

MODELO BARCELONA DE ESPAÇO PÚBLICO E DESENHO URBANO

ARTE PÚBLICA

Estratégias de Regeneração Urbana em Áreas Não Consolidadas

Trabalho final para a obtenção do Grau de Mestre em Desenho Urbano

Sara Nobre Chasqueira Franco

Orientador Dr. Antoni Remesar - UB, Barcelona

Comissão de Avaliação
Presidente Dr. Pedro Brandão - IST, Lisboa
Vogal Dra. Joana da Cunha Leal - IHA/UNL, Lisboa
Secretario Dr. João Pedro Costa - FAUTL/UTL, Lisboa

JUNHO 2012

MODELO BARCELONA DE ESPAÇO PÚBLICO E DESENHO URBANO

ARTE PÚBLICA E INFRA-ESTRUTURAS DE MOBILIDADE

Estratégias de Regeneração para o Lumiar

Sara Nobre Chasqueira Franco

Trabalho final para a obtenção do Grau de Mestre em Desenho Urbano

Orientador: Dr. Antoni Remesar - UB, Barcelona

Comissão de avaliação:

Presidente: Dr. Pedro Brandão - IST, Lisboa

Vogal: Dra. Joana da Cunha Leal - IHA/UNL, Lisboa

Secretário: Dr. João Pedro Costa - FAUTL/UTL, Lisboa

RESUMO

O objecto da presente dissertação centra-se no estudo e aplicação teórico-prática do papel da arte pública na regeneração urbana, em especial de áreas não consolidadas, segmentadas por infra-estruturas de acesso. Por não consolidadas entendem-se áreas periféricas em desenvolvimento ou áreas de rápida transformação, como a criação de um novo bairro, nova infra-estruturação e urbanização.

Pretende-se analisar um caso na Área Metropolitana de Lisboa de um aglomerado periférico e limítrofe, e fazer o enquadramento e diagnóstico da situação quanto ao tipo e qualidade dos espaços, aplicando uma metodologia de avaliação, tendo como base o Modelo Barcelona.

O Modelo Barcelona aposta na cultura, como factor de regeneração económica e de atracção de investimentos, consumidores e turistas, desde a reconversão pós-industrial da cidade. Deste modo, este estudo propõe a análise do Modelo e sua transcrição a outra realidade, a realidade lisboeta.

No cenário de um processo de transformação periférica de escala metropolitana, torna-se pertinente analisar o papel da arte pública como elemento revitalizador de espaço público desqualificado, integrada em processos de regeneração de tecido urbano. A valorização do espaço público como um lugar para a expressão plural, a diversidade artística e de identidade do bairro onde está inserido. Deste modo, mostra-se pertinente a elaboração de três programas ou referências de objectivos de arte pública para três cenários distintos de espaço público.

A problemática deste estudo tem um objecto de actualidade e adopta uma metodologia de avaliação de alternativas estratégicas motivadas e baseadas em informação desenvolvida no âmbito da dissertação realizada para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura pelo Instituto Superior Técnico de Lisboa: Espaço público periférico: mobilidade, centralidade, socialização - Estratégias de reabilitação do Lumiar; bem como de vários casos de referência situados em Barcelona, que foram referenciados neste estudo.

PALAVRAS-CHAVE:

Arte pública, sistema viário, periferia, regeneração urbana, espaço público.

ABSTRACT

The work aims to conduct a theoretical and practical study about the impact of public art in urban regeneration in areas that are not consolidated, fragmented by road infrastructures. For unconsolidated means peripheral areas in development or areas of rapid change, such as the creation of a new neighbourhood, a new infrastructure, a new urban structure.

It is intended to analyse a case in the Metropolitan Area of Lisbon of a peripheral cluster boundary, and make a diagnosis of the situation regarding the type and quality of spaces, applying an assessment methodology, based on the Barcelona Model. The Barcelona Model bet on culture as a factor for economic regeneration and attracting investment, consumers and tourists, since the conversion of the post-industrial city. Thus, this study proposes to analyse the Model and transcribe it into another reality, the reality of Lisbon.

In the setting of a process of transformation of peripheral metropolitan scale, it is pertinent to examine the role of public art in itself, as an element of revitalisation in public peripheral disqualifying space, integrated in urban regeneration processes of public space. Thus, it's relevant to elaborate three programs or objective references in the public art field for three different public space scenarios.

The problem of this study is a topical subject and adopts a methodology for evaluating alternative strategies, motivated and based on information developed as part of the thesis held to obtain the Master Degree in Architecture from the Instituto Superior Técnico, in Lisbon: Peripheral Public Space: mobility, centrality, socialisation - Rehabilitation strategies for Lumiar; as well as several case studies located in Barcelona, which were referenced in this study.

KEY WORDS:

Public art, road system, periphery, urban regeneration, public space.

RESUMEN

El trabajo tiene como objetivo llevar a cabo un estudio teórico de una práctica sobre el impacto del arte público en la regeneración urbana en las zonas que no están consolidadas, fragmentado por las infraestructuras viarias. Para las áreas periféricas medias consolidadas en el desarrollo o zonas de rápidos cambios, como la creación de un nuevo barrio, una nueva infraestructura, una nueva estructura urbana.

Su objetivo es analizar un caso en el Área Metropolitana de Lisboa, de un límite conjunto periférico, y hacer un diagnóstico de la situación en cuanto al tipo y calidad de los espacios, la aplicación de una metodología de evaluación, se basa en el Modelo de Barcelona. La apuesta Modelo de Barcelona en la cultura como un factor de regeneración económica y atracción de inversiones, los consumidores y turistas, ya que la conversión de la ciudad post-industrial. Así, este estudio se propone analizar el modelo y la transcripción en otra realidad, la realidad de Lisboa.

En el marco de un proceso de transformación de escala metropolitana periférica, es pertinente examinar el papel del arte público en sí mismo, como un elemento de dinamización en el espacio público periférica descalificado, integrada en los procesos de regeneración urbana del espacio público. Por lo tanto, es relevante para la elaboración de tres programas o referencias objetivas en el campo del arte público para tres diferentes escenarios de espacios públicos.

El problema de este estudio es un tema de actualidad y adopta una metodología para evaluar las distintas estrategias, motiva y con base en información desarrollada como parte de la tesis a cabo para obtener la Maestría en Arquitectura en el Instituto Superior Técnico, en Lisboa: el espacio público periférica: la movilidad, la centralidad, la socialización - las estrategias de rehabilitación para Lumiar, así como varios estudios de casos ubicados en Barcelona, que se hace referencia en este estudio.

PALABRAS CLAVE:

Arte público, red de carreteras, periferia, regeneración urbana, espacio público.

RESUM

El treball té per objecte dur a terme un estudi teòric d'una pràctica sobre l'impacte de l'art públic en la regeneració urbana a les zones que no estan consolidada, fragmentat per les infraestructures viàries. Per a les àrees perifèriques mitjans consolidats en el desenvolupament o zones de ràpids canvis, com la creació d'un nou barri, una nova infraestructura, una nova estructura urbana.

El seu objectiu és analitzar un cas a l'Àrea Metropolitana de Lisboa, d'un límit conjunt perifèric, i fer un diagnòstic de la situació quant al tipus i qualitat dels espais, l'aplicació d'una metodologia d'avaluació, es basa en el Model de Barcelona. L'aposta Model de Barcelona en la cultura com un factor de regeneració econòmica i atracció d'inversions, els consumidors i turistes, ja que la conversió de la ciutat postindustrial. Així, aquest estudi es proposa analitzar el model i la transcripció en una altra realitat, la realitat de Lisboa.

En el marc d'un procés de transformació d'escala metropolitana perifèrica, és pertinent examinar el paper de l'art públic en si mateix, com un element de dinamització en l'espai públic perifèrica desqualificat, integrada en els processos de regeneració urbana de l'espai públic. Per tant, és rellevant per a l'elaboració de tres programes o referències objectives en el camp de l'art públic per a tres diferents escenaris d'espais públics.

El problema d'aquest estudi és un tema d'actualitat i adopta una metodologia per avaluar les diferents estratègies, motiva i amb base en informació desenvolupada com a part de la tesi a terme per obtenir el Mestratge en Arquitectura a l'Institut Superior Tècnic, a Lisboa: l'espai públic perifèrica: la mobilitat, la centralitat, la socialització - les estratègies de rehabilitació per Lumiar, així com diversos estudis de casos ubicats a Barcelona, que es fa referència en aquest estudi.

PARAULES CLAU:

Art públic, xarxa de carreteres, perifèria, regeneració urbana, espai públic.

ÍNDICE

Resumo	
Abstract	
Resumen	
Resum	
1. Introdução	
1.1 Justificação do objecto e tema	11
1.2 Âmbito e problemática do estudo	12
1.3 Objectivos gerais e específicos	14
1.4 Metodologia e organização	15
2. Quadro teórico: da arte, do espaço e da mobilidade urbana	18
2.1 Estado da arte	22
2.2 Modelo Barcelona: arte publica e infra-estruturas de mobilidade	
2.3 Contextualização histórica de Lisboa: grandes infra-estruturas viárias e de transportes	35
2.4 Arte pública e regeneração urbana	41
2.5 Espaço público e periferias urbanas	45
3. Análise comparativa - contextos	
3.1 Lumiar, contexto periférico em estudo	54
3.2 Casos de referência	61
3.3 Grelha de critérios	73
4. Estratégias de transformação do Lumiar	
4.1 Identificação	76
4.2 Enquadramento programático - dados e diagnósticos de base	79
4.3 Estrutura viária e pedonal	86
4.4 Exposição de estratégias alternativas de espaço público	90
5. Aplicação	
5.1 Alternativas de programa de arte pública: espaço público, edificado e estrutura de espaços verdes	100
6. Resultados, reflexões e conclusões	
6.1 Avaliação do programa de arte pública para as três alternativas de espaço público	109
6.2 Reflexões de aplicação	111
6.3 Conclusões	112



1. INTRODUÇÃO

1.1 JUSTIFICAÇÃO DO OBJECTO E TEMA

A presente dissertação visa a análise do papel da arte pública enquanto elemento integrado num programa de reconversão de uma área, quer pela criação de espaço público, em especial em zonas não consolidadas.

Para tal, o Modelo Barcelona surge como uma base para análise da realidade lisboeta, por ser um território rico de casos, de processos e de actores relevantes. Serão analisados vários casos de sucesso, onde a arte desempenha um papel central e de grande peso no espaço público, em ordem a realizar uma grelha de critérios aplicáveis a situações similares em Lisboa, nomeadamente na periferia.

Pretende-se caracterizar/catalogar os vários papéis desempenhados pela arte pública em Barcelona, com o objectivo de elaborar um guia de avaliação que possa surgir como base de programas a serem seguidos por artistas plásticos, encarregues de intervir no território como catalisador de actividades e atractivo de população.

O caso do Lumiar

A Freguesia do Lumiar, tomada como caso de estudo, apresenta uma leitura fragmentada. Quer pelos eixos viários que tanto facilitam o acesso como constituem barreiras visuais e sonoras; quer pela morfologia do edificado que gera interrupções visuais, o espaço das infra-estruturas é descontextualizado em relação à zona histórica, com perda de factores distintos da sua identidade como bairro e introduz uma descontinuidade espacial.

Estes elementos progressivamente isolam o local do seu contexto e fragmentam o tecido urbano, criando obstáculos e desincentivando o uso. Ao mesmo tempo e paradoxalmente, são aqueles eixos viários de escala metropolitana que conferem ao local um forte centralidade.

A partir do reconhecimento desta problemática e da análise da evolução histórica dos elementos de mobilidade em Lisboa, é possível generalizar, visando compreender a evolução das cidades e avaliar a interacção entre os sistemas de mobilidade e de espaço público, nas áreas periféricas actuais, em ordem formular um programa de arte pública.

Este objecto de estudo centra-se num espaço periférico extenso, cujas características são simultaneamente a de beneficiar de maior acessibilidade e a de sofrer de segmentações e obstáculos à sua coesão interna. Esta situação, sendo frequente, justifica a elaboração de estratégias de reabilitação baseadas na arte pública como elemento reunificador, aplicáveis em situações similares.

1.2 ÂMBITO E PROBLEMÁTICA DO ESTUDO

O presente trabalho parte de um raciocínio simples:

o objecto da reabilitação do espaço público na periferia é o equilíbrio entre infra-estruturas de mobilidade e qualidade das relações de urbanidade, num espaço público re-unificador. Neste raciocínio estão presentes três conceitos:

A. O acesso, nas cidades alargadas, não é apenas uma questão de mobilidade, mas das possibilidades dos cidadãos de beneficiarem dos recursos da urbanidade. A acessibilidade “é uma noção essencial do urbanismo contemporâneo. Com efeito, tendo as cidades mudado de escala e de modalidades de funcionamento, um dos principais desafios consiste em que os recursos que elas oferecem sejam “acessíveis” a todos. Isto implica que nenhum obstáculo material, económico, social e cultural ou jurídico possa privar os cidadãos de uma parte do potencial urbano” (François Ascher, 2010).

