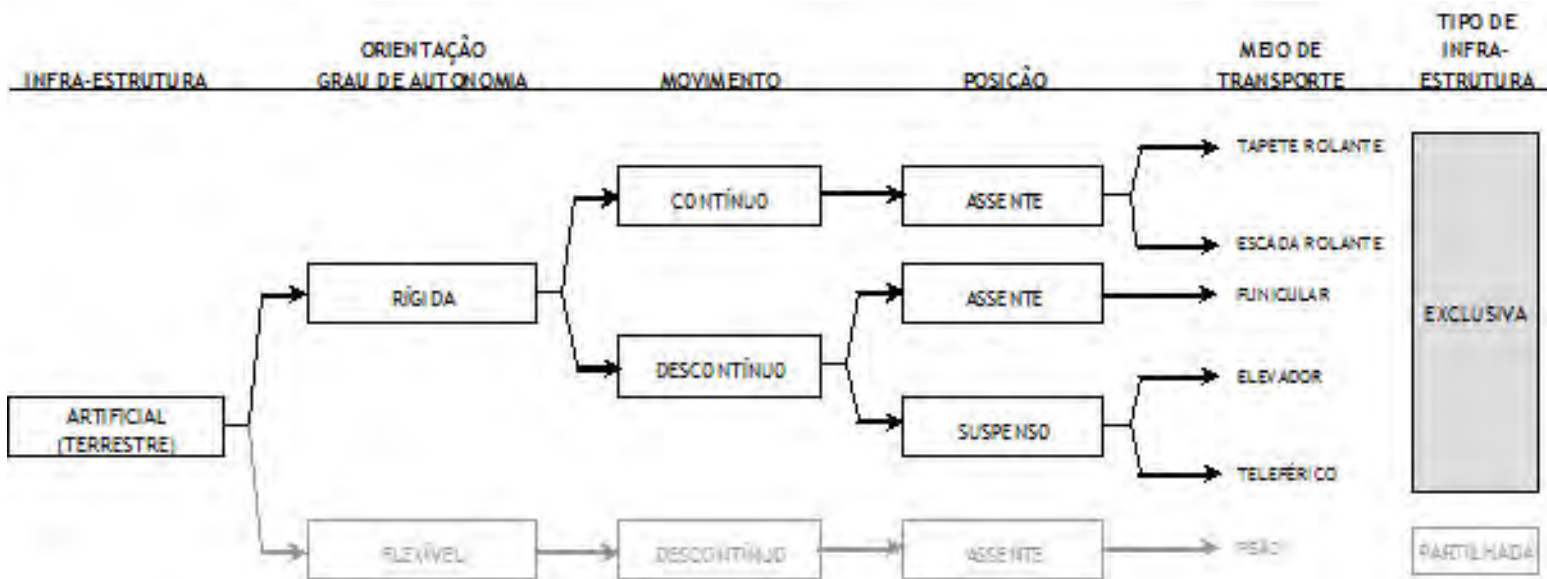
Copenhaga (Dinamarca) / FONTE www.flickr.com, 2007)

Os Meios de Transporte para Curtas Distâncias

De um modo geral, todos os meios de transporte estão aptos a satisfazer deslocações de curta distância, mas no que diz respeito ao transporte público existe uma “zona de carência”, que se deve principalmente a dois factores. Por um lado, as redes de transportes clássicos (metro e autocarro), quando interligadas, respondem a uma procura de distâncias entre os 2000 e os 3000 metros, não conseguindo servir distâncias mais curtas, pois a interligação das redes ainda não é suficientemente densa para que tal aconteça. Por outro, acresce a questão dos tempos de deslocação e acesso (espera e circulação), onde os modos colectivos tradicionais não respondem à procura imposta pelas pequenas deslocações, pois ou a espera é longa de mais ou os pontos de acesso são muito espaçados. Neste contexto, o automóvel poderia ser uma opção se a ele não estivessem também associados elevados tempos médios de procura de estacionamento (BIBIER, 1994).

Andar a pé apresenta-se assim como o meio de transporte ideal para esse tipo de deslocações e a melhor forma de o favorecer, resolvendo os problemas relacionados com a sua baixa velocidade e a dificuldade em vencer grandes declives, bem como colmatar as lacunas na oferta de transportes públicos, passa pela introdução pontual de determinados sistemas de apoio à mobilidade pedonal, especialmente

vocacionados para deslocações de curta distância: **meios mecânicos de transporte de passageiros**. Estes sistemas apresentam as melhores performances (velocidade, capacidade, custo) para deslocações de curta distância (400 a 2000 metros) e podem servir quer de **apoio à inter-modalidade**, fazendo a ligação entre modos de transporte desconectados, quer de **apoio e incentivo à circulação pedonal**, vencendo obstáculos físicos que dificultem essa circulação (ALMEIDA, 1994). Em qualquer dos casos, a implementação de meios mecânicos enquadra-se sempre em estratégias de optimização dos transportes públicos ou de incentivo à circulação pedonal em áreas de onde se pretende afastar o transporte individual. Assim, é necessário entendê-los como modos de transporte excepcionais que resolvem problemas particulares em ambientes específicos, e não como substitutos da marcha a pé (BIBIER, 1994).



Classificação tecnológica dos meios de transporte para curtas distâncias / FONTE Bovy, 1995)

A utilização destes meios de transporte está associada a novas formas de pensar e fazer cidade, permitindo a expansão das redes pedonais, e é extremamente favorável principalmente em cidades montanhosas, sendo uma solução já adoptada como modelo em várias cidades europeias.

Boas Práticas: Exemplos

Actualmente, verifica-se que os núcleos históricos de várias cidades europeias enfrentam problemas sérios que ameaçam a sua sobrevivência. Estas zonas, resultado de antigas urbes cuja estrutura urbana era pensada em função das deslocações pedonais, caracterizam-se pela sua fragilidade ao nível da rede viária, acentuada pela utilização intensiva e desajustada de veículos. O problema é comum em muitas dessas cidades e a solução consiste, basicamente, em encontrar o equilíbrio apropriado entre a preservação do centro histórico e o desenvolvimento urbano necessário na cidade, assim como conciliar as necessidades dos tráfegos automóvel e pedonal.

Nesse sentido, os exemplos que se seguem pretendem ilustrar algumas das boas práticas que têm vindo a ser realizadas nos centros históricos de algumas cidades europeias e onde se recorreu à introdução de sistemas mecânicos para apoio às deslocações pedonais.

É o caso da cidade de Vitoria, capital do País Basco no Norte de Espanha, que em matéria de pedonalização conta com experiências pioneiras que se estenderam tanto ao seu centro histórico como à envolvente. A última acção em matéria de acessibilidade foi a instalação de tapetes rolantes em duas das ruas do casco medieval com pendentes acentuadas, o *Cantón de San Francisco Javier* e o *Cantón de la Soledad*. *Rampas do Cantón de San Francisco Javier / FONTE Paisea 4, 2008)*



Resultado de um concurso lançado pelo Município, o projecto idealizado pelos arquitectos Roberto Ercilla e Miguel Ángel Campo consiste na instalação de uma passadeira mecânica rolante, que permite vencer um desnível de 10 metros a uma velocidade de 0,5 metros por segundo. A passadeira apresenta um comprimento total de 210 metros e divide-se em sete tramos, quatro no *Cantón de la Soledad* e três no *Cantón de San Francisco Javier*, de 25 a 30 metros cada um e todos completamente cobertos.

Na cidade de Toledo, situada no centro de Espanha, a acção mais importante relacionada com as infra-estruturas de transporte trata-se

da construção de um parque de estacionamento no *Paseo de Recaredo* e da instalação de escadas rolantes para aceder ao casco histórico a partir do exterior, projecto da autoria de José Antônio Martínez Lapeña e Elías Torres Tur. O parque de estacionamento subterrâneo tem espaço para 400 veículos e liga com o nível mais alto da cidade através de um sistema, em cascata, de escadas rolantes cobertas. O acesso à base das escadas faz-se através de uma passagem por baixo das fundações da muralha medieval, marcando o início de um percurso e formando uma nova porta de entrada na cidade.

Entrada para as escadas / FONTE Via Arquitectura 9, 2001) Vista para a encosta / FONTE www.flickr.com, nd. Um dos troços de escadas rolantes / FONTE Via Arquitectura 9, 2001



Com um comprimento total de 100 metros, as escadas rolantes dividem-se em seis tramos distribuídos segundo um padrão de zig-zag, que vencem um desnível de 36 metros e seguem a topografia do local, aparecendo como uma fenda na muralha.

Na Eslovénia, a intervenção realizada em Lubiana permitiu fazer a ligação entre o Castelo e o núcleo antigo da cidade, através de um meio de transporte urbano: um funicular. Esta é uma pequena cidade medieval, envolvida por um rio e uma colina coroada pelo castelo, onde o funicular provou ser a melhor solução para a topografia e localização delicada do projecto, que implicou certas limitações e exigências espaciais. A sua posição foi escolhida de forma muito inteligente, pois o funicular funciona de forma respeitosa fora da cidade medieval, ao longo da antiga muralha que ligava a cidade à fortificação.

Estação inferior / FONTE www.nextroom.at, nd

Vista lateral da cabine / FONTE www.nextroom.at, nd



Mesmo a sua estrutura leve em aço e vidro, atrai apenas a atenção necessária, respeitando os edifícios vizinhos muito mais antigos. Na cave localizam-se zonas de serviço e o corredor que irá ligar a estação a um futuro parque de estacionamento subterrâneo.

A obra do arquitecto David Chipperfield, na cidade espanhola de Teruel, teve como principal objectivo a melhoria das condições de acesso ao centro histórico, a partir da nova estação de comboios. A acção contemplou a remodelação da *Plaza de la Estación*,

na parte baixa da cidade, e a sua ligação ao centro histórico, bem como a reforma do *Paseo del Óvalo*, *promenade* histórica construída na parte superior da muralha da cidade. Na *Plaza de la Estación* pretendeu-se valorizar a *Escalinata* aí existente, escadaria que consegue criar com êxito um forte vínculo físico entre o espaço inferior e o espaço superior do *Paseo del Óvalo*.

Plaza de la Estación - Acesso a elevadores - Vista geral com ponto de chegada ao Paseo del Óvalo / FONTE *urban.cccb.org, 2003*)



Assim, a proposta consistiu basicamente na criação de uma grande praça pavimentada sobre a qual o monumento assenta, valorizando-o e reforçando as suas qualidades. O elemento principal deste novo espaço é um caminho, traçado ao longo de uma suave pendente, que leva a uma cavidade escavada na muralha da cidade. Esta conduz a um “poço” de luz natural, onde se encontram dois elevadores, ambos com capacidade para 13 pessoas, que fazem a ligação ao casco antigo, vencendo um desnível de 17 metros. Por sua vez, a intervenção no *Paseo del Óvalo* consistiu em devolver a esse espaço a sua qualidade de salão urbano e recuperar o seu espírito original de passeio citadino, com uso quase exclusivamente pedonal, mediante a unificação do pavimento com o mesmo ladrilho de pedra utilizado na *Plaza de la Estación*, a supressão do estacionamento desordenado de veículos e a disposição de nova arborização e mobiliário urbano.

Ponto de encontro entre França, Suíça e Itália, a cidade de Grenoble beneficia de uma posição privilegiada no coração da região dos Alpes franceses. A dominar a cidade, no topo de uma pequena montanha, encontra-se *La Bastille* (a Bastilha), uma das raras fortalezas do início do século XIX que ainda se encontra intacta e donde se tem um dos melhores panoramas sobre a cidade e seus arredores, sendo a maior atracção turística desta zona, recebendo cerca de 600 mil visitantes todos os anos. Desde 1934 que a Bastilha se encontra ligada ao centro da cidade através do que, nessa época, foi considerado o primeiro teleférico urbano do mundo. 262 metros de desnível para uma extensão de 673 metros, pontuados por um pilar de suporte com 23 metros ao nível da muralha do forte, resumem a performance técnica deste sistema.



Panorâmica de Grenoble e do teleférico / FONTE *www.flickr.com, nd*

Les Bulles / FONTE *www.bastille-grenoble.fr, nd*

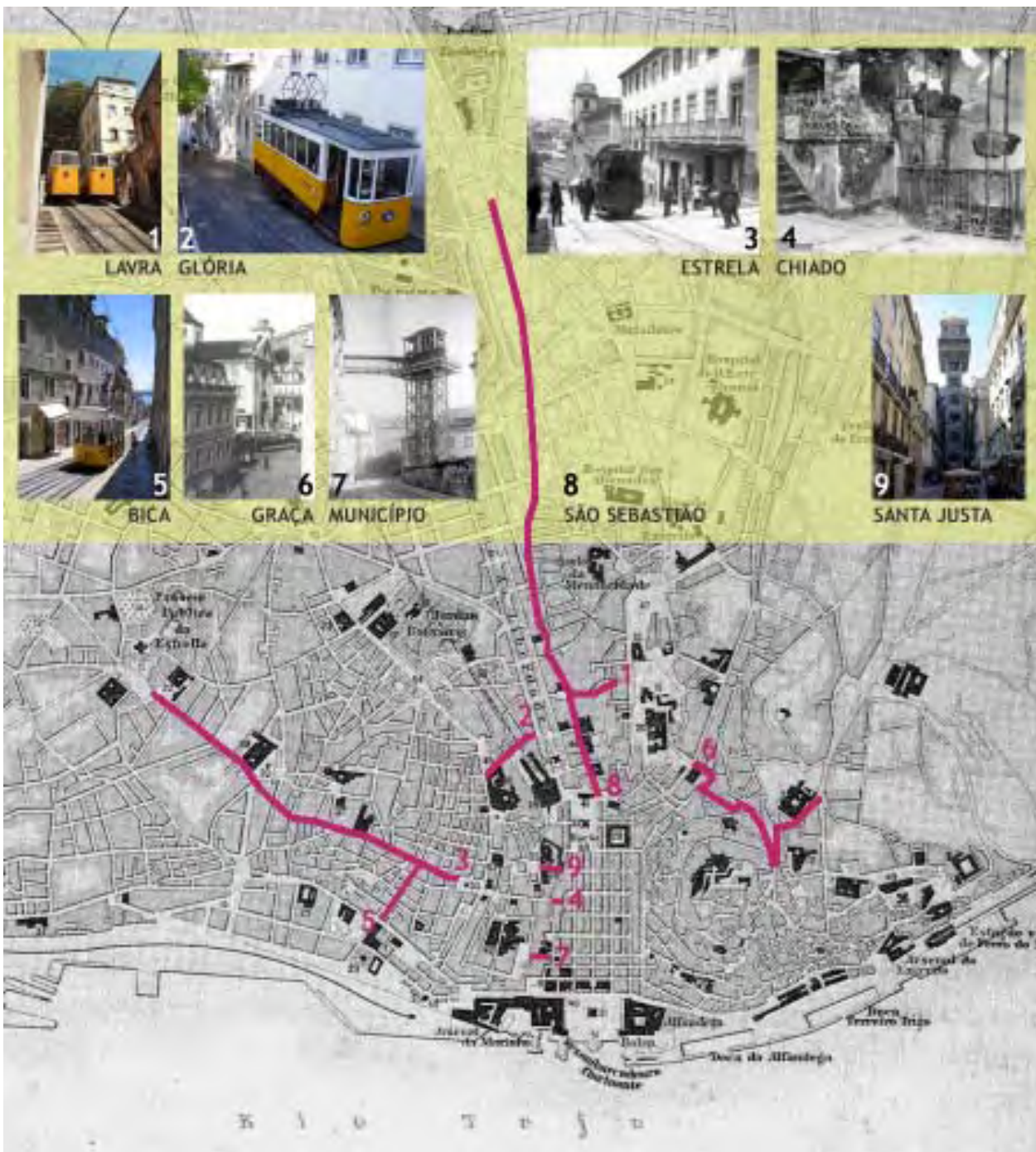


Nos anos 70 foi construído um teleférico completamente novo, com cinco pequenas cabines, conhecidas localmente como “*les Bulles*” (as bolhas). Em poucos minutos, de dia ou de noite, as famosas “bolhas” sobem suavemente pelo ar desde o centro da cidade até ao forte da Bastilha que, além de estar equipada com vários serviços, é também o ponto de partida para vários percursos e actividades de lazer na montanha. Com uma frequência média na ordem dos 250 mil por ano e perto de 4 mil horas de funcionamento anual, o teleférico de *Grenoble-Bastille* atinge performances excepcionais. Assiste-se, assim, ao emergir de um certo número de tendências na sociedade e no urbanismo que parecem funcionar a favor do desenvolvimento de sistemas de transporte para curtas distâncias e onde Portugal não é excepção.

Lisboa: Mobilidade numa Cidade de Colinas

Com um centro histórico que se ergue sobre sete colinas, Lisboa caracteriza-se pelo seu relevo acidentado, com ladeiras abruptas e declives acentuados, que desde sempre se apresentou como um grave obstáculo à circulação de pessoas e bens entre partes altas e baixas da cidade. Com o advento da tracção mecânica, a cidade foi dotada com um conjunto de nove ascensores e elevadores, que funcionavam em plano inclinado e em plano vertical respectivamente, obras do engenheiro Raoul Mesnier de Ponsard. Actualmente, dos nove elevadores de Lisboa apenas quatro se mantêm em actividade (Lavra, Glória, Bica e Santa Justa) graças à sua real utilidade e encontram-se classificados como Monumento Nacional desde 2002.

Ao longo da sua história, Lisboa tem sido alvo de vários projectos de ligação das duas colinas que envolvem a Baixa Pombalina, através da integração de sistemas de apoio à deslocação pedonal, com o objectivo principal de melhorar a acessibilidade a quem tem de atravessar essa zona da cidade a pé. Não obstante as questões relativas à mobilidade, facilitar a circulação pedonal entre o vale da Baixa, a frente ribeirinha e as



colinas do Chiado e do Castelo torna-se essencial para assegurar também a vitalidade da Baixa e melhorar as condições de vida a quem reside nas Colinas.

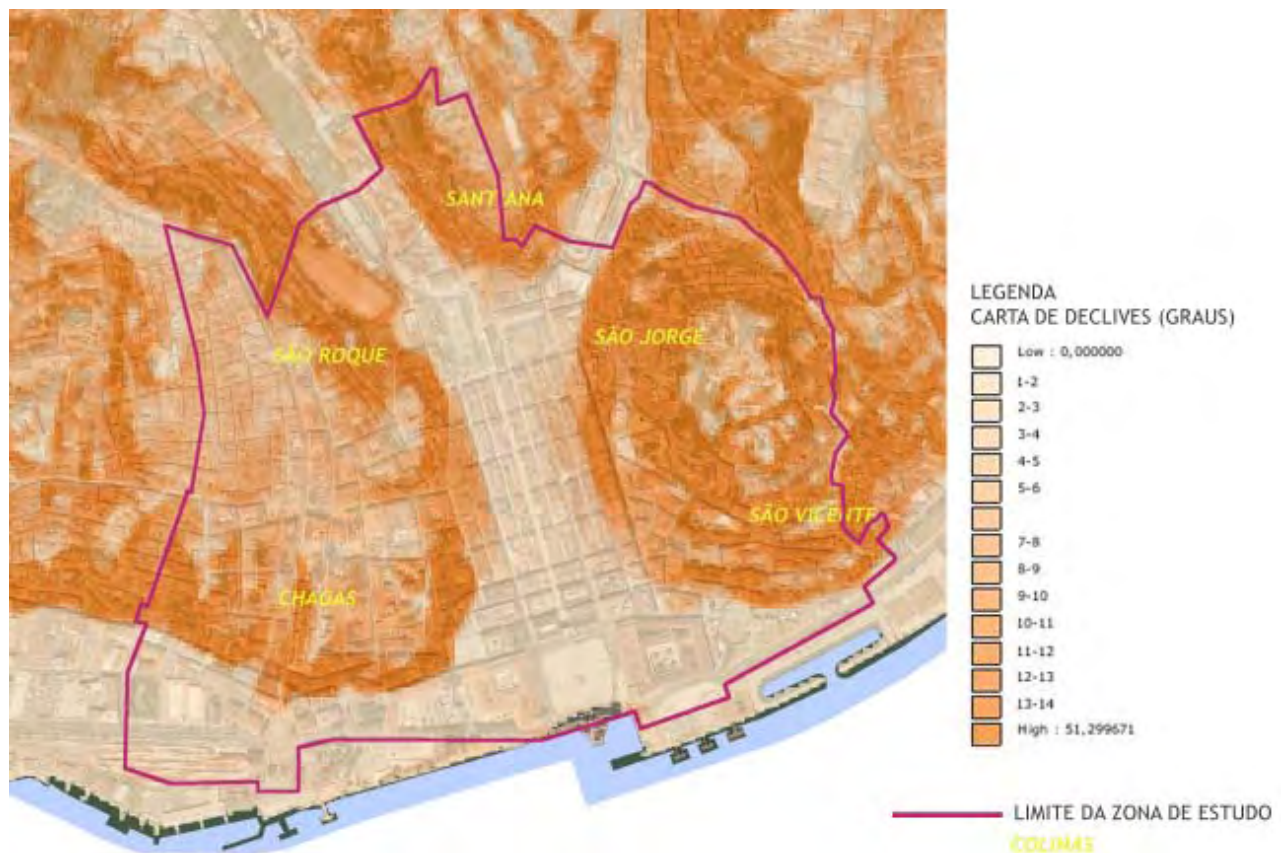
BAIXA-CHIADO/COLINA DO CASTELO: UM CASO DE ESTUDO

Caracterização



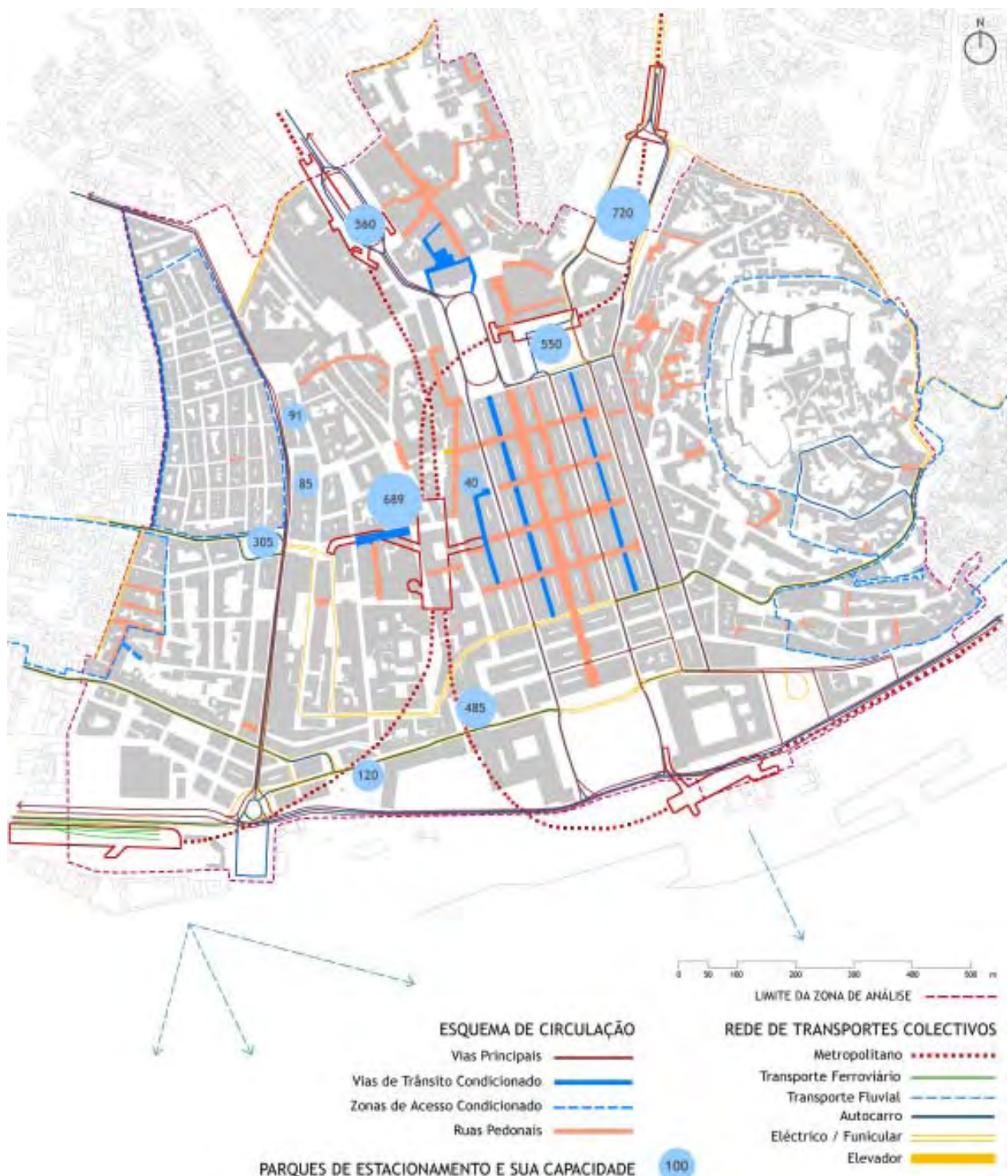
No que diz respeito à sua fisiografia, a área em estudo apresenta situações de carácter distinto. A zona central caracteriza-se por ser uma zona aplanada, correspondente à parte jusante de um vale seco, com orientação N/S, onde antes confluíam duas ribeiras. Por outro lado, e a completar esta unidade morfológica, encontram-se as encostas que envolvem o referido vale: a Norte a encosta da colina de Sant'ana, a nascente a encosta das colinas de São Jorge e São Vicente, e a poente as encosta das colinas das Chagas e de São Roque (CML, 2004).

Carta de declives e identificação das colinas / FONTE lisboainteractiva.cm-lisboa.pt, 2008
Vias mais íngremes e cortes gerais / FONTE da autora, 2008



longo dos vales, num sistema de lógica radial (VIEGAS, 2005a). A Baixa é, portanto, a área mais bem servida da cidade no que diz respeito à mobilidade de tráfego, quer ao nível das redes de infra-estruturas viárias à superfície, quer ao nível das redes de transportes colectivos, e onde não há problemas significativos de congestionamento (COMISSARIADO BAIXA-CHIADO, 2006).

Em relação às Colinas históricas envolventes à Baixa, a topografia acidentada e a malha urbana que as caracterizam traduzem-se num espaço público dominado por arruamentos exíguos, não hierarquizados, numa sequência que resulta da adaptação da malha urbana tradicional à morfologia do terreno. Proliferam arruamentos com escadas e patamares, com perfis transversais diminutos e irregulares, impasses e pátios. Constata-se, no entanto, que a rede de distribuição é insuficiente, o que se deve fundamentalmente ao facto de se tratarem de malhas antigas e históricas, onde o território se encontra ocupado no essencial, estando as vias já definidas e consolidadas no ambiente urbano (VIEGAS, 2005b). Desta situação resultam ainda problemas de acessibilidade, sobretudo no que diz respeito a veículos de socorro em caso de



emergência, e de estacionamento desordenado de veículos. No sentido de resolver estes problemas e proporcionar o aumento das condições de segurança e a requalificação urbana, tem vindo a ser implementado o **condicionamento do trânsito em bairros históricos**, como é o caso dos bairros do Castelo, de Alfama, do Bairro Alto e Bica.

A Baixa de Lisboa é também uma zona que não sofre com problemas de acessibilidade, e onde até as próprias redes de transportes colectivos foram seguindo as redes de infra-estruturas viárias à superfície, sendo esta a área mais bem servida em toda a cidade.

O maior problema do sistema de transportes da Baixa diz respeito ao excesso de tráfego automóvel de atravessamento que, aliado aos problemas derivados do estacionamento na via pública, resulta numa manifesta insuficiência de espaço dedicado à mobilidade pedonal. Além disso, a pressão excessiva sobre a via pública e a progressiva entrega dos espaços públicos aos automóveis, leva a que cada vez mais os movimentos de todos estejam bastante dificultados. Verifica-se ainda que as ligações entre as encostas da Baixa Pombalina são quase inexistentes para automóveis e estão fortemente condicionados para peões, o que também contribui para que o bom funcionamento de toda a área esteja comprometido.

O alívio da carga de tráfego na Baixa é pois indispensável para a reabilitação sustentável desse território. A circulação nesta zona deve ser prioritariamente afectada aos transportes públicos, à logística e ao transporte individual gerado pelas actividades existentes. O papel do transporte público deve ser reforçado nas viagens com início ou destino na Baixa e a sua utilização integrada com medidas de contenção de circulação do transporte individual.

Não obstante os problemas relativos ao seu sistema de transportes, quer a Baixa, quer as colinas que a envolvem, apresentam também disfunções relativas à utilização do espaço público, que para além de afectarem a mobilidade pedonal, estarão ainda a contribuir, em larga medida, para a degradação e perda de competitividade das actividades económicas, para a desertificação a nível habitacional e, pode mesmo dizer-se, para o declínio cultural e social da Baixa (COMISSARIADO BAIXA-CHIADO, 2006).

Apesar da topografia que caracteriza a Baixa Pombalina, a circulação pedonal na zona em estudo não é fácil, em particular na articulação entre o vale e as colinas, e a maioria dos espaços pedonais existentes apresentam falhas que os tornam pouco atractivos para os peões. De um modo geral, os declives íngremes entre a zona baixa central e as colinas envolventes são o principal obstáculo para os peões e o que torna esta zona tão difícil de percorrer a pé. No entanto, o problema ultrapassa a questão dos declives e vai desde os materiais utilizados nos pavimentos, até à disposição do mobiliário urbano. São, por isso, vários os aspectos particularmente inoperantes relacionados com a rede pedonal, derivados tanto do ambiente automóvel como do ambiente pedonal que caracterizam esta zona.

Disfunções que afectam a circulação pedonal / FONTE Várias



Uma difícil acessibilidade, aliada aos declives muito acentuados com que o peão se depara ao deslocar-se nas colinas da Baixa, resulta no desincentivo à mobilidade pedonal, estimulado assim o recurso ao transporte motorizado individual. É fundamental entender que um desempenho positivo no contexto



da mobilidade pedonal implica muito mais do que a simples implantação de ruas pedonais. Neste domínio, é essencial assegurar um enquadramento estratégico que permita a integração e a utilização mais intensa da rede pedonal, de modo a que esta funcione como uma componente imprescindível do sistema de mobilidade, não só em viagens de curta distância, mas também como uma etapa inicial ou final de movimentos derivados doutros meios de transporte. Para que tal aconteça, a rede pedonal tem de se apresentar como atractiva, cómoda e segura aos seus potenciais utilizadores (VIEGAS, 2005b).

Nesse sentido, um conjunto de princípios orientadores para uma rede pedonal bem estruturada na zona em estudo passam pelo

desenvolvimento de uma política pedonal coerente, que vise fundamentalmente melhorar as condições de circulação a pé e diminuir a dependência do espaço público relativamente ao funcionamento automóvel; pela promoção de um maior equilíbrio entre o tráfego automóvel e os outros utilizadores, no sentido de eliminar os conflitos existentes e proporcionar melhores condições a todos; pela aposta na qualificação do espaço reservado à circulação pedonal, com vista a tornar esses espaços mais atractivos, cómodos e seguros para quem os utiliza; e por assegurar a acessibilidade a todos os utilizadores do espaço público, no sentido de ter uma cidade sem limites de mobilidade.

Além de todas as soluções referidas, uma acção de revitalização da Baixa, com intervenções ao nível do urbanismo, das actividades económicas e respectivos horários de funcionamento, poderá resultar em soluções de tráfego que permitam dedicar a quase totalidade do espaço público aos peões e aos transportes colectivos de proximidade, aumentando significativamente as condições de tranquilidade e segurança (VIEGAS, 2005b).

Torna-se urgente a difusão de formas mais sustentáveis de pensar e agir, no sentido de contrariar a tendência e tentar reduzir o domínio do automóvel na paisagem urbana, doseando o espaço público que lhe tem sido reservado e reequilibrando-o com as oportunidades cedidas a outros modos, privilegiando as deslocações pedonais e em transporte colectivo no centro da cidade.

Bases para o Desenvolvimento de uma Rede Pedonal

Para além dos excelentes acessos por transporte público, a Baixa é também uma zona particularmente atractiva e onde as deslocações a pé são muito fáceis, devido à sua topografia. Ainda assim, os obstáculos existentes, como a grande intensidade do tráfego automóvel ou a difícil ligação às colinas, são factores limitadores no que diz respeito à mobilidade urbana, nomeadamente no que se refere aos movimentos pedonais.

Apesar de tudo, a zona em estudo oferece já alguns percursos pedonais apoiados na utilização de meios mecânicos, exemplos que devem ser seguidos para novas propostas. A introdução de tais meios em algumas colinas da Baixa permitiu vencer grandes desníveis e conectar proximidades, com os ascensores e elevadores de Lisboa a tornarem-se uma presença marcante na cidade. Contudo, e de um modo geral, esses percursos necessitam de várias melhorias para que funcionem realmente como factores de incentivo à circulação pedonal, quer seja ao nível do mobiliário urbano, sinalética, arborização e arranjos paisagísticos, quer ao nível da intervenção na envolvente, seja nos edifícios, no estacionamento ou até mesmo nos passeios.

Ligações mecânicas existentes / FONTE da autora, 2008



Com efeito, a situação actual da rede pedonal na zona em estudo consiste numa série de percursos de curtas distâncias, em que o principal problema está na falta de articulação em determinados troços, principalmente no que diz respeito à ligação entre a Baixa e a Colina do Castelo. Verifica-se que os meios mecânicos que facilitam a subida aos peões só foram introduzidos nas encostas das Chagas, São Roque e Sant'ana, enquanto que a colina do Castelo apenas recebeu eléctricos e autocarros, cujos percursos se apresentam longos e demorados. Trata-se da única encosta que não apresenta percursos assistidos e portanto, a colina onde se entende ser mais importante intervir, pois além de apresentar os declives mais acentuados e os percursos mais íngremes, é nesta colina que se localiza o monumento



Ascensor do Lavra / FONTE

www.guiadacidade.pt, nd)

Ascensor da Glória / FONTE

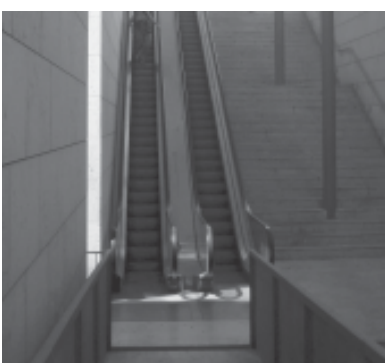
www.guiadacidade.pt, nd)

Ascensor da Bica / FONTE da autora, 2008)

Elevador de Santa Justa / FONTE da autora, 2008)

Baixa-Chiado / FONTE www.flickr.com, nd)

Escadas rolantes Chiado / FONTE da autora, 2008)



mais visitado da cidade, o Castelo de São Jorge. Propõe-se então a instalação de meios mecânicos em quatro pontos diferentes desta colina, considerados os pontos em que a articulação entre os diferentes níveis se faz da melhor forma.

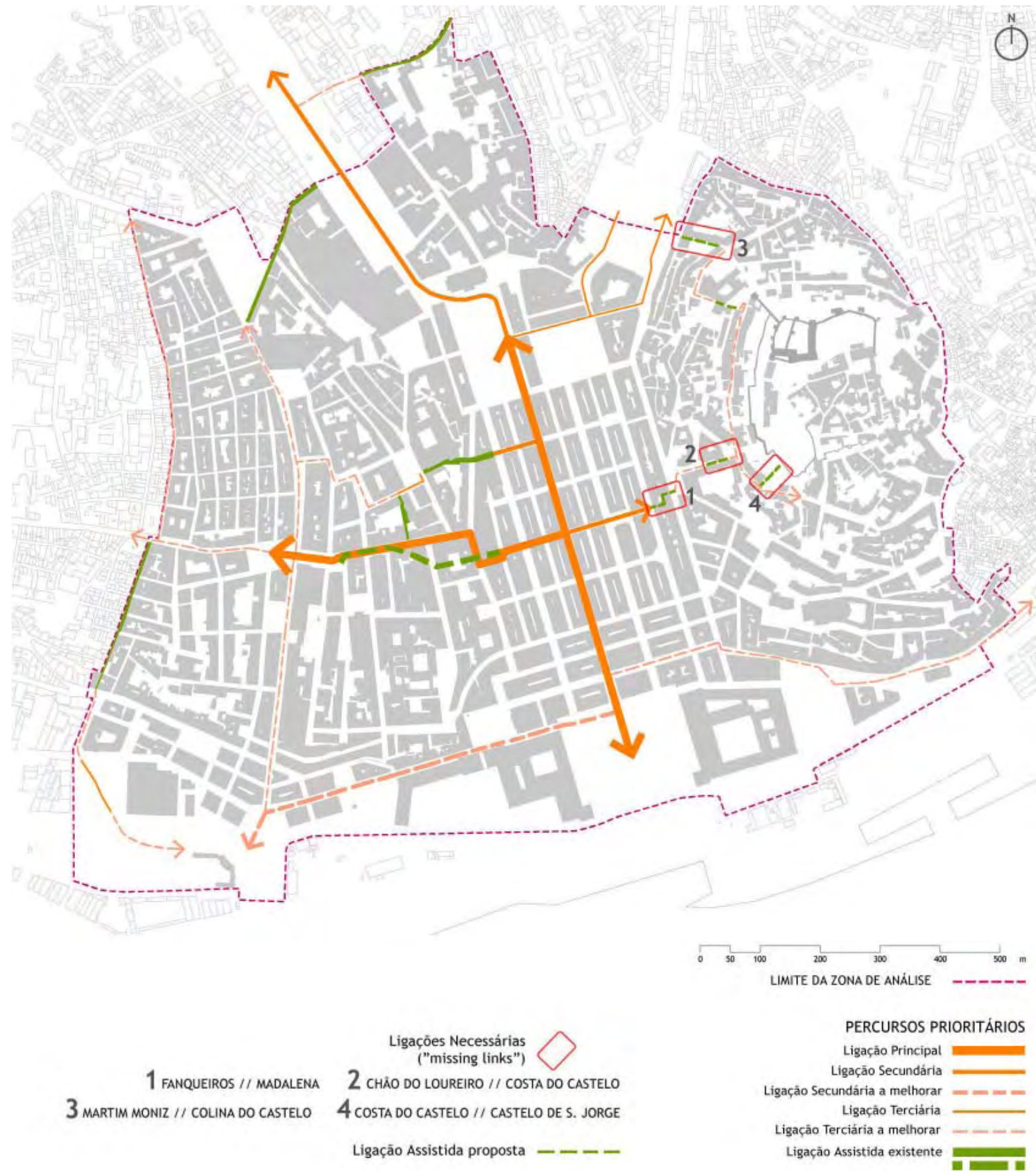
Importa ainda referir que na colina do Castelo é praticamente impossível intervir seguindo a mesma linha de acção das ligações já existentes nas outras colinas, com percursos simples e directos. O que se verifica nesta colina é que dificilmente se encontram eixos com as características dos que suportam os ascensores do Lavra, Bica ou Glória, pois a malha urbana é muito apertada e não existem edifícios com largura suficiente para intervir no interior que permitam passagens públicas, pelo que intervenções do mesmo género estão à partida postas de parte. Além disso, intervenções do tipo Elevador de Santa Justa teriam grande visibilidade pois há uma grande distância entre a base e o topo da colina, o que obrigaria a um passadiço horizontal com um grande comprimento.