B. Os compromissos urbanos são, em muitos casos, relativos ao equilíbrio entre a qualidade da mobilidade e a qualidade do espaço, não se podendo sacrificar um ao outro. O transporte individual “Constitui uma das principais questões para o futuro da cidade. Contudo, inscreve-se num tal número de desafios, tanto imediatos como sucintos, que é preciso esforçar-se, quando os projectos urbanos implicam, por decompor os problemas que ele põe de maneira a fazer salientar a complexidade e a poder construir assim compromissos inevitáveis” (François Ascher, 2010).

C. A mobilidade pedonal é a mais benéfica à qualidade do espaço público e as outras formas devem sempre ser intermodais com a mobilidade pedonal. A intermodalidade “(...) é uma grande aposta das mobilidades urbanas contemporâneas, parteda constatação da complementaridade dos diversos modos de transporte em numerosas circunstâncias. Mas o seu desenvolvimento é ainda demasiado vezes entravado ou insuficientemente desenvolvido por forças das lógicas especializadas dos actores do transporte, do localismo das escolhas da sociedade ideologia anti-carro”. (François Ascher, 2010)

Assim, a pergunta de investigação colocada é: Qual a importância/impacto e papéis que podem ser desempenhados pela arte pública quando integrada num programa urbano de regeneração de espaço não consolidado, assente na criação de espaço público, em áreas segmentadas por grandes infra-estruturas viárias?

Na procura de respostas para esta pergunta, deparamo-nos com uma problemática com dois âmbitos:

1) A área de estudo e os factores de mobilidade:

No caso da área de Lisboa, que serve de objecto, a contradição essencial é estarmos perante uma área espacialmente periférica, mas com características de centralidade. O metropolitano, o autocarro e o automóvel constituem o sistema intermodal existente no Lumiar. Graças aos novos eixos viários (circulares e radiais) é mais rápido chegar ao Lumiar de automóvel, desde um local fora da cidade, que à Baixa de Lisboa.

Porém, sendo elemento factor de mobilidade, este meio é o principal contaminador do espaço quer pelo estacionamento à superfície, que ocupa grande parte do espaço sob o viaduto do eixo Norte-Sul, quer pelas inúmeras vias alcatroadas que dificultam o acesso e a circulação a nível pedonal e fragmentam os anteriores tecidos e espaços públicos.

É a partir desta problemática que serão estudadas possibilidades de regeneração desta área assentes na arte pública, em ordem a alterar a imagem negativa, actualmente associada ao Lumiar.

	Lumiar	Baixa
Alcochete	33 km	35 km
	30 m	42 m
Almada	16 km	14 km
	21 m	27 m
Estoril	28 km	27 km
	28 m	31 m
Setúbal	51 km	50 km
	39 m	46 m
Sintra	26 km	32 km
	30 m	37 m

Quadro 1: Quadro comparativo da distância e tempo de deslocações entre Lumiar e Baixa desde outros pontos da AML

2) Os papéis da Arte Pública na regeneração:

A arte pública pode cumprir um, ou muitos, papéis que demonstrem ligações de desenvolvimento social e económico, que justifiquem o investimento do sector público (ao invés de apenas intervenções decorativas, sem planeamento, apenas valorizadas pela assinatura de autor - ex.: Praça de la Palmera).

Uma encomenda de arte pública não tem, em geral, um orçamento barato, não se trata de um objecto que se encontra numa prateleira. Assim, é necessário que exista um processo de planeamento, antes da encomenda a um artista, como um pacote de medidas destinadas à regeneração de um determinado espaço que requer um planeamento minucioso. A arte pública é uma ferramenta importante na criação de locais e comunidades de sucesso devido ao papel que pode desempenhar em áreas residenciais e empresariais. Nas últimas décadas têm-se assistido ao renascer da actividade e do interesse na arte pública, impulsionada por uma nova agenda de regeneração urbana, quer por esta constituir um auxílio nos processos de regeneração, quer por possuir a habilidade de reunir aspectos sociais, económicos e físicos, aspectos essenciais na melhoria de uma área urbana.

Admitimos que tais papéis poderão constar de:

- Criação de ligações com o passado, que pode ir desde a celebração de uma, qualquer, tradição/acontecimento ou a homenagem a um habitante famoso (estátua Cama rón de la Isla - La Mina); -Fornecer uma visão do futuro, que inspire co munitades locais, investidores e visitantes (painel solar - Fórum);
- Aumentar a oferta actual e imagem de um destino (L Esrel ferit - Passeig Marítim de la Barceloneta);
- Formar uma atracção por si só (Mulher e Pássaro - Parque Joan Miró);
- Complementar o espaço público (design de mobiliário urbano, iluminação, painéis,...);
- Envolver comunidades locais no desenvolvimento do peça, em ordem a reforçar a apropriação e orgulho dos locais (mosaicos, cartazes de época,...).

1.3 OBJECTIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Nesta dissertação foram reunidas e tratadas informações e conhecimentos com o seguintes objectivo geral:

Analisar o impacto, a importância e caracterizar (catalogar) a arte pública, em áreas não consolidadas (ou outrora não consolidadas) de Barcelona, em ordem a teorizar um quadro aplicável a outras situações, cujas características e intenções sejam comparáveis às estudadas.

Deste modo, pretende-se transcrever/avaliar a viabilidade do papel da arte pública enquanto regenerador de áreas não consolidadas, por esta surgir como um elemento/factor catalisador de actividades e atractivo de população, capaz de aparecer como um marco na cidade - identidade urbana - em áreas periféricas.

Para este objectivo geral, visou-se ainda:

- 1 Estudar evolução do conceito de arte pública no contexto do Modelo Barcelona;
- 2 Analisar casos de projectos de referência cujas características e intenções de alteração sejam comparáveis às do local em estudo;
- 3 Avaliar, a partir de projectos estudados, relações de arte pública e regeneração urbana, em contexto periférico.

Como aplicação, em especial, procurou-se um programa de arte pública, aplicável a áreas não consolidadas periféricas, realizado através da análise de casos de referência em Barcelona, a ser ensaiado/experimentado, em Lisboa.

Assim, como objectivo específico, serão procuradas e avaliadas possíveis linhas estratégicas alternativas de transformação da imagem da Freguesia do Lumiar assentes na implementação de arte pública, com capacidade de criar uma nova centralidade através do melhoramento da relação entre sistemas de mobilidade e de espaço público, fomentando a socialização entre as comunidades residentes e não residentes.

Para este objectivo específico visou-se ainda:

- Elaborar quadro teórico de caracterização das obras estudadas;
- Aplicação teórica do papel da arte (em áreas urbanas periféricas/não consolidadas, em presença de infra-estruturas de mobilidade) no Lumiar, segundo Modelo Barcelona;
- Caso do Lumiar: análise do contexto, objectivos, estratégias, meios/fins em ordem a:
 - a) Avaliar papéis arte como intervenção independente - idealização de um programa para possível intervenção artística para o Lumiar;
 - b) Avaliar papel arte quando inserido num projecto de espaço público de três cenários plausíveis: espaço público equipado (cultura, ensino, comércio, desporto) parque urbano e zona empresarial e comercial.

1.4 METODOLOGIA E ORGANIZAÇÃO

Nos métodos utilizados incluem-se os seguintes procedimentos:

1. Estudo dos processos de planificação dos sistemas de mobilidade e de arte pública de Barcelona e de Lisboa, que afectaram directamente o planeamento e construção do sistema viário.
2. Estado da arte, em especial, sobre a arte pública e a regeneração urbana, sobre a evolução do sistema urbano de mobilidade (vias e transportes) e o espaço público. Estudo do quadro teórico em que se enquadram os projectos urbanos e revisão de literatura;
3. Análise da história do Lumiar em relação ao seu passado rural, de modo a contextualizar o estudo no espaço e no tempo;
4. Análise comparativa de casos de referência, em Barcelona, que se apresentem pertinentes para a compreensão do território em vista e que facilitem a comunicação das estratégias de transformação;
5. Estudo do papel da arte pública na regeneração de espaços fragmentados pelo sistema viário, elaboração de propostas e sua exposição em três linhas estratégicas de transformação:
 - a) rede de sistema de espaços públicos
 - b) parque urbano
 - c) pólo de actividade económicas
6. Reflexão de conclusão do estudo, sobre os resultados obtidos.

O estudo organiza-se em seis capítulos:

Primeiro, de introdução, justificação do objecto, âmbito e problemática, objectivos gerais e específicos e metodologia;

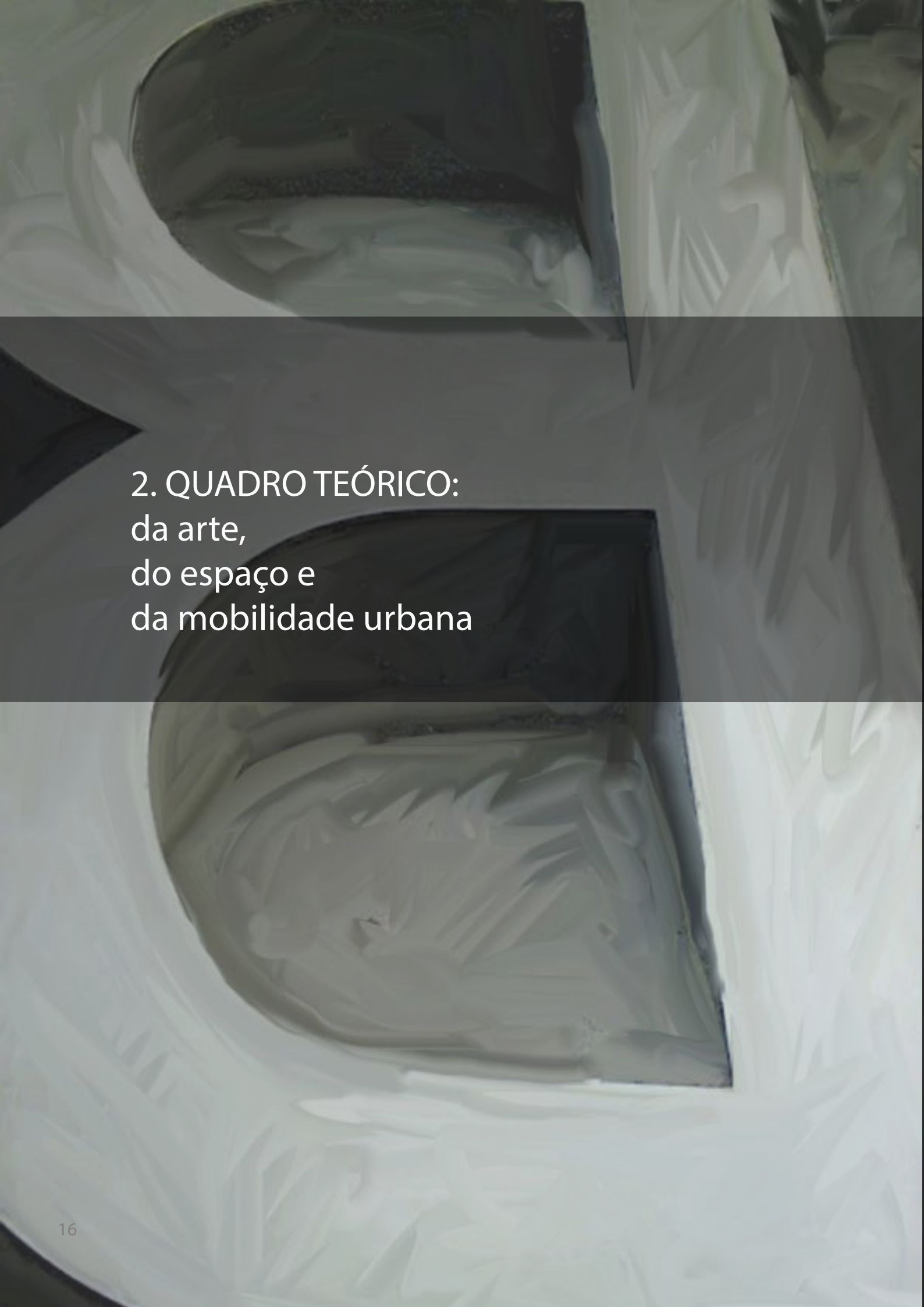
Segundo, de contextualização da problemática da arte, do espaço e da mobilidade urbana, a partir do estado da arte definindo um quadro teórico;

Terceiro, de análise comparativa do caso de estudo com casos de referência e elaboração de uma grelha de critérios;

Quarto, de elaboração e apresentação de metodologia para alternativas estratégicas;

Quinto, de aplicação dos conhecimentos através da elaboração de um projecto de arte pública para cada espaço público, anteriormente apresentados;

Sexto, de conclusão e reflexões finais, apresentando resultados de avaliação das alternativas estratégicas.



2. QUADRO TEÓRICO: da arte, do espaço e da mobilidade urbana

2.1 ESTADO DA ARTE

É importante estudar o Estado da Arte a partir de uma revisão da literatura, em ordem a conhecer, perceber e avaliar condicionantes estratégicas de espaço público. No desenvolvimento do presente trabalho destacam-se alguns autores e obras que incidem em cinco temáticas-chave, consideradas relevantes no domínio do conhecimento da temática urbana: arte pública e regeneração urbana, espaço público, planeamento e desenho urbano, identidade urbana e, em especial, Modelo Barcelona:

Arte pública e regeneração urbana:

Antoni Remesar *Urban Regeneration, a Challenge for Public Art* (1997)

Estudo das tendências de pensamento crítico relacionado com os temas de arte pública, regeneração urbana e desenho urbano. O livro reúne uma série de propostas críticas com os seguintes temas: arte e design em/para o espaço público, formas e representação de arte pública/espaço público e arte pública/cidades sem competição; inclui textos de Sergi Valera, Ray Smith, Martí Peran, Enric Pol, entre outros.

Javier Maderuelo *La perdida del pedestal* (1994)

O autor evidencia, nesta obra, a crise técnico-expressiva da linguagem escultórica, explicando um dos possíveis motivos da falta de desenvolvimento, ou mesmo, de adequação desempenhada pela escultura pública no tecido urbano. Descreve alguns casos de intervenções inadaptadas ao espaço público, que não estabelecem nenhum contacto com o meio em redor. Segundo Maderuelo, a escultura tradicional, caracterizada pela noção de permanência, tem sido deslocada (contra a ideia de possível carácter comemorativo local), adquirindo um carácter efémero. Assim, a “perda do pedestal” assume-se como um sintoma da renúncia às qualidades formais da escultura.

Harriet Senie *Contemporary Public Sculpture: Tradition, Transformation and Controversy* (1992)

Livro aborda a controvérsia da arte pública, do ponto de vista de misturar conceitos elitistas, quando falamos de arte, e democráticos, quando falamos de público. Senie questiona a essência da arte pública enquanto arte no espaço público, reconhecendo o local como determinante e, talvez o único factor público; e questionando a “gaveta” da arte pública - arte, design urbano, ou ambos? A autora condena os artistas contemporâneos por fazerem peças controversas e de “assinatura” ao invés de obras que se adaptem ao espaço onde estão inseridas e ao público alvo.

Espaço público:

Jan Gehl *Life between buildings: using public space* (2001)

Trata-se de uma análise do comportamento da população no espaço público, em ordem a desenvolver a essência do espaço público e os conceitos que contribuem para a qualidade do mesmo. Gehl lamenta que os planeadores de tráfego apenas se preocupem em adquirir mais espaço para a circulação e estacionamento de automóveis, ignorando as necessidades das pessoas. Deste modo, com a remoção do automóvel da Avenida Strø-

get em Copenhaga, o autor apresenta várias características e indicadores de qualidade dos espaços públicos, através de um estudo observativo, distinguindo essencialmente os espaços para andar e os lugares para estar e o tipo de uso segundo o tipo de movimento que o motiva.

Jordi Borja e Zaida Muxi *El espacio publico – ciudad y ciudadanía* (2000)

Estudo do relacionamento do espaço público e da cidade, em termos de utilização populacional que pode ser entendido como o reflexo urbanístico, cultural e político da sociedade. Para os autores, as formas de urbanismo actuais estão muitas vezes voltadas para o urbanismo de produtos, aspecto que resulta no esquecimento da cidade como um organismo contínuo, e que levam à segregação social e elitização dos espaços públicos. Borja defende que a qualidade dos espaços públicos reflecte a qualidade das cidade e que é ela própria fundadora da urbanidade.

Planeamento e desenho urbano:

Carmona & Tiesden *Urban design reader* (2007)

Colecção de estudos e textos sobre as diferentes dimensões do desenho urbano através de textos clássicos e contemporâneos que são referências importantes neste contexto. Os autores reconhecem o desenho urbano como uma actividade interdisciplinar, fundamental no bom desempenho das urbes. Este guia inclui textos de Gehl, Jacobs e W. H. Whyte, entre outros, apresentados de forma sucinta em ordem a facilitar a compreensão das problemáticas existentes.

François Ascher *Novos princípios do urbanismo* (2010)

Edição que reúne as duas últimas obras do autor, *Les Nouveaux Principes de L'Urbanisme - La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains - Lexique de la ville plurielle* (2008). Trata-se do estudo da separação dos cidadãos da cidade devido á monopolização do automóvel nas urbes, na perda de qualidade e quantidade de espaços de encontro e lazer, na segregação de funções e usos na cidade. O segundo título aborda o "compromisso" como forma de promover os consensos urbanos em torno de objectivos contraditórios, numa realidade complexa. O autor baseia o seu estudo nas características actuais do crescimento das cidades, aspectos da modernização, que se reflecte na individualização, na racionalização e na diferenciação social.

Jane Jacobs *Life and death of great American cities* (1961)

Obra pioneira que assenta numa crítica às políticas de planeamento urbano defendidas pelo Movimento Moderno que, segundo a autora, destruíram comunidades nos Estados Unidos por rejeitarem tanto a cidade como a complexidade, quase caótica, das vivências em comunidade, pela criação de instrumentos violentos de renovação urbana como a separação de usos (residencial, industrial, comercial, de lazer) que originaram grande isolamento social. Jacobs defende a ideia de cidade compacta, diversa, multifuncional, densa, uma perspectiva que crê como "mais humana".

Identidade urbana:

Pedro Brandão *La imagen de la ciudad - Estrategias de identidad y comunicación* (2011)

Esta obra surge como uma avaliação do conhecimento de cada um, em relação ao modo como entendemos a cidade, de um ponto de vista interdisciplinar e reflexivo. A diversidade de interesses e de actores e a dimensão e complexidade das cidades contemporâneas, geram uma grande complexidade, no que toca à utilização de espaços públicos, e exige organização da comunicação na lógica dos sistemas de informação urbana. O autor aborda o tema da comunicação na cidade, que gira em torno da reificação do espaço público, estudando as suas vinculações com a comunicação publicitária e com conceitos identitários no espaço contemporâneo, de uma cultura urbana cada vez mais “comercializada”.

Sergi Valera *Public Space and Social Identity* (1997)

Autor defende que a arte pública é um catalizador de identidade social, através da construção de um espaço simbólico, e não uma mera forma plástica, que qualifica esteticamente o espaço público. A obra reúne o tecido social e os grupos constituem-no como um todo, isto é, “estrutura urbana, compreendida como categoria social, que identifica um grupo social ligado ao seu ambiente, capaz de simbolizar uma ou várias dimensões relevantes para esse grupo, e que permite que elementos desse grupo se percebam a si mesmos como pares, da mesma forma como se identificam com esse espaço e se identificam a si mesmos como distintos doutros grupos, na base do próprio espaço ou das dimensões caracteriológicas simbolizadas por este.” (p. 78). Nesta perspectiva a arte pública cumpre o papel de elemento agregador da identidade.

Em especial, Modelo Barcelona:

Josep Subirós *Barcelona '92: Crónica de la Reinvenção de la Ciutat* (1994)

Trata-se de uma reflexão sobre o Modelo Barcelona, de onde o autor defende que a os processos de regeneração urbana experimentados por Barcelona, não respondem tanto a uma concepção urbanística enquanto estratégia política de consolidação democrática após a guerra civil (1936-1939) e a ditadura franquista (1939-1975). O processo de renovação urbana em Barcelona entre 1979 e 1997 caracteriza-se, segundo Subirós, pelo envolvimento do uso urbano e cívico, ou seja, o uso do planeamento urbano como uma ferramenta de construção de identidade urbana e de novas formas de convivência colectiva, sobre a base da infinita variedade de grupos, interesses, valores, memórias, etc.

O autor aborda ainda o processo de renovação da cidade a partir do relevo da dimensão político-cultural das principais operações arquitectónicas e urbanísticas, e sua conexão com os processos gerais de restabelecimento democrático.

Oriol Bohigas *Reconstrucción de Barcelona* (1985)

Obra expõe o programa de promoção da cidade de Barcelona segundo um modelo compacto e multifuncional. Consiste nas bases para o Modelo Barcelona e proclama a necessidade de limpar o centro e monumentalizar a periferia, segundo intervenções precisas de pequena escala, em ordem a criar uma rede de espaços público na cidade.

A monumentalização da periferia diz respeito a dois assuntos: a integração do sistema viário no tecido urbano, em ordem a unir os bairros e não permitir a fragmentação destes pela infra-estruturas viárias; e a criação de marcos que dotassem estes espaços de identidade urbana, como a introdução de arte pública em áreas menos nobres da cidade. Destaca-se o trabalho de Joan Miró, Ellsworth Kelly, Eduardo Chillida, Bryan Hunt, Frank Gehry, Antoni Tàpies, entre outros, como autores de importantes peças de arte que

facilitaram os processos de revitalização da cidade pelas suas características atractivas e catalizadoras de actividades/empreendimentos/investimentos.

Robert Hugues Barcelona (1992)

Esta obra surge como uma avaliação pessoal do autor da cidade de Barcelona, incide tanto na história, arquitectura, arte e pessoas. Trata-se de um trabalho que reúne os atributos de Barcelona, segundo Hughes, de Barcelona que toca tanto

2.2 MODELO BARCELONA

ARTE PÚBLICA E INFRA-ESTRUTURAS DE MOBILIDADE

Ao longo da história, Barcelona é caracterizada pela aposta na cultura, na indústria e na economia, que manteve durante muitos anos. O plano do Ensanche de 1900, por Ildefonso Cerdá, é uma prova clara da elevação da qualidade do desenho da metrópole, que coloca a cidade na vanguarda do desenvolvimento urbanístico. A partir deste plano, surgem critérios urbanísticos que, posteriormente, se convertem em elementos marcantes na formalização do “Modelo Barcelona”; tais como o equilíbrio entre cheio/vazio, a cidade compacta, ou a presença de actividades mistas e a não segmentação de usos.

Apesar das importantes decisões a nível urbanístico tomadas no início do século XX, a gestão do “Modelo” apenas é posta em prática após a transição do regime democrático. Entende-se por “Modelo Barcelona” o conjunto de intervenções de reestruturação urbana levadas a cabo a partir dos anos 80, com recurso ao planeamento estratégico e operacional e à gestão público-privada, numa perspectiva de desenvolvimento social e económico da cidade. (Horacio Capel, 2005)

É devido aos processos de regeneração da cidade e dos valores determinantes por operações urbanas que se começa a falar de “Modelo”, após as primeiras eleições municipais de 1979, aquando a cidade apresentava um cenário de degradação, resultado de quarenta anos de regime franquista e do acentuado aumento demográfico, manifestado na carência de equipamentos e serviços nas áreas periféricas, na deterioração do centro histórico e na debilidade da malha urbana.

Apesar da situação, reconhece-se o enorme potencial da cidade e assim, as primeiras linhas de transformação baseia-se na promoção da recuperação dos espaços públicos existentes e na construção de novos.

A aprovação do Plan General Metropolitano (PGM), surge como um elemento de inversão da realidade urbana que se vivia, frente à urgência de actuações imediatas. Este baseia-se em três critérios-chave de actuações directas no espaço público:

1. Intervenções pontuais;
2. Higienizar o centro e monumentalizar a periferia;
3. Pacificar o trânsito automóvel.

· O primeiro ponto incide na regeneração de espaços intersticiais e do tecido urbano, através da construção de espaços significativos pontuais, numa escala local: praças e parques de bairro e centros cívicos. Posteriormente, estas intervenções adquirem uma grande importância, uma vez que surgem como elementos consolidados de ordenação e articulação do território, que conformam a rede de espaços públicos e contribuem na alteração da imagem da cidade.

· O segundo critério baseia-se na higienização do centro histórico e na reorganização periférica através da construção de espaços de articulação. Estas intervenções têm

como principal objectivo, integrar os bairros no tecido urbano da cidade, favorecendo a mobilidade e a acessibilidade, além de fomentarem o aparecimento de novos centros polivalentes. A standardização dos elementos constituintes de espaço público favorece tanto a continuidade como a legibilidade, uma vez que ajuda a “coser” os novos equipamentos, infra-estruturas e espaços públicos no tecido urbano. Mostra-se necessário a criação de infra-estruturas, segundo o crescimento da cidade e conseqüente necessidade de interligações de distintos espaços, a qual implica uma alteração tanto na escala dos projectos urbanos como do tipo de intervenções no território.

· O terceiro, e último, critério assenta na ideia de pacificar o trânsito na cidade através da limitação das vias rápidas e auto-estradas urbanas, em ordem a potenciar o transporte público, através da inserção deste na rede espaço público e de infra-estruturas de mobilidade; e as ligações pedonais, através da melhoria na utilização de vários meios de transportes - compatibilidade de usos.

A transformação urbanística de Barcelona gerou grande interesse, tanto em Espanha como a nível internacional. Segundo o conceito de “Modelo Barcelona”, a cidade foi promovida como exemplo de desenvolvimento urbano a seguir.

Este processo de reconstrução da cidade configura-se em seis elementos que resumem as políticas urbanísticas de reconversão adoptadas:

1. Participação do sector privado no financiamento dos projectos urbanos;
2. Criação de entidades autónomas que dirigem o processo de planeamento, incluindo desenho e gestão;
3. Criação de um consenso entre as administrações públicas;
4. Introdução da planificação estratégica;
5. Utilização de grandes acontecimentos e da cultura, como estratégias de transformação;
6. Participação cidadã. (Oriol Bohigas, 1985)

Neste contexto, distinguem-se quatro etapas de renovação urbana, caracterizadas pelas distintas escalas de intervenção: a primeira, entre 1979 e 1986 destaca as transformações políticas e intervenções a pequena escala; a segunda etapa, entre 1986 e 1992, transpõe um período de transformações económicas, a Barcelona Olímpica; a terceira fase, entre 1992 e 1997, consiste na crise pos-Olímpica e, por último, a quarta fase, desde 1997 aos dias de hoje, trata dos processos de consolidação do “Modelo”, a Barcelona do futuro.