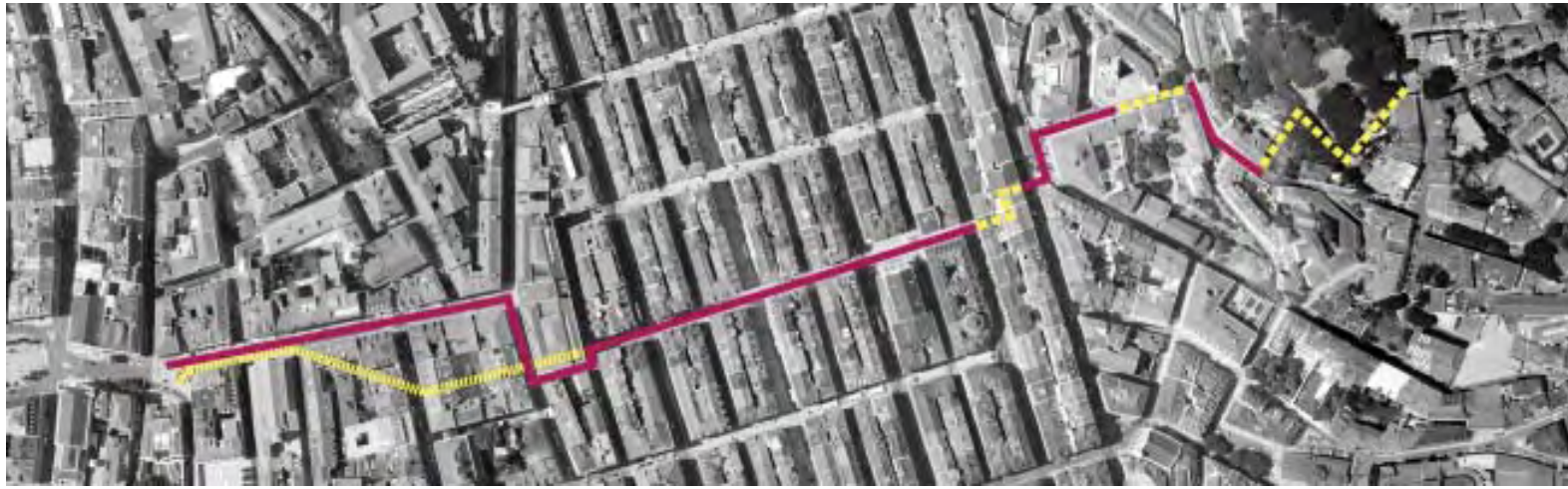
Assim sendo, propõe-se a instalação de outros meios mecânicos, como escadas rolantes ou elevadores, que se entende serem os mais adequados neste contexto, mas sempre com intervenções simples e com o mínimo impacto na envolvente.

A Inserção Urbana das Soluções

São vários os percursos pedonais onde se considera prioritário intervir, quer seja melhorando trajectos já existentes que englobam ligações assistidas mas que apresentam falhas relativamente ao seu uso pedonal, quer seja desenvolvendo novas ligações mecânicas em pontos específicos, criando assim novos percursos, que se consideram fundamentais para o bom funcionamento desta zona da cidade. O desafio passa por criar laços fortes entre a zona baixa e as zonas altas, através de uma melhor articulação entre os percursos principais, criando uma rede pedonal forte e viável nesta zona, que ofereça múltiplas opções de deslocação a pé, com ou sem o apoio de meios mecânicos.

Apresenta-se aqui aquele que é talvez o percurso mais relevante no contexto deste estudo, uma vez que promove a ligação entre a Baixa e as suas duas colinas mais importantes: a colina do Chiado, importante zona comercial e cosmopolita da cidade, e a colina do Castelo, principal zona turística. Uma condição fundamental para a vitalidade de toda a zona em análise é que haja uma ligação franca entre colinas mas, actualmente, essa articulação é bastante débil, principalmente ao nível das ligações pedonais. Para alterar esta situação é necessário que a colina do Castelo seja equipada com o mesmo tipo de meios de apoio à circulação pedonal que a colina do Chiado já possui. Assim, este percurso pode dividir-se em duas partes: o troço Chiado/Baixa, que já tem uma ligação mecânica, e o troço Baixa/Castelo para o qual se propõem ligações do mesmo tipo.





Localização e desenvolvimento do percurso Chiado // Baixa // Castelo / FONTE Google Earth, 2008

O primeiro troço tem início no Chiado e, seguindo um percurso já existente, o peão pode optar por uma de duas situações: ou descer as ruas Garrett, Nova do Almada e as Escadinhas do Santo Espírito da Pedreira, até atingir o nível da Baixa Pombalina; ou, se preferir, entrar na estação de metro Baixa-Chiado no Largo do Chiado e fazer o percurso pelas galerias da estação, com o auxílio das escadas rolantes aí existentes. Relativamente a este percurso, importa referir que a possibilidade de abrir um novo acesso às galerias do metro, previsto no projecto inicial para a Rua Ivens, iria proporcionar uma melhor irrigação de toda esta zona e uma substancial melhoria da acessibilidade pedonal à área do Chiado.



Percurso pedonal existente / FONTE Várias



Percurso pedonal assistido existente / FONTE Várias

Na Baixa, é a Rua da Vitória o eixo que promove a ligação dos dois troços do percurso e é também no seu alinhamento que a topografia da colina do Castelo apresenta os declives mais acentuados. Propõe-se então a articulação dos vários níveis da colina através da introdução de meios mecânicos em três pontos distintos, integrados num mesmo percurso pedonal e ao qual se associam novos usos, algumas intervenções no edificado existente e o redesenho do espaço público.

Percorrendo a Rua da Vitória e chegando à Rua dos Fanqueiros, surge a primeira oportunidade de intervenção.

A incapacidade da malha ortogonal pombalina se adaptar à topografia a Nascente, resultou no quarteirão delimitado pela Rua dos Fanqueiros e Rua da Madalena, que funciona como uma barreira e

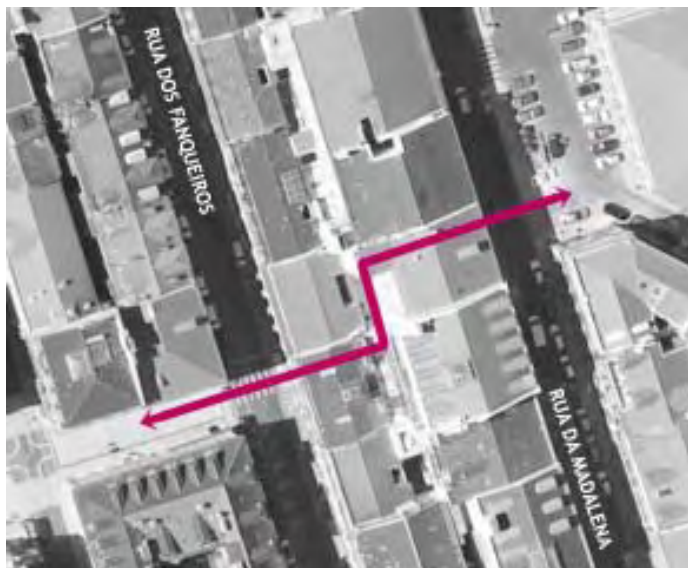
fronteira entre duas formas de cidade: a cidade baixa e a cidade de colina. Para colmatar esta falha propõe-se o aproveitamento do interior de um edifício na Rua dos Fanqueiros (nº 170-178), actualmente desocupado, com frente para a Rua da Vitória, desenhando uma passagem urbana que contenha em si meios mecânicos necessários para vencer o desnível de 17 metros entre estas ruas.



Percurso R. dos Fanqueiros/R. da Madalena / FONTE da autora, 2008

A escolha dos meios mecânicos dependerá do novo uso desse edifício, pois é fundamental ter-se em conta a forma como se relacionam e o que cada um implica, não só ao nível dos horários de funcionamento, mas também ao nível do tipo de espaço que se pretende criar, sem correr o risco de se tornar num espaço não utilizado ou não funcional e que passe despercebido à população em trânsito na Baixa. Os novos usos aqui propostos passam preferencialmente por habitação ou pequenos escritórios, com comércio no piso térreo, sendo que o sistema adoptado para apoio à circulação pedonal seria baseado em elevadores. Este apresenta-se como o meio mais viável, pois resulta numa intervenção muito pontual e com poucos impactos tanto no edifício em si, como na sua envolvente. Assim, cria-se um acesso pedonal directo à cobertura do edifício,

que se encontra ao nível do piso térreo dos edifícios da Rua da Madalena (nº 151-155), nos quais se propõe criar passagens interiores para peões, com comércio, permitindo o seu fácil atravessamento.



Vista aérea / FONTE Google Earth, 2008 e Corte esquemático / FONTE da autora, 2008

Além dessa intervenção, propõe-se ainda a repavimentação do piso das ruas dos Fanqueiros e da Madalena, com materiais mais indicados para a circulação pedonal e que impliquem uma diminuição da velocidade no trânsito automóvel, bem como a redução das faixas de circulação (passando de duas para uma, no caso da Rua dos Fanqueiros) e o alargamento dos passeios.

Depois de atravessar os edifícios da Rua da Madalena, o peão atinge o Largo Adelino Amaro da Costa, hoje dominado pela presença do automóvel mas que merece ser alvo de uma acção de requalificação, no sentido de o tornar num espaço nobre de estada. Atravessando o largo e percorrendo o Largo do Chão do Loureiro, chega-se ao edifício do antigo Mercado do Chão do Loureiro, constituindo este a segunda

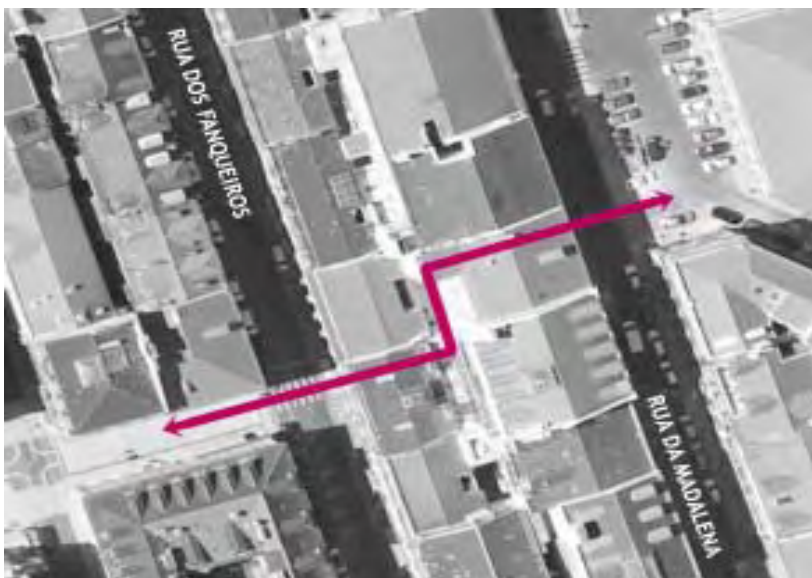


oportunidade de intervenção neste percurso, desta feita para uma ligação fácil até à cota da Rua da Costa do Castelo.

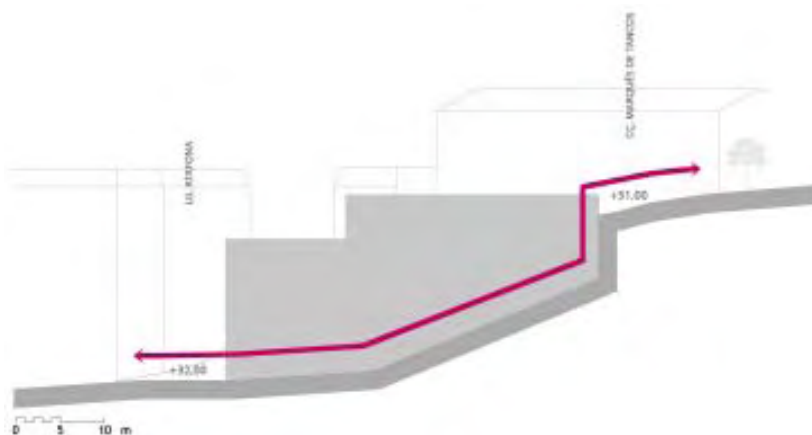


Percurso R. da Madalena/Costa do Castelo / FONTE da autora, 2008

Mais uma vez o objectivo é transpor uma grande diferença de cotas, agora de 20 metros, entre o Largo do Chão do Loureiro e a Costa do Castelo. Numa lógica de não limitar os horários de utilização do acesso à colina, entende-se que a solução adoptada deve ser independente do uso do novo edifício. Quanto ao tipo de meio mecânico, sugere-se a instalação de escadas rolantes, com o primeiro lanço a ser instalado ao lado da escadaria de pedra existente na Travessa do Chão do Loureiro, procurando dar a ideia de continuidade do percurso.



Vista aérea / FONTE Google Earth, 2008 e Corte esquemático / FONTE da autora, 2008



Para o novo edifício propõe-se a alteração do uso para um silo automóvel (contribuindo para a resolução dos problemas de estacionamento que se verificam nesta zona), entendendo-se que a estrutura deva também ela funcionar como elemento contínuo, fundindo-se com o percurso mecânico e acompanhando a topografia do local, estabelecendo relações de nível entre as cotas envolventes e os vários patamares do percurso. A cobertura deve ser libertada e aproveitada para uma zona de estada (de preferência uma zona verde, que tanta falta faz nesta zona) com vista sobre a cidade, como tem vindo a acontecer em dias de sol no edifício existente. Chegando ao topo e percorrendo a Costa do Castelo para sueste, a terceira oportunidade de intervenção surge num “vazio” em frente ao Chapitô. Para vencer um desnível de 21 metros até à base da muralha do castelo, propõe-se a instalação de um elevador ao nível da Rua Milagre de Santo António.



Percurso Chapitô/Castelo de São Jorge / FONTE da autora, 2008

À semelhança do que se verificou no primeiro troço, também aqui se propõe uma intervenção muito pontual, sem transformar este espaço em algo construído e mantendo o seu carácter natural. No topo, será interessante explorar o desenvolvimento de um percurso pedonal ao longo da muralha e que termine na zona do Arco de São Jorge.



Vista aérea / FONTE Google Earth, 2008 e Corte esquemático / FONTE da autora, 2008

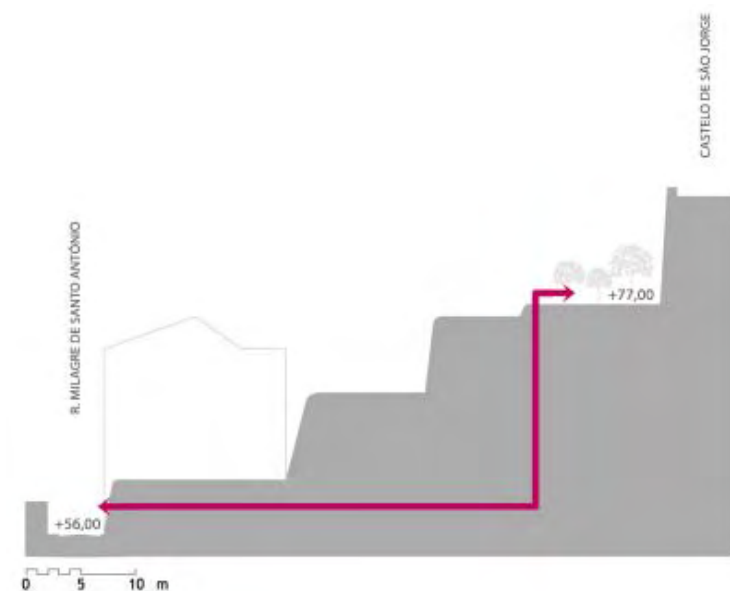
Com estas intervenções, a ligação pedonal assistida entre o Chiado e o Castelo seria finalmente possível através de um percurso pedonal contínuo, rápido e seguro, e a acessibilidade aos bairros históricos que ocupam a colina do Castelo teria melhorias substanciais.

Resultados Previstos

Apesar da introdução de meios mecânicos contribuir efectivamente para uma melhoria dos tempos de percurso e distâncias a percorrer pelos peões, verifica-se que a diferença de valores antes e depois não é significativa. Isto deve-se ao facto de alguns meios mecânicos não promoverem uma maior velocidade nas deslocações, como é o caso das escadas rolantes.

Contudo, a introdução destes sistemas pretende contribuir acima de tudo para aumentar a **qualidade** dos espaços públicos e da própria rede pedonal, melhorando inclusivamente a percepção que o peão tem do espaço. Assim, a principal melhoria diz respeito às condições de circulação pedonal: com a existência de meios mecânicos, aumenta o nível de **segurança** dos

peões nas suas deslocações, principalmente na interacção com os veículos motorizados, diminuindo assim os conflitos que normalmente existem. Além disso, os sistemas de apoio às deslocações pedonais contribuem também para que os espaços e, por conseguinte, a rede pedonal da zona de estudo se torne mais **atractiva** para quem a utiliza diariamente, devido à maior facilidade de vencer os declives nas colinas, funcionando assim como uma alternativa viável ao automóvel nas deslocações de curta distância. Finalmente, a existência de meios mecânicos na zona em estudo contribui para que os espaços e percursos pedonais se tornem



mais **confortáveis** para o peão, pois este vê o seu esforço bastante reduzido quando circula nas colinas. Além disso, também as pessoas com mobilidade reduzida têm nestes sistemas uma ajuda fundamental para as duas deslocações, numa zona de tão difícil acesso como as colinas que envolvem a Baixa. Não obstante os resultados, as propostas apresentadas pretendem demonstrar que a introdução destes meios é possível em zonas históricas como a Baixa Pombalina e as suas colinas. Apesar dos custos implícitos a esse tipo de sistemas, não só de instalação mas também de manutenção, entende-se que são meios fundamentais para a melhoria da mobilidade pedonal em territórios tão característicos como são as colinas que envolvem a Baixa, e que podem realmente funcionar como um factor de incentivo para os peões. Importa ainda referir que as propostas apresentadas foram pensadas de forma a serem as mais adequadas ao tecido urbano em que se inserem, minimizando sempre que possível os impactos derivados de intervenções deste género.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AA/VV – *Paisea (Revista de Paisajismo)*, #004: *La Calle*. Valência: Paisea Revista S. L., 2008.
- ALMEIDA, Maria Virgínia Ferreira de – *O peão como modo de transporte nas deslocações de curta distância. O caso da Baixa de Lisboa*. (Dissertação para obtenção do grau de mestre em Transportes sob a orientação do Eng. Fernando Nunes da Silva, Lisboa, UTL) Lisboa: Instituto Superior Técnico, 1994.
- BIBIER, A. – “Les transports à courte distance mécanisés”. *Les déplacements de personnes a courte distance: rapport de la 96ème table ronde d’économie des transports*. Paris: CEMT, 1994.
- BOVY, Philippe – *Typologie des Transports*. Lausanne: EPFL-ITEP, Cahier TEA n.º 9, 1995.
- GOUVEIA, Pedro Homem de – “Peões precisam-se?”. *Jornal Arquitecturas*, n.º 4. Lisboa: About Green – Comunicação, Lda., Setembro 2005.
- REICHEN, Bernard – “Mobilité et grands ensembles: D’un urbanisme de zones à un urbanisme de flux”. *Revue Urbanisme*, n.º 347. Paris: Publications d’architecture et d’urbanisme, mars/avril 2006, pp. 43-44.
- VIEGAS, José Manuel – “Directivas para um Plano de Pormenor para o controlo de tráfego rodoviário na Baixa Pombalina”. *Baixa Pombalina: bases para uma intervenção de salvaguarda*. Lisboa: CML – Colecção de Estudos Urbanos – Lisboa XXI, volume 6, 2005a, p. 139-144.
- VIEGAS, José Manuel [et al.] – *Lisboa: o Desafio da Mobilidade*. Lisboa: CML – Colecção de Estudos Urbanos – Lisboa XXI, volume 7, 2005b.

Documentos disponíveis na Internet

- AA/VV – “Escaleras de La Granja”. *ViA arquitectura*, n.º 9. Alicante: Papeles de Arquitectura S. L., 2001. Disponível em: <http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01349485357884493310680/index.htm> [17/08/2007].
- Câmara Municipal de Lisboa, Vereação do Licenciamento Urbanístico e Reabilitação Urbana – *Dossier de Candidatura da Baixa Pombalina a Património Mundial*. Lisboa, Maio 2004. Disponível em: <http://ulisses.cm-lisboa.pt/baixapombalinawhinscription> [21/08/2007].
- Comissariado Baixa-Chiado – *Proposta de Revitalização da Baixa-Chiado*. Lisboa, Setembro 2006. Disponível em: http://www.cm-lisboa.pt/docs/ficheiros/baixa_chiado_set_06.zip [21/08/2007].

Notes

- ¹ Mestre em arquitectura pelo IST, Lisboa. Artigo realizado com base na dissertação de Mestrado com o título “Os Percursos Mecanicamente Assistidos como Apoio à Mobilidade Pedonal”.

O interface, espaço público? dois casos

Inês Piedade* | Mestre em arquitectura pelo IST, Lisboa

Abstract

This article aims to describe, in a summarized form, the various issues developed in the authors Master's Thesis and Final Project work.

*The choice of the theme has its origin in the project developed. The area in question (with a large number and variety of transports), is characterized by the constant conflict **pedestrian/car**. The author's growing interest in the subject of Transport Interfaces and the essential analysis for a better development of the Project, encouraged her to study in greater depth this issue. The thesis aimed to study the subject of Transport Interfaces, either in morphological, functional and organizational terms, or in terms of environment and relationship with the city.*

The study of the Transport Interface's functions as urban centrality and the evaluation of the attractability for urban uses. In other words, the aim is to see if the interface begins to be, or has the potential to be an important point in urban structure, not just another node transport, but also a cultural and recreational space as well as an interesting space for social interaction; Specifically:

- *the evaluation of the spatial organization of the interface by levels (altimetry);*
- *the analysis of how and in which situations, these links are best;*
- *the evaluation of the design of a Transport Interface, through study cases;*
- *finally, the evaluation of implications in the project developed.*

Resumo

Este artigo visa descrever, de uma forma resumida, os diversos autores temas desenvolvidos na tese de Mestrado e Projeto Final trabalho.

A escolha do tema tem a sua origem no projeto desenvolvido. A área em questão (com um grande número e variedade de transportes), é caracterizada pela constante conflito peão / carro. O crescente interesse da autora no assunto dos Interfaces de Transportes e as análises essenciais para um melhor desenvolvimento do projeto, incentivaram-a para estudar com maior profundidade esta questão. A tese teve como objetivo estudar o tema das interfaces de transportes, nas suas dimensões morfológica, funcional e organizacional quer em termos de ambiente e de relação com a cidade.

O estudo das funções dos interfaces de transportes urbanos como centralidade e a avaliação da attractability para usos urbanos. Em outras palavras, o objectivo é ver se a interface começa a ser, ou tenha o potencial para ser um ponto importante na estrutura urbana, não apenas um outro nó de transportes, mas também um espaço cultural e recreativo, bem como um interessante espaço para a social interação; Especificamente:

- *A avaliação da organização espacial da interface por níveis;*
- *A análise de como e em que situações, essas ligações são melhores;*
- *A avaliação da concepção de um interface de transportes, através de estudo casos;*
- *Finalmente, a avaliação das implicações no projeto desenvolvido.*

Keywords: Urban Transportation, interfaces, urban centres, evaluation

A evolução da mobilidade

Se procurarmos a definição da palavra mobilidade num dicionário, encontramos: “qualidade ou propriedade do que é móvel”². Mas se nos estivermos a referir ao seu significado na área dos transportes, Philippe Boyv apresenta uma definição um pouco mais completa: a mobilidade caracteriza a “necessidade, o facto ou mesmo a possibilidade de se mover”³.

A ideia de mobilidade quotidiana surgiu no século XIX, com a era moderna. Nesta altura, devido à separação por zonas (zona da habitar, zona de trabalhar e zona de lazer), as pessoas começaram a sentir a necessidade de viajar todos os dias, quer fosse das suas casas para o trabalho, quer fosse para a zona comercial ou de lazer.

A mobilidade está dependente, evidentemente, da capacidade das pessoas se deslocarem, não só em termos de capacidade física, mas também em termos financeiros, de acessibilidade a um modo de transporte, etc.. São diversos os factores que influenciam a mobilidade: o desenvolvimento das infra-estruturas viárias

(quer em capacidade, quer como sistema ou rede); a concorrência, mais ou menos bem sucedida, entre o automóvel privado e os transportes públicos; o tempo (em termos meteorológicos); o facto de ser dia de semana ou fim-de-semana, uma vez que, neste último caso, o tempo que estamos dispostos a gastar é maior; a existência ou não de um lugar de estacionamento no nosso destino; etc.. Pode mesmo dizer-se que o sucesso dos transportes públicos é proporcional à dificuldade de circulação, de estacionamento e de recolha.

A facilidade de aquisição de um automóvel determina grandemente a mobilidade quotidiana e condiciona, da mesma forma, a paisagem das nossas cidades.

Com as congestionadas auto-estradas, com a poluição causada pelos automóveis, com as linhas de caminhos-de-ferro descoordenadas ou desactualizadas, é tempo de repensar nas nossas redes de transportes e nas suas relações e interfaces. Uma medida a ser tomada, na resolução das “doenças” no meio urbano (poluição, ruído e também a desvalorização do espaço público), é em relação à ocupação excessiva da cidade por infra-estruturas destinadas somente ao transporte privado. É neste sentido que muitos dos países industrializados têm vindo a tomar medidas para minimizar os efeitos nocivos do automóvel. Muitas destas medidas passam pelo desenvolvimento dos transportes públicos e também pela criação ou manutenção das ruas e espaços que se relacionam com o peão. Em algumas cidades como Milão, Barcelona ou Atenas, para além de, no centro da cidade, limitarem a velocidade de circulação automóvel a 50 Km/h, algumas políticas vão mais longe: desde a proibição de circular a certas horas ou em determinados dias, ou para certas matrículas (alternadamente números pares e ímpares); até à colocação de portagens nas entradas de algumas cidades, como acontece em Londres.

Uma pergunta impõe-se: “onde se situa o equilíbrio entre a mobilidade necessária e os danos ou prejuízos suportáveis?”⁴.

Moshe Safdie ⁵ chama a atenção para o facto de se olharmos para as cidades ao longo do século passado, vemos que todas as alterações urbanas estão ligadas a algum tipo de revolução nos transportes: primeiro os eléctricos, que permitiram a extensão das cidades; depois o elevador, que possibilitou o crescimento das cidades em altura; e finalmente o automóvel, que permitiu ultrapassar todas as fronteiras e expandir a cidade para a periferia. Vendo isto, o autor deixa uma pergunta no ar...Qual será a próxima revolução nos transportes?

○ automóvel e as suas implicações no desenho e vivência da cidade actual

O primeiro automóvel construído em série teve origem nos EUA, na década de 1900 - 1910, pelas mãos de Henry Ford. O facto de ser construído em série baixou consideravelmente o seu preço de venda, o que possibilitou que, para além dos burgueses e capitalistas, também a população rural tivesse acesso ao automóvel.

Com a Grande Guerra, foi possível trazer estes automóveis para a Europa. Mas nesta altura, esta ainda não estava preparada para receber o automóvel em tamanha escala, muito devido às reduzidas dimensões das vias nos centros históricos. Foi a França que iniciou esta adaptação da cidade ao automóvel, ao construir os grandes *boulevards*, na época anterior, com Haussman.

A Alemanha, pela mão de Hitler, começou a fabricar o Volkswagen, também vendido a baixo preço. Nessa altura foi construída uma imensa rede de auto-estradas, a qual funcionou como um incentivo para as pessoas comprarem um automóvel para, de uma forma mais fácil e independente, poderem sair da cidade para, por exemplo, passear ao fim de um dia de trabalho.

Com o crescimento das periferias e a separação física das zonas de habitar, trabalhar e de lazer, a necessidade de deslocações diárias de umas zonas para as outras, tornou-se incontornável.

Mas o automóvel vai originar uma diminuição acentuada do uso pedonal das ruas e, em casos extremos, do próprio sentido do espaço público. Na cidade contemporânea verificaram-se muitas mudanças ao nível da vivência e usufruto da cidade, estando estas relacionadas com a utilização (ou com o abandono) do espaço público por parte da população. As tradicionais ruas, lojas e negócios locais foram desafiados pelos grandes centros comerciais e parques de estacionamento, o que originou a sua deterioração. As ruas, agora vazias de peões, tornaram-se cada vez mais inseguras.

Nas áreas mais dispersas e afastadas dos centros, o efeito da privatização do espaço público é ainda mais extremo. Aqui, onde nenhuma rua ou praça servem de ponto de partida, pouca (ou mesmo nenhuma) preocupação existe com o impacte exterior de um novo centro comercial. Desde que os requisitos básicos da existência de um amplo estacionamento, uma grande área de implantação e ligações directas à

auto-estrada estejam preenchidos, pouco parece importar a relação com a envolvente urbana e paisagística desta nova construção.

É neste contexto que se começa a notar o abandono, a desertificação e o despovoamento dos centros das cidades. O comércio estagna, ao mesmo tempo que encontra um novo dinamismo na periferia. Os equipamentos públicos, nem sempre dão o bom exemplo, como realça Gabriel Dupuy ⁶ “este hospital realoca-se na periferia; aquela antiga faculdade vai juntar-se a um *campus* mais espaçoso; os serviços técnicos da Câmara Municipal estendem-se para a zona industrial”. Nos bairros suburbanos, o automóvel adquire o espaço que, no centro, lhe é proporcionado de forma mesquinha.

No que se refere à recuperação dos centros das cidades, o autor (Gabriel Dupuy) é bastante pessimista, não acreditando no êxito de nada do que possa ser feito, quer seja o restauro ou a reabilitação dos edifícios existentes, quer seja por realizações arquitectónicas e pontuais de prestígio, ou mesmo pela pedonalização de ruas, favorecendo o comércio e o peão. As cidades nunca poderão ser o que eram antes do aparecimento do automóvel. Mas pergunta-se se o automóvel já alterou de tal forma não só a paisagem das nossas cidades e também a nossa forma de pensar, agir e estar no mundo, que não parece que o caminho seja voltar ao passado.

Jane Jacobs ⁷, expõe esta situação de um outro ponto de vista. A autora do livro é da opinião que os efeitos destrutivos dos automóveis são menos uma causa que um sintoma da incompetência na construção da cidade. Os projectistas, nomeadamente os das auto-estradas, pouco se preocupam em tornar compatíveis a cidade e o automóvel. Diz ainda, que é impossível tentar resolver os problemas a nível do tráfego, sem compreender como a cidade funciona e de que forma as ruas podem ou devem ser utilizadas.

Nas cidades, as ruas servem mais propósitos para além de transportarem os veículos, e os passeios – as partes pedonais das ruas – servem mais propósitos para além de transportar peões. Os passeios, por si só, não são nada. Têm significado apenas em conjugação com os edifícios e com os usos na sua proximidade. O mesmo se pode dizer das ruas, que têm outras funções para além de transportarem os veículos no seu centro.

As ruas e os passeios, os principais espaços públicos de uma cidade, são os seus órgãos vitais. Se as ruas são interessantes, a cidade parece interessante. Se parecem monótonas, a cidade parece monótona. Mais do que isso – e aqui chegamos ao primeiro problema – se as ruas são inseguras, a cidade também é insegura.

Ultimamente, tem-se constatado que ou a rua é substituída por vias mais ou menos rápidas e por edifícios altos e isolados, ou é objecto de uma sobreprotecção e é segregada da circulação mecânica (automóvel). Jordi Borja sublinha que não convém isolar as ruas “separar sim, mas isso não significa segregar”⁸. Devem existir zonas pedonais, mas tem de haver um cuidado para não contribuir para a sua marginalidade ou para o seu “museísmo” urbano.

Como acentua Borja, foram vários os factores que, ao longo do século XX, contribuíram para a crise que hoje se verifica no espaço público urbano: a dinâmica da propriedade privada, a ocupação exclusiva do espaço de circulação por parte do automóvel, a oferta comercial fechada (centros comerciais), a insegurança dos cidadãos. Em vez de devolver ao espaço público as suas funções fundamentais (ordenamento das relações entre edifícios, equipamentos, monumentos, lotes e vias, e dar forma e sentido ao conjunto da cidade, garantindo trajectos e elementos de continuidade), tem havido uma tendência para convertê-los num elemento especializado, que inclui espaços segregados e monovalentes: um espaço para crianças, outro para cães, outro para estacionar. Esta concepção “especializada” do espaço público foi reforçada nos últimos anos, por um “urbanismo de produtos”¹⁰, o qual reduziu o conceito de projecto urbano, ao projecto de arquitectura.

Para garantir a utilização de um espaço público, é necessário que haja diversidade - diversidade de funções e de utilizadores. Um espaço público para ser qualificado, deve ter uma intensidade de usos (quer pela sua envolvente comercial, residencial e pelos seus equipamentos, quer por ser contíguo ou de passagem em relação a pontos intermodais de transporte), ter qualidade formal (em termos de monumentalidade, uso de materiais nobres ou prestígio social atribuído à obra), e deve ainda ter um ordenamento dos espaços de transição (entre áreas comerciais e residenciais, etc.).

Uma procura de alternativas

“Ao sobrevoarem uma cidade moderna na sua nave espacial, os Marcianos reportaram para o seu planeta, o comportamento dos habitantes da Terra. A espécie dominante, disseram eles, é um organismo metálico de formas

rectas, cuja locomoção é feita por quatro rodas ligadas ao corpo principal. Estes organismos são capazes de se mover a grandes velocidades, sempre ao longo de canais próprios, que parecem ser construídos para facilitar a sua deslocação. Alimentam-se não muito frequentemente, em estações próprias, onde um líquido é injectado no seu sistema. Parecem demonstrar grande habilidade no movimento a grandes velocidades, embora muitas vezes avaliem mal as situações, o que dá origem a colisões catastróficas e destruição. Só houve uma dúvida que os Marcianos reportaram para a sua base. Associado a esta espécie de quatro rodas, parece haver outro organismo, uma espécie com duas pernas, que habita nestas criaturas de quatro rodas e que parece ser totalmente parasita” (Moshe Safdie) ¹¹

Esta descrição dá uma ideia de como o automóvel se apoderou das nossas cidades, deixando os peões e toda a vida cidadina, para o segundo plano.

E se nos anos 60 a cidade era vista como limitada, onde o carro disputava o lugar com o peão, o jardim e os passeios, hoje em dia tal não acontece. A cidade perdeu os seus limites, muito devido ao automóvel.

Como forma de resolver este grande problema, Moshe Safdie fala em algumas hipóteses, nomeadamente o conceito do “utility car” (U-car)¹². Este conceito funciona à semelhança de uma experiência feita em Amesterdão e em mais algumas cidades, onde milhares de bicicletas foram distribuídas pela cidade, livres para serem utilizadas por qualquer pessoa. O objectivo era uma pessoa pegar numa bicicleta para ir para o seu destino e deixá-la lá, à espera que outra pessoa a levasse e fizesse o mesmo. A ideia do U-car é a mesma que hoje se tornou corrente com as bicicletas de utilização pública, mas com automóveis. Mas uma cidade que funciona exclusivamente com o automóvel privado e com centralidades especializadas e fechadas, como centros administrativos ou de negócios, áreas turístico-culturais exclusivas, centros comerciais de luxo, etc., não facilita o progresso da cidadania, muito pelo contrário, acentua as tendências de segregação, o individualismo e a exclusão.

Jordi Borja deixa uma questão: “a cidade tem futuro ou estamos a caminhar para um mundo periurbanizado, de cidades débeis?”¹³. Em alguns países parece existir já uma resposta, senão mesmo esta realidade. Mas uma tendência, por mais forte que seja, não é um destino obrigatório. A cidade parece estar a voltar a ser encarada como lugar, como espaço cultural de intercâmbio. Construir a cidade do século XXI é ter um projecto de cidadania que se apoia nos direitos urbanos dos cidadãos¹⁴: é ter direito ao lugar e à mobilidade, à cidade refúgio e à identidade local, ao auto-governo e à diferença, à igualdade jurídica de todos os residentes.

Os caminhos-de-ferro, por serem o meio de transporte público de acesso à cidade com maior capacidade em termos de movimentação de pessoas numa só viagem, principalmente para quem vive na sua periferia, adquiriram uma importância bastante grande nos diversos nós da rede de transportes: as estações. Esta “absorção” ou distribuição de pessoas na cidade, aliada ao facto de serem locais de difícil ou quase impossível deslocação ou realocação, tornam-se pontos de concentração de outros modos de transporte, os quais pretendem facilitar o transbordo entre os diferentes modos.

Com a preocupação cada vez maior de tornar estes espaços de transbordo entre modos de transporte, o mais confortáveis, rápidos e seguros possível, transformando-os em locais mais apetecíveis para os utilizadores e com mais hipóteses de serem concorrentes directos do transporte individual, estes espaços foram ganhando novas formas. A situação ideal em termos de organização destes espaços é a sua distribuição vertical, por níveis, em que os passageiros não têm de se expor às intempéries ou se sujeitarem a percursos longos e penosos até chegarem ao modo de transporte pretendido.



Infra-estruturas de Transporte: Espaços dedicados ou espaço público?

As infra-estruturas têm sido consideradas como agressões inevitáveis ou incontornáveis ao espaço público, não sendo muitas vezes tratadas para outros usos que não sejam o específico da sua função, nomeadamente como sistemas de transporte colectivo. Muitas vezes estes equipamentos são projectados sem terem qualquer enquadramento com a envolvente, apenas mais um objecto na cidade e não como uma peça que a completa. Mas é interessante observar alguns dos mais recentes tratamentos e reconversões de áreas

ferroviárias, portos, canais e viadutos, zonas industriais obsoletas, etc.

Sobre este assunto - reconversões e desenvolvimentos de estações e zonas obsoletas -, o livro *Cities on Rails – the redevelopment of railway station areas*¹⁶, descreve diversos casos de estudo europeus, nomeadamente

Euralille em França e também exemplos na Holanda, Suécia, Suíça e Inglaterra (uns mais bem sucedidos que outros), e que já mostram uma preocupação em integrar estes novos projectos, quer a nível urbano, quer também a nível social e económico, na sua envolvente. Todos os projectos mencionados no livro têm como base, uma estação de caminhos-de-ferro, podendo uma ou outra destas estações ter também linhas de metro já existentes, sob a estação. Sendo o comboio um modo de transporte praticamente impossível de ser deslocado, o que os projectistas fizeram foi construir abaixo ou sobre as linhas de caminho-de-ferro. Ao existir agora uma concentração bastante grande de modos de transporte, este novo projecto transforma-se num ponto de atracção, numa nova centralidade, que vai dar um novo dinamismo à envolvente em que se insere.

A qualidade dos espaços públicos associados à deslocação, não se mede pela “imagem” dos espaços sobranceiros, mas pela qualidade (de desenho, de uso, ...) dos próprios espaços de serviço.

Será nesta conjugação entre a escassez de espaço público de qualidade e a utilização cada vez maior dos Interfaces de Transporte, que é importante pensar que a utilização do subsolo e o desenvolvimento por níveis, é uma solução que começa a surgir não só como inevitável, mas também como óptima. Assim sendo, este novo tipo de ocupação do espaço vai permitir uma maior área disponível para espaço público e uma melhor qualidade das funções principais do Interface – a de transporte e a de mudança de modo.

A função dos Interfaces de Transportes: a nível local e urbano

“Tal como o corpo humano é sustido pelo esqueleto e vivificado pelo sangue que lhe corre nas veias, assim os organismos urbanos assentam na rede de comunicações e nos meios de circulação que os percorrem”¹⁷.

Na cidade actual, assistimos a uma ocupação excessiva por parte das redes de circulação, nomeadamente de circulação automóvel, com as suas imensas estradas e auto-estradas e grandes parques de estacionamento. Cada vez mais, é primordial começarmos a olhar para as nossas paisagens de uma forma mais crítica e, ao fazê-lo, vamo-nos deparar com um cenário em que a percentagem de cidade utilizada e ocupada nas redes pelos veículos é muitíssimo superior aos espaços utilizados pelos peões.

Se recuarmos no tempo, vemos que inicialmente, os portos, aeroportos e estações de caminhos-de-ferro eram apenas nós de uma rede ou de um sistema de transportes. Hoje em dia, estando muitas vezes ligados a outros modos de transporte e a diversas actividades (Interfaces de Transportes), fazem já parte de sistemas bastante mais complexos de mobilidade e, nalguns casos, oferecem um “serviço” como espaços públicos.

O processo de reestruturação de uma estação de caminhos-de-ferro potencia o desenvolvimento e a própria reestruturação da sua envolvente, não só a nível urbano mas também a nível social e económico. Uma das condições essenciais para que esta reestruturação aconteça e seja bem sucedida é a integração da estação de caminhos-de-ferro num Interface de Transportes: *“De um ponto de vista qualitativo, a característica essencial de uma estação de caminhos-de-ferro parece ser a sua função como mudança intermodal, mais do que como ‘um lugar onde os comboios chegam e de onde partem’.*

A estação de caminhos-de-ferro é para ser vista, como sugere Amar (1996)¹⁸, como uma mudança urbana complexa. O que significa isto na prática? As estações de caminhos-de-ferro têm sido, tradicionalmente, importantes pontos de ligação entre transportes. Mas até agora têm tendido a permanecer uma justaposição de elementos separados (por exemplo, uma estação de comboios, uma estação de metro, uma estação de autocarros, uma paragem de táxis, estacionamento, centro comercial e posto de informações), mais do que se tornarem num todo integrado (um intercâmbio). Uma estação de caminhos-de-ferro tem de oferecer uma completa conectividade em ambos os sentidos, ou seja, mais primário – a infra-estrutura de transportes –, e mais complexo – os serviços. O passageiro irá avaliar e escolher, com base na experiência total da viagem: o transporte porta-a-porta, que inclui viajar convenientemente, mudar de um sistema para outro e utilizar os serviços existentes¹⁹.