“Dos maneras de entender la ciudad: entenderla como un sistema coherente y racional, donde domina una especie de metafísica de la totalidad, o entenderla desde aquella pieza relativamente autónoma que es el barrio, desde el sector de estructura física consolidada, desde las formas que deben permitir primordialmente las mejoras de las condiciones de vida del usuario más inmediato.” (Oriol Bohigas, 1985)

Transformações políticas 1979 - 1986

Este período vai desde as primeiras eleições democráticas, à nomeação de Barcelona como sede dos Jogos Olímpicos de 92. Como resposta às grandes exigências sociais, foram tomadas decisões a nível de administrações locais com o objectivo de melhorar urbanisticamente a cidade. Os princípios que levaram à transformação de Barcelona prendem-se com a urgência de higienizar o centro da cidade e revalorizar os bairros periféricos. Esta fase é caracterizada por intervenções pontuais de pequena dimensão, tais como: praças, ruas e parques, muito devido aos recursos limitados de que se dispunha na altura. (Oriol Bohigas, 1985)

A nível administrativo, assiste-se à descentralização do poder local, através da criação de dez Distritos, permitindo assim que as políticas municipais respondam, de uma forma mais imediata, às necessidades dos bairros mais carentes. O Ajuntamiento de Barcelona promove a criação de três planos de actuação decisivos: Áreas de Nova Centralidade, Plan de Vias e Plan de Costas - baseiam-se na relação entre a planificação metropolitana e sua adequação às necessidades urbanas. (Jordi Borja, 1996)

A nível governamental, este período é caracterizado pela liderança do sector público, quer na definição de objectivos, quer no desenho de propostas. Sob direcção de Oriol Bohigas, o princípio dominante reside na necessidade de regenerar a cidade à escala do bairro.

A aprovação do Plan General Metropolitano (PGM-76) proporciona grandes vantagens à cidade, já que está assente na criação de um novo projecto de ordenação urbanística. A partir deste ponto, surgem os Planes Especiales de Reforma Interior (PERI), elementos de planeamento de desenvolvimento urbano. Estes começam por insidir na pequena escala, quase como um processo de acunpunctura urbana, impulsionado pelas necessidades dos bairros e dos vizinhos, e rapidamente geram instrumentos-chave de actuação no âmbito de arquitectura, engenharia e arte, que servem como base de desenvolvimento de projectos integrais, onde o espaço público surge como um grande catalizador de actividades, de pessoas e de processos urbanísticos “tenían por objeto la adecuación de las propuestas urbanísticas de PGM a las características específicas del tejido de cada sector, y la incorporación de los objetivos locales de mejora que no podían haber sido contemplados por PGM” (Jordi Borja, 1995).

Estes instrumentos conformam a base de transformação de Barcelona numa cidade consolidada, com núcleos periféricos e polivalentes, integrados no esquema metropolitano. Traduz-se na crescente conectividade de territórios e pessoas.

O espírito pragmático das actuações de melhoria urbana caracterizam esta época, uma vez que se procurava gerar um contexto de viabilidade económica, paralelo a processos de gestão. O foco deste tipo de transformações era o aumento do bem-estar social e a renovação de infra-estruturas e equipamentos, que se apresentavam insuficientes, em zonas não consolidadas.

A vontade de dotar a cidade de mais e melhores serviços, resulta na criação do Plan de Equipamientos, instrumento que facilita intervenções imediatas em ordem a reconstruir a cidade desde os espaços que fazem parte do quotidiano dos habitantes de Barcelona. Estas intervenções baseiam-se na criação ou regeneração de equipamentos, antes inexis-

tentes ou em abandono.

Estas transformações foram levadas a cabo tanto no centro histórico como em áreas periféricas, uma vez que é dada a mesma importância urbanística e ornamental a estes espaços. O objectivo de tais transformações é a dignificação e consequente aumento da identidade dos bairros, reflectida no sentimento de pertença e orgulho por parte dos habitantes e na vontade de cuidar e manter a qualidade dos mesmos espaços.

“...la acción política por la recuperación democrática halló en la acción cultural y cívica un aliado primordial y casi esencial. Todo aquel movimiento, a menudo espontáneo y a medio camino entre la cultura y la acción popular dio sus frutos de manera muy rotunda. En muy pocos años, sucedieron muchas cosas.” (Ferran Mascarell, 1995)

Em termos de acessibilidade viária, o programa de conexão viária de Joan Busquets, o projecto do Segundo Cinturão de Manuel Ribas Piera, o projecto da frente litoral (entre o porto e o rio Besòs) de Lluís Cantallops e o projecto de vias litorais e da frente portuária de Manuel de Solà Morales, constituem os precedentes no âmbito da materialização das Rondas da cidade.

Transformações económicas 1986 - 1992

Esta etapa compreende o período de preparação para a celebração do Jogos Olímpicos, que implicou a alteração de escala de intervenções urbanísticas. Tal acontecimento surge como uma oportunidade de fazer grandes transformações na cidade, baseado num processo de desenvolvimento urbano que engloba actuações distintas e complementares, onde se destacam as seguintes actuações sobre infra-estruturas viárias:

1. Renovação de centro histórico - Ciutat Vella e Eixample;
2. Melhoria dos bairros periféricos;
3. Melhoria das redes de comunicação, tanto de acessibilidade à cidade, mobilidade interna e comunicações;
4. Remodelação da frente marítima;
5. Construção de infra-estruturas necessárias aos Jogos (estádios, hotéis, habitação);
6. Criação de áreas de nova centralidade, em ordem a atrair actividades económicas e melhorar a qualidade de vida do bairro. (Paqual Maragall, 1988)

Este período teve implicações directas na consolidação de infra-estruturas. Uma das grandes inversões, que cumpre um papel duplo, é a construção dos Cinturões de Rondas que tanto serve para melhorar e estruturar a mobilidade na cidade como para conectar as quatro áreas Olímpicas: Montjuic, Diagonal, Vall d' Hebron e Poblenou- erguem-se como pontos estratégicos de futuras transformações de Barcelona e funcionam de forma a regenerar a frente litoral e a abertura da cidade ao mar. (Oriol Bohigas, 1999)

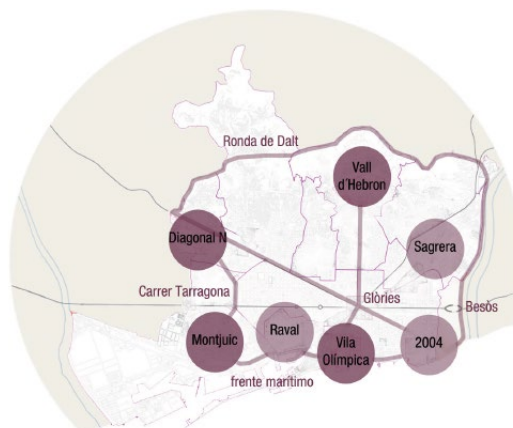


Imagem1: Plano esquemático de Rondas, áreas de conexão principais e as 4 áreas olímpicas

A reestruturação do sistema viário teve grande impacto na cidade pela capacidade de suportar a carga exigida pelo evento, quer por parte de visitantes, quer por moradores. A reforma do sistema viário baseia-se na proposta do PGM de 76, de onde surge o termo "mobilidade" que reúne um sistema de transporte público, privado e pedonal. É desde este ponto que se inicia a planificação do Plan de Vias (1984), o qual está dividido em quatro níveis de rede viária:

1. Primário, sistema que actua como distribuidor, onde se compreende a rede secundária, favorecendo a conexão de percursos de média dimensão entre grandes áreas e bairros;

2. Secundário, sistema de grandes ruas e boulevards, que visam o aumento da distribuição das vias locais. Tratam-se de elementos importantes na rede de transportes públicos e de espaços de passeio equipados;
3. Interna, sistema que compreende vias de nível local cujas características variam consoante o sector;
4. Espaços públicos pedonais, sistema composto por elementos interiores de áreas consolidadas cuja prioridade reside na diversidade de actividades pedonais, em distintas zonas tradicionais da cidade.

Simultaneamente, a Comunidade Europeia trabalhava no desenvolvimento dos princípios da Carta Europeia do Direito dos Peões (aprovada em 1988). O Ajuntamento de Barcelona, motivado por estes acontecimentos, assim como pelo Pacto de la Mobilidad e pela Agenda XXI, vai trabalhar pormenorizadamente no tema da mobilidade na cidade de onde resultam dez propostas de transformação:

1. Conseguir um transporte público de qualidade, integrado no sistema pre-existente;
2. Manter a velocidade de percurso e melhorar a velocidade dos transportes públicos de superfície;
3. Aumentar a superfície e a qualidade da rede viária dedicada a peões;
4. Melhorar e aumentar o número de locais de estacionamento;
5. Melhorar sistema de informação de transportes públicos e sinalética da via pública;
6. Conseguir uma normativa legal adequada à mobilidade na cidade;
7. Melhorar a segurança viária e o respeito entre usuários e diferentes modos de transportes;
8. Promover o uso de carburantes menos poluentes e controlar a contaminação e ruído, provenientes do tráfego automóvel;
9. Fomentar o uso de bicicletas e outros modos de transporte suaves;
10. Facilitar a distribuição urbana de mercadorias e produtos.

Estas políticas de pacificação de trânsito têm como objectivo a recuperação do espaço público como espaço de ocupação humana, que fomenta a relação entre os seus usuários assim como a circulação pedonal na cidade. Destaca-se ainda a criação de zonas exclusivamente pedonais, as zonas de prioridade invertida e as zonas 30 (as primeiras foram em Sant Andreu aquando J. Hereu era regidor do Distrito, entre 2003 e 2007).

A consolidação do “anel Olímpico” assenta na criação da Vila Olímpica, na reorganização do sistema viários de Rondas, na urbanização de Montjuic, entre outras. As “Rondas” constituem elementos primordiais de redução de tráfego automóvel proveniente de vias interiores, as quais, em conjunto com políticas de pacificação de trânsito, facilitam a reestruturação da morfologia viária à escala humana, em ordem a favorecer o seu carácter público.

O projecto de rondas de circunvalação teve grande impacto a uma escala intermédia, uma vez que resulta na resposta equilibrada entre requerimentos técnicos, de morfologia

urbana e de necessidade de mobilidade.



Imagem 2: Plano de Rondas de Circunvalação

Estes meios de comunicação viária apresentam uma dupla finalidade: a de facilitar a integração da estrutura urbana de áreas de cidade que se encontravam fora do sistema de espaços públicos (como as áreas adjacentes ao rio Besòs), através da articulação destas com a rede de equipamentos e de espaços públicos; dotar a cidade de instrumentos de mobilidade que o crescimento histórico não pode gerar pela multiplicidade de tecidos urbanos.

Estas intervenções reflectem o notável progresso económico de investimento na cidade e geram um modelo de participação público-privado que possibilita a criação de um regime urbano, no qual a participação do sector privado começa a ganhar relevo no desenho das propostas urbanísticas do Ajuntamento que se materializam em iniciativas como: criação da empresa Villa Olímpica Sociedad Anónima (VOSA) ou a campanha Barcelona, posat guapa, nas quais muitas fachadas e edifícios foram reabilitados. (Jordi Borja, 1995)

A criação de áreas de nova centralidade, com o principal objectivo de atrair actividade económica, em ordem a melhorar a qualidade de vida do bairro, consiste em doze áreas de gestão, de tamanho e gestão variada: quatro na área Olímpica e oito situadas em locais de forte transformação física e social. Este plano de macro-intervenções é sustentado pelo investimento privado para usos terciários e comerciais, aproveitados pelo Município, com o propósito de descongestionar o trânsito do centro (Eixample) através da melhoria de infra-estruturas, de serviços e de acessibilidades ao resto da cidade.

Os instrumentos políticos e urbanísticos impulsionaram a redistribuição dos serviços existentes, em ordem a requalificar vários pontos da cidade.

A nível político, assiste-se à crescente tensão entre o governo local, liderado por Pasquall Maragall, e o governo da Generalitat da Catalunya, liderado por Jordi Pujol.



Imagem 3: Áreas de nova centralidade

- 1 - Diagonal-Sarrià
- 2 - Renfe-Meridiana
- 3 - Plaça Cerdà
- 4 - Carrer Tarragona
- 5 - Sagrera-Sant Andreu
- 6 - Montjuic
- 7 - Plaça de les Glòries
- 8 - Diagonal-Poblenou
- 9 - Port Vell
- 10 - Villa Olímpica
- 11 - Front Marítim del Poblenou
- 12 - Diagonal-Mar

Barcelona pós-Olímpica 1992 - 1997

O período pós-Olímpico caracteriza-se pela contracção da economia espanhola, mantendo-se assim até meados da década de 90, aquando se conclui os processos relativos às áreas de nova centralidade. Apesar desta crise, que se reflecte sobretudo no sector turístico, os processos de reconstrução e densificação cultural, que vão desde a recuperação da frente litoral ao tratamento de mobiliário e de grandes elementos urbanos, continuam a ser desenvolvidos. Este factor proporciona grandes oportunidades e bem-estar dos habitantes da cidade. (Ferran Mascarell, 2007)

A nível de política urbana, e devido à insuficiente estrutura metropolitana, a Administração local cria a Agência Barcelona Regional, cujo principal propósito era prestar assistência a entidades e empresas públicas. Mais tarde, em 1994, é aprovado o segundo Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona (PEMB), instrumento que visa incentivar o desenvolvimento económico, sobretudo na necessidade de criação de infra-estruturas tecnológicas e na melhoria de serviços públicos e privados.

Em 1995 é aprovado o Pla Territorial General de Catalunya, que dá origem a sete âmbitos de Planes Territoriales Parciales.

Barcelona, cidade do futuro 1997 - 2012

Período marcado pela saída de Pasquall Maragall e a chegada de Joan Clos à presidência da cidade. Caracterizado pela consolidação do “Modelo Barcelona”, nomeadamente no que diz respeito aos investimentos privados na transformação urbana e pela realização de projectos à escala macro, onde se destacam a remodelação urbanística do Fórum das Culturas (2004) e os planos de regeneração urbana como o 22@ ou Sagrera.

O Fórum das Culturas, implementado no fim da Avenida Diagonal, com a sua chegada ao mar, desenvolve-se até à zona adjacente ao rio Besòs. Trata-se de um grande projecto metropolitano que compõe a frente litoral da cidade e relança o projecto da Diagonal-Mar que reúne o remate da Avenida Diagonal num parque com a mesma toponímia, assim como um conjunto de equipamentos e de edifícios de habitação.

Esta zona encontra-se dentro de um processo de coesão e integração do espaço circundante, afastado de grandes nós viários, factor que gera um certo isolamento em relação às infra-estruturas automóveis, mas complementado por um sistema de transporte público que favorece e dinamiza funções e usos, facilitando a criação de uma condição de centralidade na cidade.



Imagem 4: Fórum de las Culturas

O Plano 22@ trata-se de um projecto de reconversão económica, social e urbana da zona industrial de Poble Nou. Surge, no panorama da cidade, como uma zona de actividades do conhecimento uma vez que, tirando partido da centralidade que proporciona, articula pólos de actividades culturais e económicas, a zona do Fórum das Culturas, além de surgir em termos morfológicos, como um espaço permeável à Avenida Diagonal. O projecto apresenta um grande impacto no desenho da cidade, como cidade do futuro, uma vez que se trata de uma área consolidada, de importantes actividades do científicas, académicas e empresariais, compatíveis com o ambiente circundante, que atrai novos empreendedores e dinamiza as actividades na zona sudeste de Barcelona.



Imagem 5: Plano 22@

O Plano de Sagrera consiste na criação da nova via ferroviária de alta velocidade, que conecta Barcelona com o resto da Europa, além de passar a constituir o principal sistema intermodal da cidade. O projecto inclui ainda a criação de áreas de habitação, de serviços e de negócios, dotados de espaço públicos e de um parque urbano de, aproximadamente, quarenta hectares.

Fazer com que a cultura surja como um marco da estratégia da cidade, em espaço central, quer pelo reconhecimento da importante relação entre cultura e desenvolvimento, quer pela capacidade desta surgir como elemento regenerador de espaço público.



Imagem 6: Plano de Sagrera

À medida que a economia se estabiliza e a cidade se consolida, a cultura surge como um factor-chave nos sistemas de produção económico e social, um motor de desenvolvimento.

ARTE PÚBLICA EM BARCELONA

Segundo o Catálogo de Arte Pública de Barcelona (Igansi de Lecea, Antoni Remesar, Carme Grandas), podemos falar de arte pública em Barcelona desde à oitenta anos atrás. Par o presente trabalho interessa estudar a “Barcelona da democracia”, época caracterizada por uma série de transformações a nível urbanístico que geraram o “Modelo” da cidade.

O objectivo de regenerar a cidade dando grande importância a bairros periféricos, denominado de “monumentalização da periferia” fomentou a atenção da expressão artística pela incorporação de peças de arte pública, dentro do desenho arquitectónico, possibilitando uma relação de proximidade entre a obra e o local onde se implementa.

Nos últimos trinta anos denota-se uma grande aposta na recuperação do espaço público enquanto espaço de identidade, paisagem e diversidade na cidade. Neste sentido, a arte pública desempenha, no panorama urbano, inúmeras funções que vão desde: comemorativa, ajudar à regeneração económica através do turismo e outros investimentos, ajudar na regeneração artística e cultural, criar identidade na comunidade, ajudar as pessoas a lidar com o espaço público, responder a uma política geral de qualidade de vida, entre outras. (Antoni Remesar, 1997)

A reconstrução das cidades europeias no pos-guerra, assim como a necessidade de qualificação dos centros de negócios (downtowns) na EEUU, marcaram um ponto de inflexão neste contexto. A partir deste momento, artistas como Barbara Hepworth, Henry Moore, Naum Gabo (contexto internacional); e Josep Maria Subirachs, Marcel Martí e Àngel Ferrant no caso da cidade de Barcelona, profundizam as ditas ideias, situando em pleno espaço público esculturas de carácter biomórfico. (Núria Ricart Ulldemolins e Antoni Remesar Betlloch, 2010)

A arte no espaço público tem como propósito, a recuperação do valor do espaço, a introdução de uma componente artística no quotidiano dos habitantes da cidade, a vontade de dotar cada espaço/ bairro/Distrito de identidade, salientando-se no panorama urbano.

Ao longo do século XX, a arte pública começa a ganhar novas linguagens e no entanto, é só a partir dos anos 60 que este conceito expande o seu sentido através de distintas e novas estratégias de intervenção, levadas a cabo devido ao renascimento do interesse pela arte pública, enquanto factor revitalizador de espaços urbanos, uma vez que o funcionalismo do planeamento da época havia esgotado o seu significado. É durante este período que se assiste a um auge na economia que se repercute numa acentuada expansão urbana e, conseqüente crise social. (Fernando Gómez Aguilera, 2004)

Nos anos 70 assiste-se ao repensamento da relação entre peça e entorno urbano, muito devido à preocupação pelo espaço público e a sua relação com as obras no mesmo espaço. Nos anos que se seguiram, o conceito torna-se difuso uma vez que adquire um carácter bastante abrangente “entre a arte, a arquitectura, o desenho no contexto de planos de desenvolvimento ou regeneração urbana de cidades” (Antoni Remesar, 1997)

No caso de Barcelona, a presença de obras de arte no espaço público remonta ao século XII, no entanto, para a presente investigação, interessa estudar o período que vai desde a implementação do regime democrático (1979). Este período é caracterizado por transformação, ao nível da cidade, que deu origem ao “Modelo”, onde foram realizadas intervenções artísticas que tinham como principal objectivo a regeneração/revitalização dos espaços públicos de Barcelona, sendo que foi dada mais importância à renovação do centro histórico, outrora degradado, e de áreas periféricas, de onde surge a ideia de “monumentalizar a periferia”.

O conceito de “monumentalização” prende-se com a ideia de fomentar a identidade colectiva da cidade, ou seja, neste caso não era apenas importante regenerar a periferia por esta se encontrar em degradação, mas também havia a estratégia de atribuir identidade a estes espaços de modo a consolidar a cidade, como um todo.

A contribuição de artistas de renome nacionais e internacionais, em conjunto com outras obras de tempos antigos, forneceu à cidade uma grande quantidade de arte pública de qualidade que, localizadas em bairros onde as intervenções urbanísticas foram mais acentuadas, conseguiram gerar uma continuidade de espaços através do cariz artístico, que se pode comparar a um museu ao ar livre.

As transformações urbanas realizadas em Barcelona desde o início dos anos 80 visaram a alteração da paisagem e identidade urbana, além da melhoria de qualidade dos espaços públicos e consequente melhoria de qualidade de vida dos seus habitantes. Assim, foram tomadas decisões a nível político, económico e social por parte do Ajuntament de Barcelona, em ordem a incentivar a actividade económica e social da cidade.

Os Jogos Olímpicos de 92 constituíram um forte incentivo nas reformas urbanas, no que toca os processos de requalificação de grande escala, que deram resposta às necessidades de infra-estruturação e equipamentos. As transformações urbanas do “Modelo” dividem-se em intervenções de pequena escala, que se materializam no espaço público, e intervenções de grande escala que se baseiam na criação de grandes estratégias urbanas da cidade.

A velocidade destas intervenções deve-se às necessidades sentidas na altura, devido à crise económica existente e à rápida resposta de agentes tanto sociais, como estruturais.

Após anos de crescimento e de “euforia” pelo sucesso de Barcelona, surge agora a preocupação de evitar a banalização da oferta e a perda de competitividade. É necessário repensar propostas de incentivo social, em ordem a assegurar o sucesso da cidade a longo prazo, uma vez que nos últimos vinte e cinco anos observaram-se grandes alterações na sociedade, principalmente no que diz respeito à grande taxa de emigração e de turismo em Barcelona. Deste modo, é fundamental propor novas estratégias de consolidação da cidade e assegurar o bem estar da população de modo a que esta não se “esgote” no panorama mundial e permaneça uma cidade multicultural com grande procura internacional.

2.3 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DE LISBOA

GRANDES INFRA-ESTRUTURAS VIÁRIAS E DE TRANSPORTES

A seguinte análise de contextualização histórica visa a compreensão dos processos sociais e urbanos que influenciaram as mudanças decisivas na construção da estrutura urbana da cidade de Lisboa. Para tal, serão aqui abordados temas como centro e periferia, conceitos que se reflectem na direcção de uma expansão urbana baseada na evolução dos sistemas de mobilidade.

No panorama da evolução da cidade podem ser identificados quatro momentos demarcantes da história: Cidade Pombalina, remete ao processo de reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755; Cidade Burguesa, aquando da expansão do tecido urbano para Norte com a abertura das Avenidas Novas; Cidade do Estado Novo, pela urbanização da área concelhia com o Plano de Groer; Metropolização da Cidade, o processo de intensa ocupação territorial que constitui a Área Metropolitana de Lisboa (AML). (Victor Matias Ferreira, 2004)

O modelo urbano, após o terramoto de 1755, incidiu na criação de uma nova centralidade (Baixa) segundo o Plano Urbano Pombalino, desenhado por Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, que se baseia na malha ortogonal regrada assente em padrões de racionalidade e funcionalismo que liga o Terreiro do Paço (outrora o ponto central da malha urbana e o motor da cidade) ao Rossio, a Cidade Pombalina. (José Augusto França, 2005)

O Plano da Baixa constitui um modelo centrado em si, pela lógica centrípeta, que contem a expansão física e económica da cidade, embora prevendo núcleos de ampliação. Este processo foi acelerado no século XIX graças ao grande aumento demográfico que persiste até meados do século XX.



Imagem 7: A Cidade Pombalina

Em 1879, com a demolição do Passeio Público (Alameda de remate do Plano Pombalino concebida como espaço de lazer para a classe média) dá-se a abertura da Avenida da Liberdade. Esta constitui um novo eixo de entrada na cidade e encontra-se delimitada a Norte por uma grande rotunda, onde posteriormente se ergue o monumento memorial ao Marquês de Pombal. É a partir deste ponto que se desenvolvem novos eixos de direcção poente e nascente (Avenida do Campo Grande) e para Norte (Parque Eduardo VII). (José Augusto França, 2005)

Num período de grandes transformações e desenvolvimento iniciado em 1880, predo-

minava a política dos grandes investimentos, do progresso e da economia, a Cidade Burguesa. Este processo resultou na construção de grandes obras públicas e na primeira linha de caminho-de-ferro que ligava Lisboa - Carregado. O aparecimento deste tipo de transporte possibilitou a urbanização de Cascais e Sintra. Cria-se então uma rede de transportes públicos interiores, fixando-se pólos industriais em Alcântara, Xabregas, Barreiro e Sacavém - Alhandra. (José Augusto França)

A expansão para poente é acentuada pela formação de aglomerados organizados, de baixa densidade que engloba núcleos, outrora rurais, perto das estações de comboio. (Victor Matias Ferreira)



Imagem 8:A Cidade Burguesa

O projecto para as Avenidas Novas, de Ressano Garcia, é desenvolvido em 1888 e surge na continuidade da Avenida da Liberdade, permitindo o desenvolvimento posterior da cidade para nascente e poente. O Plano previa a construção de uma nova zona, articulada por um eixo principal, a actual Avenida da República, com início na rotunda de Picoas, actual Praça do Saldanha, prolongando-se até ao Campo Grande.

A Avenida Almirante Reis desenha novos limites na cidade a nordeste, graças à circulação fluída acompanhada de espaços públicos, potência a criação de novos bairros e conseqüente desenvolvimento da cidade para Oriente. (Victor Matias Ferreira, 2004)

Em 1891, é concluída a construção da linha de cintura interna devido à abertura e exploração pública do troço ferroviário Campolide - Sete Rios - Chelas - Braço de Prata.