Os Interfaces de Transportes, para fazerem concorrência ao transporte individual, têm de ser cada vez mais atractivos, principalmente para os habituais utilizadores do automóvel. Para serem atractivos, é importante que sejam cada vez mais eficientes, cómodos, de fácil percepção da estrutura de funcionamento, seguros, que assegurem a protecção dos passageiros das intempéries aquando das mudanças de modo de transporte e minimizarem ao máximo o tempo de espera e o tempo perdido em mudanças entre os modos. Outro factor que torna um Interface agradável e atractivo, é a qualidade dos percursos pedonais

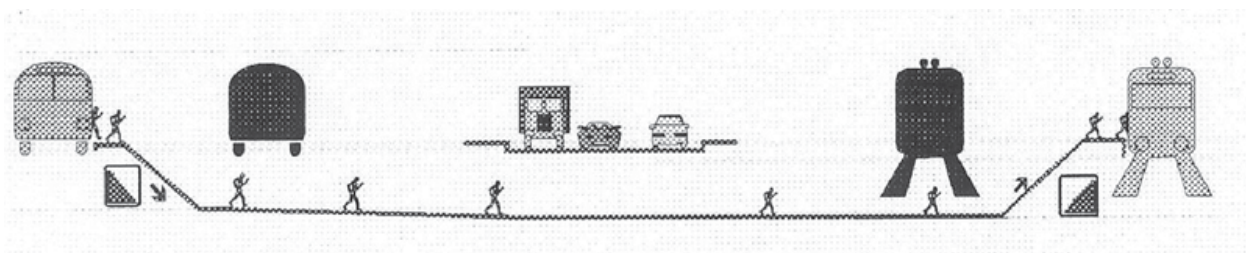
aquando do transbordo de um modo para outro. Por isso, estes percursos devem ser pensados e concebidos como se de uma rua se tratassem.

Uma estratégia que permite competir em conforto e eficiência com o transporte particular, será o exemplo da forma cuidada e precisa com que as estações de correspondência do metropolitano de Hong Kong foram feitas, diz Mário Duque²⁰. Estas infra-estruturas, sendo pontos de grande acessibilidade para todos os tipos de transportes e, por isso mesmo, geradora de grandes massas populacionais, possibilitam a criação de diversas actividades e serviços, que podem permitir uma vivência mais urbana deste espaço, que pode ir muito para além da sua função principal de acesso e ligação ou interligação de sistemas de transportes.

Muitas vezes apoiados por zonas de comércio, lazer e serviços, os Interfaces de Transportes são cada vez mais, pontos de centralidade, fundamentais do sistema urbano.

Implantação e organização funcional dum Interface

O percurso pedonal desde que o passageiro desembarca de um modo de transporte, até ao ponto de embarque no outro modo de transporte é o princípio básico do Interface. Tal percurso deve ser curto e confortável, legível e seguro, contínuo e acessível, favorecer a socialização e deve ser o mais atractivo possível. Este é um dos pontos essenciais que tornam um Interface mais ou menos atractivo para quem o utiliza. Os Interfaces de Transportes existem para facilitar as correspondências entre redes de longo curso, médio curso e proximidade. Estando, por norma, localizados na confluência de importantes vias de transportes, estes equipamentos foram criados para facilitar, regular e permitir uma maior flexibilidade nas mudanças entre modos e operadoras, dentro de um mesmo nó de transportes:



1. O modo de transbordo

Como foi referido inicialmente, a qualidade dos percursos pedonais, aquando do transbordo efectuado pelos passageiros, entre modos de transporte, é extremamente importante. Este transbordo pode ser de dois tipos:

a.entre o exterior e o cais de embarque de um dos modos de transporte;

Aqui é importante que a envolvente ao Interface esteja bem concebida, ou seja, que exista uma boa relação com a malha edificada e com a rede viária, de modo a facilitar o acesso ao Interface. É ainda de extrema importância que os acessos (entradas e saídas) estejam bem localizadas e que sejam em número suficiente e ainda que sejam acompanhadas por zonas de comércio ou serviços que tornem o percurso mais atractivo;

b.entre cais de linhas ou modos diferentes.

A situação ideal é que esta mudança seja feita na mesma plataforma. Mas como esta situação é, na maior parte dos casos impossível, os percursos entre plataformas devem ser tratados de modo a serem atractivos, fáceis e rápidos de percorrer. Nos casos em que o transbordo é feito entre infra-estruturas separadas, com os cais de embarque ao mesmo nível e com uma via rodoviária a separá-los, a melhor opção em termos de passagens desniveladas, é a passagem inferior. Esta opção apresenta uma série de vantagens quando comparada com a passagem superior, nomeadamente porque o percurso "(...)processar-se-ia apenas com duas mudanças de nível, não cruzaria de nível a via rodoviária e o passageiro não necessitaria de se reorientar porque o percurso é feito dentro de uma mesma componente de ligação"²¹. Outra das vantagens é o facto de poder ser "(...) utilizada por peões não passageiros no cruzamento da importante via rodoviária aumentando desta forma o seu nível de

utilização e conseqüentemente a segurança e pode ainda ser animada com pequenas lojas ou ser controlada por segurança própria²².

Os serviços do Interface e os utilizadores

Dentro de um Interface, para além da grande oferta a nível de transportes, devem existir também outros serviços, os quais vão contribuir para que estes equipamentos sejam também centros multifuncionais, desempenhando um papel cada vez mais importante dentro da malha urbana.

Os utilizadores dos Interfaces podem ser de três tipos:

- >os que o utilizam apenas pela sua função básica de acesso e ligação à rede de transportes;
- >os que o utilizam pela mesma razão, mas que já necessitam de utilizar os serviços de bilheteiras, informações, etc.;
- >e os utilizadores que vão ao interface apenas com o objectivo de utilizarem as outras actividades e serviços que este lhes oferece (comércio, exposições, feiras, etc.).

As zonas funcionais do Interface

Podemos ainda dividir um Interface em cinco zonas funcionais:

- >zona de acesso – onde são feitas as entradas e saídas de pessoas de, e para o interface, ou seja, é a zona que faz a ligação entre o exterior e o interior do interface, concebida para receber tanto o transporte individual²³, como os autocarros urbanos²⁴ e garantir continuidades da malha urbana.
- >zona de bilheteiras;
- >zona de espera – utilizada principalmente pelos passageiros que fazem viagens de longo curso;
- >zona de cais – onde se efectuam o embarque e desembarque dos passageiros;
- >zona comercial – com lojas, cafés, etc., e que é utilizada tanto pelos passageiros como pelos cidadãos em geral.

CASOS DE ESTUDO

Apresentamos aqui dois dos quatro Interfaces estudados em Lisboa:



A Estação do Oriente, sendo a mais importante e a mais completa de Lisboa, é projecto do arquitecto Santiago Calatrava para a EXPO98. A ligação entre os diferentes modos de transporte existentes (metropolitano, autocarros urbanos e de longo curso, comboios urbanos, suburbanos, de longo curso e, num futuro próximo, o TGV) é feita verticalmente, ou seja, por níveis. Para além da sua grande dimensão, esta estação tem também a particularidade de ter uma ligação directa com um grande centro comercial (Vasco da Gama), que lhe confere características e utilizações do espaço bastante diferentes das existentes nas outras estações em geral.



A Estação de Sete Rios Aqui, a única ligação directa que existe é entre os comboios e o metropolitano. A Estação de Camionagem e os autocarros urbanos encontram-se na sua envolvente mais próxima. Neste Interface, para além do problema do atravessamento de vias de elevado tráfego automóvel, existe ainda o problema do vencimento do desnível que se verifica no acesso à Estação de Camionagem. Sendo esta zona de Sete Rios vítima de uma crescente desqualificação do espaço público e desrespeito pelo peão face ao automóvel, foi uma das zonas escolhidas para o desenvolvimento da cadeira de Projecto

Final, cujo projecto será desenvolvido mais à frente, neste artigo.

Critérios de análise

A análise dos casos de estudo das estações, foi baseada em diversos critérios que, nas fichas (Figura 5), são acompanhados por uma pequena descrição dos pontos fortes e dos pontos fracos referentes a cada um destes critérios, para cada uma das estações a que se referem.

Na escolha dos critérios a utilizar nesta análise, foram bastante úteis os métodos explicados em: *A imagem da cidade*²⁵; *O CHÃO DA CIDADE – guia de avaliação do design de espaço público*²⁶; e *Project for Public Spaces*²⁷. Embora utilizem critérios de avaliação distintos, acabam por se complementar. Foi feita então uma selecção dos critérios que se pensa serem os mais adequados e pertinentes para o que se pretende avaliar, e acrescentaram-se e adaptaram-se alguns deles, conforme a sua maior pertinência.

Assim são apresentados, de uma forma mais descritiva, os critérios utilizados para análise das Estações do Oriente e Sete Rios:

1 *Continuidade* – existência ou não de relação com a estrutura e malha urbana envolvente, ou seja, se existe continuidade ou relação com ruas, praças ou espaços existentes;

2 *Permeabilidade* – existência ou não de ligações físicas ou visuais com a envolvente;

3 *Segurança* | *Conforto* | *Aprazibilidade* – estes três critérios serão analisados em conjunto, porque na maior parte das vezes, um não funciona ou não existe sem o outro. Dentro destes, os espaços serão analisados em termos de: manutenção, iluminação, mobiliário urbano, presença de seguranças ou agentes da autoridade;

4 *Legibilidade* – se o local é de percepção imediata ou se uma pessoa tem de recorrer obrigatoriamente aos sistemas de comunicação direccional para se orientar. Também é analisada a qualidade destes sistemas de comunicação, quer os informativos e direccionais, quer os comerciais;

5 *Mobilidade* – este é um dos pontos que se pretende aprofundar um pouco mais, uma vez que se considera bastante importante aquando da análise de um interface de transportes. Aqui serão analisados: a existência de barreiras arquitectónicas; a existência ou não de equipamentos que ajudem a superar estas barreiras (elevadores, escada rolantes, plataformas elevatórias para cadeiras de rodas); e também a facilidade ou não de mudança entre modos de transporte, a nível físico, ou seja, sem ter em conta se esta mudança é de percepção imediata ou não, ou se está bem ou mal assinalada;

6 *Acessibilidade* – também este ponto estará sujeito a uma observação em maior profundidade. Serão analisados: a qualidade dos acessos pedonais mais próximos do equipamento; a existência de ligação com parques de estacionamento; zonas de táxis; e zonas de Park&Ride e Kiss&Ride;

7 *Usos e Actividades* – este é o terceiro critério ao qual se vai dar uma maior importância. Aqui são analisados: a existência ou não de ligações a zonas comerciais; que tipologias de comércio encontramos (por exemplo quiosques de jornais e revistas, sapatarias, cafés, cabeleireiros, supermercados, etc.); se estes locais são utilizados só pelos utentes do interface de transportes ou se também os transeuntes normais os utilizam; se são realizadas actividades no espaço do interface (por exemplo feiras de artesanato, feiras do livro, exposições, etc.).

Interface do Oriente



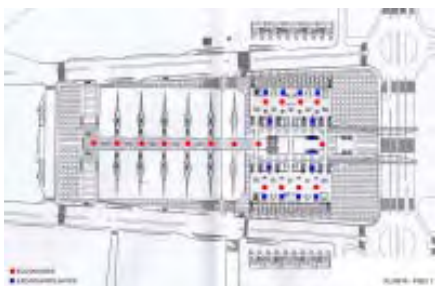
O Interface do Oriente é, sem dúvida, o mais completo, importante e multifuncional de todos os casos estudados. A sua localização na entrada de Lisboa, aliada à centralidade que representa no Parque das Nações, fazem dele um ponto incontornável na movimentação de pessoas, sejam elas turistas ou habituais passageiros.

O facto de pertencer a um plano urbano recente e ainda em execução – o Plano Urbano para a Expo –, implicou uma relação bastante saudável com a sua envolvente, quer urbana, quer viária ou pedonal.

O Interface do Oriente desenvolve-se verticalmente, por níveis, tendo o caso particular da zona dos autocarros que se desenvolve horizontalmente. Os vários níveis são bastante **permeáveis**, permitindo uma relação constante com a envolvente, o que dá uma permanente sensação de segurança e orientação para quem utiliza o Interface. Uma das suas principais características e também mais-valias, é a relação directa do Interface com o Centro Comercial Vasco da Gama. Esta ligação, apesar de ter sido programada para ser feita ao nível -1 e ao nível 1, por passadiços, estes últimos encontram-se interditos devido a questões de gestão e manutenção.

Em termos de **usos**, é uma estação bastante rica, tendo uma grande variedade de serviços à escolha, desde o simples café ou quiosque de





revistas, até a instituições bancárias, posto dos correios e até mesmo um bingo. É ainda de salientar a regular existência de actividades tais como: feiras do livro, de artesanato, etc..

É de destacar a existência de um parque de estacionamento directamente ligado ao Interface, assim como diversos espaços de estacionamento na sua envolvente.

A **mobilidade** e **acessibilidade** pedonal no Interface é excelente, permitindo a uma pessoas de cadeira de rodas movimentar-se facilmente entre níveis, uma vez que existem inúmeros elevadores

espalhados pela estação, assim como escada rolantes para pessoas com mobilidade mais reduzida.

Interface de Sete Rios



O Interface de Sete Rios é, dos casos estudados, um dos que mais problemas apresenta, principalmente em termos de acessibilidade pedonal à estação e de mobilidade pedonal na zona envolvente.

A proximidade ao Eixo N-S apresenta-se como um dos poucos pontos positivos. Mas se analisarmos esta acessibilidade automóvel a uma escala mais aproximada, vemos que apresenta alguns problemas, nomeadamente a falta de uma zona para Kiss&Ride e, dada a importância deste Interface pela quantidade de modos que disponibiliza, também a falta de um parque de estacionamento com ligação directa ao Interface. A carência destes dá origem a estacionamento ilegal e a paragens impróprias na faixa de rodagem.

A **acessibilidade** e a **mobilidade** pedonal na zona são péssimas. O afastamento das passeadeiras que existem, aliadas à desqualificação do pouco espaço público, que acaba por ser o espaço sobranste das infra-estruturas viárias, contribuem para a falta de qualidade do espaço pedonal.

A dispersão dos modos de transporte e a falta de indicações para os mesmos, é outro ponto negativo. Apenas as estações ferroviária e do metro se encontram ligadas directamente, mas mesmo assim, a estação do metro não permite a ligação entre as galerias Norte e Sul da mesma, sem que o utilizador pague bilhete.

A topografia da zona também não é favorável, tornando os incontornáveis percursos pedonais entre modos ainda mais penosos e indirectos.

Os pontos mais positivos são relativos às zonas comerciais das galerias Norte e Sul do metro, onde também há espaço para a realização de actividades, como a feira do livro, e a estação rodoviária, de **fácil percepção** e com variados espaços de espera, nomeadamente no exterior, junto a zonas verdes .

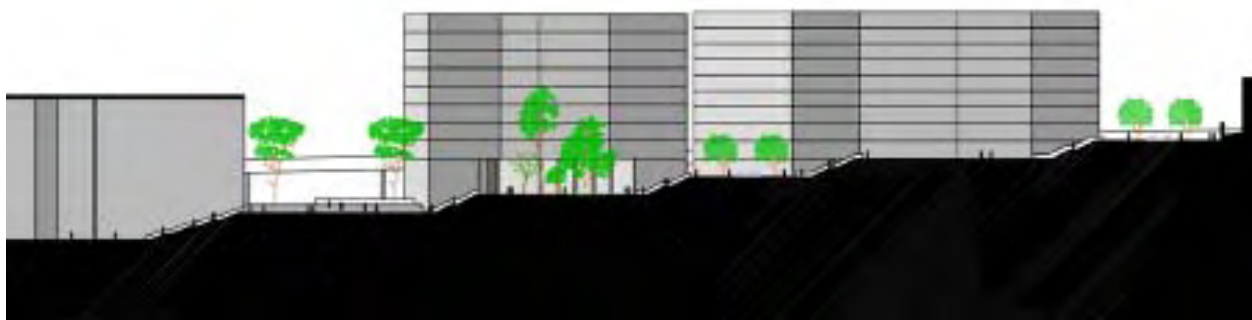


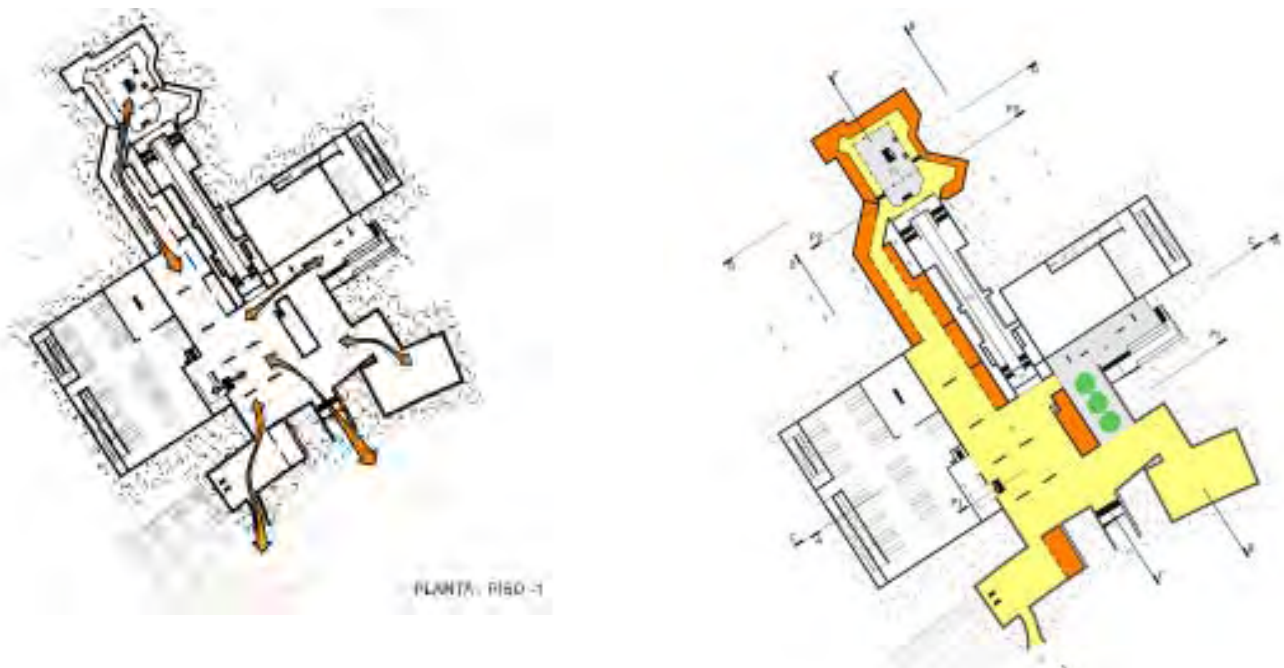
APLICAÇÃO

O tema – Os Interfaces de Transportes – foi objecto de um tema de projecto, desenvolvido como Projecto Final (IST, Lisboa 2008), como um projecto urbano para a zona de Sete Rios, dentro de um limite urbano predefinido. A área foi então analisada em termos de mobilidade automóvel, pedonal, rede de transportes existente, mancha e tipologia de edificado, malhas urbanas existentes, principais equipamentos, condicionantes, etc.. Este projecto tinha como objectivo a requalificação e revitalização da zona. Foi proposta: a reorganização da estrutura viária; uma zona densamente edificada a Este e que permitia uma série de ligações desde o bairro do Rego até à zona central; um grande equipamento cultural com relação directa com o piso -1, onde se localiza o acesso aos vários transportes; uma zona maioritariamente de escritórios a Oeste; outra zona verde e pedonal em toda a frente do Jardim Zoológico; e um Interface de Transportes, que se desenvolve verticalmente por níveis e que tem ligação directa com a estação ferroviária ao nível do piso 2.

A inexistência de ligação da zona central, mais baixa, com o Bairro adjacente (o Rego), foi resolvida por meio de duas soluções: a mancha edificada, maioritariamente de habitação, localizada a Nascente, foi desenhada de modo a vencer o declive acentuado, sendo este agora feito por patamares; a segunda solução foi o prolongamento da Rua Filipe da Mata até à praça, e de uma forma menos evidente, até à zona de escritórios, passando sob a ligação entre as duas estações.

O piso -1 acaba por resolver também uma série de problemas existentes: em primeiro lugar, a difícil ligação entre as diferentes zonas localizadas na proximidade da praça, pelo número de vias rodoviárias e à quantidade de trânsito que nelas circulam transformando-se num espaço de distribuição para os diversos modos de transporte; e por último, dá origem a diversos espaços singulares, como são a zona comercial a Norte e a zona de cafés junto ao grande equipamento. A ideia principal é que estação rodoviária funcione não só como meio de vencer o declive acentuado entre a zona mais baixa e a zona de escritórios, a uma cota mais elevada, mas também como prolongamento dos espaços a ele adjacentes: a alameda dos escritórios e a zona da praça mais próxima do equipamento, ambos com entradas directas no equipamento.





CONCLUSÕES

A alternativa mais viável ao transporte individual é, sem dúvida, o transporte público. Os pontos-chave de uma rede de transportes públicos são os Interfaces de Transportes. São estas infra-estruturas, aliadas ao conforto, à segurança e à coordenação entre os modos de transporte nelas existentes, que vão ser avaliadas pelos actuais utilizadores do transporte individual e que irão pesar na sua eventual decisão de troca.

Dos conhecimentos adquiridos no decorrer da pesquisa efectuada, e da análise e comparação dos Interfaces escolhidos para os casos de estudo, é possível destacar alguns pontos que deverão ser considerados essenciais na concepção de Interfaces de Transportes mais eficientes, quer em termos de relação com a cidade, quer em termos de conjugação e compatibilização de usos:

>O Interface de Transportes deverá ser um espaço integrado na estrutura urbana, ou seja, deverá constituir não só um local de acesso aos meios de transporte, mas deverá assumir-se como um espaço privilegiado de passagem. Deve por isso promover a cultura (com feiras temáticas, exposições e outros eventos), o lazer e a interação social. Desta forma há que referir a importância dos interfaces de transportes estarem associados a zonas comerciais que complementem os usos existentes na envolvente;

>A sua organização torna-se mais eficaz e cómoda se for estruturada verticalmente, por diferentes níveis. Deste modo os utilizadores estarão sempre protegidos das intempéries, conduzindo a percursos entre modos de transporte, mais atractivos, confortáveis e seguros. Esta disposição tem ainda a vantagem de libertar espaço na cidade, devolvendo-o ao peão;

>A inexistência de barreiras arquitectónicas é um aspecto fundamental. É imprescindível que estes espaços permitam o acesso quer por meio de escadas rolantes, quer por elevadores, aos diferentes níveis e zonas do Interface;

>Uma boa acessibilidade ao Interface é também essencial. Em termos de acessibilidade pedonal, é importante a existência de passadeiras junto aos acessos, ou de passagens aéreas ou subterrâneas no caso de serem vias de tráfego muito elevado. A acessibilidade automóvel é também um ponto relevante. Deverão ser previstas não só zonas de estacionamento, com ligação directa ao interface (Park&Ride) ou na sua envolvente, mas também zonas de paragem que permitam largar ou apanhar passageiros (Kiss&Ride).

Uma boa concepção de um Interface de Transportes poderá representar um pilar no incremento da motivação do utilizador, promovendo desta forma o recurso ao transporte público.

Notes

¹ Mestre em Arquitectura pelo IST, Lisboa. Artigo com base na Dissertação de mestrado com o título "O Interface de Transportes. Tipologias de Funcionamento e Morfologia Espacial"¹ Philippe Bovy; Jean-Luc Gilliéron – *Typologie des Transports*. Lausanne: EPFL/ITEP – TEA, 1995, p. 7

² Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira. Lisboa, Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, Lda., vol. 17, p.433

³ Philippe Bovy; Jean-Luc Gilliéron, – op. cit., p. 69

⁴ Philippe Bovy; Jean-Luc Gilliéron – *Typologie des Transports*. Lausanne: EPFL/ITEP – TEA, 1995, p. 69

⁵ Moshe Safdie – *The City After The Automobile*. Estados Unidos da América: BasicBooks, 1997.

⁶ Gabriel Dupuy - *O Automóvel e a Cidade*. Biblioteca Básica de Ciência e Cultura, Instituto Piaget, 1995, p. 95

⁷ Jane Jacobs - *The Death and Life of Great American Cities*. Londres: Pimlico, 2000

⁸ Jordi Borja; Zaida Muxi – *El espacio público: ciudad e ciudadanía*. Barcelona: Electa, 2003, p. 87

⁹ Jordi Borja; Zaida Muxi – op. cit.

¹⁰ Jordi Borja; Zaida Muxi – op. cit., pp. 81-3

¹¹ Moshe Safdie – *The City After The Automobile*. Estados Unidos da América: BasicBooks, 1997, p.137

¹² Moshe Safdie – op.cit., pp.137-149

¹³ Jordi Borja; Zaida Muxi – *El espacio público: ciudad e ciudadanía*. Barcelona: Electa, 2003

¹⁴ os 17 Direitos Urbanos referidos no livro *El espacio público: ciudad e ciudadanía*, são apresentados em anexo

¹⁵ No caso das referidas cidades do século XIX, este tipo de solução permitia que se protegessem de futuros aumentos de caudal, consequentes das cheias dos rios, e eram também a sua única solução, uma vez que não tinham como transportar o entulho resultante das demolições.

¹⁶ Bertolini Luca; Tejo Spit – *Cities on Rails – the redevelopment of railway station areas*. Londres: E & FN Spon, 1998, pp. 66-205

¹⁷ Jacqueline Beaujeu-Garnier - *Geografia Urbana*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1997, p.155

¹⁸ G. Amar – "Complexes d'échanges urbains, du concept au project". *Les Annales de la Recherche Urbaine*,

nº 71, 1996, pp.93-100

¹⁹ Bertolini Luca; Tejo Spit – *Cities on Rails – the redevelopment of railway station areas*. Londres: E & FN Spon, 1998, p. 35

²⁰ artigo retirado do site www.hojemacau.com, de 21-09-2007, Mário Duque

²¹ João P. R. S. Libano Monteiro – *A qualidade dos percursos pedonais em interfaces de transportes*. Lisboa: Instituto Superior Técnico, 1994, p. 57.

²² João P. R. S. Libano Monteiro – op. cit., p. 58.

²³ Modos a contemplar: P&R (Park and Ride) – parque de estacionamento; K&R (Kiss and Ride) – via para parar mas não estacionar; Táxi; Automóvel para alugar.

²⁴ As paragens devem estar localizadas o mais próximas possível das zonas de acesso do Interface, de modo a ser gasto o menor tempo possível no transbordo. Este percurso entre modos deve estar protegido das intempéries.

²⁵ Kevin Lynch – *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, 1999

²⁶ Pedro Brandão; Miguel Carrelo; Sofia Águas - *O CHÃO DA CIDADE – guia de avaliação do design de espaço público*. Lisboa: Centro Português do Design, 2002

²⁷ www.pps.org (Project for Public Spaces)

²⁸ Gabriel Dupuy - *O Automóvel e a Cidade*. Biblioteca Básica de Ciência e Cultura, Instituto Piaget, 1995, p.98

O PAVIMENTO COMO CONTINUIDADE – O CASO DA BAIXA DE LISBOA

Joana Pimenta*¹ Mestre em arquitectura pelo IST, Lisboa

Abstract

The main purpose of this study is the need to understand the importance of pavement in the city's public space, since it's the floor of so many and so different urban activities.

To reach this goal, the present paper is divided in three parts. The first one is about defining and framing the concept of pavement in a way that turns clear the context of the subject. The second part consists in the understanding of the pedestrian activities and what they represent in terms of pavement. The third and last part refers to the application of the theory developed to a study case belonging to Lisbon's Historical Centre, in which there is a short framing of the area followed by an analysis based on all the different topics explained earlier in the text.

To conclude this practical part of the study a small proposal is presented defining guide lines for an intervention regarding the pavement of the study case, in which its different characteristics are and potential analysed.

RESUMO

O principal objetivo deste estudo é a necessidade de compreender a importância das calçadas na cidade do espaço público, visto que é a palavra de tantas e tão diferentes atividades urbanas.

Para atingir essa meta, o desenvolvimento do presente trabalho é dividido em três partes. A primeira é sobre uma definição e elaboração do conceito de pavimento, de uma forma que torna claro o contexto do assunto. A segunda parte consiste na compreensão das atividades dos peões e que elas representam em termos de pavimento. A terceira e última parte refere-se a aplicação da teoria desenvolvida para um estudo de caso da Estratégia de Lisboa, pertencente ao Centro Histórico, no qual há uma breve definição do espaço seguido por uma análise com base em todos os diferentes tópicos explicou anteriormente no texto. Para concluir esta parte prática do estudo, é apresentada uma pequena proposta que define linhas de orientação para uma intervenção no que diz respeito à pavimentação do presente estudo de caso, em que as suas diferentes características são analisadas e os seus potenciais caracteres são determinados.

KEYWORDS: Paving, Public Space, Pedestrians, Centre City, Lisboa

PAVIMENTO

A importância de uma leitura integrada dos pavimentos, reflecte-se na forma como o pavimento enquanto chão da vida urbana pode integrar funcionalidades a vários níveis, desde a escala nacional, através da representação icónica de um país (ex: Calçada Portuguesa), até à escala do lugar, reflectida na sua capacidade de resolver pequenos obstáculos, passando pela escala da cidade, no modo como pode potenciar a união de espaços ou edifícios que de outra forma estariam dispersos na malha urbana.

«É a partir do território e da sua topografia que se desenha ou constrói a cidade. É a topografia e modelação do terreno, mas são também os revestimentos e pavimentos, os degraus e passeios empedrados, os lancis, as faixas asfaltadas, os carris dos eléctricos e tantos outros aspectos»².

A constituição do chão é muito mais complexa do que aquilo que está visível para o utilizador. O chão é definido como o que suporta directamente o tráfego e transmite as respectivas solicitações à infra-estrutura, ao terreno. É constituído por várias camadas, sendo aquela com que contactamos directamente, a camada de desgaste, que por sua vez assenta sobre as camadas de fundação, estas com a função, no que toca à implementação de construções, de distribuir as cargas sobre o solo.

O **solo** é a verdadeira base de todos os nossos movimentos e acções, mas também uma grande limitação na medida em que a sua topografia e constituição condiciona de algum modo o tipo de espaços e usos que podem surgir. Coberto pelo pavimento, o solo incorpora muitas das infra-estruturas que permitem a existência de vida urbana e que são essenciais para todo o sistema urbano desde as naturais, como a hidrologia, às construídas, como a rede de esgotos, água, gás, electricidade. *«A dimensão, complexidade*

e eficiência deste poderoso e discreto sistema de raízes da cidade nem sempre são perceptíveis aos cidadãos»³. No entanto, apesar das vantagens estéticas e funcionais da incorporação das infra-estruturas no subsolo, surgem alguns problemas quer pela necessidade de espaço de implantação que por vezes é insuficiente, quer pela limitação em termos de pavimento que estas representam. Todas as redes de infraestruturas subterrâneas necessitam de controlo e manutenção, feito necessariamente através do pavimento. Assim, é conveniente que integre elementos facilmente removíveis que por vezes representam descontinuidades e pontos de degradação mais rápida do revestimento (Brandão, 2002).

De facto, a camada mais exposta é o pavimento que, por isso mesmo, desempenha o papel principal de servir como superfície resistente, durável e confortável, de adaptar as condições naturais do solo à vida urbana e às suas diferentes exigências sem que se desintegre rapidamente. Este é composto, no seu todo, por camadas de fundação e de desgaste. A **camada de fundação** é constituída usualmente por base e sub-base, funcionando como o elemento resistente visto que consiste, normalmente, numa camada granular (brita) preparada com um solo de melhor qualidade que o existente. A **camada de desgaste** é a superfície em que se estabelece o contacto directo com o pavimento, a face do chão que nos apoia, que terá de se adaptar às diferentes funções a que se destina, tendo como principal exigência física a resistência ao desgaste e a durabilidade.

Apesar de ser, como vimos, mais abrangente o conceito de **pavimento**, para o presente artigo, será usado como esta camada de desgaste, «which is immediately apparent to pedestrian. It is felt beneath the foot, seen at close quarters, from it the rain splashes and the heat rises to greet the user: its design is therefore of great importance»⁴.

É com os “pés” no chão que se estabelece o primeiro, e por vezes único, contacto físico directo com o espaço, as opções que se tomam e os caminhos que se escolhem estão sempre relacionados com a forma como os “pés” assentam no pavimento e portanto, a natureza, textura e dimensão dos seus elementos e materiais desempenham um papel determinante para esta experiência. Assim, o pavimento como **superfície** onde inevitavelmente se “aterra” por acção da gravidade, é o suporte de toda a vida urbana, e, como tal, são muitas as exigências a que tem de dar resposta, num variado leque de conjugações, resultando num tecido de vários retalhos, mais ou menos fluidos, passíveis de serem intuitivamente relacionados com os usos a que se destinam. Facilmente se percebe que mudanças, por exemplo, no tipo de tráfego podem exigir adaptações no tipo de pavimento de forma a melhor se adequar aos requisitos impostos, gerando variações que podem ser aproveitadas para criar padrões decorativos. São oportunidades para ornamentar resultantes de funções práticas.



«Os padrões distintos formados por diferentes materiais nascem da sua utilização. Imaginemos os utentes do pavimento agindo de modo instintivo ou predestinado, e em seguida registemos os seus movimentos. O resultado seria um “padrão de movimento” em que o uso do pavimento é traduzido por padrões constituídos por cores ou texturas indicando as diferentes actividades»⁵.

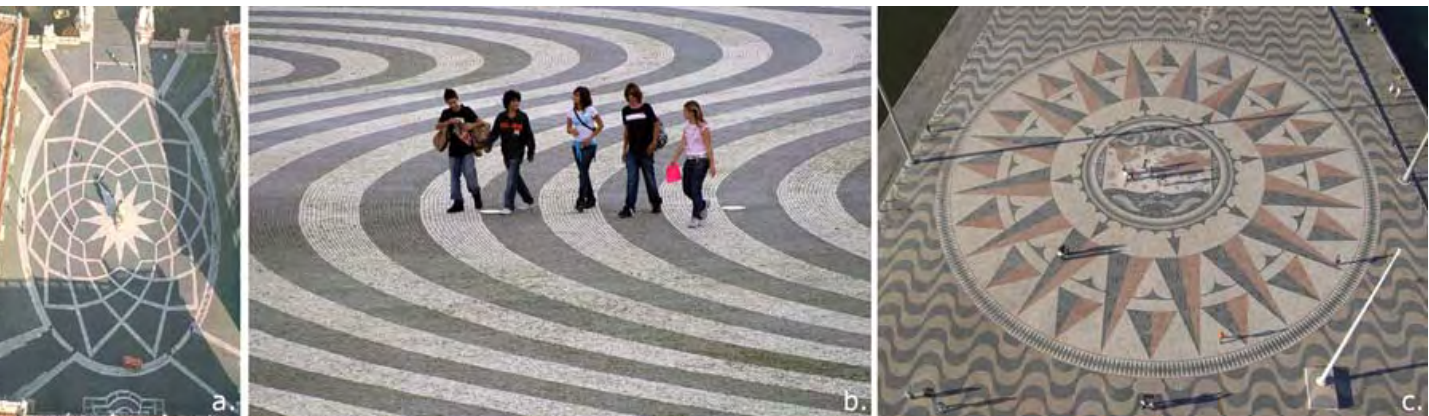
Tendo explicado o conceito de pavimento torna-se então importante perceber de que forma pode este contribuir para o espaço e para aqueles que o utilizam.

CARÁCTER DO PAVIMENTO

«Successful paving reinforces the character of a place» (Moughtin, 1995:94)

[Visual]

O carácter visual do pavimento não surge apenas como resultado das questões práticas já referidas, sendo por vezes tratado mais como uma peça de mobiliário urbano que, embora cumprindo a sua função, desempenha um papel estético de maior relevância no ambiente criado, ou seja, é tratado como um elemento estético do espaço urbano. Este papel está muitas vezes relacionado com a vontade de melhorar o carácter de determinado espaço tornando a sua escala mais humana e abarcável, potenciando o seu sentido de movimento ou de estada, ou ainda aumentando a sua utilização e interesse através da introdução de pormenores ornamentais apelativos por si só.



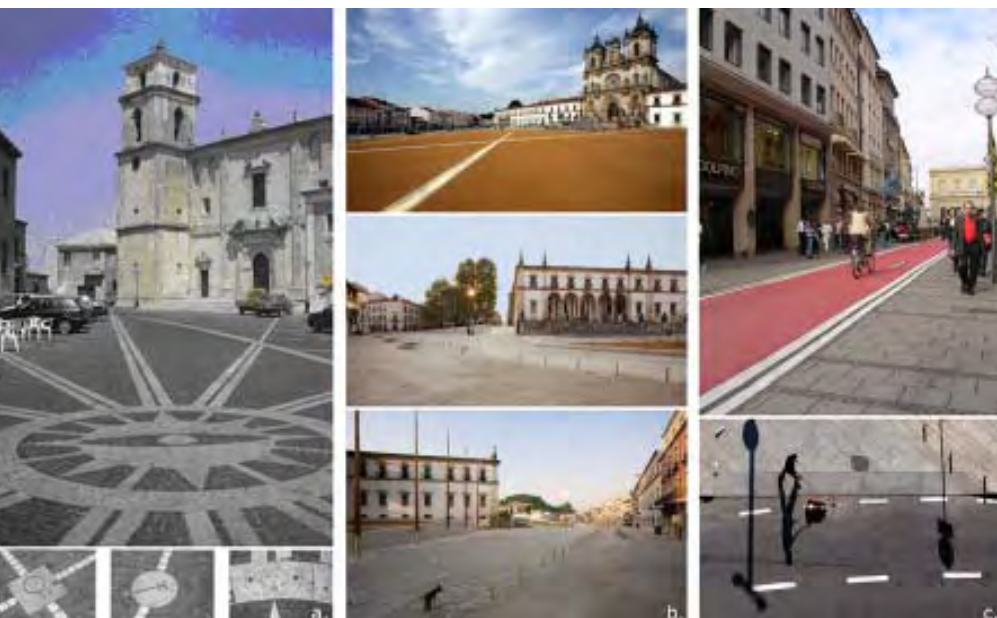
O Pavimento como Elemento Estético

a>Campidoglio, Roma – Padrão regulador da escala do espaço e unificador do conjunto | FNI

b>Calçada portuguesa «mar largo», Vila do Conde – Padrão potenciador do sentido do movimento | FNI

c>Calçada portuguesa, rosa-dos-ventos em frente ao Monumento dos Descobrimentos, Belém – Desenho ornamental apelativo | FNI

O pavimento pode ainda ser usado como meio de comunicação interagindo com o utilizador através da transmissão de informação relevante. Esta comunicação passa por vários níveis, desde diferenciar o tipo de usos a que o espaço se destina no seu sentido global, como a determinar, numa escala mais aproximada, variações do tipo de uso dentro do mesmo, e, ainda, criar situações específicas como por exemplo, passadeiras indicativas de zonas com prioridade para peões, zonas com maior rugosidade, um pequeno desnível indicando um obstáculo, sinalética de informação como nomes de estabelecimentos ou números de policia, ou de orientação, indicando direcções relevantes.



O Pavimento como Meio de Comunicação

Piazza Vittorio Emanuele, Santa Severina, Itália – Pavimento indicando os pontos cardiais e direcção do vento | FNI

a>Zona Envolvente à Abadia de Santa Maria de Alcobaça – Diferenciação do tipo de uso através da materialidade do pavimento | Website Gonçalo Byrne

b>Sinalização de corredores de circulação através do tratamento da superfície e desníveis de pavimento | FNI

[Simbólico]

O carácter simbólico do pavimento tem também como base a comunicação uma vez que serve para transmitir uma informação mas não como aviso ou indicação. Neste caso a comunicação é utilizada para simbolizar algum momento na história, relembrar o passado do lugar, ou também para publicitar uma zona privada adjacente recorrendo por vezes à simples alteração no material do pavimento. A mensagem simbólica, embora mais abstracta, não impede, no entanto, que a informação transmitida seja reforçada por texto ou imagens impressas, meios mais directos, embora neste caso secundários.