A nova cidade desenvolve-se desde o tecido histórico entre os Restauradores e o Campo Grande, apenas inflectida pela Avenida Fontes Pereira de Melo, deixando por concluir o prolongamento da Avenida da Liberdade em direcção a Sete Rios, objecto de discussão pública que o considera irrealista.

No período entre 1933 e 1974 assiste-se a um elevado crescimento demográfico, Cidade Modernista ou Cidade do Estado Novo. (José Augusto França, 2005)

No final da década de trinta começa a ser definido o Plano de urbanização promovido por Duarte Pacheco, com a colaboração de Etienne de Groer. Na década de quarenta a cidade sofre um processo de desenvolvimento equilibrado devido ao plano de Groer, cujo principal objectivo era o de dar resposta à cidade que previa um forte aumento demográfico. Através de um planeamento da periferia, o projecto incorporava ainda a construção do aeroporto internacional de Lisboa, seguido por vias radiais integradas em artérias e arruamentos preexistentes. Neste contexto são construídas duas vias rápidas, a 2ª Circular e a Avenida Padre Cruz. A pri-

meira liga a parte oriental à parte ocidental da cidade enquanto que a segunda liga Loures e Odivelas à 2ª Circular.

Estabelecem-se seis novos eixos de circulação que instituem uma nova rede circunscrite de território urbano, segundo limites bem definidos:

- A. A primeira radial, situada a Oriente, prolongava a Avenida Almirante Reis até à Alameda, Areeiro e Encarnação conectando-se com a saída para o Norte do país;
- B. O reforço do eixo Avenida da Liberdade, República e Campo Grande, segundo o Plano das Avenidas Novas, prolongado até ao Lumiar, estabelecendo outra saída para Norte;
- C. Ao longo da Avenida António Augusto de Aguiar, São Sebastião e Palhavã, até Carnide;
- D. Partindo da rotunda do Marquês, passaria por Campolide e Campo de Ourique, projectando-se sobre o vale de Alcântara (nova auto-estrada com direcção Estoril - Cascais), atravessaria o parque florestal de Lisboa, a Serra de Monsanto (começou a ser plantada em 1938);
- E. De origem no Terreiro do Paço, parte para nascente com ligação a Xabregas, Beato e Marvila, acabando nos Olivais;
- F. Também de origem no terreiro do Paço, novo eixo parte para poente com ligação a Santo Amaro, Belém, Pedrouço e Algés, continuando na estrada marginal de direcção Cascais.

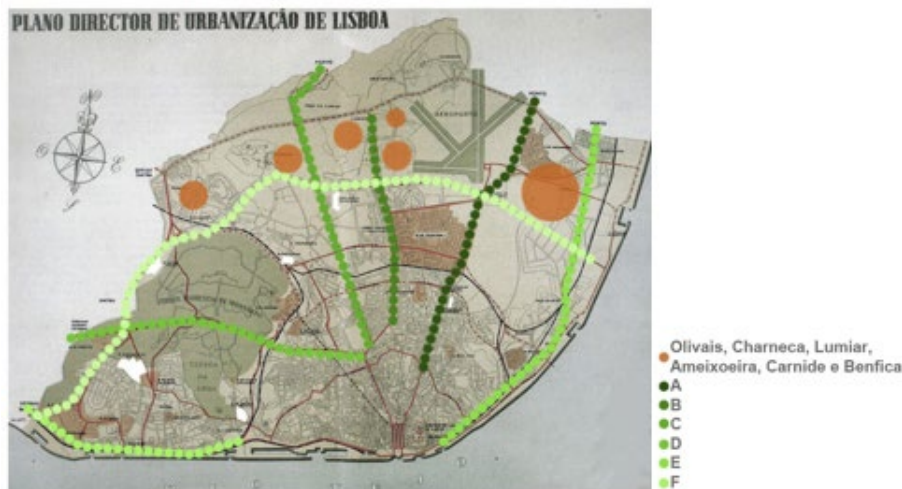


Imagem 9: A Cidade do Estado Novo

O Plano é concluído em 1948 e apesar de nunca ser terminado, é continuado pelo Gabinete Técnico de Urbanização da Câmara de Lisboa que, dez anos mais tarde, apresenta um plano de acesso à nova auto-estrada do Norte e o estudo sobre a Ponte 25 de Abril, cuja construção é iniciada em 1962.

Em 1959 é inaugurado a rede do metropolitano.



Imagem 10: Metropolização da Cidade (anos 60/70)

Na década de sessenta dá-se uma grande explosão demográfica de onde surge o conceito de Área Metropolitana de Lisboa (AML), devido aos processos de industrialização e de intensa ocupação territorial urbana, registada a nível nacional. Este fenómeno deve-se muito à migração da população residente em núcleos rurais rumo à cidade e à expansão da cintura industrial, facilitada pela abertura da frente Sul pela Ponte sobre o Tejo.

Este acontecimento resulta na expansão dos centros urbanos, principalmente nas cidades junto ao litoral, apesar do crescimento habitacional mobilizar-se em áreas periféricas originando os “bairros-dormitório”. Estes funcionam de forma segregada, de carácter monofuncional devido à falta de integração dos distintos estratos sociais. A insuficiência de políticas de habitação social para as populações insolventes contribuiu para a formação de um segundo nível de subúrbios de origem clandestina e áreas precárias de barracas, caracterizados pela falta de planeamento, de infra-estruturas de transportes e de equipamentos, e pelo desequilíbrio socio-cultural. (Manuel Salgado)

Nos anos oitenta surge a necessidade de planear ao nível do território municipal, resultante da organização da indústria imobiliária e do alastramento dos centros urbanos, com recursos a Planos Directores Municipais (PDM) encorajados pelo acesso condicionado aos fundos comunitários. É nesta altura que surge uma atitude consciente de protecção em relação aos tecidos históricos, através do reconhecimento da importância das estruturas urbanas na constituição da identidade de cada comunidade.

O sistema rodoviário expande-se primeiramente na direcção das infra-estruturas preexistentes, acabando por “coser” todos o território abrangente da cidade, tais como (no caso da margem Norte) a A8, CRIL, CREL e (na margem Sul) Ponte Vasco da Gama.



Imagem 11: Sistema viário principal e fluxos diários

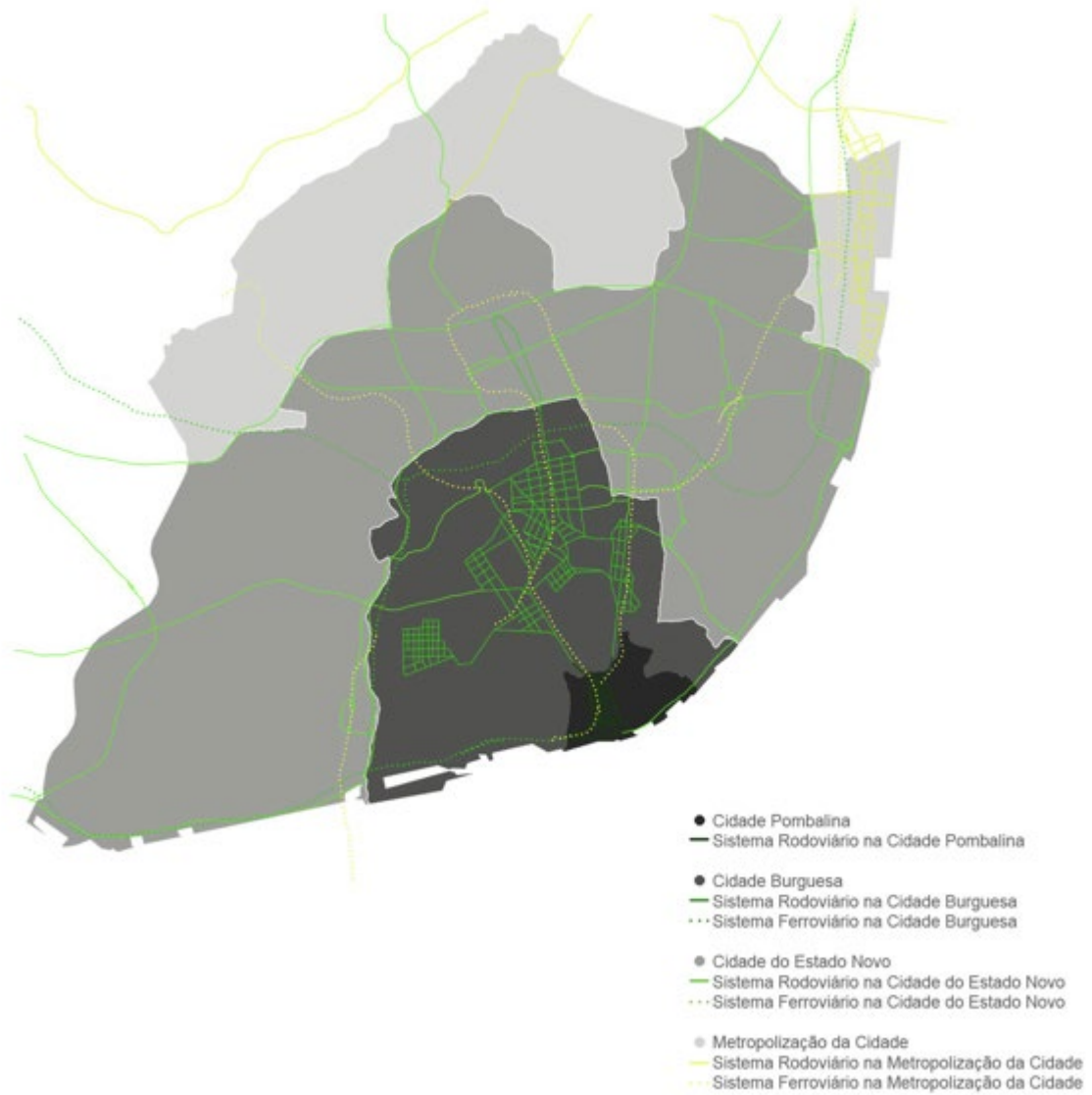


Imagem 12: Evolução urbana de Lisboa

ARTE PÚBLICA EM LISBOA

A arte pública em Lisboa apresenta-se escassa, em comparação com o caso de Barcelona, mais diversa. Destaca-se o trabalho de fachadas em azulejos, as representações equestres e, actualmente, a expansão da arte pública na cidade de Lisboa segundo os eixos de expansão da cidade.

Anterior ao terramoto 1755 existem poucos exemplares de arte pública, uma vez que o terramoto atingiu mais o centro da cidade, onde existia a maior parte de peças de arte sendo o centro o epicentro do poder e riqueza de Lisboa.

Após a reconstrução da baixa pombalina, foi erguida a estátua equestre do rei D.José ao centro da Praça do Comércio. Factor que levou à implementação na Praça do Rossio, após a Revolução de 1820, do monumento de celebração da Constituição, com o objectivo de “equilibrar” a marca absolutista no espaço público.

Até finais do século XIX foram implementados um conjunto de esculturas públicas que acompanham a intensão do monumento do Rossio, tais como: escultura aos mortos da Grande Guerra na Avenida da Liberdade ou o monumento ao Marquês de Pombal, na rotunda com o mesmo nome, entre outros. A função destas peças traduz-se na celebração do nacionalismo, da heroicidade de outros tempos ou simplesmente, na narrativa da história de Portugal.

Entre 1910 e 1925 a atenção vira-se para os parques e jardins, onde foi implementado um conjunto de obras de arte pública que surgem como elementos decorativos, que compõem e pontuam o espaço ajardinado.

Foi no período do regime do Estado Novo que se assiste a um grande número de encomendas de arte pública, enquanto marcos de afirmação do novo regime, definindo uma estética muito própria que se reflecte não só na arte pública (enquanto elemento comemorativo de carácter decorativo), mas também na arquitectura e no urbanismo.

Após a Revolução de 25 de Abril de 1974 várias obras representativas do regime foram destruídas, ocorreu um processo de reposição de obras concebidas noutras alturas, de contexto variado e sem aparente justificação histórica ou urbanística (por exemplo: “sem título” de Artur Rosa, concebida em 1971, inaugurada em 1999) e dá-se o aparecimento de murais de carácter informativo e revolucionário (mais tarde considerados monumentos). É durante este período que se começam a desenvolver novos processos criativos, no campo experimental, no espaço público como renúncia a museus e galerias, uma vez que se pretendia criar uma forte ligação de proximidade entre as pessoas e a rua.

Em 1994 Lisboa é capital europeia da cultura e, quatro anos mais tarde, recebe a Expo '98. Estes factores impulsionaram bastante o aparecimento da arte pública em locais fora do centro da cidade e, especificamente no caso da Expo, facultou a “monumentalização” da periferia, enquanto regeneração de um espaço pós-industrial numa área de nova centralidade pontuada de obras de arte, maioritariamente de carácter decorativo. A partir desta altura foram instaladas várias peças de arte pública em Lisboa, de localização e função aparentemente aleatórias. Tratam-se de objectos singulares e independentes, quase todos vistos como elementos decorativos e sem planeamento no contexto da cidade.

É importante existir uma forte ligação entre o espaço e a obra, uma vez que a arte pública não é apenas um elemento decorativo de espaço, pode surgir como um catalisador de actividades, consoante o programa a que deve responder. Torna-se crucial, em ordem a dotar a cidade de arte e cultura, dar bastante importância às peças de arte que se implementam, já que estas têm a capacidade de alterar a imagem de um cidade.

2.4 ARTE PÚBLICA E REGENERAÇÃO URBANA

“A definição de termo arte pública não é simples mas pode traduzir-se, no seu sentido mais lato, como as obras artísticas localizadas ou criadas no espaço público, e portanto universalmente acessíveis” (Pedro Brandão, 2002)

O conceito de arte pública surge no final do século XIX, vinculado à planificação urbana enquanto disciplina emergente, “...el arte público trasciende la idea de escultura conmemorativa o monumental, para significar el arte de hacer ciudad” (Antoni Remesar e Nuria Ricart, 2010)

Ao longo do século XX a arte pública começa adquirir novas linguagens. A partir da década de 60, o conceito engrandece o seu significado através de diferentes estratégias de intervenção. Desta maneira, são impulsionados distintos projectos técnicos e artísticos com o objectivo de recuperar o espaço público enquanto espaço de expressão, de diversidade e de identidade.

Nos anos 70 o interesse que surge pelo lugar e a sua relação com peças de arte implementadas, impulsiona uma alteração de atitude que leva muitos artistas a reflectirem sobre a relação da obra com o contexto social e o ambiente urbano. Este momento de reflexão e de questionar o que é a arte pública traz-nos aos dias de hoje, quando não existe uma definição única de arte pública, apesar de existir um campo de características definidas. Este conceito abarca uma diversidade de campos que vão desde a arquitectura à regeneração urbana.

Arte pública e monumento

A definição de monumento, segundo a Carta de Veneza sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios, compreende desde uma perspectiva patrimonial e artística, que o monumento é tanto a criação arquitectónica isolada, como o conjunto urbano ou rural que oferece o testemunho de uma civilização ou de um acontecimento histórico. Refere-se não só a grandes criações mas também a obras mais modestas que, com a passagem do tempo adquiriram um significado cultural.

Deste modo, o monumento apresenta-se como uma recordação do passado, de grande carga simbólica, factores que o constituem como um elemento fundamental que, através da permanência e da identidade visual que transporta para um espaço, é possível relacionar uma cidade com o seu passado. Este conceito entende o monumento como tudo aquilo capaz de dotar um espaço de um significado permanente podendo assumir várias formas como um objecto, um edifício ou mesmo um espaço.

Assim, o leque de obras de arte pública pode conter a definição de monumento, mas o monumento não pode conter a complexidade que é a arte pública.

A arte pública, enquanto arte localizada no domínio público, pode assumir várias formas, feitos e gestos; tanto de carácter temporária ou permanente, pode consistir de peças individuais ou integradas, pode ser trabalhado por artista individual ou colaboração com comunidade residente/arquitectos/engenheiros, entre outros, e pode assumir várias formas: esculturas, murais, arte decorativa, objecto comemorativo, fotografia, desenho de pavimentos, design de jogos de luz, água e som, performances, entre outros.

A sua função é igualmente variada, desde: comemorativa, como elemento de melhoria de paisagem urbana, de ajuda à regeneração da economia através do investimento no turismo, na ajuda à regeneração artística e cultural, na criação/celebração da identidade de uma comunidade, de ajuda às pessoas gerirem o espaço público, de resposta a políticas gerais de qualidade de vida, entre outros (Antoni Remesar, 1997)

“Public art is the integration of artists’ ideas and works into the built and natural environment and can incorporate sculpture, mosaics, tapestries, etched and stained glass, wall reliefs, railings and gates designed and made by artists.” (Croydon Plan, 2003)

A arte pública é uma forma de expressão que entende o espaço público como um lugar de identidade e de actividades. Em ordem a facilitar a regeneração urbana de determinado local é importante que cumpra as seguintes premissas:

Acrescentar novos significados sociais, culturais e/ou políticos aos espaços públicos ou abordar novos temas e valores públicos, facilitando a sua apropriação;

Unificar e reforçar a identidade do edificado e do espaço público;

Tornar os locais mais interessantes e apelativos, estimulando as expectativas relativas à qualidade de vida;

Criar oportunidades para uma aproximação do público em geral à arte;

Ajudar a regeneração cultural e artística da cidade e de seus habitantes;

Aumentar os investimentos políticos e corporativas na arte.

Benefícios

-Melhorar ambiente, aumentar qualidade de vida dos habitantes;

-Desenvolver identidade positiva, melhorar imagem local, promover regeneração;

-Encorajar utilizadores do espaço público a valorizar o local, contribuindo para a redução de vandalismo, criando assim um ambiente mais seguro;

-Criação de ícones que podem surgir como pontos de referência;

-Definir rotas;

-Promover conexões entre espaços e locais;

-Enfatizar pontos chave;

-Distinguir, promover sensação de lugar;

-Encorajar investimentos:

- Demonstra confiança social, cultural e económica, estimulando assim o investimento e crescimento da economia.
- Fornece focos de estímulo a turismo;
- Contribui para a economia local pela criação de oportunidades de trabalho a artistas e negócios associados;

-Relacionar usuários/comunidade habitante/trabalhadores/visitantes com peça:

- Promoção da inclusão social;
- Desenvolvimento do sentimento de pertença;

- Criação de sentido de identidade local e orgulho social pela comunidade
- Aumento da coesão social e reforço do sentido de comunidade;
- Desenvolvimento do interesse e entendimento da arte;
- Desenvolvimento da criatividade, aumento das apetências sociais;
- Enriquecer vida cultural da cidade;
- Desenvolver “profile” cultural da cidade;
- Desenvolver orgulho cívico e ajudar a criar imagem distinta.

O papel económico da arte pública na regeneração urbana é uma questão difícil, principalmente por ser complexo e nebuloso.

É complexo por envolver a inter-relação entre os valores estéticos, a identidade social e do comportamento económico da população; é nebuloso, pelos domínios de vida estética social e económico tenderem a usar diferentes, quase desconexos, apesar de sua inter-relação ser, e ter sido, fundamental para alguns movimentos intelectuais. Antes de mais é importante perceber o propósito da regeneração urbana. Segundo Tony Bovaird:

Aumentar bem-estar dos residentes e trabalhadores da cidade			
Aumentar rentabilidade gerada na cidade	Aumentar postos de trabalho na cidade	Aumentar salários na cidade	
Melhorar coesão social da cidade	Aumentar interação social	Melhorar qualidade de interações sociais	
Melhorar imagem da cidade na tomada de decisões	Aumentar representações em organizações nacionais (públicas e privadas)	Melhorar imagem da cidade enquanto centro de mudanças dinâmicas	Atrair centros de decisões nacionais para a cidade (públicos e privados)
Melhorar imagem da cidade enquanto centro de cultura	Manter e melhorar equipamentos culturais da cidade	Promover aumento de equipamentos culturais	Promover equipamentos culturais da cidade

Quadro 2: Objectivos da regeneração urbana (Tony Bovaird, 1997)

O presente quadro trata da informação de uma forma simples e linear, uma ideia geral dos vários papéis da regeneração urbana da cidade. Uma vez que o mundo real não é linear, este tipo de modelos devem ser estudado com precaução, ou seja, há ideias que podem ser tiradas de tais modelos que podem não corresponder com a realidade, noções difíceis de prever e testar. Temos como exemplo a probabilidade de alguns sub-objectivos do quadro poderem ser pre-requisitos de transformação, enquanto outros podem ser simplesmente contribuições importantes para determinado espaço, mas não fulcral; a probabilidade da concretização de alguns objectivos principais poder sofrer do impacto de objectivos menos importantes (relações transversais e indirectas dos objectivos).

Este último assunto, relações indirectas entre objectivos, é provavelmente de importância

fundamental na compreensão do papel da arte pública na revitalização urbana. É convencional sugerir que os bens culturais de uma área constituem um importante factor para atrair investimentos privados, especialmente no caso de investimentos estrangeiros.

As interações sociais de qualidade na cidade podem ser dependentes de um conjunto de equipamentos culturais pensados para um grande número de população, espaços não exclusivos, isto é, atraindo pessoas de diferentes meios, grupos étnicos, classes. Cada uma destas relações é transversal aos objectivos traçados no Quadro 2.

Estas questões ilustram a dificuldade de perceber como funciona a arte pública, quando estudada em termos de categorias de gestão urbana.

A acção pública deve promover, através de mecanismos clássicos keynesianos ou através da formulação de novas cooperações com o sector privado, os instrumentos necessários a nível económico, social, político e cultural que impulsionem o desenvolvimento da cidade.

O modelo de Bovaird supõe dotar a cidade de alguns mecanismos de desenvolvimento que permitem fixar a sua forma espacial, onde o tema da arte pública (permanente ou temporária, objecto e processo) surge como um dos mecanismos que melhor promove a coesão social permitindo alargar o campo de actividade, em ordem a aumentar o rendimento total gerado na cidade, melhorar a coesão social, melhorar a imagem da cidade na tomada de decisões, melhorar a imagem da cidade enquanto centro de cultura.

Um projecto de arte pública entende como objectivo fulcral ao sucesso de qualquer peça fomentar o sentimento de posse das obras pela população local através de facilidade de acesso, permitindo ao público acompanhar e participar nas obras em andamento e no acesso aos artistas através de exposições, workshops e participação pública. Apesar destes factores, uma peça não constitui ser um “regenerador de espaço” apenas pelo facto de ser aceite pela comunidade, é importante criar relações económicas de retorno, como foi referido anteriormente. No entanto é importante estudar bem a (possível) cumplicidade de arte pública com o desenvolvimento corporativo e as estruturas de dinheiro e poder em que é fundada. Os investidores não desenvolvem a fim de construir a “cidade bonita”, mas sim de receber algo em retorno, qualquer que seja o resultado. (Malcolm Miles, 1997)

Deste modo, é importante criar uma cadeia de decisores que controlem de forma independente dos investidores, o papel da arte in situ, o impacto desta na sociedade e na cidade, em geral, de modo a que a arte não constitua um elemento beneficiador de um grupo exclusivo independente da comunidade residente e usufruidora do espaço.

No presente trabalho será desenvolvida uma proposta de arte pública cujo principal objectivo é definir bases para a arte pública que estejam a par das necessidades/requerimentos da(s) comunidade(s) residente(s), onde é implementada a peça, independente de entidades de investimento.

2.5 ESPAÇO PÚBLICO E PERIFERIAS URBANAS

Para entendimento do quadro teórico em que se enquadram os projectos urbanos, devemos verificar algumas questões epistemológicas, relativas a conceitos de nova geração:

Projecto de Espaços Públicos:

Documento que dispõe sobre a configuração e o tratamento pretendido sobre o Espaço Público, integrado e compatibilizando funcional e esteticamente as suas diversas componentes, nomeadamente áreas pedonais, de circulação automóvel, estacionamento, áreas e elementos verdes, equipamentos, sinalização e mobiliário urbano, património, infra-estruturas técnicas, bem como das acções de reconversão ou modificação desse espaço.

PDM 1994, Artigo 7º

Projecto Urbano:

Documento que dispõe sobre as condições de uso e ocupação de uma área situada em tecido urbano consolidado, tendo por objecto a integração de uma ou mais novas construções no tecido edificado existente, incluindo a reorganização e projecto do Espaço Público envolvente, constituindo um todo urbanisticamente harmonioso. O "Projecto Urbano" deverá conjugar o projecto de Edifícios com o Projecto de Espaços Públicos

PDM 1994, Artigo 7º

Peça urbana:

As peças urbanas (edifícios, mobiliário, esculturas, etc.) são elementos individuais que participam, ou devem participar, na criação do sentido de um lugar (definido pelo projecto urbano) e que possua uma escala inferior à do projecto urbano (por escala, âmbito e alcance das actuações, especificidade, etc.).

Brea, J.L. Ornamento y utopia La evolución de la escultura en los años 80-90 in Arte, nº4, vol I, 1996:95-112



Imagem 13: Praça del poeta Boscá – Barcelona

A evolução do espaço público, no meio urbano, pode ser sintetizada, segundo Gehl, em quatro etapas:

Cidade Tradicional, onde locais de comércio, circulação e encontro, coexistiam em harmonia;

Cidade Invasa, onde os usos individuais do território reduzem outros usos no espaço público, associado ao tráfego automóvel;

Cidade Abandonada, onde a vida em comunidade e o espaço público se apresentam escassos;

Cidade Recuperada, a procura de um equilíbrio entre os usos dos locais de comércio, circulação e encontro. (Jan Gehl, 1971)

Já Nuno Portas considera três etapas de desenvolvimento do projecto do espaço público, que correspondem a três gerações de projectos:

Primeira geração, 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;

Segunda geração, intervenções na década de '90, são projectos mais completos e ambiciosos que 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;

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 atração é determinante num contexto de escassa legibilidade formal. (Nuno Portas, 2003)

Existem distintos modelos de cidade, no entanto é possível assinalar situações marcantes relacionadas com ideais de planeamento urbano e espaço público significativos no desenvolvimento das urbes:

Urbanismo pré-moderno: os aglomerados propagam-se onde existe necessidade para tal, organizados pelos habitantes. Trata-se de um modo de planear e construir directo, ajustado ao ambiente físico, às funções da cidade e às necessidades dos residentes. Tráfego efectuado maioritariamente de modo pedonal;

Traçados monumentais – retórica de exercícios de poder despótico através da construção de grandiosas praças e eixos principais;

Revivalismo do século XIX - Haussmann, Cerdá e outros urbanistas contemporâneos como Olmstead, criaram tramas urbanas nacionais como pontes, avenidas e expansão em quadrícula;

Movimento Moderno (funcionalismo): no IV Congresso Internacional de Arquitectura Moderna foi introduzida a Carta de Atenas, instrumento de planeamento independente, caracterizado pela separação de funções que vão desde habitar, trabalhar a circular e de lazer com grande dependência do automóvel. Este contribui para a redução de actividade exteriores pela acentuação da segmentação da cidade, o aumento das distâncias, o congestionamento e a segregação urbana.