Pavimento como Símbolo/Ícone

Quilómetro Zero na Praça das Portas do Sol, Madrid – Símbolo do centro da rede de estradas espanholas, e mais abrangente, do centro administrativo do país | FNI

a>Desenhos na Calçada Portuguesa, Aveiro – Símbolos alusivos ao mar, actividade identitária da cidade | FNI

b>Almada Velha – Escadaria ondulante, alusiva ao rio | Pedro Brandão – Chão da Cidade

[Orientador]



Pavimento como Orientador do Uso do Espaço

Padrão dinâmico potenciador da circulação, Vila Viçosa | FNI

a>Piazza Giuseppe Tartini, Pirano, Eslovénia – Padrão periférico em grelha estático, permitindo a compartimentação do espaço, com uma zona de esplanadas. Potenciador do carácter de estada | FNI

O pavimento desempenha um importante papel enquanto referência para a orientação no espaço, é através dele que se diferenciam as várias características básicas da cidade como público e privado, aberto e fechado, movimento e repouso.

«Floorscape patterns can reinforce the line character of a street, emphasising its character as a “path” by providing a sense of direction with visually dynamic pattern. Alternatively, they can check the flow of space by emphasising its character as a “place”, or by suggesting a feeling of repose with a visually static or contained pattern»⁶.

O carácter orientador que o pavimento pode e deve ter, leva o transeunte a otimizar determinadas funções, na medida em que, ao potenciar a tipologia do espaço a que pertence, suas características e funcionalidades, cria condições para que se proceda com mais convicção e segurança aquando da sua utilização. Nas praças potencia-se o sentimento existencial de “estar” e nas ruas a sua essência direccional.

[Operacional]

«The interplay of floor patterns of the pavement which alternate between movement and rest can be designed as the city's choreography, bringing qualities of rhythm, scale and harmony to the urban scene» (Moughtin, 1995:94). O pavimento é uma superfície, moldada à superfície da terra, onde tudo se representa a duas dimensões e, portanto, o seu carácter operacional reside essencialmente na adaptação de um terreno irregular e, muitas vezes impraticável, numa plataforma capaz de suportar a vida urbana. Para tal este extenso elemento tem a difícil tarefa de vencer desníveis, unir diversos pontos, segregar funções, acentuar marcos, dar escala aos espaços, suportar diferentes imposições e etc., tudo isto de modo a proporcionar as melhores condições para que todos possam usufruir dos espaços com conforto, segurança e satisfação. Todas estas variações fazem do pavimento um espelho daquilo que se passa a três dimensões sobre ele, representando o ritmo da cidade (Cullen, 2006).



Pavimento Operacional

Escadaria permitindo a acessibilidade a uma cota elevada | Website Olhares

a>Freiburg, Alemanha – Os canais de água ao longo do pavimento das ruas separam a área pedonal e a via do eléctrico a par com a sua função de drenagem | Gehl – Novos Espaços Urbanos

b>Zadar, Croácia – Adaptação da costa, criando um espaço de plataformas que possibilitam contemplação à escala humana | FNI

c>Pioneer Courthouse Square, Portland – Rampa no meio de uma escadaria, adequando o acesso a pessoas de mobilidade reduzida, bicicletas, carrinhos de mão, patins, etc. | Gehl – Novos Espaços Urbanos

d>Segregação das funções de circulação e estada | Website Olhares

[Organizativo]

É importante não esquecer que o pavimento é também um elemento activo, uma vez que não se limita a dar resposta aos requisitos do espaço, dando como contributo «o seu próprio carácter e personalidade» (Cullen, 2006:130).

É através do seu material, textura e padrão que sobressai o seu carácter organizativo na medida em que pode unir ou separar os vários elementos constituintes do espaço, segregar funções e distanciar a envolvente ou pelo contrário, ser plataforma homogénea e unificadora de um espaço que de outra forma não teria leitura como tal. Também podem ser considerados parte integrante deste carácter, o papel “compositivo” e “comunicativo” do desenho do pavimento.

«Entre os diversos factores que contribuem para a unificação e coesão numa cidade, o pavimento é dos mais importantes» (Cullen, 2006:55).



Pavimento Organizativo

Rua Augusta, Lisboa – A calçada apresenta dois padrões diferentes definindo áreas da rua com diferentes funções | Fotografia de Autor, 2008
a>Urban Lounge, St. Gallen, Suíça – Pavimento que pelo seu carácter insólito e homogéneo, unifica o espaço irregular intersticial entre edificações muito heterogéneas | a+t Magazine, In Common IV

A VIDA URBANA E O PAVIMENTO

Como vimos, tendo em conta as diferentes actividades existentes ou que se querem potenciar no espaço público em estudo, o pavimento poderá assumir diferentes papéis, contribuindo de forma mais ou menos activa na sua inter-relação.

«Apesar de ser um produto, o território comporta-se simultaneamente como condicionante das práticas sociais subsequentes, as quais se configuram também na sua relação com esse mesmo espaço que as suporta. Deste modo práticas sociais e espaço são duas realidades em constante interacção» (Salgueiro, 2002:26).

Para perceber o espaço público e todas as suas componentes físicas, especificamente o pavimento, é importante perceber as práticas sociais que aí se desenvolvem já que são dois elementos indissociáveis e bastante condicionantes um do outro. Desta forma para compreender o papel do pavimento urbano como elemento de continuidade pedonal é importante perceber as actividades essenciais para as quais vai ser base e sustento.

[Passivo]

A forma passiva de estar no espaço público é, de facto, a maioritária e é a geradora de todas as outras. Uma vez que se escolhe a integração na vida de determinado espaço através de uma primeira fase de observação e reconhecimento, é importante perceber as condicionantes que representa para o bom funcionamento desse espaço. Acima de tudo, pode concluir-se que actividade gera actividade e, para que um espaço urbano possa resultar, é importante que não esteja segregado dos habituais locais de passagem e fluxo da vida urbana. Espaços isolados e supostamente seguros, criados sob o pretexto de libertar as pessoas do burburinho e azáfama da cidade, são precisamente aqueles que se encontram vazios gerando ocupações consideradas indesejáveis e marginais, o que contraria um dos objectivos com que foram criados, a segurança.

«The places people like most are places where there are lots of other people in a fairly contained amount of space – in a word, somewhat crowded» (Whyte, 2000:242).



Observar ou Participar | Website Olhares | FNI

As actividades tendem a crescer da periferia para o centro dos espaços públicos, uma vez que as zonas mais procuradas pelas pessoas para estar se localizam ao longo das fachadas ou nos limites exteriores do espaço onde se encontram. É o chamado **efeito de periferia** ou «edge effect», uma questão de controlo e segurança que proporciona um elevado nível de conforto ao ser humano (Gehl, 1996). A capacidade de poder observar tudo o que se passa à sua volta, sem que esteja demasiado exposto ou desprotegido, torna-se bastante atractiva. Mantém a distância necessária e a sua passividade enquanto desejar, salvaguardando a possibilidade de ser abordado de surpresa e contra a sua vontade. Como tal, se as pessoas vão ficando ao longo da periferia do espaço, é por aí que começam a desenvolver-se as diversas actividades e interacções e, em última análise, vão crescendo e acumulando até começarem a transbordar para o centro num processo gradual, «if the edge fails then the space never becomes lively»⁷.



Efeito de Periferia

a> Museu de Arte Contemporânea, Barcelona | Website PPS

b> Plaza de Quintana, Santiago – As actividades desenvolvem-se da periferia para o centro | Website PPS

«O conforto, a tranquilidade, o envolvimento do utente no espaço (...), reclamam um espaço que proporcione a vida colectiva mas também o anonimato, a privacidade e a salvaguarda da intimidade no “espaço vital” da pessoa» (Brandão, 2008: 11).

[Activo]

Enquanto muitos satisfazem o seu desejo pelo simples contacto passivo outros preferem um envolvimento mais **activo** com o espaço e as pessoas que aí se encontram, através do contacto directo com amigos, família ou mesmo desconhecidos (Carmona, 2003). Este contacto pode desenvolver-se de várias formas

mas todas elas têm como ponto de partida as actividades básicas de ver, ouvir, falar, andar, parar e sentar, e havendo condições para que estas se desenvolvam, existe uma boa base para que outras mais complexas possam despoletar (Gehl, 1996).

«In an urban setting, a pedestrian journey is rarely single purpose: on the way to somewhere else, we stop to by a newspaper, talk to a friend, enjoy a view or watch the “world go by”» (Carmona, 2003:170).

Andar pode parecer apenas uma forma de deslocação, mas muitas vezes é simplesmente um pretexto para estar no espaço público sem grande compromisso. Os espaços públicos mais propícios para esta actividade são os denominados lineares que evocam o movimento, tendo como premissas para o seu dimensionamento a necessidade de espaço de manobra e ao mesmo tempo a criação de interferências que suscitem interesse ao longo do percurso, que de outra forma serviria apenas de ligação entre dois pontos. Este interesse pode ser suscitado por actividades colocadas ao longo das fachadas e contornos do espaço ou através da sinuosidade e contraste entre amplo/estrito de modo a segmentar o percurso evitando que seja directo e cansativo. No entanto, o movimento pedonal é o mais sensível a interferências e qualquer exagero nestas pode causar a não utilização desse espaço.



Percorrer o Espaço Público | Website Olhares

«The fact that is tiring to walk makes pedestrian naturally very conscious of their choices of routes» (Gehl, 1996:139).

[Exigências do Pavimento]

O acto de caminhar é cansativo e, portanto, o peão tenderá a escolher um percurso que exija o menor esforço possível sem pôr em causa a sua segurança, de maneira a torná-lo mais fácil e confortável. Esta é uma exigência importante para o pavimento na medida em que, como já dito anteriormente, este representa o elemento do espaço público com que se estabelece o contacto físico directo, o que significa que deve garantir as condições necessárias para que sejam assegurados os desejos do utilizador, tanto em termos de conforto físico como também visual.

Exigências do pavimento como aderência, continuidade e resistência são fundamentais para este tipo de utilização e, uma vez que alguns peões requerem condições especiais, como por exemplo cadeiras de rodas, carrinhos de bebés, invisuais, é necessário que este se possa adequar a todos estes diferentes “modos” de andar de forma a ser considerado o chão de um espaço realmente público e acessível a todos.

Quanto ao conforto visual, pode ser garantido, no caso específico desta actividade de caminhar, com a acentuação de alinhamentos, percursos e direcções através da textura ou combinação de diferentes elementos constituintes do pavimento, provocando uma sensação de segurança no percurso escolhido. É importante também dar a oportunidade ao utilizador de perceber rapidamente qual o caminho mais directo para alcançar o seu objectivo, sem que surjam grandes obstáculos, mas ao mesmo tempo, não criar um espaço de tal maneira direccionado ao movimento ou segregado das outras áreas que não se sinta confortável a parar ou desenvolver outro tipo de actividades se assim o desejar.

No acto de andar pode-se contemplar ainda outros modos de locomoção como andar de patins, de bicicleta, em skate, etc. que podem surgir no espaço público se houver condições para o desenvolvimento de tais actividades caso em que o pavimento tem, de facto, especial importância

A selecção do tipo de pavimento a usar no espaço público deve orientar-se, principalmente, tendo em conta os requisitos exigidos pelos seus utilizadores. José Neves, coordenador da especialização em projecto de construção de pavimentos em meio urbano, do Instituto Superior Técnico, afirma que para responder às diferentes necessidades que resultam dos múltiplos tipos de utilização, é necessário que os materiais atendam «*ao desempenho estrutural, como a capacidade de suporte para cargas, e ao desempenho funcional, como a manutenção, conforto, segurança e eficiência*»⁸.

CASO DE ESTUDO: Centro Histórico de Lisboa

A escolha do local a avaliar, tendo em conta os parâmetros descritos anteriormente, teve por base a necessidade de repensar o papel actual do Centro Histórico de Lisboa que surge no âmbito da criação de um percurso pedonal assistido da Baixa Pombalina ao Castelo de S. Jorge, inserida no contexto da Proposta de Revitalização da Baixa-Chiado⁹, apresentada em Setembro de 2006 por Maria José Nogueira Pinto, na altura vereadora da Câmara Municipal de Lisboa.

Para tal, é importante perceber qual a situação actual nesta zona, tendo em conta aspectos comerciais, habitacionais, de circulação e qualidade ambiental.

[Situação Actual]

Quanto ao comércio a zona da Baixa-Chiado foi o grande centro comercial da capital tendo começado a perder a sua importância neste domínio a partir dos anos 60, acelerada, posteriormente, com o incêndio do Chiado em 1988. No entanto, ao longo dos últimos anos tem sido recuperada, especialmente a zona do Chiado e, na Baixa, a Rua do Ouro e a Rua Augusta.

Muitos estabelecimentos comerciais desta zona estão classificados pelo seu valor histórico e patrimonial, sendo referências importantes para a cidade.

Quanto à habitação, depois de um prolongado período de declínio da população residente na Baixa-Chiado, mais intenso do que o verificado no resto da cidade, assiste-se à vontade de regressar a este espaço, principalmente ao aparecimento de uma procura no mercado de habitação na zona do Chiado onde tem sido feito um esforço maior de reconstrução e reabilitação de edifícios para este propósito.

Quanto à qualidade ambiental são visíveis os efeitos nefastos do tráfego intenso para a qualidade de vida nesta zona, tanto por questões de ruído como pela qualidade do ar e limpeza/higiene.

Quanto ao ruído, em torno das vias mais movimentadas e das principais praças, o limite legal estabelecido é ultrapassado tanto de dia como de noite, quer para usos mistos, quanto mais para usos sensíveis como habitação. Quanto à qualidade do ar, os valores medidos excedem também os limites legais, tendo origem no intenso tráfego viário e nas fracas condições de dispersão da zona. É também o intenso tráfego de atravessamento que origina insalubridade e desconforto para os trabalhadores e moradores desta área e é considerado pelos comerciantes como uma penalização à sua actividade. Torna insegura e desagradável a utilização pedonal e, ao mesmo tempo potencia a degradação da estrutura através da conspurcação das fachadas e das excessivas vibrações.

[Proposta de Revitalização]

A proposta de revitalização da Baixa-Chiado, através da criação de um modelo global capaz de inverter este processo de declínio, foi anunciada em 2006 como um projecto que pretende garantir o futuro deste que outrora foi o Centro de Lisboa, potenciando a sua sustentabilidade.

Começa por identificar os factores que têm vindo a contribuir para o declínio desta área, de forma a poder organizar a estratégia de intervenção que melhor se adequa e os projectos estruturantes que definem esta revitalização, entre eles:

>O «**reforço da mobilidade interna e externa**» através da redução do tráfego de atravessamento e da criação de um eixo viário radial que possibilite a reorganização e criação de uma rede de circulação pedonal interna. Esta rede permitirá completar a **ligação transversal** entre as duas colinas adjacentes (Bairro Alto/Chiado e Castelo) e o vale (Baixa) e criar ligações verticais que promovam a relação com o Rio Tejo e a zona ribeirinha. É ainda importante a criação de parques de estacionamento capazes de dar resposta às necessidades acrescidas pela realocação de escritórios e habitação.

>A aposta na criação de um «**espaço público de excelência**» aproveitando a redução do tráfego automóvel para redesenhar perfis de ruas tendo em conta a melhoria das condições para o desenvolvimento de actividades pedonais e a sua relação com os espaços de comércio, serviços e lazer. A **repavimentação** dos espaços é também uma prioridade, recorrendo a pavimentos pouco ruidosos para a circulação viária e enquadramentos em lajedo para os pavimentos em calçada portuguesa, com conforto na circulação pedonal.

[Caracterização Morfológica]

Colocada entre a Colina do Castelo e a de São Francisco (Chiado e Bairro Alto), a Baixa de Lisboa trata-se de um aterro resultante de assoreamentos sucessivos do vale formado pela foz de duas ribeiras e reforçado pelos escombros resultantes do terramoto de 1755, que serviram para a elevar e nivelar.

É do plano de reconstrução pós-terramoto que surge a Baixa Pombalina, «*um conjunto estruturado segundo uma malha reticulada hierarquizada (pela dimensão variável das vias públicas) e diversificada (pela mudança de orientação e dimensão dos quarteirões).*»¹⁰ As ruas estão divididas em três níveis que se reflectem na largura, as ruas principais, as ruas travessas e as ruas secundárias. Esta hierarquia resultou da racionalização do dinamismo da malha existente antes do terramoto e, também da mesma forma, as igrejas foram reconstruídas não no mesmo local, mas sim integradas nos quarteirões. A inflexão na implantação dos quarteirões mais a sul resulta da necessidade de resolver a ligação entre as colinas e entre o rio e o interior.

Este conjunto urbano é ainda enquadrado por duas praças a norte, o Rossio e a Praça da Figueira, e uma a sul, a Praça do Comércio, todas elas regulares e de dimensões diferentes.

A sua forte identidade reforça a leitura «*como Lisboa pensada, programada e edificada*» (França, 2005:38), contrapondo-se com evidência à forma natural de implantação nas colinas.

A fácil transição entre colinas, zona ribeirinha e Baixa é muito importante para a vitalidade desta área e para a melhoria das condições de vida dos residentes das colinas.

Desta forma foi analisada a Rua da Vitória em maior pormenor, relativamente à adequação e potencial da sua repavimentação uma vez que poderá ter um papel crucial na transição entre as duas colinas.



Planta esquemática da área de intervenção

RUA DA VITÓRIA - AVALIAÇÃO [Enquadramento]

A Rua da Vitória (antiga Travessa da Vitória) é uma das ruas definidas na hierarquia pombalina como travessas, a sua largura é de cerca de 10m com um ligeiro alargamento no troço em frente à igreja de S. Nicolau (14m). O seu topónimo, tal como o de quase todas as travessas, deriva da ermida ali existente antes do terramoto e que, neste caso, foi reconstruída e integrada no 1º quarteirão oeste.

O plano de reconstrução da Baixa previa já a pavimentação das ruas com calçada e a introdução

inovadora de passeios laterais que incorporassem um sistema de esgotos como contributo para uma cidade mais salubre (França, 2005). A Rua da Vitória não era excepção.



Rua da Vitória - evolução

Rua da Vitória em frente à igreja de São Nicolau | AML: Benoiel, início do séc. XX

a>Rua da Vitória em frente à igreja de São Nicolau | Fotografia de Autor, 2008

b>Rua da Vitória | AML, Armando Serôdio, 1963

c>Rua da Vitória | Inês Costa, 2006

Com o aparecimento de novas formas de circulação e o aumento considerável do seu tráfego, a parte central da rua começou a ser ocupada, principalmente por carroças e carruagens, tornando-se mais difícil a actividade pedonal. No entanto, é com o advento do automóvel que este espaço deixa de ser partilhado e que o peão se vê forçado a circular apenas na zona do passeio, vendo-se obrigado a quebrar o seu percurso a cada cruzamento para dar prioridade ao automóvel.

Actualmente percebeu-se a necessidade de valorizar a Baixa de Lisboa, devolvendo-a ao peão, e, a par com muitas outras ruas, esta passou a ser pedonal, interrompida apenas por 3 ruas de tráfego intenso. Uma das características que diferencia esta das outras ruas transversais é a sua centralidade na malha urbana. A Oeste está limitada pelo edifício dos Armazéns do Chiado, embora de certa forma mantenha a continuidade uma vez que a saída da estação do metropolitano Baixa-Chiado está no seu alinhamento. Esta estação de metro é importante, não só por ser uma das estações com maior utilização como também pela ligação que estabelece com a colina do Chiado/Bairro Alto, já que a outra saída se situa no Largo do Chiado, o fluxo diário de pessoas que aqui chegam é muito intenso. A Este a rua é limitada por um quarteirão contínuo de edifícios, situados ao longo da Rua dos Fanqueiros, funcionando como muro de contenção da Rua da Madalena que já se estabelece a uma cota muito superior neste alinhamento.



Esquema dos Usos Actuais (Piso Térreo) da Rua da Vitória

Esta rua, ao nível do piso térreo, é maioritariamente comercial, não fugindo à regra desta zona. Quanto aos restantes pisos, muitos estão a ser usados como serviços e uma grande parte estão devolutos, havendo apenas uma ou outra fracção habitada.

[Caracterização Morfológica]

Ao todo esta rua é composta por 8 cruzamentos, 4 com ruas principais e 4 com ruas secundárias alternadamente, e surgem diversos tipos de cruzamento, em passeio contínuo e com semáforo e passadeira. Os cruzamentos originam troços de rua, por vezes com tratamento distinto ou apenas segmentados pela intersecção, importante será então identificar quais as características de cada parte, apresentadas na ficha de avaliação que se segue.



*Características morfológicas e Cruzamentos
Troço tipo e variantes*

[Actividades]

Esta rua tem uma utilização maioritariamente de passagem, de circulação pedonal uma vez que se trata de um eixo de ligação e distribuição na Baixa.

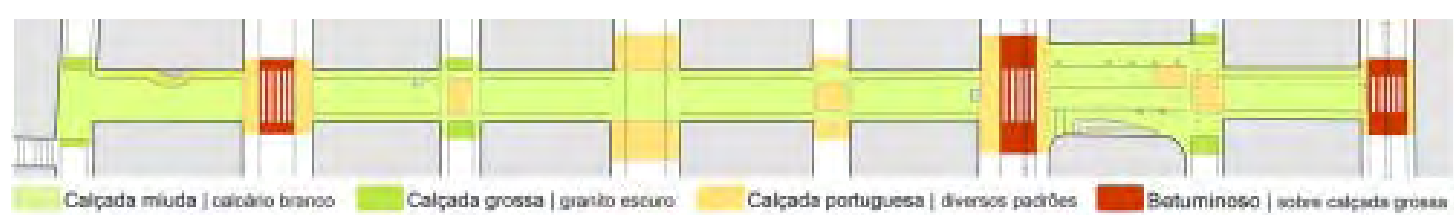


Esquema de circulação pedonal

No entanto foram registadas paragens mas quase sempre de curta duração e os locais apropriados para sentar são escassos.

[Pavimento]

É visível uma constante interrupção da rua por cruzamentos de circulação viária, muitas vezes observadas ao nível do pavimento quer por alterações de materiais, quer por maior desgaste.



Tipologias de Pavimento

A Rua da Vitória, apesar de se tratar de uma rua pedonal, é predominantemente um espaço de passagem, quer pelo facto de pertencer ao eixo dominante de ligação à colina do Chiado/Bairro Alto (através da estação de metro Baixa/Chiado), quer pelo carácter actual da Baixa como ponto de passagem e interface entre vários meios de transporte.

RUA DA VITÓRIA – REFLEXÃO/INTERVENÇÃO

Integrado no plano geral da revitalização da Baixa/Chiado, pretende-se agora ilustrar que tipo de intervenção pode ser realizada ao nível do pavimento para responder às premissas e necessidades actuais desta zona.

[Usos a Potenciar]

A sua centralidade na malha, juntamente com a importância que poderá vir a ter na relação entre colinas, faz com que tenha potencial para se afirmar através de uma identidade própria, uma linguagem que se destaque das outras ruas transversais desta malha. Um pouco à semelhança do que foi feito para o importante eixo que representa a R. Augusta nas ruas primárias, contudo sem pôr em causa a sua leitura.

Desta forma, é importante diferenciar esta rua das restantes, permitindo que demonstre o seu lugar na malha sem descurar a sua funcionalidade primária e a adequação aos utilizadores a que se destina. Pretende-se servir as seguintes actividades:

- > Como eixo principal de ligação entre colinas a necessidade de servir adequadamente as actividades de **circulação pedonal** impõe-se como objectivo principal para o seu pavimento;
- > O predomínio das **actividades comerciais** desta rua e de toda a baixa devem ter em conta os seus clientes mais habituais, turistas e transeuntes e, devem poder assegurar os bens necessários para garantir o bem-estar e conforto de futuros moradores;

[Proposta de Pavimento]

Sendo assim de que forma se pode traduzir estas actividades em exigências de pavimento?

É importante definir o papel que o pavimento deve assumir na definição do espaço público, ou seja, a sua maior ou menor imposição e definição. Desta forma apresenta-se o tipo de carácter pretendido e as características que concorrem para esse carácter:

I. Carácter Simbólico

Quanto aos aspectos físicos, embora possa não apresentar todas as condições para uma circulação confortável, a Calçada Portuguesa deve ser integrada nesta solução de pavimento. Pela nobreza do material que é a pedra, esta solução deve ser integrada com o lajedo que representa uma solução de maior conforto na circulação e mais resistente.

Quanto aos aspectos visuais, a Rua da Vitória, como parte integrante da Baixa Pombalina, deve integrar na sua identidade este ícone do país que é a Calçada Portuguesa. A localização e importância desta rua obrigam a utilização de materiais nobres.

O simbolismo da calçada portuguesa | Fotografia de autor, 2007



2. Carácter Visual – Comunicativo

Quanto aos aspectos físicos, é importante identificar os cruzamentos através de mudanças na textura do pavimento, potenciar a redução de velocidade e garantir materiais que mantenham as suas características (durabilidade).

Quanto aos aspectos visuais os cruzamentos podem ser identificados através de cores ou diferentes disposições no pavimento, assim como as zonas de estar ou dedicadas a actividades comerciais. É importante alertar para os perigos que podem surgir, sem no entanto perder a continuidade da rua.

3. Carácter Orientador



Quanto aos aspectos físicos, deve garantir-se uma materialidade que possibilite um andar confortável sem irregularidades e obstáculos. Utilizar um elemento de continuidade e direcionalidade que pode ser conseguida através de necessidades funcionais, tais como a que se vê na fotografia seguinte, através de canais de drenagem.

Quanto aos aspectos visuais, como eixo de ligação que pretende ser, é importante potenciar um percurso, direccionando o utilizador, no entanto como rua pedonal e comercial esta direcionalidade deve ser associada a um padrão estimulante e atractivo que crie uma cadência no movimento.

Informação de um percurso a seguir | Sérgio Redondo, 2007

A RELAÇÃO ENTRE CHÃO E USO EXISTENTE É RECÍPROCA.

Ou seja, as actividades que se deseja que aconteçam num determinado espaço condicionam a escolha de pavimentos para esse espaço e ao mesmo tempo, o pavimento existente em determinado espaço condiciona a sua utilização, que acaba por se adaptar ao pavimento ou mesmo moldá-lo para uma melhor adequação.

Do ponto de vista das aplicações, para a realização de uma intervenção, o conjunto de avaliação e propostas elaborado poderia ter pertinência no contexto do Plano de Revitalização pois chegou-se à conclusão que é importante perceber qual o tipo de espaço, ambiente e actividade que estão em causa. O pavimento pode participar, mais ou menos activamente na função integradora e significativa do espaço, de forma a evidenciar/clarificar ou esconder/disfarçar limites, valores e outras características do próprio espaço, assegurando a leitura da sua continuidade e integração de diversidades, dentro de um padrão unitário numa dada área urbana. Desta forma, numa intervenção, é importante definir o carácter que se pretende para o pavimento definindo as linhas gerais de intervenção e as restrições que estas possam apresentar. O importante é ter sempre presente a adequação física e estética ao tipo de utilização que existe ou se pretende despoletar.

BIBLIOGRAFIA

- ALEXANDER, Christopher – *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press, 1977.
- BRANDÃO, Pedro [et al.] – *O Chão da Cidade: Guia de Avaliação do Design de Espaço Público*. Lisboa: Centro Português de Design, 2002.
- BRANDÃO, Pedro [et al.] – *Design urbano inclusivo: uma experiência de projecto em Marvila: “fragmentos e nexos”*. Lisboa: Centro Português de Design, 2004.
- BRANDÃO, Pedro – *A Identidade dos Lugares e a sua Representação Colectiva*. Lisboa: CESUR, DGOTDU, 2008.
- BRITO, Lúcia Gonçalves de – “Um Discreto Sistema de Raízes”, *Gestão Urbana*, Lisboa: Parque EXPO 98, SA, 2002, pp. 283 a 295.
- CARMONA, Matthew – *Public Places, Urban Spaces: the dimensions of Urban Design*, Boston: Architectural Press, 2003.
- CULLEN, Gordon – *Paisagem Urbana*. 3ª Edição. Lisboa: Edições 70 Lda., 2006.
- FERNANDES, Bruno – “Utilizadores Ditam as Regras”, *Arquitecturas: Suplemento Pavimentos*, nº 14. Lisboa: About Green Comunicação, Lda., Julho 2006, p. 5.
- GEHL, Jan – *Life Between Buildings – Using Public Space*. 3ª Edição. Copenhaga: Arkitektens Forlag, 1996.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 3ª Edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007.
- MOUGHTIN, Cliff [et al.] – *Urban Design: Ornament and Decoration*. 1ª Edição. Oxford: Butterworth Architecture, 1995.
- SALGUEIRO, Teresa Barata – “Cidade, Território de Mudança”, *Gestão Urbana*, Lisboa: Parque EXPO 98, SA, 2002, pp. 22 a 33.
- WHYTE, William H. – *The Essential*. Editado por Albert LaFarge. New York: Fordham University Press, 2000.
- DGEMN – *Baixa Pombalina/Baixa de Lisboa*
Disponível em: <http://www.monumentos.pt> [10/08/08]
Proposta de Revitalização da Baixa-Chiado, Setembro 2006
Disponível em: http://www.cm-lisboa.pt/?id_item=12686&id_categoria=11 [25/07/2008]

NOTES

¹ Mestre em Arquitectura pelo IST, Lisboa. Artigo com base na Dissertação de mestrado com o título “Pavimento Urbano - adequação ao uso”²

José M. Ressano Garcia LAMAS – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007, p.80

³ Lúcia Gonçalves de BRITO – “Um Discreto Sistema de Raízes”, *Gestão Urbana*, Lisboa: Parque EXPO 98, SA, 2002, p. 283

⁴ Gordon CULLEN – *Paisagem Urbana*. 3ª Edição. Lisboa: Edições 70, Lda., 2006, p. 130

⁵ Cliff MOUGHTIN [et al.] – *Urban Design: Ornament and Decoration*. 1ª Edição. Oxford: Butterworth Architecture, 1995, p.94

⁶ Matthew CARMONA – *Public Places, Urban Spaces: the dimensions of Urban Design*, Architectural Press. Oxford; Boston, 2003, p. 160

⁷ Christopher ALEXANDER

– *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press, 1977, p.599

⁸ Bruno FERNANDES – “Utilizadores ditam as regras”, *Arquitecturas: Suplemento Pavimentos*, nº 14, 2006, p.5.

⁹ Proposta de revitalização da Baixa-Chiado, Setembro 2006, pp. 15 a 18, disponível em: http://www.cm-lisboa.pt/?id_item=12686&id_categoria=11

¹⁰ DGEMN – *Baixa Pombalina/Baixa de Lisboa*, disponível em: <http://www.monumentos.pt>

> Cohesión territorial

> Coesão territorial

> Territorial Cohesion

Espaço Público e Coesão Territorial – O Caso da “Rambla de La Mina”

Ana Júlia Pinto*¹ *Mestre em Engenharia do Território pelo IST, doutoranda Universidade de Barcelona no programa Espacio Publico y Regeneración Urbana.*

Abstract

The urban structure hosts an enormous variety of factors and interactions that, on one hand, reveal its interest and uniqueness but, on the other hand, leads to some of today's problems of territorial cohesion.

Public spaces have a fundamental role in the urban structure and city life, as they allow for formal and environmental continuity, accessibility, visibility, contributing to the reinforcement of social and economical centralities. Therefore it is fundamental to think of public spaces as important instruments on promoting territorial cohesion. The need to adapt public spaces to each site's specificities, in a local perspective as well as on the broader scale (city, region) becomes evident, highlighting the necessity for the articulation of both scales, in the way of promoting a cohesed and inclusive territories.

It is on the often unstructured cities' peripheries, with their peculiar urban characteristics, that these interventions assume a greater importance, as with the case of the Barrio de La Mina, in Barcelona.

Resumen

La estructura urbana alberga una enorme variedad de factores e interacciones que, por una parte, ponen de manifiesto su interés y su singularidad, pero, por otro lado, generan algunos de los problemas actuales de cohesión territorial.

Los espacios públicos tienen un papel fundamental en la estructura urbana y la vida de la ciudad, ya que para la educación formal y permitir la continuidad del medio ambiente, la accesibilidad, la visibilidad, lo que contribuye al fortalecimiento de centralidades sociales y económicas. Por lo tanto, es fundamental pensar en los espacios públicos como instrumentos importantes en la promoción de la cohesión territorial. La necesidad de adaptación de los espacios públicos a las especificidades de cada sitio, en una perspectiva local, así como en una mayor escala (ciudad, región) se hace evidente, poniendo de relieve la necesidad de la articulación de ambas escalas, para promover unos territorios cohesos e inclusivos.

Es, a menudo, en la no estructurada periferia de las ciudades, con sus peculiares características urbanas, que estas intervenciones de asumen una mayor importancia, como en el caso del Barrio de La Mina, en Barcelona.

Keywords *Public Space; Territorial Cohesion; Urban Space; Territorial Scales; Guiding Principle; La Mina; Barcelona.*

Introdução

O espaço público contribui, fortemente, para a estruturação das cidades conferindo-lhes identidade. Desempenha também um importante papel na interligação entre as diferentes áreas da cidade, promovendo a continuidade formal da estrutura urbana, não apenas no que se refere à estrutura edificada do espaço urbano (edifícios e infra-estruturas), mas também ao nível da estrutura natural, razão pela qual se considera que estes espaços estão associados à estruturação ambiental das cidades. O espaço público tem, ainda, implícito um carácter público, de uso social colectivo e multifuncionalidade, caracterizando-se fisicamente pela sua acessibilidade, que lhe confere muitas vezes um carácter de centralidade. Assim, no âmbito do presente trabalho, defende-se ser fundamental pensar o espaço público como obra de qualificação da sua envolvente e de qualidade intrínseca, como o são a sua capacidade de promover a continuidade do espaço urbano e de ordenar e estruturar o território.

No contexto da cidade actual, deparamo-nos diariamente com problemas associados ao forte crescimento e expansão urbana desordenada, característico das últimas décadas. Muitos destes problemas estão directa ou indirectamente relacionados com a fraca promoção da coesão territorial no espaço urbano. É frequente verificarem-se inúmeros problemas de coesão territorial, tais como, [1] a fragmentação de importantes estruturas naturais; [2] a perda de identidade e problemas de conectividade dos tecidos constituintes da malha urbana; [3] problemas de exclusão social e marginalização; [4] disparidades económicas e falta de diversidade. É no sentido de solucionar estes problemas que surge a necessidade de introduzir o conceito de coesão territorial nos processos de planeamento das intervenções no espaço urbano.

Com a introdução do conceito de coesão territorial pretende-se promover a criação de espaços urbanos coerentes e inclusivos, surgindo o espaço público como um elemento privilegiado no sentido de atingir este objectivo. Com efeito, dada a sua génese e potencialidades, bem como a sua abrangente natureza (dimensão, vocações, localização, tipologia, etc.), o espaço público permite a conexão e coerência do tecido urbano, desempenhando um papel determinante na definição da forma e da silhueta urbana e respectivas ligações. Deste modo, constitui-se como um instrumento operativo de coesão territorial no que diz respeito à continuidade formal e ambiental, à mobilidade/acessibilidade no espaço urbano e à visibilidade da cidade, permitindo conferir coerência à forma do tecido urbano, promovendo a interligação das malhas, bem como a continuidade e coerência das redes urbanas (eixos viários estruturantes, outras infra-estruturas, estrutura ecológica, espaços verdes, entre outros).

Neste contexto, o objectivo central do presente trabalho é o de definir princípios que constituam as linhas orientadoras gerais para a promoção da coesão territorial através dos projectos de espaço público, no sentido de orientar o desenvolvimento das acções de planeamento, programação e desenho dos mesmos, em prol da construção de territórios coerentes, inclusivos e estruturados no sentido de promover o desenvolvimento sustentável. Procurando avaliar a capacidade de um espaço público promover a coesão territorial do espaço urbano em que se insere, mas também com o intuito de testar a aplicabilidade dos princípios orientadores desenvolvidos, procede-se à aplicação dos mesmos ao caso de estudo *Rambla de La Mina*.

A coesão territorial através de projectos de espaço público

Os processos de planeamento urbano constituem instrumentos fundamentais para a coesão territorial e o espaço público surge como o seu elemento estruturante, verificando-se a necessidade de o planear no sentido da coesão territorial. Dada a sua génese e potencialidades, o espaço público permite a conexão e coerência do tecido urbano, constituindo-se como um valioso instrumento de coesão territorial, nas suas diversas dimensões (continuidade – formal e ambiental, mobilidade/acessibilidade, visibilidade, multi-funcionalidade, social e económica).

O espaço público, devido à sua abrangente natureza (dimensão, vocações, localização, tipologia, entre outros), tem um papel determinante na definição da forma e da silhueta urbana e respectivas ligações, constituindo-se assim como um instrumento operativo de coesão territorial no que diz respeito à continuidade formal e ambiental, à mobilidade/acessibilidade no espaço urbano e à visibilidade da cidade, permitindo conferir coerência à forma do tecido urbano, promovendo a interligação das malhas, bem como a continuidade das redes urbanas (eixos viários estruturantes, outras infra-estruturas, estrutura ecológica, espaços verdes, entre outros).

A continuidade do tecido urbano é um requisito fundamental para a promoção da coesão territorial, uma vez que só através dela é possível construir um espaço urbano coerente, no que diz respeito aos seus grandes eixos estruturantes, à arquitectura, à estrutura ecológica, entre outros. Como se referiu anteriormente, considera-se que a dimensão de continuidade pode direccionar-se em dois sentidos distintos, mas simultaneamente complementares, o da coesão formal e o da coesão ambiental, desempenhando o espaço público um papel determinante no que diz respeito à continuidade da malha urbana.

O facto de que a finalidade última do espaço público ser o seu usufruto por parte da população, bem como a satisfação das suas necessidades e expectativas a este nível, vem justificar as funções de coesão territorial nas dimensões social, económica e de multi-funcionalidade do mesmo. Neste sentido, o espaço público, (que reflecte o sistema de relações sociais e culturais do espaço urbano em que se insere), promove a sua apropriação e sentimento de pertença por parte da população, contribuindo para a formação do carácter identitário de um território. Refira-se ainda que o espaço público, quando bem programado e adaptado ao local em que se insere e à comunidade que pretende servir, pode contribuir fortemente para minimizar fenómenos de exclusão social (que tanto afectam as cidades actuais), através das dinâmicas de utilização que nele se geram.

Por outro lado, os espaços públicos constituem uma síntese da dinâmica socioeconómica que afecta a cidade (Gonçalves, 2006), sendo a coesão ao nível económico promovida através da potencial geração de dinâmicas económicas, como o aparecimento de comércio e novas actividades empregadoras, impulsionadas pela localização e tipologia do espaço público.

Refira-se ainda que, segundo Borja, (2003) um espaço público efectivamente promotor de coesão deve ser social e territorialmente polivalente, aberto à evolução, à diversidade e à dinâmica económica.

Denota-se assim a importância da multi-funcionalidade do espaço público no sentido de se constituir como um espaço atractivo para a população, assumindo características de centralidade e apresentando uma flexibilidade de usos que lhe permite uma maior adaptabilidade à evolução das dinâmicas urbanas, e consequentemente promover uma perspectiva temporal alargada de coesão territorial.

Deste modo, no processo de planeamento do espaço urbano, torna-se fundamental pensar as intervenções de espaço público, como instrumentos capazes de contribuir para a solução das problemáticas do sistema urbano relacionadas com a coesão territorial, tirando partido do papel estruturador que este tipo de espaços pode desempenhar nas cidades.

No sentido de planear em prol de um território coerente e estruturalmente coeso, torna-se fundamental que as acções de planeamento urbano, sejam elas intervenções a escalas mais alargadas – definição de políticas de acção e orientações estratégicas – ou a escalas mais locais – projectos para uma área específica; sejam guiadas por princípios orientadores que promovam a coesão territorial nas diversas vertentes.

Por se considerar que os espaços públicos desempenham um papel fundamental na estruturação do território, é de extrema importância que o planeamento dos mesmos (desde as escalas urbanas mais abrangentes às mais locais) seja sustentado por princípios orientadores que os guiem no sentido da coesão territorial. Deste modo, é fundamental que os projectos de espaço público sejam orientados no sentido de promover a sua adequação à realidade em que se inserem, nomeadamente, promovendo espaços urbanos bem inseridos no meio natural e adaptados às características biofísicas, permitindo a continuidade das redes urbanas e o enquadramento face à forma e escala arquitectónica da sua envolvente. Porém, estes princípios orientadores devem também guiar os projectos de espaço público no sentido de poderem dar resposta às necessidades e expectativas da sua população alvo, quer ao nível da tipologia de espaço a desenvolver, quer ao nível das actividades que aí deverão decorrer e das dinâmicas a serem geradas.

Em suma, considera-se que o planeamento, programação e projecto dos espaços públicos devem ser orientados no sentido de promover a coesão do espaço urbano aos níveis ambiental, social, económico e formal, considerando as diferentes escalas territoriais, desde o contexto territorial em que o espaço público se insere, à área da sua envolvente e respectiva área de inserção.

Diferentes escalas territoriais

O planeamento urbanístico deve ser visto como um processo “multi-espacial”, uma vez que envolve várias escalas territoriais, às quais estão associadas diferentes tipologias de intervenções urbanas. É comum definirem-se três escalas de planeamento urbanístico associadas aos respectivos níveis de administração e também aos âmbitos de gestão territorial: [1] escala nacional e internacional; [2] escala regional e sub-regional; [3] escala municipal, local e de pormenor.

As referidas escalas territoriais distinguem-se não só pela maior ou menor abrangência das suas áreas geográficas de intervenção, mas também pelo âmbito das suas intervenções e consequentemente pelos instrumentos de gestão territorial que utilizam e respectivas entidades responsáveis.

Sendo o espaço público um elemento estruturante do espaço urbano, com um papel decisivo na coesão territorial do mesmo, também ele deve ser pensado e planeado segundo as referidas escalas territoriais de análise, por forma a possibilitar intervenções coerentes e articuladas com os espaços envolventes e inseridas nas estratégias de desenvolvimento municipal e regional.

Neste sentido, também o espaço público tem um carácter “multi-espacial”, isto é, deve ser pensado, programado e desenhado tendo em consideração as diferentes escalas às quais tem expressão / influência. Com efeito, considera-se que a concepção de um projecto de espaço público deve considerar pelo menos três escalas territoriais no sentido de promover a coesão do espaço urbano, sendo elas: o contexto territorial em que o espaço público se insere, a área envolvente ao espaço público e a área de inserção do espaço público propriamente dita.

Note-se que, a dimensão espacial do contexto territorial de inserção do espaço público, bem como do seu espaço envolvente pode variar (abranger uma maior ou menor área), em função da tipologia de espaço público em questão, uma vez que algumas tipologias, como os parques urbanos, as grandes avenidas e praças ou os eixos viários estruturantes, têm uma influência mais alargada a escalas superiores do que outros, de que são exemplos algumas ruas, pequenos jardins, largos e praças, entre outros.

Refira-se ainda que a maior ou menor abrangência geográfica das referidas escalas territoriais, não depende apenas da tipologia do espaço público em questão, mas também das dinâmicas por ele / nele

geradas. Um espaço público, dependendo da sua multi-funcionalidade, da sua adaptabilidade à realidade em que se insere e da população a que se destina, gera mais ou menos dinâmicas económicas, sociais, culturais, funcionais, (no tecido urbano), dinâmicas estas que podem fomentar ou inibir a sua utilização. É por esta razão que se pensa que também a adaptabilidade do espaço público à realidade física e social em que se insere, contribui para a dimensão das suas escalas de influência, podendo aumentar ou diminuir o seu âmbito geográfico.

Comprovado que está o papel fundamental desempenhado pelos espaços públicos no sentido de promover a coesão territorial do espaço urbano, importa referir que e seu planeamento deve ter em consideração as diferentes escalas sobre as quais o mesmo tem influência.

A coesão territorial, nas suas diversas vertentes só pode ser efectivamente atingida quando instrumentos valiosos como o espaço público forem planeados de forma a integrar e articular as opções tomadas nas diversas escalas territoriais. Deste modo, um projecto de espaço público para uma determinada área específica, deve integrar as orientações e estratégias definidas pelos instrumentos das escalas hierarquicamente superiores para a estrutura urbana e para os espaços públicos da região ou município, bem como procurar integrar-se, de forma coerente e harmoniosa, no tecido urbano (considerando as vertentes ambiental, social, económica e formal) da sua envolvente.

No sentido de orientar o planeamento das intervenções de espaço público em prol da coesão territorial, definiram-se três escalas territoriais distintas (Quadro 1). Saliente-se ainda que as referidas escalas territoriais assumem como unidade máxima o município e a região, por se considerar que a grande maioria dos espaços públicos têm como influência máxima este contexto territorial, muito embora hoje em dia possam ser planeados, excepcionalmente, espaços públicos com o intuito de terem expressão à escala nacional e até mesmo internacional.

Importa salientar que o projecto de espaço público deve ser visto e pensado como um todo, e não apenas como um elemento isolado no espaço urbano. Um projecto espaço público deve integrar as orientações definidas em todas as escalas territoriais de análise, procurando ir ao encontro das estratégias regionais e municipais com incidência na sua área de inserção, adoptando soluções formais e funcionais que lhe permitam uma inserção coerente na sua envolvente e seguindo soluções técnicas e de escolha de materiais que promovam a sua sustentabilidade.

Escalas Territoriais	Âmbito Geográfico	Instrumentos	Natureza das Orientadores para a Coesão Territorial
EA Contexto Territorial	Depende das funções do espaço público, podendo representar: >Região >Município >Cidade	Planos estratégicos Planos especiais Planos directores Programas de intervenção	Orientações face a estratégias de desenvolvimento regional, municipal, etc.
EB Espaço Envolvente	Espaço envolvente ao espaço público, podendo representar: >Localidade >Bairro >Quarteirão	Planos de pormenor Programas do espaço público Processos de participação cidadã Processo de concepção do espaço público	Orientações face às características urbanísticas envolventes
EC Área do Espaço Público	Área de ocupação do projecto de espaço público	Processo de concepção e desenho do espaço público Processos de participação cidadã	Orientações específicas de concepção e desenho do espaço público

Quadro 1 – Caracterização genérica das escalas territoriais de análise para a coesão territorial

Princípios orientadores

Conforme se referiu anteriormente, o espaço público constitui-se como um elemento privilegiado no sentido a ajudar a promover a coesão territorial do espaço urbano. Assim, considera-se fundamental definir linhas orientadoras gerais que possam guiar as intervenções de espaço público no sentido da coesão territorial. Importa salientar que estes princípios orientadores não devem ser estáticos, mas sim

dinâmicos necessitando de serem adaptados à realidade específica de cada espaço público, de forma a poderem cumprir a sua finalidade.

A promoção da coesão territorial, e logo os princípios apresentados são importantes factores a ter em consideração no âmbito da qualificação do espaço público, factores estes que estão longe de se referirem apenas aos aspectos físicos e formais do desenho urbano, englobando também aspectos socio-económicos, culturais, ambientais, bem como estratégias de desenvolvimento urbano.

Deste modo, no sentido de abarcar todos os factores que contribuem para a coesão territorial do espaço urbano que têm expressão ao nível do espaço público, considera-se que os princípios orientadores para a coesão territorial devem ter em consideração áreas de estudo como: a identidade / sentimento de pertença / apropriação; as características biofísicas do local; os factores e dinâmicas socioeconómicas; as condições de mobilidade e acessibilidade; os aspectos de continuidade / permeabilidade da malha urbana; os usos e funções presentes; e os aspectos de segurança e conforto; materiais. De referir que para cada uma destas áreas devem ser definidas orientações com a finalidade de guiar a concepção do projecto de espaço público nas diferentes escalas territoriais sobre as quais o referido projecto tem incidência, desde o contexto territorial em que se insere, ao espaço da sua envolvente, até à sua área de ocupação propriamente dita.

Assim, consideram-se as seguintes linhas orientadoras gerais, como essenciais no sentido de guiar o planeamento, programação e desenho dos espaços públicos, em prol da coesão territorial:

- >Deve ter-se sempre presente o conceito de **sustentabilidade**, procurando encontrar modelos de desenvolvimento em que se promova a equidade ao nível económico, social e ambiental;
- >Promoção do reforço do **carácter identitário / apropriação**, não só do espaço público, mas também do espaço urbano em que se insere;
- >Promoção da **integração biofísica** do espaço público, isto é, sua adaptação à realidade física em que se insere, procurando minimizar impactes negativos sobre a envolvente biofísica;
- >Adaptação do espaço público às características e **dinâmica social** do espaço urbano em que se insere, no sentido de minimizar os fenómenos de exclusão social e marginalização;
- >Adaptação do espaço público às estratégias de **desenvolvimento económico** existentes, bem como satisfazer as necessidades da sua população alvo ao nível da criação de actividades económicas prestadoras de serviço público;
- >Criação de condições de **mobilidade e acessibilidade** que promovam espaços urbanos inclusivos e acessíveis a toda a população e que, igualmente, promovam uma melhor compreensão do espaço promovendo a sua utilização;
- >Configuração e desenho dos espaços públicos de forma a promover a **continuidade e permeabilidade** com a estrutura urbana existente, assegurando não só a cadeia de acessibilidades, mas também as relações entre os edifícios adjacentes e a complementaridade dos espaços, assim como a continuidade e complementaridade das funções e actividades neles desenvolvidas;
- >**Adaptação das funções e actividades** a desenvolver no espaço público, à realidade territorial em que se inserem e à população presente;
- >Promoção da **segurança, conforto** e aprazibilidade quer no acesso ao espaço público, quer na sua utilização, nomeadamente procurando soluções de desenho e escolha de materiais adequados às características do local e à população que se pretende servir;
- >**Adequabilidade dos materiais** a escolher / adoptar no espaço público, face às características do espaço urbano em que se insere, nomeadamente, funções a desempenhar, características dos seus potenciais utilizadores, intensidade de utilização e especificidades biofísicas;
- >Promoção de uma efectiva **participação cidadã** ao longo de todo o processo de concepção dos espaços públicos, para que estes possam responder às necessidades efectivas da sua população alvo.

Importa referir que a concepção do projecto de espaço público não deve orientar-se apenas através dos princípios para a coesão territorial, devendo também ter por base o conhecimento aprofundado das características biofísicas, sociais, económicas e formais nas diversas escalas territoriais em que o projecto têm influência. Deste modo, e como se apresenta esquematicamente na figura seguinte, só é possível conceber um projecto de espaço público coerente, adaptado às necessidades e expectativas da população, bem inserido no espaço urbano envolvente, etc., através de uma conjugação de conhecimento entre as características do local e os princípios orientadores para a coesão territorial.



O conhecimento das características locais e os princípios orientadores para a coesão territorial no processo de concepção do espaço público

“Rambla de La Mina”: espaço público promotor de coesão territorial

No sentido de enquadrar o espaço público que de seguida se analisará, importa referir que, o Bairro de *La Mina* localiza-se na zona oriental da cidade de Barcelona estando, no entanto, integrado no município de *Sant Adrià*. O bairro encontra-se separado da restante área do município a que pertence, por duas marcantes barreiras físicas: o *Rio Besòs* e a *Ronda Litoral* da cidade de Barcelona. Assim, embora se considere que o Bairro de *La Mina* faz ainda parte da Área Metropolitana de Barcelona, este encontra-se numa localização bastante periférica face a esta cidade. Trata-se de um bairro densamente povoado, uma vez que conta com uma população entre os 13.000 e os 15.000 habitantes.

Esta zona de *Sant Adrià de Besòs*, adjacente à cidade de Barcelona, à semelhança de outras cidades europeias, tendo uma localização já bastante periférica, é caracterizada por ter vários problemas urbanísticos, não só ao nível da sua inserção na estrutura urbana envolvente, mas também fragilidades de carácter socioeconómico, problemas de exclusão social e marginalização. No sentido de solucionar estes desequilíbrios físico-sociais entre a parte oriental da cidade e as zonas central e ocidental, têm vindo a desenvolver-se várias operações de reconversão urbana.

Um dos instrumentos desenvolvido no sentido solucionar os referidos desequilíbrios e iniciar o processo de reconversão do bairro foi o Plano de Transformação do Bairro de *La Mina*. Este instrumento considera como uma intervenção estruturante para a reconversão do bairro, o desenvolvimento da *Rambla de La Mina*, enquanto eixo central estruturador de todo o território, com um forte carácter cívico.

Assim, o projecto da *Rambla de La Mina* procura encontrar soluções que sejam potenciadoras da vivência e apropriação do espaço público, com o objectivo central de contribuir para renovar a identidade e imagem do bairro na cidade de Barcelona. Pretende-se também promover o percurso que vai do *Parc del Besòs* até à frente marítima, e também a continuidade entre os vários espaços adjacentes, isto é, entre o centro e o resto do bairro.

Com efeito, o Bairro de *La Mina*, dadas as suas características morfológicas, constitui claramente um enclave metropolitano, visível tanto do mar, como da montanha. Assim, intervir neste território com formas marcantes poderia ser interessante, no sentido de quebrar alguns dos preconceitos sociais existentes (recordemo-nos que *La Mina* é sistematicamente considerada como o bairro mais perigoso de Barcelona). Um dos factores diagnosticados pela população, nos processos de participação cidadã que acompanharam toda a reconversão do bairro, foi a necessidade de lhe atribuir cor. Neste sentido, foram elaborados estudos de cor e de formas, de modo a compreender qual a solução que melhor funciona nesta realidade.

Deste modo, a intervenção ao nível do chão da *Rambla* passou a ser o elemento estruturante de toda a proposta, assumindo-se que, [1] esta deve ser um novo elemento urbano no qual se alicerça toda a malha do bairro; [2] um lugar no qual se expressará a diversidade comunitária; [3] um eixo fundamental de conexão entre o *Parc del Besòs* e a frente marítima; [4] um lugar acrescido de valor estratégico com a passagem do eléctrico.

Em suma, com o projecto da *Rambla de La Mina*, pretende-se criar um núcleo de forte carga simbólica, que possa vir a constituir-se como uma nova centralidade urbana, respondendo às necessidades do bairro.



Vistas do estado actual de execução da *Rambla de La Mina* Fonte – Remesar, 2008

No âmbito de estudar a capacidade real de o espaço público *Rambla de La Mina* promover a coesão territorial do espaço urbano em que se insere, mas também com o objectivo de testar a relevância e operacionalidade dos princípios enunciados, anteriormente, desenvolveu-se um processo de avaliação do mesmo. O referido processo de avaliação baseia-se em dez critérios correspondentes aos princípios orientadores apresentados, e consiste na identificação dos pontos fortes e das fragilidades do caso de estudo face a estes mesmos critérios, e segundo as escalas territoriais que se definirão de seguida.

Tal como se referiu anteriormente, os espaços públicos, no sentido de promoverem a coesão territorial, têm que ser planeados, programados e projectados segundo diferentes escalas territoriais (EA - contexto territorial em o espaço público se insere; EB – área envolvente ao espaço público; EC – área de inserção do espaço público). Importa ainda referir que a abrangência de cada uma destas escalas depende directamente da tipologia do espaço público, das funções que nele se desenvolvem e também das dinâmicas por ele / nele geradas.

Assim, no sentido de avaliar o presente espaço público face à problemática da coesão, importa identificar o âmbito da sua influência territorial, no que se refere a estas três escalas. Neste sentido



verifica-se que a *Rambla de La Mina*, [1] tem uma localização geográfica algo periférica face à cidade de Barcelona; [2] desempenha funções que assumem, fundamentalmente, um carácter local; e [3] estabelece ligações que, quer no que se refere à rede de transportes, quer no que diz respeito ao desenho da malha urbana, têm uma incidência máxima ao nível da área oriental da cidade de Barcelona. Deste modo, considera-se (Figura 3):

>O **contexto territorial (EA)** máximo deste espaço público é a Cidade de Barcelona, (com expressão apenas ao nível de alguns dos princípios), sendo a sua incidência real a área envolvente ao rio Besòs.

>A **área envolvente ao espaço público (EB)** corresponde, numa visão mais abrangente ao Bairro de *La Mina*, e num âmbito mais local à envolvente directa da *Rambla de La Mina*.

>A **área de inserção do espaço público (EC)**, naturalmente, corresponde ao espaço da *Rambla de La Mina*.

Escalas territoriais de análise da *Rambla de La Mina*

No que diz respeito ao contexto territorial (EA), pretende-se fundamentalmente avaliar a adaptabilidade do projecto de espaço público face a linhas estratégicas existentes, definidas por instrumentos de gestão territorial com incidência na área de influência do espaço público. Neste sentido, assumindo esta escala como área máxima a cidade de Barcelona e, como área real, a envolvente ao *Rio Besòs*, importa analisar as estratégias definidas no Plano Geral Metropolitano bem como pelas Modificações ao Plano Geral Metropolitano para o Sector da Frente Litoral e Margem Direita do *Rio Besòs*.

No que se refere à área envolvente ao espaço público (EB), pretende-se avaliar se o projecto da *Rambla de La Mina* se encontra adequado à realidade que pretende servir, não só ao nível da sua inserção formal no desenho urbano do Bairro de *La Mina*, mas também face à realidade social e económica existente e às dinâmicas que se pretendem gerar no bairro, às condições ambientais e às necessidades e expectativas dos seus potenciais utilizadores. Para o efeito importa ter em consideração as estratégias e intenções traduzidas pelo Plano de Transformação do Bairro de *La Mina*, pelo PERI de *La Mina*, e pelo Plano de Acções para o Bairro de *La Mina*. Ainda no âmbito desta escala territorial, a avaliação apresentada para a envolvente directa da *Rambla* baseia-se em análises de campo desenvolvidas directamente no local, metodologia que de resto, também foi adoptada para a avaliação ao nível da própria área de inserção do espaço público (EC).

No sentido de dar seguimento ao presente processo de avaliação do projecto de espaço público, face às suas capacidades de promover a coesão territorial do espaço urbano em que se insere, importa então sintetizar os pontos fortes e as fragilidades do mesmo, para cada um dos princípios de coesão territorial apresentados, e tendo em consideração as referidas escalas territoriais (Quadro 2).

O diagnóstico apresentado leva a antever uma avaliação global bastante positiva do espaço público enquanto promotor da coesão territorial, e logo qualificador do espaço urbano em que se insere. Com efeito, salienta-se que o projecto da *Rambla de La Mina*, tal como foi concebido, constitui uma estrutura de

enorme valor no sentido de incrementar a **identidade** local, e de promover a **dinâmica social**, uma vez que através da sua tipologia e das funções desenvolvidas contribui fortemente para a qualificação da sua envolvente, aumentando a apropriação e logo o carácter identitário do local, a par com a minimização dos fenómenos de exclusão social e marginalização. Também ao nível da **continuidade e permeabilidade**, este espaço público tem um desempenho muito positivo, contribuindo para a continuidade formal do desenho urbano da sua envolvente, mas também para aumentar a permeabilidade do bairro, “abrindo-o ao exterior”, e a permeabilidade visual entre a frente marítima e o *Parc del Besòs*.

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
EA – CONTEXTO TERRITORIAL	
	
<p>Adaptabilidade face à estratégia de, recuperar espaço para a construção de espaços públicos, definida para a cidade de Barcelona. [Identidade]</p> <p>Criação e disponibilização à comunidade de novos espaços públicos. [Identidade]</p> <p>Necessidade de reconverter e requalificar a área, no sentido de eliminar os fenómenos de exclusão social existentes. Este espaço público, pelas suas características, e pelas dinâmicas sociais que é capaz de gerar, constitui-se como um importante elemento qualificador. [Identidade; Dinâmica Social]</p> <p>Adequada inserção na estrutura biofísica, contribui positivamente para a recuperação e requalificação da frente marítima e das margens do <i>Rio Besòs</i>. [Integração Biofísica]</p> <p>Diminuição do efeito barreira que constitui a frente marítima. Esta intenção está presente no projecto do espaço público, que estabelecendo a ligação com este elemento natural, o transforma numa mais-valia, a ser desfrutada pelos utilizadores. [Integração Biofísica]</p> <p><i>Rambla de La Mina</i> como novo espaço público, que contribui para o aparecimento de novas dinâmicas sociais. [Dinâmica Social]</p> <p>Espaço público que, se constitui como um pólo gerador de dinâmicas económicas, promovendo o desenvolvimento económico desta área; a dinamização dos espaços públicos através da localização de actividades comerciais e de serviços; e o desenvolvimento de áreas urbanas de carácter funcional misto. [Dinâmica Económica; Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Espaço público que pelo eixo estruturante que constitui permite dar resposta a estratégias definidas quer para a Cidade de Barcelona quer para a área do <i>Besòs</i>, tais como conectar as cidades de Barcelona e <i>Sant Adrià</i>; e estender a linha do eléctrico de modo a ligar Barcelona a <i>Sant Adrià</i>, permitindo o acesso ao Fórum e ao novo centro de convenções – <i>TramBesòs</i>. [Mobilidade e Acessibilidade; Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>Espaço público que pela diversidade de funções que engloba possibilita a criação de equipamentos de serviço à comunidade. [Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Projecto do espaço público elaborado com base em processos de participação cidadã. [Participação Cidadã]</p>	<p>Face ao sistema geral de espaços públicos da área do <i>Besòs</i>, que inclui o <i>Parc del Besòs</i>, e o futuro parque urbano localizado na margem do rio <i>Besòs</i>, no sistema local de espaços públicos, no qual se inclui a <i>Rambla de La Mina</i>, deveria existir espaços verdes, no sentido de promover a continuidade. [Identidade; Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>O projecto de espaço público não desenvolve a programação de uma rede de serviços a localizar na <i>Rambla</i>, no sentido de contribuir para a intenção de transformar a frente marítima da zona oriental de Barcelona, numa das mais atractivas em termos de serviços. [Dinâmica Económica; Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Projecto de espaço público que não tem em consideração a criação de bolsas de estacionamento adicionais, junto a equipamentos e espaços públicos (são previstos poucos lugares de estacionamento). [Mobilidade e Acessibilidade]</p>

PONTOS FORTES	Pontos Fracos
EB – ESPAÇO ENVOLVENTE	
	
<p>As cores utilizadas no pavimento quebram a monocromia do bairro, trazendo uma nova dinâmica á sua imagem – imagem mais atractiva, moderna e actual. [Identidade; Continuidade e Permeabilidade; Adaptabilidade dos Materiais]</p> <p>Desempenha um papel estruturante, no bairro, “abrindo” o espaço á sua envolvente, ajudando a eliminar o efeito negativo da grande volumetria dos edifícios, combatendo a exclusão social. [Identidade; Dinâmica Social; Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>Estabelece a ligação mar – montanha, isto é, entre o <i>Parc del Besòs</i> e a frente marítima, favorecendo a ligação física e visual. [Identidade; Integração Biofísica; Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>Espaço público que estabelece a relação com a envolvente, promovendo a utilização por parte de utilizadores exteriores ao bairro. [Identidade]</p> <p>Potencial gerador de dinâmicas económicas na envolvente, nomeadamente ao nível do sector terciário. [Identidade; Dinâmica Económica]</p> <p>Espaço público que pelas suas funções promovendo a sua apropriação por diferentes culturas e etnias. [Identidade; Dinâmica Social; Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Adequada inserção do espaço público na orografia local, tirando partido da localização privilegiada, com ligação ao mar e vista para a montanha. [Integração Biofísica]</p> <p>Existência de equipamentos, que promovem a inclusão social, gerando dinâmicas do exterior para o interior do bairro. [Dinâmica Social; Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Novos espaços habitacionais que geram novas dinâmicas sociais, trazendo novos habitantes ao bairro, promovendo a diminuição da exclusão social. [Dinâmica Social]</p> <p>Aparecimento de novos postos de trabalho. [Dinâmica Económica]</p> <p>Melhoria das condições de mobilidade da população, bem como a rede de transportes públicos. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Boas ligações viárias com a envolvente. É facilitada a conexão entre as duas partes do bairro, através dos vários atravessamentos do espaço público. [Mobilidade e Acessibilidade; Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>Desenho da rede de circulações do espaço público de forma a dar continuidade ao desenho urbano do bairro. [Mobilidade e Acessibilidade; Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>Promoção de modos suaves de circulação (eléctrico, pedonal e ciclovias), no acesso ao espaço público. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Tipologia e funções desenvolvidas no espaço público que contribuem para o grande objectivo projectual de promover a qualificação formal, social e económica do bairro. [Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Projecto baseado num processo participativo no qual se identificaram as seguintes expectativas / necessidades da população, que foram</p>	<p>Inexistência de espaços verdes que promovam a ligação à rede de espaços verdes existente, nomeadamente o <i>Parc del Besòs</i>. [Identidade; Integração Biofísica; Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>Ausência de espaços especializados para escalões etários específicos (p.e. crianças). [Dinâmica Social]</p> <p>Novos edifícios de habitação na envolvente directa do espaço público, que poderão vir a gerar dinâmicas económicas indutoras da privatização do espaço público. [Dinâmica Económica]</p> <p>Algumas ligações pedonais com o bairro são muito precárias (estreitamentos, ligações escuras, etc.), desfavorecendo a segurança nos atravessamentos e ligações à envolvente do espaço público. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Fracas ligações entre as ciclovias propostas e as existentes. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Poucos lugares de estacionamento para transporte individual, para acolher os utilizadores do espaço público, nomeadamente junto aos equipamentos (pólos geradores de tráfego). [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Ausência de actividades específicas, de modo a servir sectores individualizados da população do bairro, podendo levar a utilizações indevidas do espaço público, ou mesmo acções de vandalismo. [Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Fracas condições para o acesso ao espaço público utilizando bicicleta. [Segurança e Conforto]</p> <p>Inexistência de mecanismos que impeçam o estacionamento abusivo nas zonas pedonais de acesso ao espaço público. [Segurança e Conforto]</p> <p>Inexistência de mecanismos de acalmia de tráfego nas vias de acesso ao espaço público. [Segurança e Conforto]</p> <p>Alguns espaços de ligação da <i>Rambra</i> com a envolvente são escuros, indutores de sentimento de insegurança. [Segurança e Conforto]</p>
<p>tidas em consideração no projecto de espaço público. [Participação Cidadã]</p>	

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
EC – ÁREA DO ESPAÇO PÚBLICO	
	
<p>Pavimento de cores que face à grande densidade e elevada volumetria dos edifícios, torna o espaço público mais atractivo para a população. [Identidade; Dinâmica Social]</p> <p>Boa iluminação, que promove o sentimento de segurança, e logo a maior utilização do espaço público. [Identidade; Segurança e Conforto]</p> <p>Orientação solar Noroeste – Sudeste, possibilitando bons níveis de insolação e evitando-se a exposição directa aos ventos de norte. [Integração Biofísica; Segurança e Conforto]</p> <p>Alinhamento com a frente marítima, permitindo a refrigeração natural do espaço público, através da brisa marinha – mar como regulador térmico. [Integração Biofísica]</p> <p>Localização de novos equipamentos no espaço público, que se podem vir a constituir como pólos dinamizadores de actividades económicas e elementos promotores de inclusão social. [Dinâmica Social; Dinâmica Económica; Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Boas condições para a circulação de pessoas com mobilidade reduzida; população idosa; e carrinhos de bebé. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Existência de faixas dedicadas, promovendo a separação física dos diferentes tipos de circulações. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Alinhamentos de arborização, facilitando a leitura do espaço, e logo a rápida percepção das áreas pedonais, de circulação do eléctrico, ciclovias e de trânsito rodoviário. [Mobilidade e Acessibilidade; Continuidade e Permeabilidade; Segurança e Conforto]</p> <p>Evolução da cor do pavimento de verde – montanha – para azul – mar – que se constituiu como um elemento escultórico que enfatiza a continuidade da <i>Rambla</i> e a permeabilidade visual entre estes dois elementos. [Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>Espaço público amplo, de carácter genérico, multifuncional, permitindo uma grande liberdade na sua utilização, atraindo diversos tipos de população (escalões etários, etnias, etc.). [Identidade; Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Passagem da linha de eléctrico, com ligação a <i>Sant Adrià</i>, pela parte central da <i>Rambla</i>, trazendo novas pessoas ao bairro, que constituem potenciais utilizadores deste espaço público. [Dinâmica Social; Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Tipologia de espaço público e funções desenvolvidas facilmente adaptáveis a possíveis alterações de hábitos ou necessidades dos seus utilizadores. [Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Espaço público dotado de vários espaços de estadia para os seus utilizadores. [Identidade; Diversidade e Adaptabilidade de Funções]</p> <p>Pavimentação em asfalto de cores, que promove o carácter identitário do espaço público. [Identidade; Segurança e Conforto; Adaptabilidade dos Materiais]</p> <p>Utilização de materiais no mobiliário urbano, que promovem o</p>	<p>Espaços pedonais da <i>Rambla</i> (central e laterais) com pouca sombra. Este factor dificulta a estadia da população no verão, uma vez que, dadas as condições climatéricas de Barcelona, o espaço público torna-se muito quente. [Identidade; Integração Biofísica]</p> <p>Ausência de abrigos para a chuva. [Identidade; Segurança e Conforto]</p> <p>Ausência de reguladores térmicos, como planos de água ou árvores de folha caduca. [Integração Biofísica; Segurança e Conforto]</p> <p>Forte impermeabilização do solo. [Integração Biofísica]</p> <p>Inexistência de ciclovias na ligação <i>Parc del Besòs</i> – frente marítima. Existem apenas ciclovias nas ligações transversais. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Inexistência de mecanismos de acalmia de tráfego rodoviário, que confirmam prioridade ao peão, nos atravessamentos transversais à <i>Rambla</i>. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Nos atravessamentos rodoviários transversais à <i>Rambla</i>, circulação pedonal fica dependente de semaforização, não lhe sendo conferida prioridade. [Mobilidade e Acessibilidade]</p> <p>Alguns dos novos edifícios quebram a permeabilidade visual do espaço público para o mar. [Continuidade e Permeabilidade]</p> <p>Não são utilizados materiais reciclados, este factor parece não ser uma preocupação presente na construção deste espaço público. [Adaptabilidade dos Materiais]</p>
<p>conforto dos seus utilizadores (p.e. bancos de madeira). [Segurança e Conforto; Adaptabilidade dos Materiais]</p>	

Quadro 2 – Síntese da avaliação e diagnóstico do projecto da *Rambla de La Mina* – pontos fortes e pontos fracos

De referir que este projecto tem também uma avaliação bastante positiva ao nível da **participação cidadã**, uma vez que todo o seu desenvolvimento se sustenta num processo participado, em que se procura dar resposta às necessidades e expectativas da população alvo.

Outros critérios que apresentam também uma avaliação muito positiva, embora com alguns pontos fracos relevantes são: a mobilidade e acessibilidade; a diversidade e adaptabilidade de funções; e a adaptabilidade dos materiais. Ao nível da promoção das condições de **mobilidade e acessibilidade** verifica-se que este espaço público desempenha um papel fundamental, não só ao nível do Bairro de *La Mina* em si, mas também no que se refere à ligação do bairro com a sua envolvente directa, com a cidade de *Sant Adrià*, ou mesmo num contexto mais alargado com a cidade de Barcelona. No entanto, embora a avaliação a este nível seja bastante positiva apontam-se alguns pontos fracos ao projecto, nomeadamente no que diz respeito à falta de lugares de estacionamento para transporte individual, à degradação / desqualificação de alguns acessos à *Rambla*, bem como inexistência de métodos de acalmia do tráfego rodoviário que permitam conferir prioridade ao peão.

No que se refere à **adaptabilidade e diversidade de funções**, este espaço público através do desenvolvimento de um programa funcional misto, de serviço à comunidade, contribui positivamente para o grande objectivo projectual de promover a qualificação formal, social e económica do bairro. Apontam-se no entanto dois aspectos negativos, um primeiro que não se considera ser muito relevante, que se prende com o facto de o espaço público não dar prioridade à intenção de transformar esta área numa zona especializada em serviços; e um segundo, mais relevante, relacionado com a ausência de actividades específicas para sectores individualizados do bairro, factor que pode estar na origem de utilizações indevidas, ou mesmo acções de vandalismo.

Quanto à **adaptabilidade dos materiais** às funções que se pretende que desempenhem, considera-se uma avaliação globalmente positiva, uma vez que os materiais utilizados contribuem para a promoção do carácter identitário do espaço público; são duráveis e resistentes à utilização intensa e às adversidades do meio, promovendo também o conforto dos seus utilizadores. No entanto aponta-se um ponto fraco que se considera ser relevante, este prende-se com o facto de não haver a preocupação de utilizar materiais reciclados na concepção do espaço público.

De salientar ainda os três últimos princípios / critérios de avaliação, que embora tenham uma avaliação genericamente positiva, apresentam alguns aspectos negativos que se consideram ser algo relevantes para a avaliação global do espaço público, face à problemática da coesão territorial. Verifica-se uma adequada **integração biofísica** do espaço público, contribuindo para a recuperação e requalificação da frente marítima e das margens do rio *Besòs*, (importantes estruturas naturais), tirando partido desta localização privilegiada, e orientando-se favoravelmente face à exposição solar e aos ventos dominantes. Apontam-se no entanto três principais pontos fracos: [1] o projecto não assume como factor determinante a ligação entre as várias estruturas ecológicas existentes, no sentido de lhes dar continuidade; [2] ausência de reguladores térmicos naturais, como planos de água ou árvores de folha caduca; [3] forte impermeabilização do solo.

Apresentam-se como principais pontos fortes, capazes de gerar **dinâmica económica** no local, o facto de o espaço público, pela sua tipologia e pelas funções que desenvolve, constituir um pólo gerador de novas actividades económicas, nomeadamente ao nível do sector terciário. No entanto, a este nível identificam-se igualmente fragilidades, relacionadas com o facto de não se desenvolver a programação de uma rede integrada de serviços para a *Rambla*, e também com o aparecimento de novos edifícios de habitação na envolvente directa do espaço público, que poderão vir a gerar dinâmicas económicas potenciadoras de privatização do mesmo, caso não sejam tomadas medidas mitigadoras.

Por último, importa referir que o espaço público em análise apresenta boas condições ao nível da **segurança e conforto** dos seus utilizadores, quer ao nível da circulação na *Rambla*, da leitura e compreensão do espaço público, da iluminação do mesmo, ou mesmo dos materiais utilizados.

São no entanto apontadas algumas fragilidades que se consideram determinantes para a avaliação global do espaço público, como sejam [1] a inexistência de mecanismos de acalmia de tráfego nas vias de acesso à *Rambla*; [2] algumas ligações desqualificadas ao bairro, que induzem o sentimento de insegurança; [3] a ausência de barreiras acústicas que protejam o espaço público do ruído da envolvente, nomeadamente provocado pelo tráfego rodoviário; [4] inexistência de abrigos que permitam aos utilizadores protegerem-se das adversidades do meio; bem como [5] a existência de planos de água que permitam “refrescar” o espaço público.

Como se referiu anteriormente, no sentido de substanciar a avaliação qualitativa apresentada, procedeu-se à elaboração de uma avaliação geral, baseada numa escala quantitativa, em que se atribui, para cada um dos princípios / critérios, uma classificação ao projecto de espaço público enquanto promotor de coesão territorial.

Deste modo, os dez critérios apresentados definem a matriz de avaliação do espaço público enquanto promotor de coesão territorial. No contexto da referida avaliação geral, a cada um destes critérios é atribuída uma classificação isolada, que formará parte de um todo, que constituirá a avaliação global do espaço público face à problemática da coesão territorial (Nunes da Silva, et al, 2001).

Com efeito, cada princípio / critério foi avaliado segundo uma escala numérica de 1 a 5, que expressa a maior ou menor qualidade do projecto de espaço público, face à problemática da coesão territorial do espaço urbano, sendo (adaptado de Nunes da Silva, et al, 2001):

>5 o nível mais elevado de qualidade do espaço público, sendo diagnosticados poucos aspectos negativos e quase sem expressão.

>4 um elevado nível de qualidade do espaço público, sendo diagnosticados pequenos aspectos negativos, com alguma expressão.

>3 o nível médio de qualidade do espaço público, em que existe um equilíbrio entre os aspectos positivos e as fragilidades diagnosticadas.

>2 um baixo nível de qualidade do espaço público, sendo diagnosticados vários aspectos negativos.

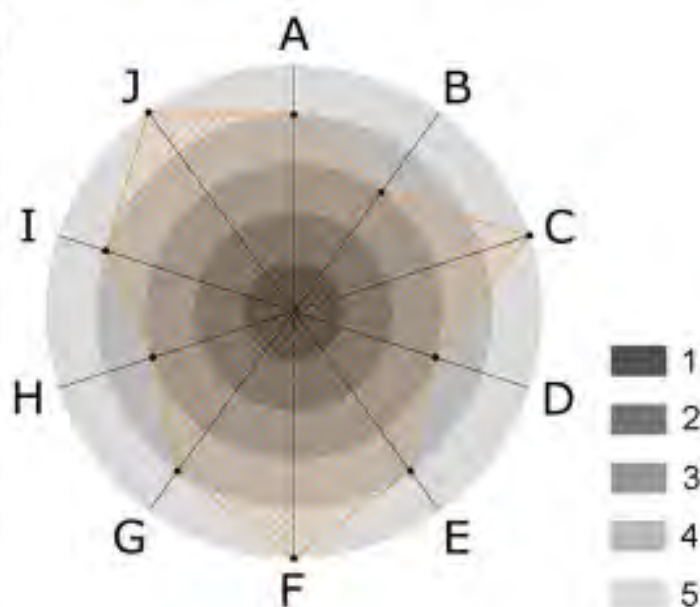
>1 o nível mais baixo de qualidade do espaço público – qualidade negativa / problemática – em que são diagnosticados poucos aspectos positivos, e quase sem expressão.

Tendo em consideração os pontos fortes e fracos diagnosticados, para cada um dos princípios de coesão territorial e respectivas escalas, apresenta-se de seguida a classificação atribuída a cada um deles, bem como uma possível representação gráfica desta avaliação (Figura 4), no sentido de ajudar a compreender a realidade do espaço público *Rambla de La Mina*, face a esta abordagem.

De referir que a avaliação global apresentada resulta da premissa de que todos os princípios têm a mesma importância na coesão territorial deste espaço, através do espaço público *Rambla de La Mina*.

Face a esta avaliação verifica-se que este espaço público tem um melhor desempenho em determinados princípios de coesão territorial – Dinâmica Social; Continuidade e Permeabilidade; Participação Cidadã – seguindo-se outros critérios também com um desempenho muito positivo, embora com uma classificação inferior – Identidade; Mobilidade e Acessibilidade; Diversidade e Adaptabilidade de Funções; Adaptabilidade dos Materiais – e por último princípios que embora tenham uma avaliação geral positiva, apresentam algumas fragilidades, pelas razões já apontadas – Integração Biofísica; Dinâmica Económica; Segurança e Conforto.

Princípios / Critérios	Classificação
A Identidade	4
B Integração Biofísica	3
C Dinâmica Social	5
D Dinâmica Económica	3
E Mobilidade e Acessibilidade	4
F Continuidade e Permeabilidade	5
G Diversidade e Adaptabilidade de Funções	4
H Segurança e Conforto	3
I Adaptabilidade dos Materiais	4
J Participação Cidadã	5
Avaliação Global	4



Assim, verifica-se, que o espaço público em análise tem globalmente, uma avaliação muito positiva (classificação de 4 na escala de 1 a 5), no que se refere à problemática da coesão territorial. Com efeito, depreendendo-se que a *Rambla de La Mina* se encontra adaptada à realidade que pretende servir, não só ao nível da forma urbana, mas também no que concerne aos aspectos sociais, económicos e ambientais do território em que se insere.

Conclusões

Através do estudo desenvolvido foi possível verificar que o espaço público, desempenha um papel estruturador do território urbano, desempenhando importantes funções urbanísticas (formais, económicas, sociais e ambientais), permitindo a interligação, conexão e coerência de diferentes espaços do território urbano, promovendo assim, coesão territorial nas suas variadas dimensões – continuidade formal e ambiental; mobilidade e acessibilidade; visibilidade; centralidade (mix de usos); coesão ao nível social e económico – que devem ser pensadas como um todo e não isoladamente.

Comprova-se assim, ser fundamental pensar as intervenções de espaço público como instrumentos capazes de contribuir para a solução das problemáticas de coesão, nas diversas escalas, do tecido urbano. Neste contexto, a definição de linhas orientadoras que guiem os projectos de espaço público em prol da coesão territorial, demonstrou-se ser uma forma bastante adequada para promover a criação de espaços urbanos coerentes, integrados e inclusivos.

Verifica-se também a necessidade de planejar os espaços públicos a diferentes escalas territoriais, isto é, não apenas à escala local, mas também a escalas mais alargadas, como o bairro, a cidade, a região, o país, ou mesmo à escala internacional, no sentido de, efectivamente, promover a coesão territorial. De salientar que a coesão territorial, nas suas diversas dimensões, só pode ser verdadeiramente atingida, quando todos os princípios definidos orientarem, de forma integrada, os projectos de espaço público, não apenas ao nível da área de inserção do mesmo, ou da sua irradiação directa, mas também ao nível da sua envolvente mais alargada, e mesmo do contexto territorial em que se insere.

As problemáticas de coesão territorial abordadas têm uma grande influência nos territórios urbanos já consolidados e desenvolvidos (como o são as grandes metrópoles), mas têm um impacte ainda maior em territórios mais fragilizados, onde o desenvolvimento económico é fraco, as condições de vida da população são precárias, o desenvolvimento das redes de transporte é insuficiente para assegurar a ligações necessárias, entre outros factores.

Assim, é neste tipo de territórios (mais fragilizados), que a promoção da coesão territorial assume especial importância, surgindo o planeamento e programação dos espaços públicos como um valioso instrumento em prol da criação de espaços urbanos coerentes e inclusivos. Pode então considerar-se que, os princípios orientadores para a coesão territorial, quando “utilizados” de forma integrada, isto é, pensando na globalidade dos princípios e na sua representatividade nas diferentes escalas territoriais, constituem importantes ferramentas para impulsionar o desenvolvimento e competitividade territorial.

O projecto da *Rambla de La Mina* foi desenvolvido no âmbito do processo de regeneração do Bairro de *La Mina*, com o objectivo de contribuir para solucionar alguns dos problemas urbanísticos existentes, nomeadamente, promovendo a vivência e apropriação do espaço público, contribuindo positivamente para a melhoria da identidade do bairro.

Através do processo de avaliação desenvolvido, para o espaço público (*Rambla de La Mina*), foi possível verificar que o mesmo tem, (no âmbito da coesão territorial), um melhor desempenho ao nível da dinâmica social; da promoção da continuidade e permeabilidade, e da participação cidadã. Seguem-se outros critérios como a identidade, a mobilidade e acessibilidade, a diversidade e adaptabilidade de funções e a adaptabilidade dos materiais. Por último surgem os princípios que embora tenham uma avaliação geral positiva, apresentam algumas fragilidades, como a integração biofísica, a dinâmica económica, e a segurança e conforto na utilização do espaço público.

Com efeito, verifica-se que a *Rambla de La Mina* tem globalmente, uma avaliação muito positiva no que concerne à problemática da coesão territorial, levando a concluir que este espaço público se encontra adaptado à realidade que pretende servir, não só ao nível do desenho urbano, mas também no que diz respeito aos aspectos sociais, económicos e ambientais do território em que se insere.

Por último, conclui-se que o processo de avaliação desenvolvido permite orientar os processos de planeamento urbano no sentido da coesão territorial, uma vez que, através do diagnóstico elaborado, torna-se possível identificar quais os principais problemas e as respectivas causas, definindo-se estratégias

e medidas de intervenção, com o objectivo principal de colmatar as fragilidades encontradas e solucionar eventuais problemas.

Referencias bibliográficas

- Área Metropolitana de Barcelona; *El Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona*; 2003; Barcelona.
- Borja, Jordi; *La Ciudad Conquistada*; Alianza Editorial; 2003; Madrid.
- Borja, Jordi; Muxi, Zaida; *El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*; Electa; 2003; Barcelona.
- Brandão, Pedro; Carrelo, Miguel; Águas, Sofia; *O Chão da Cidade*; CPD; 2002; Lisboa.
- Brandão, Pedro; Remesar, Antoni; *Design Urbano Inclusivo: Uma experiência de projecto em Marvila “Fragmentos e Nexos”*; Centro Português de Design; 2004; Lisboa.
- Castro, Alexandra; *Coexistência Social e Cívica – Contributos para uma Reflexão sobre os espaços públicos Urbanos*; in *Cidades, Comunidades e Territórios*, n.º 5; CET – ISCTE; 2002 (Dezembro).
- Davoudi, Simin; *Understanding Territorial Cohesion*; in *Planning Practice and Research*; Regional Studies Association, Vol. 20, n.º 4; Routledge; 2005; London.
- Faludi, Andreas; *From European spatial development to territorial cohesion policy*; in *Regional Studies*; Vol. 40, n.º 6; Routledge; 2006; London.
- Gonçalves, Jorge; *Os espaços públicos na Reconfiguração Física e Social da Cidade*; Coleção Teses; Universidade Lusíada Editora; 2006; Lisboa.
- Jones, Peter Blundell; Petrescu, Doina; Till, Jeremy; *Architecture and Participation*; Spon Press; 2005; Londres e Nova Iorque.
- Nunes da Silva, Fernando; Serdoura, Francisco M.; Costa, João Pedro; *Cultural Identity and Spatial Segregation in the Public Spaces of Lisbon*; in *actas de ISOCARP Congress 2001*.
- Nunes Da Silva, Fernando; *A participação das populações nos processos de planeamento, transformação e gestão do território*; in *1º Seminário de Engenharia do Território: Planear-Transformar-Gerir*; Instituto Superior Técnico – Núcleo de Estudo dos Alunos de Engenharia do Território; 2003 (Maio); Lisboa.
- Pereira, Cristóvão; Sisti, Cláudia; Vicente, Sérgio; Lopes, Telmo; *La Mina, Reflexos de uma aproximação projectual*; in *actas Seminário de Arte Pública: Almada 5/6 Maio*; 2007; Almada.
- Pol, Enric; *El modelo dual de la apropiación del espacio*; *Psicología y Medio Ambiente, Aspectos psicosociales, educativos y metodológicos*; Asociación Galega de Estudos e Investigación Psicosocial; 2002; Galicia.
- Remesar, Antoni; POL, Enri; *Repensar el río. Usos sociales del río Besòs*; Universitat de Barcelona; 1999; Barcelona.
- Remesar, Antoni; *Arte público y diseño urbano en los procesos de regeneración urbana*; 2007; sl.
- Remesar, Antoni; *Civic Empowerment: un reto para el arte público en los procesos de diseño urbano*; in *Criação e Constrangimento*; UNL – FCSH; 2007; Lisboa.
- Remesar, Antoni; Vidal, Tomeu (Direcció); Ricart, Núria (Coordinació); *Cartografies de La Mina*; CR Polis – Universitat de Barcelona; Consorci del Barri de la Mina; sl; Barcelona.
- Valada, Rui ; *espaço público : uma aposta para o futuro* ; in *Sociedade e Território*, n.º 37/38; 2004 (Junho); Lisboa.

NOTES

¹ Mestre em Engenharia do Território pelo IST, doutoranda UB - Espacio Publico y Regeneración Urbana. O presente artigo foi realizado com base na Tese de Mestrado com o título: “Espaço Publico, Contributos para a Coesão Territorial do espaço Urbano”.

Espaço habitacional e o lugar da arte no Bairro dos Olivais Sul, Lisboa

*Inês Maria Andrade Marques**¹ *Investigadora del CR POLIS de la Universitat de Barcelona. Master en Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad*

Abstract

The aim of this paper is to show how, in the design of public spaces of the Olivais Sul housing program [Lisbon, 1959- c.1965] a unique experience of the so-called “integration of the arts” was promoted, bringing together architects, artists and other professionals to work as team in a way that could be described today as interdisciplinary. This experience is described and contextualized in national and international levels.

Resumo

O objetivo deste trabalho é mostrar como, na concepção dos espaços públicos do programa habitacional Olivais Sul [Lisboa, 1959 - c.1965] uma experiência única da chamada “integração das artes”, foi promovida, reunindo arquitetos, artistas e outros profissionais para trabalhar como equipe em uma maneira que hoje poderia ser descrito como interdisciplinar. Esta experiência é descrita e contextualizada em níveis nacional e internacional.

Keywords: Housing, Art, Integration of the Arts, Interdisciplinarity, Lisbon

A “integração das artes” e o espaço residencial

A interdisciplinaridade é hoje aceite como a forma mais acertada e pertinente de abordar o espaço público, objecto em que sempre intervieram, em vários níveis, muitos profissionais – construtores, engenheiros, arquitectos, artistas, etc. Existe a ideia de que o diálogo entre profissionais – em particular entre artistas e arquitectos – foi quase inexistente durante o século XX, quando pintura, escultura e arquitectura se acantonaram nos seus campos específicos, isoladas entre si. A colaboração entre arquitectos e artistas na produção de edifícios e espaços foi, no entanto, nesse período, um tema recorrente nos discursos e nas práticas, matizando-se segundo várias orientações políticas e estéticas².

Apesar de rejeitar o “ornamento aplicado”, a arquitectura moderna não descartou definitivamente a presença da arte nos seus espaços e edifícios, procurando reconfigurar a relação entre as várias disciplinas artísticas. Uma importante linha de pensamento afirmou-se com o debate em torno da ideia da “síntese das artes”, que ganhou grande relevância no pós segunda guerra. Longe de ser uma postura unívoca, tratou-se de um conjunto de ideias diferenciadas entre si e muitas vezes confrontadas com resistências entre os próprios artistas e arquitectos modernos. Recorrente neste debate era o argumento de que o vocabulário moderno ainda não tinha atingido todas as suas possibilidades expressivas, pelo que os edifícios e espaços modernos não satisfaziam os indivíduos na sua “dupla natureza” material e espiritual. A arquitectura moderna circunscrita até então, por força das circunstâncias, a fins estritamente utilitários, não tinha tido a oportunidade de amadurecer.

Pode descortinar-se, claramente definida, uma linha de argumentação que defendia a participação de artistas na concepção dos novos edifícios, dos espaços livres dos novos bairros, e das novas cidades³. Além de trazer uma certa dimensão “espiritual” ao espaço construído, a participação dos artistas possibilitaria também o contacto do cidadão comum com a arte do seu tempo, então remetida ao universo dos museus e galerias. Discutiram-se largamente as formas de colaboração entre arquitectos e artistas plásticos, defendendo-se sempre como procedimento ideal o trabalho conjunto desde o início dos projectos⁴.

Era o momento das grandes reconstruções do pós-guerra, e a produção de habitação processava-se a um ritmo inédito e com uma intensidade sem precedentes na Europa. A habitação mínima tinha sido o tema central na afirmação da arquitectura moderna, tema moderno por excelência e distintivo relativamente aos períodos que a antecederam. Não apenas as pesquisas sobre o espaço interior da casa – a célula mínima – mas também a ideia de habitação como facto indissociável de um planeamento racional à escala do território eram conquistas consumadas, pelo menos no plano teórico.

Este esforço de reconstrução parecia ser a oportunidade para pôr em prática as teorizações anteriores, mas a urgência de produzir habitação levou muitas vezes a simplificar os bons princípios “modernos” em nome de uma produção massiva, que redundou muitas vezes na construção de novas cidades e novos bairros, monótonos, sem qualidades humanas e descurando os espaços colectivos. É com a necessidade de combater aquela aplicação apressada do enunciado funcionalista e na procura de um modernismo mais humanizado que se vão levar a cabo algumas experiências de integração das artes em espaços residenciais, chamando artistas para a requalificação dos edifícios e espaços livres de uso colectivo.

Deve salientar-se que estas experiências foram sempre excepcionais no contexto geral e deveram-se à feliz coincidência de intenções: a compreensão das autoridades e das entidades financiadoras e a vocação assumidamente “social” dos artistas e arquitectos envolvidos.

Variando muito nas suas manifestações, a “integração das artes” no espaço residencial exigia dos artistas e arquitectos sensibilidades particulares, que normalmente se caracterizavam por uma particular aptidão para o trabalho em equipa. Se esta exigência era comum em todos os exemplos de colaboração (que se iam vulgarizando em hotéis, lojas, etc.), nestes casos em particular, as restrições económicas inerentes aos programas impunham limitações orçamentais, a que os artistas tinham de se sujeitar.

Em Lisboa...



Entre nós chegavam ecos destas experiências não apenas nos periódicos⁵, mas também através da realização de alguns eventos, como a exposição de moderna arquitectura brasileira na SNBA – Sociedade Nacional de Belas Artes⁶ – e o congresso da UIA – União Internacional dos Arquitectos – em Lisboa, em 1953, em que a síntese das artes foi, justamente, um dos temas em debate.

Apesar de a ideia de colaboração estar muito marcada pela imagem das realizações do regime, (que empregava muitos artistas nas suas obras públicas e de propaganda), em Lisboa, alguns arquitectos procuraram realizar experiências de

colaboração em edifícios residenciais com uma linguagem assumidamente moderna. Nestas obras confundia-se no entanto o “convite” aos artistas com um verdadeiro trabalho de “integração” ou “síntese” das artes, no que este pressupunha de criação partilhada.

A colaboração entre arquitectos e artistas plásticos no final do projecto foi sempre o método de trabalho mais comum, correspondendo à situação “clássica” em que o arquitecto reservava um espaço específico para uma obra de arte. A obra de arte, cuja concepção o arquitecto mal acompanhava, aparecia necessariamente como um acessório, uma vez que só se contactava o artista quando o edifício ou espaço já estavam em fase de execução ou de acabamento.

Apesar de não corresponder de todo ao ideal de “síntese das artes”, algumas das experiências realizadas no âmbito da arquitectura residencial de acordo com este procedimento, conseguiram atingir resultados impressionantes, constituindo marcos na história da arte e da arquitectura. Pode dar-se como exemplo a série de painéis azulejares⁷ e esculturas⁸ nos blocos da avenida Infante Santo⁹ ou o conjunto de intervenções artísticas¹⁰ nos espaços interiores e exteriores do bloco das Águas Livres¹¹. Ambos são exemplos de colaboração entre arquitectos e artistas plásticos com alguma complexidade, que implicaram o trabalho de grupos de vários artistas e cujas obras estabelecem intencionalmente uma relação programática com o projecto arquitectural e mesmo urbanístico (no caso da Infante Santo). No entanto, em nenhum deles houve propriamente um trabalho conjunto entre artistas e arquitectos. Cada obra de arte foi



efectivamente pensada para o espaço em que se encontra, mas de forma autónoma quer em relação ao processo de concepção do edifício, quer em relação às outras obras de arte que nele se inscrevem.

A inexistência de exemplos de colaboração integrada em Lisboa, e o grande interesse que se sentia então pelo tema, foram razões que conduziram à realização de uma experiência singular na concepção dos espaços livres de Olivais Sul¹², programa residencial de grandes dimensões que se construía na zona oriental da cidade de Lisboa.



Olivais Sul

O arranque deste programa habitacional tinha ficado a dever-se à promulgação do Decreto-Lei nº 42 454 em 18-08-1959, diploma que obrigava o município lisboeta a construir grandes unidades habitacionais na cidade a um ritmo extremamente acelerado. Para o efeito, tinha-se criado um organismo técnico, o GTH – Gabinete Técnico de Habitação – que funcionou com vantajosa autonomia na autarquia. A equipa do GTH, inicialmente liderada pelo arquitecto José Rafael Botelho e depois pelo arquitecto Carlos Duarte, era constituída por arquitectos relativamente jovens, quase todos na oposição ao regime¹³ e pertencentes a uma geração para quem a Carta de Atenas e o urbanismo racionalista já não eram referências maiores¹⁴. Muitos dos seus membros tinham conhecimento directo das *new towns* inglesas e das experiências nórdicas do pós-guerra, onde se propunha um modernismo “empirista”, menos esquemático e mais humanizado do

que as realizações racionalistas. Em algumas dessas experiências estrangeiras tinham-se convidado artistas para produzir obras para aqueles espaços ou para trabalhar em colaboração directa com os arquitectos¹⁵.

Neste cadinho de influências surgiram os princípios norteadores da concepção do plano de urbanização de Olivais Sul 6, de José Rafael Botelho e Carlos Duarte [1960-1962] e surgiram depois as soluções pontuais de projecto encontradas pelos vários arquitectos externos com quem o GTH trabalhou.

A grande pressão que o Decreto-Lei nº 42 454 exercia para produzir habitação, obrigou a que se precipitassem as fases normais do projecto. Depois de escassos meses dedicados à definição do plano geral, a progressão do plano de urbanização acabou por se realizar em simultâneo com os estudos de pormenor das várias células habitacionais, entretanto iniciados, e mesmo com os trabalhos de projecto encomendados a arquitectos exteriores.

Não obstante a urgência em apresentar resultados, a abordagem do GTH assentava desde o início na ideia de que “não basta construir casas, há que dotá-las com um «habitat» satisfatório”¹⁷. Esta premissa traduziu-se, não apenas na defesa de um plano habitacional integrado – que desde o primeiro momento contemplasse a dotação de equipamentos, espaços livres e a qualificação dos mesmos – mas também a ênfase numa actuação informada por pesquisas sistemáticas no plano teórico e experimental.

Uma série de parâmetros teóricos estabeleceram-se à partida, embora algumas dessas condicionantes viessem a esbater-se na construção e na própria vivência do bairro. O princípio de Unidade de Vizinhança foi adoptado como critério orientador na definição de “escalões habitacionais” que constituíram a base da organização do plano. Cada escalão habitacional foi definido em termos de número de habitantes e teoricamente definidos os seus equipamentos, serviços e áreas livres e de lazer¹⁸.

O novo plano de urbanização de Olivais Sul estruturou-se assim em seis células, dispostas em torno de um futuro “centro cívico-comercial principal”, só tardiamente realizado, que era, desde o início, uma peça fundamental, garantindo um funcionamento semi-autónomo do bairro em relação à cidade.

Agenciados segundo raios de influência e acompanhando a concentração da população, distribuíam-se localmente todos os equipamentos básicos – escolas e comércio. À escala do bairro, previam-se centros cívico-comerciais (um principal, dois secundários), parques principais, instalações desportivas e igrejas. A localização destes grandes equipamentos levava em conta a rede viária e assentava numa linha longitudinal também teoricamente predefinida no plano. O sistema viário era complementado por uma rede de percursos pedonais independente e claramente demarcada, pela localização e tratamento formal, da circulação “mecânica”.

Espaços livres de Olivais Sul

A importância e a valorização dos espaços livres foram premissas fundamentais. Como se referiu, o estabelecimento de quatro escalões habitacionais determinou desde logo a provisão não apenas de equipamentos mas de índices de espaços livres em cada um deles. Apesar do desconhecimento efectivo da futura população, na definição destas áreas procurou-se antever as necessidades de ar livre por indivíduo [áreas de vegetação]; e hábitos de frequentadores de várias faixas etárias [áreas lúdicas e de permanência]. Delineou-se assim, previamente, uma série de determinações programáticas, vinculando a cada escalão habitacional espaços livres com características predefinidas. “Escalonadamente”, reservaram-se, na proximidade imediata dos edifícios residenciais, terrenos de jogos infantis, e espaços para o convívio e recreio de adultos¹⁹. Estes “prolongamentos da habitação” – usando um termo em voga nos discursos sobre o habitat – eram considerados particularmente pertinentes nas zonas onde predominavam as categorias mais baixas (I e II)²⁰.

Esta opção programática terá encorajado o cuidado plástico com que foram tratados todos os espaços ditos “duros”. Esta característica é ainda hoje facilmente observável no local, onde se torna evidente a qualidade dos espaços envolventes dos edifícios (independentemente do estrato social dos seus moradores), qualidade que se reflecte nos pequenos detalhes, nas passagens, nas transições entre espaços de diferentes cotas, nos desenhos de pavimento, etc.

À escala da célula 21 previram-se quatro grandes parques para crianças em idade escolar (com áreas entre 2000 e 3000 m²), parques nunca seriam realizados (?), pelo menos nos moldes em que foram inicialmente pensados²². Reivindicando a tradição do jardim público lisboeta previam-se também, em todas as células, “jardins de tratamento formal cuidado”, que seriam “pontos de atracção determinantes na caracterização das zonas”²³.



Reservaram-se ainda, duas grandes áreas verdes para o conjunto da população, ambas localizadas na célula C (o actual parque do Vale do Silêncio e o parque urbano da Quinta do Contador Mor, nas proximidades do centro cívico-comercial principal), só tardiamente realizadas.

A vegetação, desde logo considerada “um elemento imprescindível para a população”, quer sob o aspecto higiénico e sanitário, quer pelo seu carácter recreativo e psicológico²⁴, foi largamente usada nos parques e jardins, na proximidade imediata dos edifícios habitacionais e marginando as vias de “circulação mecânica”, apresentando em Olivais Sul valores excepcionais, se comparados com os do resto da cidade²⁵.

A equipa de espaços livres de Olivais Sul

Depois de uma primeira fase de planeamento e definição das premissas fundamentais atrás referidas, incumbiram-se arquitectos exteriores – da confiança política do GTH – para fazerem projectos de blocos residenciais. Estes arquitectos trabalharam com grande margem de liberdade, uma vez que lhes foram concedidas “partes de célula”, onde podiam dispor e orientar as edificações – torres e bandas – que projectavam. Apesar das afinidades políticas, algumas divergências estéticas entre os vários arquitectos convidados – que interpretaram a seu modo cada área que lhes foi confiada – viriam a resultar na perda de unidade e de legibilidade do conjunto²⁶. Alguns arquitectos procuraram deliberadamente retomar elementos da cidade tradicional – trechos de ruas e praças claramente desenhadas – gerando áreas do plano em clara ruptura com as que apresentavam soluções ainda ligadas à Carta de Atenas.

A multiplicidade de abordagens originou uma grande variedade tipológica de espaços livres que reclamavam um tratamento adequado. Constituiu-se então, no serviço de Planeamento do GTH, um grupo de trabalho com a atribuição específica de conceber arranjos de espaços livres, neles incluindo as áreas verdes²⁷. Este grupo, dirigido pelo arquitecto Carlos Duarte (uma vez que José Rafael Botelho tinha entretanto abandonado o GTH), constituiu-se como uma equipa verdadeiramente interdisciplinar, o que era absolutamente inovador

na época. No grupo de trabalho encarregue dos espaços livres estavam arquitectos, paisagistas e também artistas, graças à pressão do arquitecto Carlos Duarte junto da direcção do GTH.

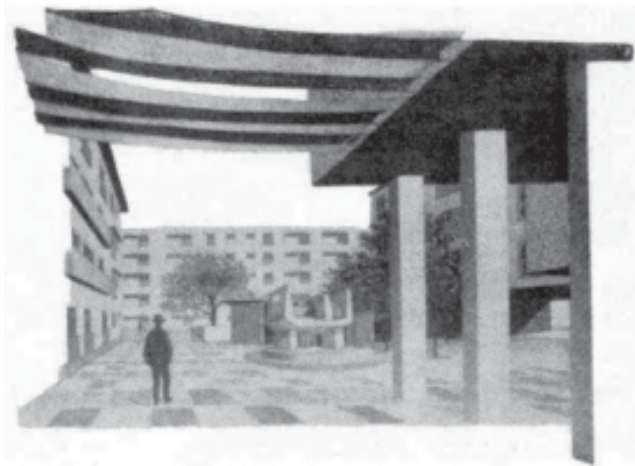
Foram convidados a colaborar o pintor António Alfredo e o escultor Jorge Vieira. Também trabalhou na equipa de espaços livres o pintor Joaquim Rodrigo, embora na qualidade de engenheiro agrónomo e no âmbito das funções que normalmente desenvolvia na CML, dedicando-se quase exclusivamente à concepção de jardins e áreas verdes.

António Alfredo e Jorge Vieira foram contratados no regime de prestação eventual de serviços²⁸ e equiparados os seus vencimentos aos dos arquitectos. Jorge Vieira seria afastado ao fim de um ano por





de um trabalho conjunto realizado numa sala comum e largamente participado.



tratamento especial, como as áreas de recreio para crianças, ou os espaços mais concisos e definidos, como praças, lugares de convívio, esplanadas, etc.

Jorge Vieira e António Alfredo trabalharam em espaços diferentes no bairro, organizando-se em subgrupos com outros elementos da equipa. As ideias que propunham para os espaços, visando a sua “animação” ou “vitalização”, eram materializadas através de perspectivas, de desenhos livres à mão levantada e de várias maquetes de trabalho. Os arquitectos e desenhadores complementavam o trabalho dos artistas, viabilizando tecnicamente as suas ideias, que transpunham para desenhos rigorosos para depois poderem ser utilizados em obra³⁴.

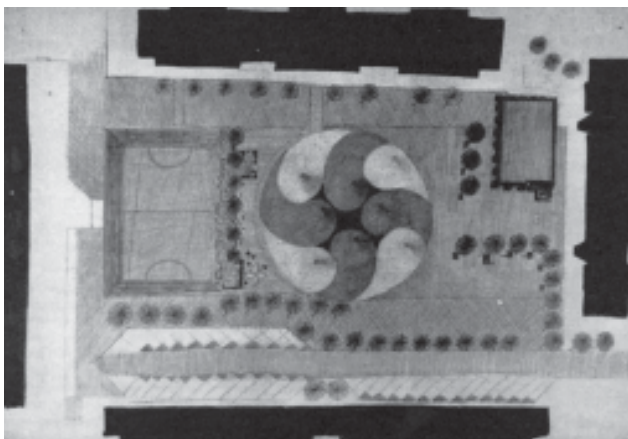
Se o trabalho de Joaquim Rodrigo se cingia aos estudos de vegetação, Jorge Vieira e António Alfredo desenhavam os espaços como um todo, projectando intervenções variadas, que iam da concepção de escultura, ao desenho de pavimentos e de murais. Muitas vezes as obras que concebiam desafiavam os rótulos fáceis, por estarem no limite entre mobiliário urbano e escultura – como bancos com pérgulas ou estruturas lúdicas para crianças. Juntamente com outros técnicos, intervinham ainda na própria modelação dos terrenos, que por vezes tratavam como suporte de intervenções plásticas.

razões políticas²⁹ mas António Alfredo participou demoradamente no projecto. Contratado como artista plástico para “colaborar no Gabinete Técnico de Habitação, nos estudos e projectos dos jardins recreios infantis e zonas de convívio previstos nos Planos Habitacionais em execução do Decreto-lei n.º 42454”³⁰, terá trabalhado no Gabinete de 1963 a 1967, tendo sido, porventura, o artista mais activo e entusiasmado no projecto^{31,32}.

Procurava-se que a metodologia seguida no grupo de trabalho de espaços livres fosse verdadeiramente “integrada” ou interdisciplinar, como diríamos hoje. Os vários projectos eram desenvolvidos conjuntamente. Para cada projecto eram destacados grupos de técnicos – engenheiros, arquitectos, paisagistas, artistas, etc. Cada um opinava dentro das áreas da sua competência, interagindo com os demais, e dando achegas à medida em que iam surgindo os problemas. Alguém – normalmente um arquitecto, ou um desenhador – formalizava os projectos de arranjo de espaços livres, mas estes resultavam

Cabe salientar que o entendimento quanto ao papel dos artistas foi absolutamente inédito em Portugal na altura – e eventualmente ainda hoje – constituindo a sua contratação um verdadeiro acto de pioneirismo. Na concepção dos espaços livres de Olivais Sul, os artistas não estavam necessariamente incumbidos de fazer pintura, escultura ou jardins. Eram técnicos especiais, de grande sensibilidade, a quem era dada liberdade suficiente para “irem encontrando”, no desenrolar do trabalho do Plano de Urbanização, os locais onde sentiam que podiam dar o seu contributo específico³³.

Assim, a sua participação podia acontecer em todas os projectos do grupo de trabalho, dando opiniões e pareceres, embora se concentrasse especificamente nos espaços onde se requeria um



Os estudos consultados atestam uma contínua experimentação de soluções, dentro da prática que o GTH sempre incentivava. Raramente os projectos correspondem na totalidade ao que foi realizado, o que talvez se possa dever à incompreensão das entidades construtoras e financiadoras. A grande prioridade era a construção de habitação, passando muitas vezes para segundo plano a construção dos equipamentos e o tratamento dos espaços livres.

Hoje, em grande parte destas intervenções “enxertaram-se” elementos estranhos, que não pertenciam aos projectos iniciais. Muitas foram vandalizadas estão em estado de avançada degradação.

Mas Olivais Sul permanece, como exemplo ímpar, no tocante ao tratamento e à concepção de áreas livres no espaço residencial. Se desde logo é de salientar a excepcional generosidade com que foi provido de áreas verdes, deve reconhecer-se que em nenhum bairro lisboeta se concebeu o espaço livre com tanto sentido plástico. Porventura pela primeira (e única) vez, houve artistas que trabalharam como “designers urbanos”, inseridos numa equipa interdisciplinar e em permanente diálogo com outros técnicos. Em conjunto, congregando sensibilidade, razão e imaginação, produziram um conjunto de espaços de grande qualidade, verdadeiramente pensados para as pessoas, num efectivo esforço de integração da arte no plano da vida.

Referências bibliográficas

- AAVV [1966] “Colaboração entre artistas plásticos – mesa redonda”, *Revista Arquitectura*, Lisboa, n° 92, Março - Abril de 1966, pp. 49-62
- AAVV [1948]: *1º Congresso Nacional de Arquitectura: relatório da comissão executiva, teses, conclusões e votos do congresso*, Lisboa, Sindicato Nacional dos Arquitectos
- AAVV [1962] *Anais da Câmara Municipal de Lisboa – 1961*
- ALFREDO, António, “Alguns arranjos de espaços livres em Olivais Sul”, *Boletim GTH*, Vol. 1, N° 2, Setembro – Outubro de 1964, pp. 76-79
- ANDRÉ, Paula [2004], “Mobiliário urbano em Olivais Sul: do desenho às realizações”, *Arte Teoria*, n°5, pp.83-111
- BENEVOLO, Leonardo [2002], *Historia de la Arquitectura Moderna*, Barcelona, Gustavo Gili, (1ª ed. 1974)
- BRANDÃO, Pedro [2000], “Profecias e profissões de fé sobre o design urbano”, Brandão Pedro e Antoni Remesar (coord.) *Espaço público e a Interdisciplinaridade*, Centro Português de Design, Lisboa
- CONRADS, Ulrich (ed.) [1971] *Programs and manifestoes on 20th-century architecture*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- DUARTE, Carlos S. [1965], “Habitação e equipamento colectivo na Suécia”, *Boletim GTH*, vol. 1, n°4, Janeiro – Fevereiro de 1965, pp.207
- DUARTE, Carlos S. [2002], “Memória de Olivais Sul”, *Jornal Arquitectos*, Janeiro – Fevereiro de 2002, pp. 53-58
- FERREIRA, Maria João [1986], “Espaços verdes, espaços de recreio”, *Boletim GTH*, Vol. 7, N° 50-51, Ano 1986, pp. 322-326
- GIEDION, Sigfried (ed.) [1951] *CIAM 6: A Decade of New Architecture*, [Zurich: Editions Girsberger, 1951], Nendeln: Kraus Reprint, 1971
- GIEDION, Sigfried, *Arquitectura e comunidade*, [Architektur und Gemeinschaft] Lisboa, Livros do Brasil, s.d.
- MEDEIROS, E. Goulart de [1965], “Os centros cívico-comerciais de Vallingby e Färsta”, *Boletim GTH*, vol. 1, n°4, Janeiro – Fevereiro de 1965, pp. 215
- MERLIN, Pierre, Françoise CHOAY (coord.) [2005], *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses Universitaires de France, Paris (1ª ed. 1988)
- MUMFORD, Eric [2000], *The CIAM discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge, Massachusetts: The MIT Press
- NUNES, João Pedro Silva [2007], *À escala humana. Planeamento urbano e arquitectura de habitação em Olivais Sul. Lisboa 1959-1969*, Lisboa: arquitectura e urbanismo, Ed. Direcção Municipal de Cultura, Departamento de Património Cultural
- OLIVEIRA Luísa Soares de [2007], *Jorge Vieira*, Editorial Caminho, Lisboa
- PORTAS, Nuno [2005], *Arquitectura(s) – Teoria, desenho, investigação e projecto*, Col. Escritos Nuno Portas II, publicações FAUP, Porto
- PORTAS, Nuno [2005], *Arquitectura(s) – Teoria, desenho, investigação e projecto*, Col. Escritos Nuno Portas III, publicações FAUP, Porto
- [s.a.] “Unidade de Marselha”, *Revista Arquitectura*, n° 50,51, Novembro – Dezembro de 1953
- [s.a.] “Centro Urbano Presidente Juárez”, *Revista Arquitectura*, n° 50,51, Novembro – Dezembro de 1953, pp.9

[s.a.] “Urbanização de Olivais Sul” [1964], *Boletim GTH – Lisboa* – vol. I, nº1- – Julho – Agosto de 1964, pp. 11-27
 TORRES, Helena; Catarina Portas; Adriana Freire [1995], *Olivais – Retrato de um bairro*, Liscenter, Lisboa
 TYRWHITT, Jaqueline, SERT, José Luis.; ROGERS, Ernesto (ed.) [1971], *CIAM 8: The Heart of the City: towards the humanization of urban life* [London: Lund Humphries, 1952], Nendeln: Kraus Reprint

Espólio DMH/DPP da CML

Depoimentos orais do arquitecto Carlos Duarte – 24 de Abril de 2007 e 9 de Maio de 2007.

NOTES

- 1 Investigadora Cer Polis e doutoranda UB - Espacio Publico y Regeneración Urbana
- 2 Pode apontar-se o Futurismo, ou o movimento De Stijl como exemplos de correntes de pensamento no seio do movimento moderno em que a presença da arte se vinculava directamente ao suporte arquitectónico e ao espaço urbano a construir. Além destas propostas, com poucos resultados práticos, deve ressaltar-se o exemplo maior que constituiu a Bauhaus de Gropius, experiência paradigmática da modernidade, que preconizou a síntese da arte nos objectos do quotidiano destinados ao consumo em massa.
- 3 Veja-se todo a defesa, protagonizada por J.L. Sert e S. Giedion no CIAM 8, dos espaços centrais nos aglomerados construídos, os “corações da cidade”. Estes seriam espaços promotores do encontro de pessoas e da prática de actividades colectivas. Na concepção destes espaços dever-se-ia recorrer largamente a todas as novas tecnologias e, justamente, à participação de artistas.
- 4 Organizaram-se até associações multidisciplinares com artistas, arquitectos e outros profissionais para facilitar a realização de obras em colaboração, como o Groupe Espace, presidido por André Bloc.
- 5 Exemplos de integração das artes em espaços residenciais começam a pontuar páginas de revistas de arquitectura na viragem dos anos 1940 para os 1950, como a Unidade de Marselha (1945) de Le Corbusier, ou o conjunto residencial Presidente Juárez (1952), na Cidade do México, com pinturas de Carlos Mérida.
- 6 Onde se mostrou o projecto do conjunto residencial Pedregulho (1946/1947), de A. Reidy com a participação de C. Portinari e de outros artistas.
- 7 De Maria Keil; Rolando Sá Nogueira; Carlos Botelho; Alice Jorge/Júlio Pomar, 1956-1957
- 8 De Jorge Vieira e Lagoa Henriques, 1956-1957
- 9 Com projecto dos arquitectos Alberto Pessoa, Hernâni Gandra e João Abel Manta , 1954
- 10 De Almada Negreiros, Frederico George, Jorge Vieira, José Escada e Manuel Gargaleiro
- 11 Com projecto dos arquitectos Nuno Teotónio Pereira e Bartolomeu Cabral, 1953-1956
- 12 Tal como afirmou o arquitecto Carlos Duarte, em depoimento concedido à autora desta comunicação.
- 13 Grande parte dos membros do GTH pertencia ao MUD – Movimento de Unidade Democrática, segundo informação dada pelo arquitecto Carlos Duarte
- 14 Tinham-no sido para as gerações imediatamente anteriores, tal como as conclusões do Congresso Nacional de Arquitectura de 1948 atestam.
- 15 João Rafael Botelho conhecia bem as realizações holandesas, Carlos Duarte as experiências suecas. Alguns dos arquitectos com quem o GTH trabalhou somavam ainda outras influências, como Nuno Portas e Nuno Teotónio Pereira, que conheciam bem as realizações italianas pós-guerra. Já no âmbito do GTH, alguns membros realizaram viagens de investigação com o objectivo específico de estudar centros cívico-comerciais, instalações de recreio ar livre e as escolas primárias em zonas residenciais na Suécia, França, Inglaterra, Dinamarca, Alemanha Federal, Suíça e Itália, em *Boletim GTH*, nº4
- 16 Este programa habitacional ocupava cerca de 186 hectares e destinava-se inicialmente a uma população de 36000 habitantes.
- 17 *Anais da CML*, 1961, pp.403
- 18 Os escalões definidos eram: Grupo residencial – c. 1200-2400 hab.; Unidade de vizinhança – c. 4000-5800 hab.; Célula – c. 9600-12000 hab.; Malha – c. 38400-48000 hab.
- 19 No escalão grupos habitacionais [1200 a 2400 habitantes]
- 20 *Boletim GTH – Lisboa* – v. I- nº1- – Jul/Ago -1964, pp. 22
- 21 No escalão célula [9600-12000 habitantes]
- 22 Os parques a construir nos Olivais Sul contemplariam áreas lúdicas e instalações para actividades pedagógicas como teatro de ar livre, fantoches, biblioteca infantil, etc. seguindo o modelo das escolas e parques suíços “Robinson Crusoe”. *Boletim GTH – Lisboa* – v. I- nº1- – Jul/Ago -1964, pp. 22
- 23 *Boletim GTH – Lisboa* – v. I- nº1- – Jul/Ago -1964, pp. 23
- 24 *Boletim GTH – Lisboa* – v. I- nº1- – Jul/Ago -1964, pp. 23
- 25 A área de espaço verde por habitante tem um valor de cerca de 15 m², em Maria João Ferreira, “Espaços Verdes, espaços de recreio”, *Boletim GTH*, Vol. 7, Nº 50-51, Ano 1986, pp. 322
- 26 *Olivais – Retrato de um bairro*
- 27 O grupo de trabalho era dirigido pelo arquitecto Carlos S. Duarte e dele fizeram parte os arquitectos Luís Vassalo-Rosa; Eduardo G. Medeiros, Francisco Figueira, Carlos Worm, Joel Santana, Joaquim Castro; Engs. J. M. Pereira Gomes e João Guterres; o arquitecto paisagista/engenheiro agrónomo Joaquim Rodrigo, entre outros. Dela faziam parte ainda o escultor Jorge Vieira e o pintor António Alfredo.
- 28 Ao abrigo do disposto no art.º 23º do Decreto-lei nº 42454
- 29 Luísa Soares de Oliveira, Jorge Vieira, Caminho, s.p.
- 30 Após despacho favorável de França Borges de 29-01-1963, escritura de 1-3-1963, Livro 28P Fls 82V
- 31 Na opinião do arquitecto Carlos Duarte, em depoimento concedido à autora desta comunicação.
- 32 Veja-se por exemplo o artigo do próprio António Alfredo, “Alguns arranjos de espaços livres em Olivais Sul”, *Boletim GTH*, Vol. I, Nº 2, Setembro – Outubro de 1964, pp. 76-79
- 33 Tal como referiu o arquitecto Carlos Duarte, em depoimento concedido à autora desta comunicação.
- 34 Tal como referiu o arquitecto Carlos Duarte, em depoimento concedido à autora desta comunicação.

ART PÚBLIC, REGENERACIÓ URBANA I PARTICIPACIÓ . EL PROJECTE CARTOGRAFIES DE LA MINA

Núria Ricart *Master en Disseny Urbà: Art, Ciutat, Societat. Universitat de Barcelona. Centre de Recerca POLIS. Departament d'Escultura*

ABSTRACT

The evolution of public art throughout the twentieth century has resulted since the 60's in a kind of practical intervention in the urban domain with a strong social and participatory intention. This paper presents several of these projects in relation to the kind of participatory levels, and detecting different trends. The paper Specially focuses on the project "Cartografies de La Mina", developed in Sant Adrià de Besòs (Barcelona) between 2002 and 2005 by the POLIS Research Centre at the University of Barcelona.

RESUMEN

La evolución del arte público a lo largo del siglo XX ha dado lugar, desde los años 60, a una especie de práctica de intervención en el ámbito urbano con una fuerte componente social y con intención participativa. Este documento presenta varios de estos proyectos en relación con el tipo y niveles de participattor, e intenta definir distintas tendencias. El documento se centra especialmente en el proyecto Cartografías de La Mina, desarrollado en Sant Adrià de Besòs (Barcelona) entre 2002 y 2005 por el Centro de Investigación POLIS de la Universidad de Barcelona.

Keywords: Participation, Art, Public Art, Social Processes

L'any 2002 s'inicia un projecte de participació ciutadana sobre espai públic al barri de La Mina de Sant Adrià de Besòs anomenat Cartografies de La Mina, en el que participen més de 200 veïns/es i professionals del barri. Aquest projecte és gestionat pel Centre de Recerca Polis de la Universitat de Barcelona.¹

Les experiències del propi grup a Poblenou i Baró de Viver (Barcelona), així com l'antecedent Usos socials del riu Besòs, defineixen una de les línies de treball d'aquest grup de recerca. En ella es connecten tres aspectes interrelacionats com són *l'art públic, la participació ciutadana i l'espai urbà*, des d'una lògica de treball interdisciplinar.

El projecte Cartografies de La Mina desenvolupa, des d'una òptica interdisciplinar, una pràctica de participació ciutadana sobre espai públic amb estratègies i mètodes creatius. L'article que es presenta pretén, a través de l'anàlisi i valoració d'aquest i altres projectes, entendre les claus i potencialitats d'aquest tipus de pràctiques, infiltrades cada cop més en la transformació urbana de les ciutats contemporànies.

ART PÚBLIC - ART PARTICIPATIU

Antoni Remesar defineix l'art públic com "*el conjunt de pràctiques estètiques que intervenint sobre un territori desencadenen mecanismes socials i individuals d'apropiació de l'espai, que contribueixen a co-produir el sentit de lloc*". I també com "*la pràctica social que té com a objectiu el sentit del paisatge urbà mitjançant l'activació d'objectes / accions d'un marcat component estètic*", en un context en què l'espai públic, convenientment significat, és l'escena en la qual es desenvolupa la interacció social, promovent els comportaments cívics i la solidaritat, i el lloc en què es produeixen els processos d'apropiació de l'espai que permeten als ciutadans desenvolupar el sentit de pertinença al lloc i a la col·lectivitat social"³ I cita a l'escultor Siah Armajani per establir les condicions en que es pot desenvolupar:

- >en contextos concrets
- >amb funció social per transmetre i formalitzar continguts col·lectius
- >en relació a necessitats concretes
- >amb caràcter cooperatiu

L'art públic és fruit d'un llarg procés de monumentalització de la ciutat que evoluciona superant límits d'ordre disciplinar i territorial des de les primeres dècades del segle XX, amb la transformació conceptual i formal que representen les avantguardes artístiques. Però és en les dècades dels anys 70 quan es produeix

una eclosió del que hem anomenat “pràctiques socials”⁴, en tant que conjunt de projectes artístics amb contingut social i urbà, en els quals es promou activament la participació del públic.

A través d'aquestes “pràctiques socials” els artistes intervenen en el context cultural, econòmic i polític, lo que deriva en un art compromès (que no revolucionari) que es posiciona respecte a temes específics com poden ser el mediambient o la llibertat sexual. Si l'arquitectura postmoderna reivindica la recerca del *genius loci*⁵, per tal de potenciar els significats i dialogar amb el context⁶; l'art públic, per la seva part, treballa profusament la relació de l'obra amb l'entorn, desenvolupant el concepte de *site-specific*.⁷ Ambdues idees neixen en contraposició a la concepció moderna de l'autonomia de l'obra, per la qual uns mateixos criteris i formats constructius poden aplicar-se a qualsevol lloc del món.

Es tracta d'intervencions que en molts casos no abandonen l'esfera artística, però que defineixen els seus objectius, continguts i mètodes en relació a uns paràmetres tangents al circuit de l'art com són l'espai públic i la participació de l'espectador. La tendència si més no és a sortir de la closca intransferible de la creació i vincular els plantejaments artístics amb el món real, lo qual fa que l'artista adopti nous papers en relació a nous agents implicats, entre els que destaquen: el sector públic, - responsable de la gestió de la via pública; i els propis ciutadans.

S'observen diverses estratègies que passem a desenvolupar; totes elles vinculades al territori, i a la participació en diferents graus i escales de la ciutadania en la transformació de l'espai.



DISSENY URBÀ PER A L'ÚS PARTICIPATIU

En aquest tipus d'intervencions, és el disseny (la forma i concepció) de l'obra pública, el que possibilita l'actitud participativa de forma individual o col·lectiva per part de la ciutadania. Els codis del llenguatge que s'utilitzen en aquestes interaccions excedeixen l'ús quotidià de l'espai públic, per això, alguns monuments a les víctimes⁸ constitueixen importants exemples. En ells, la concepció del disseny s'obra a usos socials com són la celebració, la congregació, l'homenatge, etc; a una activitat pública que es converteix en nombroses ocasions en el centre de la pròpia obra.

Tot i que no s'arriba a realitzar, un dels primers exemples d'aquest tipus d'intervencions el trobem en el projecte de 1958 “*The Road*”. *International Competition for Auschwitz-Birkenau Monument*, de l'equip polonès liderat per l'arquitecte Oskar Hansen.⁹ En ell es planteja abandonar el camp d'extermini nazi a les inclemències del temps, encarregat de convertir barracons i crematoris en ruïnes per a la vegetació; i negar la lògica d'accés longitudinal (pròpia dels dies en què funcionava el dramàtic ferrocarril que conduïa milers de persones a l'escorxador), a través de la implantació d'un nou recorregut diagonal: *the road*. Espai de gran amplitud lliure al caminant, dissenyat per a la commemoració, per a la memòria i la reflexió...espai al cap i a la fi per a l'ús social actiu, per a la participació.

Una lògica similar s'observa en el *Vietnam Veteran's Memorial Wall* de l'arquitecta Maya Lin,¹⁰ construït a Washington D.C. entre els anys 1980 i 1982. El monument es basa en tres eixos fonamentals: el primer, la creació d'un senzill recorregut enfrontat a un mur de granit negre reflectant que actua com a intersitici entre dos nivells de terreny; el segon, la significació de cada una de les víctimes americanes a través del nom gravat en les plaques de granit, -no situats alfabèticament sinó segons la data de la mort; i finalment

l'acció del visitant que commemora les víctimes buscant els noms dels desapareguts, recordant, deixant unes flors, o senzillament observant.

L'actitud activa de la ciutadania és el tema central de *Monument contra el feixisme*, dels artistes Esther Shalev-Gerz i Jochen Gerz, realitzat a Harburg, una petita ciutat propera a Hamburg. I A partir de l'any 1986, quan s'inaugura el monument, els ciutadans són convidats a expressar el seu rebuig al feixisme i per extensió al succeït durant la II^a Guerra Mundial en una columna de 12 metres d'alçada recoberta per una capa de plom. A mida que la part accessible es va anar omplint, la columna era enterrada parcialment, fins desaparèixer totalment l'any 1993. Com es pot apreciar, la ciutadania no té una implicació relacional en la fase de disseny i execució del projecte, però si pot arribar, segons l'evolució de l'ús i la capacitat referencial,



a la significació simbòlica del lloc. Aquest és el cas d'*Homomonument* del dissenyador Karin Daan, l'obra situada a la ciutat d'Amsterdam l'any 1987.

Es tracta d'una obra construïda en honor a les víctimes homosexuals del nazisme i per extensió a les víctimes de la sida. La referència formal és el triangle, símbol utilitzat pels nazis per identificar els presoners a través d'un codi de color: groc pels jueus, vermell pels socialistes i comunistes, i rosa pels homosexuals. El monument fa ús d'aquest símbol inserint en el territori tres triangles equilàters de marbre rosat que en conformen un quart. Un dels angles està encastat al terra, l'altre s'eleva uns decímetres i funciona com a banc per seure, el tercer serveix de moll per accedir a un dels canals de la ciutat. Els tres angles apunten a tres llocs específics: a la casa d'Anna Frank, a les oficines de l'associació local de gays, i al Monument Nacional en record a les Víctimes de la II^a Guerra Mundial situat a Dam Square.

Aquest projecte és de gran interès pel fet de possibilitar usos emergents per part de la ciutadania; i és que el moviment homosexual ha fet d'aquest indret un lloc per a la commemoració, però també per a la celebració i la reivindicació festiva. Usos no previstos en el disseny.

EXECUCIÓ COL·LECTIVA DE L'OBRA

En aquest cas ens enfrontem a intervencions i obres dissenyades per ser construïdes de forma col·lectiva. El nivell i forma de participació intervé en el moment precís de l'execució. Un clar exemple l'observem en l'obra de Joseph Beuys: *7000 oaks*, iniciada l'any 1982 i finalitzada cinc anys més tard.¹³



El projecte, que pretenia plantar 7000 roures en diferents ciutats d'arreu del món, va ser iniciat a Kassel, durant la Documenta 7 amb l'ajut d'alumnes de la Free International University (organització coordinada pel propi artista). Es tractava de fer una plantació massiva d'arbres amb l'ajut de desenes de voluntaris amb l'objectiu de revitalitzar l'equilibri urbà des d'una perspectiva ecològica. Junta a cada arbre i en contraposició als cicles vegetals, es situava un element inorgànic, una roca de basalt de grans dimensions.

Uns anys més tard trobem un altre exemple d'aquest tipus d'intervencions, que tot i sorgir d'uns plantejaments ben allunyats, també fomenta el nivell participatiu del ciutadà en el moment exclusiu de la construcció de l'obra pre-dissenyada. En el projecte *Water Marks*,¹⁴ desenvolupat en el Gateway Park de Chicago entre els anys 1994 i 98 es planteja commemorar els 150 anys d'història del Canal d'Illinois i Michigan. Els artistes i tècnics assistents són els dissenyadors i organitzadors de tot el projecte i la funció dels 266 voluntaris participants era ajudar a produir les 125.000 peces fetes a mà per als diferents mosaics de la intervenció.

El disseny del projecte i la formalització final estan controlats per l'equip d'artistes i arquitectes i és l'execució de l'obra la que s'obre a la participació. Aquest és també el cas del projecte *The Public Bench*, coordinat per l'artista alemany Jochen Gerz en cooperació amb estudiants de diverses universitats.¹⁵ Aquest artista reivindica la noció d'*autoria pública*, situant l'artista, el promotor i la pròpia ciutadania en un mateix nivell respecte la capacitat de transformació de l'entorn. En aquesta intervenció però, la capacitat de decisió per part de la ciutadania queda relegada a l'adhesió individual al projecte en el moment de la seva construcció.



The Public Bench es realitza entre els anys 1998 i 2004 a la Millenium Place, en una nova àrea de la ciutat anglesa de Coventry. El procediment es basa en l'adhesió del participant al projecte donant el seu nom, un altre nom i una data escollits de forma individual. Un cop gravades aquestes dades en una placa de metall vermella, aquesta és incrustada en un mur de 45 metres de llarg situat sobre un banc de formigó armat blanc.

En aquestes intervencions es percep un cert "utilitarisme" de la ciutadania, ja que la seva implicació no afecta el disseny previst, -pensat exclusivament per l'artista-, ni tampoc l'ús que se'n deriva. L'exemple paradigmàtic d'aquest tipus "d'abús" el tenim en el projecte de Dennis Adams *Freeload*, desenvolupat a Venècia i Barcelona l'any 2004, i finançat per la Fundació Mies van der Rohe de Barcelona.

L'artista proposa la participació als veïns del barri de La Mina (Sant Adrià de Besòs, Barcelona) en una mena de performance dissenyada per superar de forma simbòlica la crisi urbana i social que representa viure en un gran polígon d'habitatges. Aquestes estructures residencials, creades a partir dels anys 60 en gran part de les ciutats europees i nord-americanes, estan basades en les idees dels arquitectes del Moviment Modern, que durant els anys 20 i 30 perfilen tota una teoria arrelada en els criteris de racionalització del procés constructiu. Un dels arquitectes fonamentals d'aquest període és Mies van der Rohe, figura utilitzada per Adams en *Freeload*. A partir d'una rèplica de la columna que vertebrava el Pavelló Mies a Barcelona i la seva reconversió en càmera de video, dissenya una mena de processó pel barri de La Mina. El poc interès demostrat pels veïns per participar en aquest projecte condueix l'artista a pagar a dues persones del barri perquè escenifiquin la processó, contemplada de forma distant pels veïns però venuda en el marc de la seva posterior exposició a la Fundació Mies com una pràctica social fruit d'un procés participatiu.

En contraposició als anteriors projectes destaquen propostes com *canal*ACCESSIBLE*, de l'artista Antoni Abad desenvolupat a Barcelona, al Centre d'Art Santa Mònica, l'any 2006.¹⁶ L'execució participativa de l'obra no és una fase d'un procés més ampli pre-establert per l'artista, sinó que representa l'objectiu central del projecte.

Amb la idea de construir un plànol de la "Barcelona inaccessible", quaranta persones amb algun tipus de discapacitat fotografien amb telèfons mòbils i localitzadors gps indrets inaccessibles de Barcelona. La informació és centralitzada i ubicada en un mapa de la ciutat en temps real a través d'internet. La institució artística serveix en aquest cas com a lloc expositiu i com a centre per a l'organització del treball. L'artista, iniciador del projecte, pren el paper de coordinador en quan arranca el procés participatiu, lo que el distancia de les anteriors estratègies presentades. En aquest cas podríem dir que l'execució participada de l'obra és el motor central del projecte.

COMMUNITY ART

La lluita pels Drets Civils a partir dels anys 60 a Europa i EEUU marca tota una generació d'artistes, que veu la participació del públic en l'obra com una forma de millorar les condicions socials i donar veu a persones o col·lectius exclosos dels aparells i òrgans de decisió. Els projectes basats en la comunitat o *community art* s'estenen al llarg de dues dècades basant la creació artística en la dimensió social del procés o del resultat final.

Els exemples de *community art* que es desenvolupen en relació a l'espai urbà són molt nombrosos, i cal destacar que en gran part tenen una formalització mural. Observem alguns exemples paradigmàtics: *The Great Wall of Los Angeles* fou iniciat l'any 1974 en els murs d'un canal per al control d'inundacions a la Vall de San Fernando per diversos artistes agrupats al voltant Judith Baca, co-fundadora d'Sparc Murals.¹⁷ Avui en dia, el projecte compta amb 840 metres de mural pictòric que explica la història de Califòrnia, destacant el paper de dones i minories racials. El procediment passa per contractar durant curts períodes de temps joves en risc d'exclusió social, que es converteixen en part de l'equip mural (Mural Makers) i reben una formació interdisciplinària.

Entre els anys 1981 i 82 els artistes John Ahearn i Rigoberto Torres desenvolupen un treball de retrat en algunes mitgeres del barri novayorkès del Bronx extraient les figures de motlles realitzats a diversos veïns.¹⁸ I en el mateix barri un any més tard, entre 1988 i 89, es realitza una altra intervenció de tipus mural: *Amerika – for the people of Bathgate*, coordinada per Tim Rollins i K.O.S (Kids of Survival). Mural guardonat amb l'*Art Commission's Award for Excellence in Design* de la ciutat de Nova York l'any 1989.¹⁹ Es tracta d'un obra de 18 metres d'altura per 12 metres de longitud situada en una de les parets mitgeres de la Crotona School, escola que participà activament en el projecte. Tim Rollins + K.O.S organitzaren tallers



al voltant del text *Amerika* de Frank Kafka, per tal de suggerir formes i idees als participants. Aquest fou el material en el que es basà la formalització final del mural.

Rollins parteix de la idea de millorar les condicions socials de les persones en risc d'exclusió a través del debat i la conscienciació d'aquesta realitat.

La millora de les condicions socials i la manca de visibilitat en l'espai públic d'un col·lectiu exclòs també està en la base del projecte de Krzysztof Wodiczko, *Homeless Vehicle*, prototip de vehicle per als sense llar realitzat a les ciutats de Nova York i Filadelfia entre els anys 1988 i 89.²⁰

Es tracta d'un projecte en el que la participació dels afectats en el procés de disseny és fonamental. Es persegueixen dos objectius: l'utilitari, -per solucionar el problema de l'aixopluc, la mobilitat, etc...; i el significant, -donat per l'envergadura i forma del vehicle, caracteritzat per unes formes agressives i amb uns acabats anàlegs als objectes de consum-, que pretenen canviar la imatge que es té dels sense llar, a penes visibles en els espais urbans.

La dimensió que pren la imatge situa aquest projecte a cavall entre el *community art* (basat en les millores socials dels participants) i la següent tipologia proposada, on com veurem la imatge urbana constitueix un dels temes centrals.

ESPAI PÚBLIC I PARTICIPACIÓ

A partir dels anys 90 apareixen un conjunt de projectes centrats en l'anàlisi i transformació de l'espai públic a través de la participació activa de la ciutadania implicada. En gran part dels casos, els objectius i estratègies estan pre-determinats pels artistes, però el procés creix en relació al nivell d'implicació dels agents implicats. Els participants són entesos com agents-experts en l'ús quotidià de l'espai, i molt



especialment en aspectes com la imatge urbana (esfera pública) i la forma o disseny de la ciutat (espai urbà). Temes centrals en aquest tipus de pràctiques. El projecte *Full Circle*, de Suzanne Lacy, dut a terme entre els mesos de Maig i Setembre de l'any 1993 al centre de Chicago,²¹ il·lustra aquest canvi de perspectiva. Emmarcat en l'event *Culture in Action*, -programa d'art públic basat en l'aprofundiment dels canals de comunicació entre artista i "audiència"-, parteix del fet que al centre d'aquesta gran ciutat nord-americana hi ha una manca absoluta d'escultura dedicada a dones. Amb la creació d'una xarxa social basada en l'associacionisme existent, l'artista planteja la presència temporal de 100 escultures: noranta d'elles dedicades a dones contemporànies (persones rellevants de diferents comunitats); i les deu restants fruit d'una recerca en la història de la ciutat.

La implantació temporal de 100 roques amb una placa d'homenatge en ple centre de Chicago força el plantejament per part de l'opinió pública d'una nova imatge urbana basada en la consciència dels buits existents en la seva representació, i sobretot en el paper destacat de la dona en la seva transformació.

La imatge interna i externa també és el tema central del projecte *Oog voor Klarendal (Ulls per a Klarendal)*, coordinat i dirigit per Roel Simons en un barri de la localitat d'Arnhem, Holanda durant l'any 2001.²² Es tracta d'un indret estigmatitzat a causa de greus problemes socials i urbans (atur, manca d'arrelament social, problemes de connectivitat, etc). L'ús de la fotografia per part d'uns 200 veïns del barri és la base per a la construcció d'una nova mirada sobre l'entorn, formalitzada en una sèrie d'àlbums personals exposats públicament en un dels indrets simbòlics de Klarendal: el Molí d'Arnhem. Aquest element

arquitectònic és embolcallat per a l'ocasió amb una gran perspectiva del barri, feta a base de les imatges recopilades. La posterior difusió del projecte a través dels mass media, internet, la publicació de llibres i pòsters penjats arreu, és fonamental en aquest tipus de pràctiques, basades en el debat públic i la difusió extensiva d'idees.

El cas de *Sinais, a Cidade Habitada*, dut a terme a Marvila (Lisboa) l'any 2002 en el marc del projecte *Marvila Identidade em Construção* organitzat pel Centre Portuguès de Design²³ també aprofundeix en el tema del disseny i la imatge urbana. *Sinais* planteja un projecte de senyalètica pública per ordenar la imatge del municipi, condicionat per greus problemes d'accessibilitat. Algunes fases del procés, -com són la del



diagnòstic de la situació i el disseny d'alguns elements-, són oberts al debat públic i a la participació de la ciutadania de Marvila.

ART PÚBLIC, REGENERACIÓ URBANA I PARTICIPACIÓ

Tots els projectes presentats anteriorment plantegen la interrelació de tres àmbits destacats: l'art públic, la regeneració urbana i la participació ciutadana. Àmbits que forcen l'artista a treballar de forma interdependent en relació a altres agents implicats, entre els que destaca la pròpia ciutadania. Aquesta participa en diferents graus i en relació a diversos objectius segons les estratègies d'intervenció plantejades, que es poden analitzar sota els títols que hem vist i que es basen en les següents característiques:

Disseny urbà per l'ús participatiu

El disseny possibilita l'acció i interacció individual i/o col·lectiva del ciutadà amb l'obra.

Els codis del llenguatge que s'utilitzen en aquesta interacció són suplementaris a l'ús quotidià de l'espai públic.

El monument a la víctimes ha estat iniciador d'aquest tipus de dissenys, en els quals la celebració, la congregació, l'homenatge, etc. constitueixen usos habituals.

Aquest tipus de dissenys afavoreixen l'aparició d'usos emergents (no previstos en el disseny) per part de la ciutadania.

Execució col·lectiva de l'obra

Obres pensades per ser participatives en el moment de la seva construcció.

No hi ha intervenció de la ciutadania ni en el disseny, ni en l'ús posterior.

Cert utilitarisme en relació a la participació de la ciutadania.

Community art

L'objectiu és la millora de les condicions socials dels participants.

Es tracta de projectes desenvolupats en paral·lel a la lluita pels Drets Civils, (1960 - 1980).

És comú trobar projectes de pintura mural.

Espai públic i participació

L'objectiu del projecte és la transformació de la imatge urbana (esfera pública) i del disseny urbà (espai públic) a través de la participació de la ciutadania.

El projecte evoluciona depenent de la implicació ciutadana.

Encara que pugui implicar una millora en les condicions de vida de les persones, la millora social ja no és un objectiu explícit.

La ciutadania és entesa com agent-expert coneixedor de l'ús quotidià de la ciutat.

Pràctiques pròpies dels anys 1990 – 2000.

En general es tracta d'intervencions de gran interès que poden produir efectes positius a nivell territorial i local, entre els que destaquen:

- >La cohesió territorial amb la identificació i transformació d'espais urbans.
- >La identificació d'espais referencials.
- >L'apropiació de l'entorn per part dels agents implicats.
- >La funció d'altaveu per a la reivindicació de millores socials i urbanes.
- >L'aprofundiment en la memòria i la identitat social.

Però també efectes perversos si esdevenen només mecanismes que usen la participació com una extensió estratègica més del circuit artístic. Dels quals destaquem:

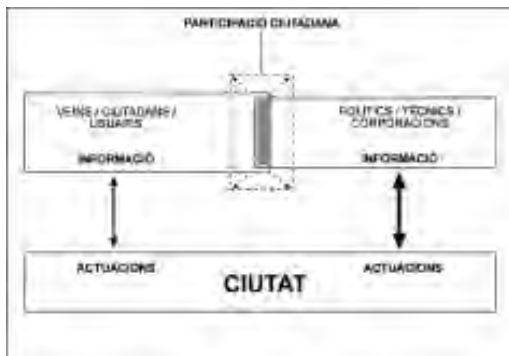
- >La creació de falses expectatives en la població resident.
- >El foment d'una cultura basada en la segregació social.²⁴

CARTOGRAFIES DE LA MINA²⁵

Cartografies de La Mina és un projecte de participació ciutadana sobre espai públic desenvolupat a través de tallers i metodologies creatives al barri de La Mina de Sant Adrià de Besòs (Barcelona), entre els anys 2002 i 2005, en el marc de l'aplicació d'un Pla de Transformació integral de l'àrea. Els objectius del projecte són:

- >donar eines de tipus cognitiu i metodològic a la ciutadania per tal de poder elaborar i valorar idees i arguments respecte l'espai públic; i
- >establir canals de comunicació entre els propis veïns i els organismes competents en la gestió de dit espai.

La Mina. El territori²⁶



El barri de La Mina pertany a Sant Adrià de Besòs, municipi de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Es tracta d'un barri densament poblat ja que compta amb uns 13.000 habitants. L'espai que ocupa, al marge dret de la desembocadura del Besòs, és en el seu origen un terreny d'aiguamolls, dessecats cap a l'any 1863 per ser convertits en terrenys d'usos bàsicament agrícoles. Històricament, aquesta àrea era un lloc de caceres i esbarjo, però ja a principis del segle XX comencen a instal·lar-s'hi indústries pesades. La duresa de la postguerra unida a l'esclat "desarrollista" de finals dels 50 i 60 marquen el futur d'aquesta zona de la ciutat. El Pla Comarcal de 1953 declara l'àrea compresa entre les Glòries, La Gran Via i l'actual Diagonal, -en aquell moment del Generalísimo Franco-, com a "gran reserva que tiene la ciudad para su futuro desarrollo". La dècada dels anys 60 serà molt complexa a nivell social ja que les migracions des de diferents punts d'Espanya a les grans urbs de la península produeixen un greu problema de barraquisme i insalubritat. Per tal de desallotjar les barraques, el Movimiento articula plans de vivenda social. Un dels grans plans a Barcelona s'ubicarà a La Mina, on s'allotjaran milers de persones procedents d'àrees marginals de la ciutat com el Camp de La Bota, Pekín, etc. Un alt percentatge d'aquestes famílies d'ètnia gitana. El barri es construeix en dues fases lo qual donarà lloc a l'anomenada Mina Vella (1955-1967), on els edificis de planta baixa més cinc es projecten seguint un joc de perpendicularitats, i la Mina Nova (1967-1975), pensada



per encabir en el barri un nombre més elevat de barraquistes, i caracteritzada per una volumetria impressionant, molt poc sensible a l'estructura territorial i a les característiques de la població. La deixadesa institucional, la manca de recursos i equipaments, la poca connectivitat del barri tant amb el centre administratiu de Sant Adrià com amb el centre de Barcelona, units als problemes de drogues, al nivell socio-cultural de la població i a la imatge que el cine fa de personatges de l'hampa com el Vaquilla, converteixen el barri en un gueto sense llei que eclosiona durant els anys 80 i 90. Durant aquesta dècada s'intenta posar remei als pregons desequilibris amb intervencions d'escala local com el Parc del Besòs (1986) o el Pont de Cristòfol de Moura, tant importants per començar a teixir un barri de certa qualitat urbana.

L'any 1992, durant els Jocs Olímpics de Barcelona es construeixen les rondes viàries de la ciutat. Segons Cantallops, "el Besòs deixarà de ser un territori de frontera, un *finis terrae*, per passar a ser la vall de penetració natural des del Vallès a la costa de Barcelona."²⁷ El dibuix que la ronda grava sobre el territori segueix exactament (en aquest punt) el mateix traçat que el ferrocarril. La ronda donarà accessibilitat i crearà noves centralitats a escala metropolitana però serà una nova barrera territorial que aprofundirà l'escletxa de separació entre barris, marges i ciutat. S'haurà d'esperar a una altre event d'escala internacional, el Fòrum de les Cultures 2004, perquè arribin a La Mina inversions per a un Pla de Transformació integral amb perspectives fins al 2010. I és que el Fòrum es construeix guanyant terrenys al mar a penes 500 metres del barri. La idea del Fòrum és però anterior, prové del Pla especial del marge dret de Sant Adrià de 1990-1992, en el que s'aprofita aquesta nova centralitat oferta per la ronda litoral i es proposa entre d'altres: construir un port d'àmbit metropolità en els terrenys de la Central Tèrmica, remodelar la Catalana i La Mina (eliminant els edificis de la Mina Nova), crear un Parc Fluvial navegable, etc. Aquest Pla especial no s'arribarà a executar però moltes de les idees aniran prenent forma sota altres criteris.

Aquest és el cas del Pla de Transformació del barri, integrat entre

d'altres pel Pla especial de reforma interior (Peri La Mina) dels arquitectes Jornet - Llop - Pastor (Premi Nacional d'Urbanisme 2007) aprovat l'any 2002 recollint part de les demandes de la Plataforma d'Entitats i Veïns/es del barri. L'organisme que gestiona l'anomenada Unitat d'Actuació d'aquest Peri és el Consorci de La Mina, integrat pels Ajuntaments de Sant Adrià i Barcelona, la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya. El pressupost inversor és de 95 milions d'euros per executar fins l'any 2010. A nivell urbà, el Pla preveu la remodelació integral del centre geogràfic del barri (fins els anys 2002-04 dedicat a equipaments), convertint-lo en un eix cívic, la rambla, que unirà l'extrem oest (Parc del Besòs) amb la pròpia àrea Fòrum. I les dues mines (vella i nova) a través de l'obertura de noves connexions transversals. També es planteja inserir en el territori un nou model de mobilitat; el tramvia, que fomenti la connexió del barri amb Barcelona i Sant Adrià. El Pla preveu construir un total de 1097 nous pisos, 350 dels quals de protecció oficial (pensats per real·lotjar veïns de blocs afectats com Venus). A més es preveu la construcció de nous equipaments significatius com la biblioteca, el poliesportiu i la comissaria dels mossos d'esquadra, i d'altres necessaris per reubicar equipaments ja existents com l'les Fòrum 2004 o el Ceip Mediterrània. Tota aquesta remodelació es du a terme al centre geogràfic del barri i a la coneguda com Mina industrial (sector C3), on es desenvolupa una trama intermitja entre La Mina i el Peri Lull-Taulat, a tocar del Fòrum. Aquest Peri està constituït per una zona universitària i una àrea residencial d'*alt standing* promoguda per l'empresa Urbis. Sector sensible en la seva fricció amb el Peri de La Mina. I és que la volumetria i preu de mercat dels edificis de la zona Urbis representen un mur urbà entre el barri, l'àrea universitària i el fòrum.

FASES DEL PROJECTE I RESULTATS

De l'any 2002 al 2004 es du a terme la primera fase del projecte, en la que es volen observar i entendre les



diverses mirades que coexisteixen a La Mina. Es tracta d'una fase d'aproximació i diagnosi sobre el tema de l'espai públic. Es vol saber com s'utilitza l'espai, quins buits hi ha, quines manques, quins problemes, quines potencialitats... Volem en definitiva tractar el tema per tal de conèixer la visió dels veïns i dels professionals que treballen en el barri. Per a tal efecte es posa en funcionament un nou mètode de treball anomenat CPBoxes (*Comments and patterns boxes*)²⁸. Durant les sessions, es pregunta als participants què els agrada i què no del barri, com s'utilitza l'espai públic,...és a dir, preguntes generals que permeten que es debatin les problemàtiques i potencialitats de l'espai públic segons les visions dels seus usuaris.



Els resultats són analitzats, valorats i exposats públicament en forma de "línies de treball" durant les *Les Jornades sobre espai públic de La Mina* (del 21 al 24 de Gener del 2004). Les Jornades van durar cinc dies i van ser visitades per unes 350 persones. El conjunt expositiu es va dissenyar amb la idea de fomentar una actitud activa en el visitant. Per a tal efecte, es van construir una sèrie d'eixos participatius:

- >L'exposició i prioritització de les "línies de treball" fruit de la 1a fase del projecte Cartografies.
- >Una "passejada per la futura Rambla", dibuixada al terra, per on es podia arribar (figuradament) al mar.
- >Un "fotomatón", on els visitants podien fer-se una fotografia de "la seva pròpia Mina". Utilitzant per a tal efecte el material gràfic sorgit dels tallers de Cartografies.
- >L'espai: "Yo propongo", organitzat per la Plataforma d'Entitats i Veïns del barri, on els visitants podien reflectir les seves demandes i pensaments de forma verbal o gràfica.

Les "línies de treball" exposades durant les *1es jornades* aglutinaren totes les imatges i opinions recollides durant els tallers participatius de la 1^a

fase del projecte. Aquest ampli ventall de sensacions i pensaments fou dividit en set grups diferenciats per tal d'encarar la següent fase de treball.

Línies de treball, fase I. Exposades i priorititzades en les Les Jornades sobre Espai Públic del barri de La Mina



"...el futuro...¿nos aportará mayor diversidad humana o será una ampliación del coto de los incívicos?"

A: La vivenda On es detecten problemes socials derivats de l'afectació per part del Peri d'alguns habitatges, i de la manca d'acondicionament dels blocs no afectats. **B: L'entorn quotidià** Determinat per tres aspectes que caracteritzen i estigmatitzen el barri: la venda i consum de drogues, la brutícia, i la inseguretat. La poca diversitat del comerç en aquesta zona (el que més hi ha són bars) és un aspecte interrelacionat. **C: L'espai públic i el disseny urbà** Línia en la que es visualitza la manca d'un mobiliari i disseny urbà normalitzat, caracteritzat per una manca greu d'art

públic. I es detecten els espais públics de referència: el Parc del Besòs i l Sala Miralles-Pinós, avui biblioteca de La Mina. Espais importants en l'imaginari social però clarament infrautilitzats. **D: El teixit associatiu i els equipaments** On trobem alguns dels equipaments i associacions importants per als residents del barri. **E: La imatge interna del barri** En aquest apartat es confronten dues visions: la de nois i noies de l'les Fòrum 2004, principalment d'ètnia gitana, que usen l'espai públic de forma extensiva; i la de persones que es senten excloses d'aquest àmbit, apropiat segons diuen per un sector de la població. La concepció d'un ús cívic de l'espai és el tema central del debat. **F: El barri i l'administració** En general, a l'administració pública se li demana més i millor servei, pel que fa a la seguretat, la neteja i el Pla de Transformació social, que hauria de ser integral i ben planificat a mig i llarg plaç. També es demana una millor cooperació entre administracions. Tot això però, des d'un gran escepticisme. **G: Les relacions externes** Sobre aquesta línia es plantegen dos temes específics: la imatge del barri, emfatitzant l'estigma que pateix La Mina vista des de fora, però també la imatge que tenen alguns veïns d'allò que no és La Mina. També es parla de l'obertura del barri, tant a nivell físic (transports públics, connexió amb el territori...) com social (necessitat d'una certa varietat en quant a l'espectre de població resident i visitant).

En el context de la XIII Setmana Cultural del barri de La Mina de l'any 2004, i com interstici entre la 1ª i la 2ª fase del projecte, es dugué a terme una intervenció en el 1er tram de la rambla amb el títol: *Interrogants sobre l'espai públic de La Mina*. En ella es seleccionaren 12 preguntes de les moltes recollides Durant els tallers i les jornades per ser exposades públicament en forma de banderola.



La detecció de les línies de treball esmentades i el diàleg fluid amb diversos grups de veïns/es i professionals del barri permeten definir una sèrie de tallers que es desenvoluparan durant tot l'any 2005. Seran els mateixos participants els qui escullin les temàtiques que volen abordar.

Tallers específics d'espai públic, fase 2

<p>Alumnes de 2on i 3er de l'Institut d'Educació Secundària</p>	<p>Nou edifici IES (accessos, espais, colors, connexions amb el barri,...)- Façanes i laterals dels edificis (acondicionament i millora) - Disseny urbà del Passeig Camarón (tipus de mobiliari, formes, llocs, accessibilitat,...)</p>
<p>Associació de dones Adrianes Plataforma d'Entitats i Veïns del barri Grup de dones IRISAAVV de La Mina Taller obert durant la Setmana Cultural de La Mina, maig 2005</p>	<p>Toponímies. Noms dels nous carrers, passatges i places oberts pel Peri de La Mina. La Rambla al mar. Idees per al nou eix longitudinal del barri. Associació de dones Adrianes Plataforma d'Entitats i Veïns del barri Brutícia al carrer. Campanyes de conscienciació. Infraestructures/ mobiliari. Gestió i manteniment.</p>

<p>Associació de dones Adrianes. Plataforma d'Entitats i Veïns del barri Grup de dones IRIS. Taller obert durant la Festa de l'esport, 9 d'abril del 2005. Escola d'Adults Fernández Márquez</p>	<p>Parc del Besòs, propostes de millora de disseny i mobiliari adequats als usos del parc.</p> <p>Carril bici. Recorreguts dins del barri i connexions amb Sant Adrià de Besòs i Barcelona</p> <p>Seguretat i urbanisme. Artefactes i dissenys urbans que van a favor o en contra de la seguretat al barri.</p>
<p>Mossos d'Esquadra</p>	<p>Seguretat i urbanisme. Artefactes i dissenys urbans que van a favor o en contra de la seguretat al barri.</p>

La segona fase s'articula al voltant d'onze tallers sobre temes específics d'espai públic duts a terme amb set grups de treball, i oberts en dues ocasions al debat públic en el marc de festes o activitats. Les temàtiques tractades (toponímies, façanes, etc.) són fruit de demandes detectades en la primera fase de treball, transversals moltes d'elles a les línies de treball anteriorment especificades.



Després de tres anys de treball amb veïns i associacions de La Mina, el volum d'informació i propostes respecte el tema plantejat deriva en un document recopilatori anomenat: *Compilació dels resultats dels tallers de Cartografies*. En aquest document es reflecteixen tots els plantejaments i perspectives dels participants, representats en noves "cartografies" de La Mina.

Aquesta compilació servirà per elaborar el Pla d'Accions de Barri sobre espai públic, document públic fet a demanda de l'Àmbit d'Espai Públic del Consorci de La Mina.

Línies del Pla d'Accions de Barri (PAB), 2006

Foment del coneixement del territori

Programa d'excursions urbanes

Superació de les barreres territorials

Informar permanentment sobre el desenvolupament dels plans urbans
 Establir un eix Mina- Catalana- Sant Adrià
 Establir un eix Mina- Estació de Metro
 Potenciar el coneixement de la nova estructura del barri
 Connectar la Rambla de La Mina amb el mar
 Superar la barrera del carrer Sant Ramon de Penyafort
 Superar la barrera del carrer Fernández Márquez
 Millorar l'accés al Parc de La Mina

Millora de la mobilitat i del transport públic.

Millorar i fomentar l'ús del transport públic
 Facilitar àrees d'aparcament
 Implementar i potenciar l'ús del carril bici
 Millorar el transport públic

Millora de l'accessibilitat al i del territori

Accessibilitat per a tothom. Potenciar i implementar els aspectes de Design for all, després de realitzar la diagnosi de l'àrea

Millora de la seguretat en l'espai públic

Potenciar la visibilitat dels Cossos de Seguretat
 Anular els racons i llocs perillosos.
 Implicar als veïns en el control de l'ús de l'espai públic

Millora de la qualitat de l'espai públic

Potenciar la corresponsabilització de tots els actors socials del barri en els processos de neteja
 Elegir i ubicar els elements urbans d'acord amb criteris de funcionalitat i sostenibilitat en el seu disseny, manteniment i gestió.
 Millorar el verd urbà.

Qualificació de l'espai públic

Proveir-se d'elements de Disseny Urbà que potenciïn el sentit de pertinença al territori
 Estudiar i avaluar un programa d'art públic, a poder ser participatiu
 Desenvolupar les Toponímies del territori a partir dels plantejaments veïnals

Millora de la diversitat de l'espai públic

Millorar i dotar d'equipaments per a la prestació de serveis ciutadansFacilitar el desenvolupament de xarxes ciutadanes i associativesPotenciar la barreja i la diversitat d'usos i d'actors en l'espai públic

Millora en la gestió dels residus

Potenciar la implicació i la corresponsabilització de tots els actors (veïns, entitats, administracions, escoles, empreses...)en la reducció de residus i el foment de la recuperació, la reutilització i el reciclatge

Millora en la gestió energètica

Potenciar l'ús d'energies alternatives en edificis públics i privats i l'ús de l'aiguaPromoure l'estalvi i la reutilització de l'aigua en els usos residencials, comercials, industrials i institucionals,a més dels relacionats amb la jardineria i els parcs públics

Una part de l'avaluació del projecte Cartografies planteja quines han estat les propostes ciutadanes finalment dutes a terme. Quatre són les línies d'actuació que s'han implementat fins aquest moment arrel del projecte:

- >Una àrea de gossos en un dels sectors més problemàtics del barri, a prop de les vies del tren.
- >El recorregut del carril bici al carrer Ponent (en connexió amb un carril pre-existent al carrer Llevant)
- >Jocs infantils en àrees com Camarón i Venus (en paral·lel a les de La Mina Vella).
- >Pavimentació de colors a La Rambla de La Mina.

A MODE DE CONCLUSIÓ



Les pràctiques que hem analitzat dibuixen diverses línies estratègiques d'intervenció. En totes elles es fomenta una actitud participativa vinculada als processos de regeneració urbana. Aquest és el cas de *Cartografies de La Mina*, on es desenvolupen una sèrie de propostes de transformació basades en les perspectives dels veïns participants en el procés. En aquest sentit, es destaca la capacitat de la ciutadania participant en els processos de regeneració urbana, i es valoren de forma especial dos aspectes: la dimensió dels residents en tant que ciutadans experts en la gestió i el dia a dia del seu entorn; i la capacitat de valorar i proposar arguments coherents en relació a temes d'espai públic, -en el cas que es facilitin les eines i temps adequats i els projectes s'enmarquin en plans assumits i/o valorats per l'administració pública.

La dimensió creativa, present en tots els projectes esmentats, enriqueix els modus operandi establint relacions inèdites entre procediments, continguts i mètodes. En general, es tracta de projectes que faciliten dinàmiques d'inclusió i comunicació entre els agents implicats en la gestió i la transformació de la ciutat: administració, veïns, entitats, tècnics,... La complexitat en la gestió

urbana de les ciutats contemporànies planteja la necessitat de posar en marxa aquest i altres tipus de mecanismes que facilitin la comunicació entre actors i l'activació de mecanismes d'apropiació i cohesió territorial.

Peus de foto:

- 01_ Oskar Hansen i equip. *The Road*, 1958
 02_ Karin Daan. *Homomonument*, 1987
 03_ Chicago Public Art Group (Olivia Gude, Kiela Smith, Cynthia Weiss, Mirtes Zwierzynski i Jon Pounds). *Water Marks*, 1994-1998
 04_ Jochen Gerz. *The Public Bench*, 1998-2004
 05_ Sparc Murals. *The Great Wall of Los Angeles*, 1974 i continuant
 06_ Tim Rollins+K.O.S. *Amerika-for the people of Bathgate*, 1988-1989
 07_ Suzanne Lacy. *Full Circle*, 1993
 08_ Extra]muros[. *Sinais, a Cidade Habitada*, 2002
 09_10 >>sense peu de foto i paral·leles
 11_ Barri de La Mina, any 2002
 12_ Peri La Mina, any 2005
 13_ Debat públic sobre les Rambles en el marc de les *Les Jornades sobre l'espai públic de La Mina*, 2004
 14_ Fotomatón. Activitat lúdica en el marc de les *Les Jornades sobre l'espai públic de La Mina*, 2004
 15_ Fragment d'una de les línies de treball, en les que s'incorporaven dibuixos i frases dels participants
 16_ Interrogants sobre l'espai públic, 2004
 17_ Plànol del Parc del Besòs en la fase de compilació de resultats
 18_ Nova pavimentació de la rambla, 2008

NOTES

- 1 Centre de Recerca Polis (Universitat de Barcelona)
 2 Remesar, Antoni **Arte contra el pueblo: los retos del arte público en el siglo XXI** Cr Polis Universitat de Barcelona <http://www.ub.es/escult/1.htm>
 3 Remesar, Antoni **Arte e espaço público. Singularidades e incapacidades da linguagem escultórica para o projecto urbano** a: Brandão, Pedro; Remesar, Antoni (eds.) **design de espaço público:deslocação e proximidade** Lisboa: Centro Português de Design, 2003 pp.26-40
 4 Remesar, Antoni **Arte e espaço público. Singularidades e incapacidades** ...Ibid pp.26-40
 5 Norberg Schulz, Christian **Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture** New York, Rizzoli, 1984
 6 Ibelings, Hans **Supermodernismo. Arquitectura en la era de la globalización** Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1998
 7 Kwon, Miwon **One Place After Another: Notes on Site Specificity** October 80, Spring 1997, pp.85-110
 8 Young, James E. **At Memory's Edge. After-Images of the Holocaust in Contemporary Art and Architecture** Yale University Press, New Haven and London, 2000, pp.90-119
 9 Hansen, Oskar **Towards Open Form** Fundacja Galerii Foksal, EU, 2005, pp.126-133 / Katarzyna Murwaska-Muthesius **Oskar Hansen and the Auschwitz "Countermemorial"** 1958-59
 accessible des de: <http://www.artmargins.com/content/feature/murwaska.html> (maig 2008) / Bojarska, Katarzyna **The presence of the Holocaust in the work of polish artists** accessible des de: http://www.culture.pl/en/culture/artykuly/es_obecnosc_zagłady (maig 2008) / Young, James E.(ed.) (1994) Introduction to: **The Art of Memory: Holocaust Memorials in History**, Prestel, Germany pp.19-38 / Moore, Henry **The Auschwitz Competition**, booklet published by the State Museum of Auschwitz, 1964, unpagined / Spielmann, Jochen **Auschwitz Is Debated in Oswiecim. The Topography of Remembrance** a:Young, James E.(ed.) (1994) **The Art of Memory: Holocaust Memorials in History** Prestel, Germany pp.168 – 174
 10 Meecham, Pam; Sheldon, Julie (2000) **Modern Art: A critical introduction** Routledge, 2005 Second ed. pp.97-98
 11 Schmidt-Wulffen, Stephan **The Monument Vanishes. A Conversation with Esther and Jochen Gerz** a:Young, James E.(ed.) (1994) **The Art of Memory: Holocaust Memorials in History** Prestel, Germany pp.68-75 / Young, James E. **Memory Against Itself in German Today** a:Young, James E. **At Memory's Edge. After-Images of the Holocaust in Contemporary Art and Architecture**, Yale University Press, New Haven and London, 2000, capítol V, pp.127 - 139 / Gintz, Claude **L'anti-monument de Jochen & Esther Gerz** *Galleries Magazine* 19, june - july 1987, pp.80-82
 12 Young, James E. **The Art of Memory. Holocaust Memorials in History** a:Young, James E.(ed.) (1994) **The Art of Memory**: ...Ibid pp.18-37 / <http://www.homomonument.nl/enhome.htm>
 13 Gómez Aguilera, Fernando **Arte, ciudadanía y espacio público** a: Remesar, Antoni (ed.) on the waterfront nr. 5, march, 2004 / Meecham, Pam; Sheldon, Julie (2000) **Modern Art: A critical introduction** Routledge, 2005 Second ed. p.91
 14 Gude, Olivia; Pounds, Jon **Community Public Art Process**. Accessible des de: <http://cpag.net/home> / Huebner, Jeff **Remaking the City: the Community Artist as Urban Designer** a: Pitman Weber, John (ed) **Chicago Public Art Group Newsmagazine**, Volume 6, Number 2. Accessible des de: <http://cpag.net/home> / Pàgina web oficial del Chicago Public Art Group: <http://cpag.net/home/>
 15 <http://www.gerz.fr> (23 de maig de 2008) / Interview with Stephen Wright **Toward Public Authorship** *Third Text* Vol.18, Issue 6 2004 / **Public Art - Public Authorship: Jochen Gerz in Coventry**, Warwick University Symposium, 23 November 2003 / **The Jochen Gerz Project**. Case study report compiled by Professor Jill Journeaux Head of Design and Visual Arts with assistance from John Devane Programme Manager Visual Arts

- 16 Projecte accessible des de: <http://www.zexe.net> / Torres, David G. **Entrevista a Antoni Abad** Centre d'Art Santa Mònica, n°20, gener 2006, Generalitat de Catalunya, pp.8-10
- 17 SPARC (Social and Public Art Resource Center) Accessible des de: <http://www.sparcmurals.org/> Lacy, Suzanne (ed.) (1995) **Mapping the Terrain, New Genre Public Art Seattle**, Washington: Bay Press, 1995, pp.293 / Fulton, Jean (ed.) **Art Out there. Toward a publicly engaged art practice** The Art institute of Chicago: Chicago, 1996, pp. 14-25 / Dunitz, Robin J. **Street Gallery. Guide to 1000** Los Angeles, Los Angeles Murals RJD Enterprises, 1993
- 18 Es tracta del projecte Double Touch. A: Finkelppearl, Tom **Interview: John Ahearn on the Bronx Bronzes and Happier Tales** a: Finkelppearl, Tom **Dialogues in Public Art**, Massachusetts Institute of Technology, 2000
- 19 Brooks, Rosetta **Tim Rollins + K.O.S. (Kids of Survival)** Artscribe May 1987, pp. 40-47 / Di Mattia, Joseph **Tim Rollins' Survival Course** Artpaper February 1988 / Fisher, Jean **Tim Rollins + Kids of Survival** Artforum January 1987, p. 111 / Jones, Ronald **Tim Rollins + K.O.S.** Flash art March 1987, p. 107 / Prada, Juan Martín **Educación artística e integración social** Red Digital N°5 / Smith, Roberta **Art: A Collaboration, Tim Rollins and K.O.S.** The New York Times 21 November 1986 / Staff **The Making of Amerika** Figura September 1985
- 20 **Krzysztof Wodiczko Homeless Vehicle Project - Animation** Accessible des de: <http://es.youtube.com/VVAAKrzysztofWodiczko> **Instruments, projeccions, vehicles** Barcelona, Fundació Antoni Tàpies 1992, pp.232-241
- 21 Suzanne Lacy identifica aquest tipus de pràctiques amb el nom: **New Genre Public Art**. A: Lacy, Suzanne (ed.) (1995) **Mapping the Terrain, New Genre Public Art Seattle**, Washington: Bay Press, 1995, pp.293 / Sobre el projecte **Full Circle**: Jacob, Mary Jane; Brenson, Michael; Olson, Eva M. (1995) **Culture in Action. A public art program of Sculpture Chicago curated by Mary Jane Jacob** Seattle, Washington, Bay Press, pp.64-75 / Projecte accessible des de: <http://www.suzannelacy.com>
- 22 Pàgina web del projecte accessible des de: www.oogvoorklarendal.nl / **Actas de las IV Jornadas Internacionales de la Diplomatura de Posgrado de Participación y Desarrollo Sostenible** Diputació de Barcelona - Universitat Autònoma de Barcelona, 8 y 9 de mayo, 2002 / Busscher, Marie **Louise Oog voor Klarendal. Bewoners brengen hun eigen wijk in beeld** Arnhem, Roel Simons, 2001
- 23 **Sinais a cidade habitada Projeto participativo na cidade** a: Brandão, Pedro i Remesar, Antoni (eds) **Design Urbano Inclusivo. Uma experiência de projeto em Marvila "Fragmentos e Nexos"** Centro Português de Design, Lisboa, 2004 pp.182-186 Accesible des de: <http://www.cpd.pt>
- 24 Kester, Grant **Aesthetic Evangelists: Conversion and Empowerment in Contemporary Community Art** Afterimage, Gener 1995, pp.5-11
- 25 Pàgina web del projecte accessible des de: <http://www.ub.edu/escult/mina>. Impulsat per la Plataforma d'Entitats i Veïns del barri amb el finançament durant la 1a fase dels fons europeus per a "projectes urbans amb finalitat social" (2002). I amb el finançament durant la 2a fase del Consorci del barri de La Mina.
- 26 Jorret-Llop- Pastor scp. i Balliano (col 4) **Pla Especial de Reordenació i Millora del Barri de La Mina** Sant Adrià de Besòs, novembre 2001 / Ajuntament de Sant Adrià del Besòs (1997) **Crònica gràfica de la construcció del barri de La Mina (1955-1975)**, Sant Adrià de Besòs / Àrea Metropolitana de Barcelona (Direcció de serveis de l'espai públic) **Parc del Besòs** Febrer 2004 (Futletó) / Arnau i Arias, Núria; Bellostes i Torrelles, Judit **Catàleg de béns culturals d'interès local del municipi de Sant Adrià del Besòs**, codi: Fd 002, abril 2003 / Arnau i Arias, Núria; Bellostes i Torrelles, Judit **Catàleg de béns culturals d'interès local del municipi de Sant Adrià del Besòs - Ampliació**, codi: Fi 014, abril 2003 / Cantallops i Valeri, Lluís (1994) **La Vall baixa del Besòs: el llarg procés de transformació d'un territori de frontera** Àrea, revista de debats territorials n° 4 Diputació de Barcelona / Remesar, A. i Pol, E. (1999) **Repensar el riu. Usos socials del riu Besòs** Universitat de Barcelona / Rovira i Costa, J. **La petita història dels carrers de Sant Adrià** Viure a Sant Adrià, La Mina 1981
- 27 Cantallops, Lluís (1994) **La Vall baixa del Besòs...** Ibid p.38
- 28 Remesar, A; Vidal, T; Valera, S; Salas, X; Ricart, N; Hernández, A; Remesar, N.A. **Poblenou i La Mina [Barcelona], participació creativa amb la metodologia de les CPBoxes** On the Waterfront.n°5, Març 2004 Barcelona. Accesible des de: <http://www.ub.edu/escult/1.htm> /

> coda

“A cidade, como tudo o que é sólido, está a derreter-se no ar? . Ensaio provisório, sobre Duração e Complexidade”

Pedro Brandão. CESUR. IST. Lisboa

ABSTRACT

This paper attempts to answer the question: When the city is out of our desire and our design, can we try a new reading that reconciles us with memory and at the same time, the future of the city? Or will we continue to convert the city in the factory of illusions that exploits time? The length of the city, can be measured by the lives of those who are witness, and so we can build or not, for all and to stay in the public space?.

RESUMO

Este trabalho tenta responder a pergunta : Quando a cidade se escapa ao nosso desejo e ao nosso desenho, poderemos tentar uma nova leitura que nos reconcilie com a memória e ao mesmo tempo, com o futuro da cidade? Ou continuaremos a fazer dela a fábrica de ilusões na instrumentalização do tempo? A duração na cidade, é talvez medível pela vida das pessoas que a testemunham, e pelo que nós podemos ou não construir, para todos e para durar, no espaço público?

RESUMEN

Este trabajo intenta responder a la pregunta: ¿Cuando la ciudad se encuentra fuera de nuestro deseo y de nuestro diseño, podemos intentar una nueva lectura que nos reconcilia con la memoria y, al mismo tiempo, el futuro de la ciudad? O ¿seguiremos a hacer de ella la fábrica de ilusiones en la instrumentalización del tiempo? La duración de la ciudad, ¿puede medirse por la vida de las personas que la testifican, y por lo que podemos o no construir, para todos y para permanecer en el espacio público?.

KEYWORDS: Time, City, Desire, Public Space



Estive no primeiro mês deste ano em Barcelona, e calhou assistir num domingo, com um pequeno grupo de amigos, ao acto simbólico da demolição de uma prisão de mulheres do período franquista, no bairro da Trinitá. Depois do testemunho de uma antiga prisioneira escutado com atenção por todos os presentes na rua em frente, o Alcalde explicou com simplicidade, como a cidade e o bairro beneficiarão, com um projecto que ali levará novos usos e vivências, muito aplaudido pelos presentes vizinhos e residentes, que também reclamavam novas casas. Lá do outro lado da península ibérica, há uma história paralela: embora um pequeno grupo de cidadãos tenha evocado a necessidade de “salvar a memória”, reunindo-se frente a um velho edifício em “reabilitação” para vir a ser um condomínio de luxo em Lisboa, em lado nenhum se registou a narrativa do edifício - a história da antiga policia politica portuguesa, que ali teve a sua sede de tortura. Poderia ser uma “boa imagem”, para o marketing urbano?

Faço-me a pergunta de outros modos - Quando a cidade se escapa ao nosso desejo e ao nosso desenho, poderemos tentar uma nova leitura que nos reconcilie com a memória e ao mesmo tempo, com o futuro da cidade? Ou continuaremos a fazer dela a fábrica de ilusões na instrumentalização do tempo? A duração¹ na cidade, é talvez medível pela vida das pessoas que a testemunham, e pelo que nós podemos ou não construir, para todos e para durar, no espaço público?

> O Tejo, é o verdadeiro monumento de Lisboa, porventura o único verdadeiro e permanente. Podemos dizer que não é o mesmo, quando perscrutamos numa gravura antiga - a diferença dos barcos que povoam



as suas águas, hoje desaparecidos, ou as margens atarefadas na construção naval, hoje deslocalizada. O Tejo é eterno, mas como é a nossa experiência dele? Para nos ligarmos, na cidade, às coisas que maior duração têm, temos de ressuscitar a utilidade dum conceito irreduzível, derivado da “duração”, que é o da “eternidade”, ou “permanência”. O pensamento do Movimento Moderno não se ocupava da duração, e por isso, tão optimista quanto à capacidade de transformação das formas da Cidade, terá descurado uma capacidade crítica, porque nunca se questionou sobre o inesperado, o incerto. A gestação da nova cidade, moderna, colocou fora de contexto a ideia de permanência (então em “desuso”), substituindo-a pelo desbravar do novo urbano, para novos habitantes em territórios alargados.

A memória colectiva é outra coisa - não é a permanência, é apenas a adição de muitas memórias, mas tal como a permanência dum rio ou duma montanha são irreduzíveis para a integridade da cidade sua vizinha, assim se diz hoje, da “permanência” das formas da cidade, julgada autêntica: Na cidade pós-moderna, das permanências simuladas, substitui-se o sentido (a experiência vivida das pessoas), pela forma que se conserva. Assim se construiu o mito da “integridade”, na “reabilitação” da cidade histórica.

> Quando comprovamos a liquefacção do gelo eterno dos pólos, parece não haver muitas dúvidas quanto às prioridades. Problemática, mas real, é a complexidade, que afecta a própria “duração” das noções que estão a derreter-se, desafiando o nosso pensamento e as nossas convicções.

Curiosamente, “eternidade” tem hoje menos atractivos, como valor seguro.

Um monumento como a Torre Eiffel em Paris pode sugerir aborrecimento, fruto de repetição insistente, ou persistência imutável, de uma identidade demasiada, de uma longa duração obsoleta. Dizemos que é uma “eternidade” ter de esperar demasiado por qualquer coisa - por oposição à curta duração do que nos rodeia, que parece existir para nos “gratificar”, no imediato - o consumo, o êxito excepcional, o efeito “espectacular” é o “momento” em que o sentido do novo espaço urbano é mais estético-expressivo que relacional. É assim frequente que permanência seja duração demasiada: como a jura dum “eterno” amor que é afinal limitado no tempo. Por isso, em vez da difícil compreensão dos factores do Tempo que nos poderia ajudar a conhecer a cidade real² encontrámos ajuda num discurso enganador - de que deixar as coisas como as encontrámos, seria sempre boa opção. Discurso de que nos embebedamos, até cair inconscientes, da sustentabilidade.

> “Cidade sustentável” é uma noção mais vertiginosa (na sua entrada em cena), do que as prévias noções da “durabilidade” que incorporavam uma variação graduável, na forma da cidade - adoptámos a raiz inglesa, “sustainability” e não esta “durabilité” de raiz francesa, talvez porque naquela parece haver garantia da “integridade”, na mutação: na cidade, podemos aceitar que qualquer parte possa ser substituível a todo o tempo. O que é problemático é que ela possa sofrer alterações substanciais no processo de “reciclagem”, como as que decorrem das coisas deixarem de ser o que eram. Não bastará refazer a imagem da integridade se não percebermos o que é a duração, a mutação. Então, a ambiguidade do conceito ganha uma ressonância de legitimação política/ideológica: o que pode ser sustentado, pode ser argumentado.



Transformar algo imaterial num bem transaccionável é uma missão comunicativa atribuída ao desenho: através da embalagem e do “argumento”.

Hoje, a prisão política ou o castelo serão inúteis e descartáveis, enquanto tais: mas mesmo se lhes escapa o préstimo original como prisão ou castelo, a imagem permite-lhes manter o seu potencial valor discursivo, narrativo: A monumentalização e o marketing, são processos de “isolar” a faculdade discursiva do espaço, numa imagem, independente do seu uso, simulacro da permanência da coisa desaparecida, que se tornou elemento de legitimação: O desenho dá a forma à consagração, e a coisa passa à categoria “intemporal”. Assim o retorno do valor, em vez de estar no uso, está no “fetiche” da coisa. Turismo, lazer e cultura são o receptáculo final das formas “conservadas”.



> Conhecer Brasília, ou outra cidade nascida do nada. Cada vez menos coisas existem, de entre as que nos rodeiam, que estivessem nesse mesmo lugar, quando nascemos. E poucas coisas perdurarão para além de nós, na “antiguidade” de amanhã. A cidade tornou-se “instantânea”, mas sem instruções de “como usar”, depressa se desdiz. As coisas que colocamos num âmbito espacio-temporal mais alargado que o “aqui- agora”, como espécie “artificial”, tornam-se elas mesmas a ficção, a “Alegoria do Património”³- substituindo a realidade da vida quotidiana. A extraordinária importância atribuída ao que pode ser “sinal do tempo” (ontem ou amanhã) reside agora na excepcionalidade, não só por esses “sinais” serem vistos como raros e “perfeitos”, mas por serem abstraídos do quotidiano. Por isso, quando remetemos o desenho urbano para “temas de cultura”, é mais no destaque da excepcionalidade visual da sua aparência que se “consagra” a cultura, do que no plano da qualidade do quotidiano, no espaço da cidade.



Na escassez de meios, a cidade é menos “regulável”. Por isso, o “sentido do cuidado” exige-nos um investimento afectivo continuado, menos excepcional. Cuidar, é agora a acção pertinente antes e depois do desenho. Prever, planear, projectar, construir, gerir, ganham outro sentido, quanto à certeza que implicam: da menor (no prever), para a maior (no gerir, ou cuidar).

> As dimensões do desenho urbano dão-nos em si mesmas a percepção da ambiguidade, nas visões sobre a sua duração: Infra-estruturas e Paisagem, são já o espaço público, estruturante da cidade na sua nova dimensão, alargada. Se a infra-estrutura do Movimento, através da cidade, cria maior continuidade e maior abrangência, é na Paisagem que reconhecemos a diversidade, na nossa pertença a um território de dimensão maior. Por outro lado, o espaço público de dimensão próxima (ou a possibilidade universal da proximidade), está na convergência da(s) Centralidade(s). E apela, no desenho, à escala da junção, ao detalhe da relação.



Porque a cidade é complexidade, porque não cabe nas explicações de uma só visão, nem é problema com uma só solução certa e definitiva, a Interdisciplinaridade pode então ser o modo de saber do seu desenho, pois é preciso procurar no intervalo entre os saberes, as explicações que mais resistem à sua própria duração. Se esta relação temporal é distintiva, é porque o desenho no prazo longo implica possíveis inflexões ou ajustamentos conforme os contextos políticos ou económicos e os actores em presença. Mas se o consenso entre os interesses divergentes (sejam interesses económicos, sociais

ou espaciais) só é possível em função de propósitos comuns, o papel do Desenho Urbano pode ser o de os favorecer, pela comunicação desse propósito; Mas também pode ser o de os manipular, pela comunicação - o que cada um ganha ou perde, as prioridades e as promessas de valor. Num tempo de escassez, quando se esfuma a duração da abundância, a cidade criadora, solidária na partilha e na proximidade... é ainda a única que pode durar.

> Mesmo numa cidade com muito carácter como Lisboa ou Barcelona, a falsificação da identidade da cidade, pode ser constituída de forma “virtual”, invertendo o sentido das coisas: passa a ser o lugar das aparências, do que as coisas que não são. A questão está agora em saber qual a duração dum desenho da cidade, se for baseado na simulação. Em extremo, quase todas as coisas que existiram, que existem ou que nós possamos julgar que existirão (para lá de nós), podem ser chamadas à nossa presença, para serem consumidas através da sua comunicação, como simulacro do que não são. Por exemplo, o que pode ser dito no presente sobre o futuro, não será apenas o nosso compromisso de que também o futuro, será igual ao presente, isto é, ao passado já conhecido? Hoje, tudo o que é sólido dá lugar à simulação da sua existência, quando o que é representado, representa como verdadeiro o “lugar” que já (ou ainda) não é. Assim, a imagem da cidade⁴, derrete-se no ar.

Como reencontrar uma sólida realidade a partir da qual possamos construir a cidade? Na verdade, haverá um caminho: a cidade não ficará fora do tempo - isto é, não se dará a morte da cidade - enquanto ela for vivida como “duração”: como o tempo e o lugar da experiência quotidiana de homens comuns, como o tempo e o lugar necessários para a relação de proximidade e da entre-ajuda, como o movimento irresistível para o encontro do urbano, entre os que querem estar juntos, na cidade.

Essa não será a sua (e a nossa) integridade?

Notes

1 Duração, como experiência vivida, incluindo a continuidade e a mudança das vivências, em Bergson, H. “Ensaio sobre os dados imediatos da Consciência” Ed.70, Lisboa 1988

2 “A Cidade, um Drama no Tempo - uma reflexão organizada sobre os factores temporais no desenho da cidade”, tese de Mestrado de Ana Luísa Brandão, IST 2008

34 Choay, F. “A Alegoria do Património” Edições 70, Lisboa 2007

5 Lynch, K. “A Imagem da Cidade” GG, Barcelona 1998

> review of books

a selection of books by P. Brandao

“What Time is this place?” de Kevin Lynch, escrito em 1972, foca os aspectos temporais e a sua representação na cidade. O livro explana, no âmbito da pesquisa de Lynch - a construção e a representação da imagem da cidade - sobre o ponto de vista do tempo: a forma como as pessoas se relacionam e representam a cidade. Partindo da premissa que a cidade é a moldura física que as pessoas utilizam para se situarem no tempo, faz uma relação de conceitos e temáticas incluídas nas noções de passado, presente e futuro presentes em muitos aspectos da cidade. Para além disto engloba uma reflexão alargada sobre o sentido do tempo, na maneira como afecta a forma de vivermos: a percepção biológica, cultural, social, ambiental e nas relações implícitas com o bem-estar individual e colectivo. Do ponto de vista do ambiente urbano, reflecte e avalia as possibilidades para a construção de uma imagem temporal mais explícita e consistente. Nas questões urbanas, avalia a importância da gestão da mudança e as suas repercussões no projecto urbano: a questão da preservação, da transformação e do planeamento e representação da mutação. (ALB)

LYNCH, Kevin - *What time is this place?*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1976

“Public Spaces, Urban Spaces” de Matthew Carmona, Steven Tiesdell, Tim Heath, Taner Oc, um manual de práticas e problemáticas urbanas, organizado de acordo com duas matrizes: sobre o contexto - local, global, mercado e regulação - e sobre as dimensões - morfológica, perceptual, social, visual, funcional e temporal. Apresenta uma visão complexa e sistematizada do contexto e do ambiente urbano, percorrendo sistematicamente ideias, teorias, pesquisas e práticas do projecto urbano, sustentadas por uma bibliografia alargada e abrangente.

No capítulo sobre a dimensão temporal, descreve e reflecte sobre a natureza e os processos que constituem o campo do projecto urbano onde o tempo é dominante. Deste modo permitiu a construção de base de conceitos e referências, para uma compreensão alargada do tempo na cidade, particularmente relevantes na explanação das temáticas da mudança e de renovação, e dos processos onde o projecto urbano opera. (ALB)

Nota: Os mesmos autores editaram também, em 2007 o **“Urban Design Reader”** na Architectural Press, uma excelente colectânea de extractos de diversos autores sobre as mesmas “dimensões” do Design Urbano.

CARMONA, Matthew; HEATH, Tim; OC, Taner; TIESDELL, Steve, *Public Places, Urban Spaces*, Oxford: Architectural Press 2003

“A Alegoria do Património”, de **Françoise Choay**, recoloca a problematização da temática do património histórico. Aborda as origens do património e a forma como se relaciona com a cidade, a história, e a memória. Num estudo detalhado, o livro atravessa várias épocas da arte grega clássica até a era da indústria cultural, organizando e abordando criticamente vários processos e conceitos históricos. Para o trabalho foram importantes as reflexões sobre a importância do património na identidade das cidades, sobre transformação do património num produto de consumo e espectáculo, sobre a actual sacralização do património e os seus efeitos perversos e os riscos de uma sociedade demasiado patrimonizada - descodificando ligações com os problemas actuais do urbanismo e da arquitectura. (ALB)

CHOAY, Françoise - *A alegoria do património Lisboa*, Edições 70, 1999

“Metapolis” é a obra de **François Ascher**, onde melhor se desenvolvem questões sobre o “futuro” da cidade. Ascher enquadra a problemática urbana num contexto alargado incluindo conceitos da ciência política, sociologia e economia urbana. O tema é a cidade ampla, alargada, global, marcada por registos de mobilidade intensos, quer física, quer social e culturalmente. A cidade permanece um objecto polissémico, um objecto facetado do qual se podem fazer leituras diferentes e complementares umas das outras. Marcada pelas vicissitudes inerentes ao desenvolvimento tecnológico, a cidade é conduzida a uma necessária mudança voluntária da organização espacial. Esta cidade levanta mais questões e espaços de dúvida, novas necessidades, novos enquadramentos de acção, novas exigências profissionais. (ALB)

ASCHER, François - *Metápolis Acerca do Futuro da Cidade*. Oeiras: Celta, 1996

Nota : do mesmo autor **“ Les Nouveaux Principes de L’Urbanisme”**, sobre a necessidade do planeamento acomodar as mudanças constantes, sobre a relação das pessoas com a cidade e com o mundo.

ASCHER, François - *Les Nouveaux Principes de L’Urbanisme*. Editions de L’Aube, 2004

“A Primeira Lição de Urbanismo” de **Bernardo Secchi** oferece uma abordagem do ponto de vista do urbanista, com reflexões que contemplam todo o espectro do projecto urbano, incluindo diversas correntes teóricas, técnicas e científicas, bem como contribuições de conhecimentos teóricos e práticos. Mais que um levantamento de problemas e indagações, os textos são um diálogo sobre a disciplina, de significações relativas às questões do ensino, do saber e principalmente do projecto da cidade contemporânea.

Partindo do princípio de que cada definição é sempre um “*constructo* estratégico”, reordena termos e conceitos, para “reescrever” com uma certa distância crítica, o trajecto da questão urbana e do território, a transição da cidade moderna para a complexidade da cidade contemporânea. Destacamos, numa perspectiva interdisciplinar, a ampla discussão à volta da cidade contemporânea e da emergência das problemáticas que ela provoca na prática descritiva, interpretativa e projectual; a necessidade de redefinir radicalmente os contornos do pensamento e do agir disciplinar, onde o tempo e as suas incertezas fazem parte. (ALB)

Nota: Do mesmo autor, ver **“Diary of a planner”** (uma colecção de artigos consultáveis na publicação on-line Planum)

SECCHI, Bernardo *A Primeira Lição de Urbanismo*, S.Paulo, Perspectiva 2007

“Os tempos das formas”, de **Nuno Portas**, são artigos incluídos em colectânea que abordam temas recorrentes no pensamento do autor sobre os temas urbanos. Reflectindo sobre a definição e a evolução do projecto urbano, discute a importância de entender o que muda na cidade, e como, para poder nela melhor intervir. Destacamos um grupo de artigos em que o factor tempo no dinamismo dos fenómenos urbanos é sublinhado pelas mudanças, quer seja nos Centros Históricos ou nas periferias. Numa lógica de pensamento multidisciplinar e interactivo introduz conceitos como o hipertexto, ou layers como estratégias de projecto mais adequadas às exigências do complexo contexto do desenhos da cidade e hoje. (ALB)

PORTAS, Nuno “Os tempos das Formas”, vol I *A cidade feita e refeita*” Guimarães Universidade do Minho, 2004

“A Sociologia das Cidades”. Sob a forma de manual, o livro de **Alfredo Mela** apresenta as principais matérias relativas à sociologia urbana, focando-se principalmente nas cidades e sociedades actuais do norte do planeta, consideradas como desenvolvidas, e fazendo apenas algumas referências a exemplos do hemisfério sul, onde, nas cidades, é possível perceber a influência da globalização e do intercâmbio económico e tecnológico com o norte.

Dentro da imensidade de temas que a cidade proporciona e focando-se, quase sempre, na cidade e na sociedade pós-modernas, com uma breve referência histórica aos clássicos, aborda questões como o espaço público e a forma como os indivíduos o utilizam, as culturas urbanas emergentes e os comportamentos sociais, a economia e o seu papel, os fundos para regeneração e o poder político, o ambiente e a ecologia, caracterizando e analisando os vários aspectos que as compõem. (SV)

Alfredo MELA – *A Sociologia das Cidades*. Lisboa: Editorial Estampa, 1999.

“Espacios de Arte Contemporáneo generadores de Revitalización Urbana”. Através de um conjunto de artigos redigidos por vários intervenientes em processos de regeneração de cidades espanholas, em que a arte serviu de catalisador, pretende-se fazer o ponto da situação em que se encontram, quais os resultados, assim como questionar qual o papel que os museus podem ter como geradores de regeneração urbana e de que forma se processam essas intervenções.

Na compilação faz-se uma opção por duas estratégias de organização. Os artigos sucedem-se do geral para o particular, começando pelos que comparam casos de várias cidades e fazem uma leitura mais abrangente da situação e seguindo para os casos particulares que analisam casos concretos. Apresentam-se primeiro os projectos mais institucionais, museus e galerias e depois as intervenções mais particulares, promovidas por associações ou ateliers. (SV)

Jesús-Pedro LORENTE (ed.) - *Espacios de Arte Contemporáneo generadores de Revitalización Urbana*. Departamento de Historia del Arte – Universidad de Zaragoza

“The Role of Museums and the Arts in the Urban Regeneration of Liverpool”, A dimensão dinamizadora e impulsionadora que os museus e as artes podem ter na regeneração de áreas urbanas degradadas ou obsoletas das cidades actuais é evidenciada por **Pedro Lorente** neste livro.

É composto por uma introdução de Lorente e dez textos, organizados do geral para os casos particulares, tanto do autor como de alguns analistas e intervenientes no processo de regeneração da cidade de Liverpool, tendo surgido após um simpósio com o mesmo nome.

É feita a distinção entre renovação urbana e regeneração urbana, considerando a segunda como essencial e verdadeiramente eficaz para atingir o sucesso, uma vez que a regeneração urbana não está apenas ligada às questões arquitectónicas de cidade, à recuperação do seu tecido edificado e espaços públicos, mas passa por factores de cariz sociológico e económico e depende de múltiplos intervenientes, entre os quais, arquitectos e urbanistas, políticos, sociólogos, economistas, artistas e a própria população da zona de intervenção.

São apresentadas comparações com outros casos idênticos, sendo o mais relevante, a Vielle Charité em Marselha, pelas semelhanças que apresenta.

São também levantadas questões relativas à cultura, ao interesse e mística que as artes exercem e, juntamente com elas, as indústrias da cultura poderem funcionar como factor de regeneração urbana. A sua influência quer a nível económico como ambiental e por fim como dinamizador da qualidade de vida das cidades, devido ao seu valor social, educacional e de entretenimento. (SV)

Pedro LORENTE – *The Role of Museums and the Arts in the urban regeneration of Liverpool*. Leicester: Centre for Urban History. University of Leicester, 1996

“The Culture of Cities”. A socióloga **Sharon Zukin**, apresenta-nos um conjunto de temas, todos relacionados com a cidade e as suas culturas urbanas. Utilizando Nova Iorque como protagonista, descreve as múltiplas situações e cambiantes de que se faz uma cidade, comparando por vezes com outros exemplos como Los Angeles e Chicago. Dando uma enorme relevância às diferentes etnias e culturas e à forma como se apropriam e vivem o espaço público, assim como a importância do espaço público na caracterização da cidade e das suas valências urbanas, sublinha o papel das actividades artísticas e culturais nas políticas de regeneração e quais as suas vantagens e desvantagens.

Faz ainda uma incursão ao Disney World, para exemplificar as actuais necessidades de controle do espaço público em termos não só de segurança como de acontecimentos imprevistos e da consequente criação de espaços “públicos” de gestão privada, com regras de funcionamento e utilização, em que o acesso não está disponível a todos.

Finalmente apresenta o difícil percurso do MASS MoCA, como um exemplo mal sucedido de utilização da cultura como base de regeneração urbana. Questionando quais as causas do seu insucesso, o facto de a cultura local não ter sido considerada no processo projectual e as suas dimensões megalómanas não estarem adequadas ao local onde se iria inserir, entre questões de opções políticas, económicas e de interesses que envolvem este tipo de iniciativas. (SV)

Sharon ZUKIN – *The Cultures of Cities*. Blackwell Publishing, 1995

“La pérdida del pedestal” é bem uma obra de referência importante, de **Javier Maderuelo**. Neste livro o autor reflecte sobre a escultura monumental e a recuperação do conceito que começou em finais dos anos sessenta. É um ensaio que fala sobre os muitos valores e recursos antigos que desapareceram para dar espaço a novos conceitos de escultura e gerar a ideia de uma arte mais específica dos espaços públicos (desta-se destes o emblemático pedestal). Estes novos comportamentos artísticos que integram o mundo da escultura são reflexo e consequência de mudanças ideológicas, sociais, económicas e políticas que são marcos na actualidade. Este autor enfatiza a necessidade de procurar alguns critérios e realizações que ilustrem o estado da questão e algumas das vias que se deverão seguir para recuperar uma imagem significativa das nossas cidades através da arte. (FC)

MADERUELO, Javier – *La pérdida del pedestal*. Madrid: Cuadernos el Círculo, Círculo de Bellas Artes, 1994.

Lisboa, o desafio da mobilidade de José Manuel Viegas, reúne o trabalho desenvolvido pela empresa TIS.pt, que enquadra dois estudos globais de mobilidade referentes à cidade de Lisboa: a Revisão do Plano Director Municipal de Lisboa – Sector Mobilidade e Transportes, e o Plano de Mobilidade de Lisboa. O grande objectivo é o desenvolvimento de um conjunto de propostas de intervenção a longo prazo, no sentido de assegurar uma evolução coerente do sistema da cidade. É de maior interesse o capítulo reservado à rede pedonal, onde se analisa a importância do modo pedonal nos sistemas de mobilidade de Lisboa e a provisão das infra-estruturas a si associadas. Também o capítulo dedicado à mobilidade nos bairros, onde são definidos critérios para a amarração dos bairros às redes de transportes, em especial à rede de transportes colectivos. (MV)
VIEGAS, José Manuel. *Lisboa: o desafio da mobilidade*.

Em **Future Transport in Cities**, **Richard Brian** explora e analisa muitas das medidas que têm vindo a ser experimentadas por todo o mundo no sentido de promover as deslocações pedonais, de bicicleta e transportes públicos e diminuir a utilização do automóvel. Analisando os melhores exemplos e ilustrando o trabalho dos arquitectos e urbanistas que realizaram alguns dos modelos mais significativos de “arquitectura de transporte” e planeamento urbano, o autor examina a forma como os novos sistemas estão a evoluir e como estão a ser integrados no ambiente urbano. Sugere ainda um futuro onde seja fundamental fornecer sistemas de movimento horizontal em larga escala, usando a analogia do elevador, do qual todos os edifícios em altura dependem, sendo que dessa forma as cidades futuras poderiam evoluir sem a dependência do veículo privado. (MV)
RICHARDS, Brian. *Future Transport in Cities*. London Spon Press 2001

O peão como modo de transporte nas deslocações a curta distancia é uma tese de mestrado que tem como tema principal a marcha a pé como modo de transporte a privilegiar no centro das grandes cidades e, em particular, na Baixa de Lisboa. É analisado o sistema de transportes nesta zona da cidade, assim como as maiores condicionantes à marcha a pé. Apresentam-se medidas de revitalização da Baixa e de melhoria da circulação pedonal no seu interior. Importantes para o desenvolvimento do presente estudo são as soluções propostas pela autora, as quais potenciam a mobilidade pedonal através da instalação de meios mecânicos, permitindo afastar as dificuldades que os declives provocam diariamente às pessoas que se deslocam no centro histórico de Lisboa. (MV)
ALMEIDA, Maria Virgínia Ferreira de. *O peão como modo de transporte nas deslocações de curta distância. O caso da Baixa de Lisboa*. Tese de Mestrado IST 1994

COL·LABORACIONS*Cadència de PUBLICACIÓ*

Cada any apareix, com a mínim, un número de la revista

PAPERS

Aquesta revista admet col·laboracions sobre els continguts que tracta. Les col·laboracions seran sotmeses a una avaluació per part de tres experts sobre els temes proposats i únicament s'admetran per a publicar les que superin aquesta avaluació. En el cas de necessitat de modificacions es comunicarà oportunament.

IDIOMES

Català, Castellà, Francès, Italià, Portuguès i Anglès. Tots els articles hauran de portar un resum en anglès prou llarg per facilitar la comprensió de l'article.

FORMATS

Tots els articles seran sotmesos en format Word o equivalent, cos de text 11 punts, interlineat normal. Els articles hauran d'indicar la inclusió d'imatges. Les imatges hauran d'estar en resolució adequada per a la lectura i només s'enviaran, en format TIFF de 300 pp., un cop admès l'article.

COLABORACIONES*CADENCIA DE PUBLICACIÓN*

Cada año aparece, como mínimo, un número de la revista

PAPERS

Esta revista admite colaboraciones sobre los contenidos que trata. Las colaboraciones serán sometidas a una evaluación por parte de tres expertos sobre los temas propuestos y únicamente se admitirán para publicar las que superen esta evaluación. En el caso de necesidad de modificaciones se comunicará oportunamente.

IDIOMAS

Catalán, Castellano, Francés, Italiano, Portugués e Inglés. Todos los artículos deberán llevar un resumen en inglés suficientemente largo para facilitar la comprensión del artículo.

FORMATOS

Todos los artículos serán sometidos en formato Word o equivalente, cuerpo de texto 11 puntos, interlineado normal. Los artículos deberán indicar la inclusión de imágenes. Las imágenes deberán estar en resolución adecuada para la lectura y sólo se enviarán, en formato TIFF de 300 pp. Una vez admitido el artículo.

COLLABORATIONS*PUBLICATION*

The journal publishes at least one issue every year

PAPERS

The journal accepts contributions about the covered content. The collaborations will undergo an evaluation by three experts on the items proposed and accepted for publication only after their assessment. In the case modifications are needed will be communicated in due course.

LANGUAGES

Catalan, Castilian, French, Italian, Portuguese and English. All papers must have a summary in English long enough to facilitate understanding of the article.

FORMATS

All articles will be submitted in Word or equivalent, 11 point body text, interlined normal. Papers should indicate the inclusion of images. Images must be in proper resolution for reading and will not send images in TIFF format 300 pp. till the approval of the article.

Centre de Recerca POLIS
Pau Gargallo 4 08028 Barcelona.
08028 BARCELONA. Spain TI + 34 628987872
mail: aremesar@ub.edu
<http://www.ub.es/escult/Water/index.htm>

CONFERENCES



ARTE Y ESPACIO PÚBLICO EN LAS DICTADURAS

2009

Barcelona, sep. 14th -19th

Vlth Waterfronts of Art International Conference

http://www.ub.edu/escult/waterfronts_2009/call.htm

e- BOOKS



e-πολις

Jesús Pedro Lorente

**EL ESCULTOR ÁNGEL ORENSANZ , UN ARTISTA
GLOBAL EN LA ESFERA PÚBLICA, 2008**

Un libro de síntesis del trabajo del escultor aragonés
Ángel Orensanz de la pluma del profesor Jesús Pedro
Lorente de la Universidad de Zaragoza

<http://www.ub.edu/escult/1.htm>