Em reacção contra o modelo teórico moderno, vários teóricos revoltam-se contra o modelo de cidade segregada e defendem o modelo de cidade compacta, isto é, de usos diversificados e densidade elevada, em ordem a não existir separação entre circulação pedonal e de veículos, de modo a que exista interacção entre a população através da integração das funções. (Jane Jacobs, 1961)

No entanto, a cidade compacta pode apresentar uma grande desvantagem (Nuno Portas, 2003): a desigualdade social, uma vez que as áreas centrais compactas encontram-se muito bem servidas de equipamentos, serviços e emprego e estes factores reflectem-se no elevado custo do solo. Por outro lado, tanto quanto a necessidade, a vontade de possuir habitações maiores e mais baratas impulsiona a população a deslocar-se para as periferias, transformando assim estas áreas em espaços maioritariamente residenciais, escassos em espaço público, equipamentos e emprego no geral.

É fundamental proporcionar espaços que integrem a população não apenas na cidade, mas também no bairro/zona/subúrbio onde vivem. Criar um sentimento de pertença e de orgulho do local onde habitam e trabalham é crucial para o bom funcionamento da cidade. O espaço público surge não só como uma componente articuladora do tecido urbano, mas também como um elemento de coesão físico e simbólico, que promove diversidade funcional e social, incentivando contacto e encontro entre distintos usuários e assim definindo novas centralidades.

Segundo Jordi Borja , “o espaço público da cidade, não é o espaço residual entre as ruas e os edifícios. Muito menos é o espaço vazio, considerado público simplesmente por razões jurídicas. Nem um espaço “especializado”, onde se vai, como quem vai a um museu ou a um espectáculo. Melhor dizendo, os espaços citados são espaços públicos potenciais, mas é preciso algo mais para que sejam espaços públicos urbanos.”

É importante conceber espaços que respondam às necessidades de quem o usa, no entanto, nem tudo pode ser pré-definido. É possível prever, de uma maneira um pouco superficial, qual o uso que uma pessoa dará a um espaço, no entanto é impossível prever a realidade desse local na mente dos seus usuários. O essencial é traçar as bases e dar liberdade às pessoas de transformarem e adaptarem o espaço a elas próprias.

Vários autores realizaram estudos de comportamentos em espaços públicos, por meio de observação, de modo a perceber o que torna um espaço “popular” ou não. O porquê de existirem locais desenhados e programados praticamente abandonados e outros, que surgem sem qualquer planeamento com grande aderência da população.

No presente trabalho destacam-se dois autores, W. H. Whyte e Jan Gehl. Este último através da observação e do estudo da população, identifica o que considera ser, as três principais actividades exteriores:

necessárias, fundamentais e que se repetem com regularidade, com deslocações para es-

cola ou trabalho, actividades de comércio;

opcionais, as que se realizam se existir um desejo e se o tempo e o local foram propícios a tal, como actividades de lazer;

sociais, dependentes de outros indivíduos, como jogar, conversar, interagir no geral.

Segundo estas premissas, o espaço público é um instrumento estruturante de cidade e reflecte-se na continuidade e na permeabilidade do mesmo, na organização do meio urbano edificado e na diversidade de usos. Em ordem a desenhar um espaço de encontro de população é fundamental entender as suas dimensões, elementos e critérios:

As dimensões do espaço público, segundo Pedro Brandão prende-se em três frentes:

Percentual/Sensorial: trata de aspectos de compreensão global do espaço como cor, forma, textura, contraste;

Social/Funcional: relacionado com as vivências pessoas capazes de alterar a forma como se vê ou se recorda um determinado espaço;

Morfológica: tem a haver com a evolução e transformação do desenho das urbes.

Elementos constituintes do espaço público:

Parques, jardins urbanos: espaços livres, de integração de equipamentos e infra-estruturas, constituídos por áreas ajardinadas pontuadas por passeios, áreas de repouso e de lazer, onde pode existir elementos de arte urbana, água, quiosques, áreas de jogos infantis, pavimentados e mobilados. Podem servir um bairro ou toda a cidade;

Praças e ruas: conjunto de espaços destinados à circulação e permanência

Espaços canais: dedicados a infra-estruturas, barreiras físicas ou condicionantes de espaço. Trata-se de paragens, estações corredor, túneis, passagens subterrâneas e áreas de serviço. É o espaço pedonal condicionado e sinalizado, resultante da circulação de veículos a motor;

Parques de estacionamento;

Margens fluviais ou marítimas: faixa de terreno paralela à linha de costa. Deve ser de fácil acesso, pavimentado, mobilado, equipado e deve apoiar funções de passeio, ciclismo e repouso. (Pedro Brandão, 2001)

Critérios de espaço público:

Identidade: relação de apropriação da população de um determinado espaço. Constituído por elementos biológicos como fauna, flora, pavimento, água e humanos como elementos de história, culturais, sociais, económicos e ambientais;

Continuidade/Permeabilidade: rede viária (pedonal, ciclável, automóvel), estrutura verde, serviços de transporte público, recolha de lixo, iluminação. Relação entre edificado e espaço adjacente – ligação física e visual com a envolvente;

Segurança: forma do espaço, tipo de equipamentos, fácil acessibilidade, manutenção e iluminação;

Conforto: climático, acústico (através de barreiras de vegetação ou modelação do terreno), qualidade visual (iluminação natural e artificial), qualidade do ar (vegetação, limpeza, conservação);

Acessibilidade/Mobilidade: facilidade de movimentação pedonal e automóvel atendendo às necessidades de uso;

Diversidade: adaptação a usos diversos, promoção de vivências distintas; compatibilidade com diferentes serviços e equipamentos. (Pedro Brandão, 2001)

Espaços - traçado	Encontro	Largos, praças
	Circulação	Ruas, Avenidas
Espaços - "paisagem"	Lazer - Natureza	Jardins, parques
	Contemplação	Miradouros, panoramas
Espaços - deslocação	Transporte	Estações, paragens, interfaces
	Canal	Vias-férreas, auto-estradas
	Estacionamento	Parking, silos
Espaços - memória	Saudade	Cemitérios
	Arqueologia	Industrial, agrícola, serviços
	Memórias	Espaços monumentais
Espaços comerciais	Semi-interiores	Mercado, centros comerciais, arcadas
	Semi-exteiores	Mercado levante, quiosques, toldos
Espaços gerados	Por edifícios	Adro, passagem, galeria, pátio
	Por equipamentos	Culturais, desportivos, religiosos, infantis
	Por sistemas	Iluminação, mobiliário, comunicação, arte

Quadro 3: Tipologias do espaço público (Pedro Brandão, 2001)

O espaço público surge não só como um indicador de qualidade urbana, mas também como um instrumento privilegiado das políticas urbanísticas com capacidade de qualificar áreas periféricas em ordem a manter e renovar os antigos centros e produzir novas centralidades, de modo a articular os tecidos urbanos e conferir um novo valor às infra-estruturas. (Jordi Borja, 2003)

Seguidamente são apresentados, através de um "guia" de melhoria de ambientes caracterizados por predomínio de infra-estruturas, instrumentos que conferem qualidade a um determinado espaço e vão desde acções de melhoria a acções de valorização de um local. Trata-se de um guia aplicável a várias situações, predominantemente, periféricas:

Qualidades	Ações de melhoria	Carácter	Ações de valorização
Cuidado e aparência	Canais - taludes, ligações, corredores verdes (linha)	Pavimentos	Qualidade de pavimentos e contenção de equipamentos
	Entrada, organização de "parking"		Plantar árvores de rua, cor e cenário, vedações temporárias
	Vias de peões, sinalização		
Boas vindas	Ícone, nós e chegadas marcadas	Marcos locais Espaço urbano	Acentuar marcos visuais, "décor", pavimentos, luz, arte
	Núcleos centrais "claros" (pontes)		melhor vivência de frente edificada, "eventos" pontuais
	Limpeza, elementos naturais acolhedores		
	Hierarquia, lojas, "street dressing"		
Conforto e segurança	Trama de (área) habitacional	Vida de rua	Encorajar comércio de rua, actividades, toldos, esplanadas
	Ruas reconhecíveis		Introduzir alternativas, entre zonas calmas e de actividades
	Área de concentração de serviços		
	Separação "natural" de tráfego mais lento		

Quadro 4: Melhoria de ambientes caracterizados por predomínio da infra-estrutura (Pedro Brandão, 2001)

As dinâmicas das "cidades periferias" estão relacionado com problemas de degradação ou da especialização dos centros que se traduz na crise da cidade como espaço público.

O conceito de periferia remonta ao século XIX aquando surgem espaços suburbanos em torno das grandes cidades. Estes encontravam-se longe da poluição industrial e das condições de insalubridade dos centros, ou seja, apresentavam boas condições de habitação, muito favoráveis à classe média. (Lewis Mumford, 1982)

Apesar destes pontos se afigurem mais "saudáveis", dependem do centro da cidade, apresentam escassez ou mesmo inexistência de comércio e de emprego, o que resulta no aumento de trajectos com direcção ao centro.

Com o aparecimento do automóvel assiste-se à fusão entre estes aglomerados e a malha urbana continua, sem limites evidentes. Estes passam a desenvolver-se mais rapidamente, apesar de ainda serem dependentes do centro, facto que promove o uso do automóvel e o quase abandono dos demais transportes, especialmente os sobre carris. (Gabriel Dupuy, 1995)

A grande explosão demográfica nas década de sessenta devido aos processos de intensa ocupação territorial urbana, registada a nível nacional, de onde surge o conceito de Área Metropolitana de Lisboa (AML), deve-se muito à migração da população residente em

núcleos rurais rumo à cidade. Este facto resulta na expansão dos centros urbanos, apesar do crescimento habitacional mobilizar-se em áreas periféricas originando os “bairros-dormitório”. Estes funcionam de forma segregada, de carácter monofuncional devido à falta de integração dos distintos estratos sociais, caracterizados pela falta de planeamento e de equipamentos e pelo desequilíbrio sócio-cultural.

Geralmente o conceito de periferia é visto como uma condição única e, apesar de existirem traços comuns, cada local periférico possui características próprias. Os pontos comuns prendem-se com a dificuldade de circulação, o carácter negativo, o sentimento de insegurança e a falta de planeamento. Apesar destes pontos, hoje em dia assiste-se à implantação de condomínios de luxo nestas zonas (Alta da Lisboa), assim como, a existência de locais precários sem assistência de recursos em áreas mais nobres da cidade.

Segundo François Ascher a metropolização da cidade consiste “na procura da concentração de riquezas humanas e materiais nas aglomerações mais importantes. É um processo reconhecido em todos os países desenvolvidos, mesmo se assume formas diversas que têm a ver com as especificações regionais e nacionais. Resulta principalmente da globalização e do aprofundamento da divisão do trabalho à escala mundial, o que torna necessárias e mais competitivas as aglomerações urbanas capazes de oferecer um mercado de trabalho vasto e diversificado, a presença de serviços de muito alto nível, um grande número de equipamentos e de infra-estruturas e boas ligações internacionais. Os empregos, o comércio, os equipamentos sanitários, educativos, culturais e de lazer dos grandes aglomerações atraem igualmente as populações mais qualificadas”. (François Ascher, 2010)

Identidade e participação

Na cidade actual o espaço público, principalmente periférico, perde o carácter de reunião e encontro, convertendo-se num local marginal, desenhado conforme os requerimentos capitais. Trata-se de um modelo de cidade onde prima o factor económico limitado, baseado no consumo, ligado à mobilidade motorizada, que resulta num espaço carente de qualidade ambiental. Há uma falta de representatividade que não tem em conta as necessidades ou desejos dos usuários que lhe darão um uso real. Deste modo, a participação cidadã afigura-se como um instrumento potenciador de espaços e catalizador de actividades.

A condição essencial para que esta funcione realmente é a intervenção de todos os agentes implicados em todas as fases do processo, que vai desde a identificação dos problemas, a determinação das prioridades, a definição dos objectivos, à intervenção no desenho e na gestão de soluções e nas vivências e apropriações posteriores, em ordem a assegurar a igual relação entre os diferentes actores.

A participação cidadã pode conseguir que os processos sejam mais rápidos, pois a análise é mais fiável, evitam-se soluções equivocadas, e prevêem-se os possíveis conflitos, dada a presença dos implicados.

A melhoria da qualidade do produto, o sentimento de apropriação e o aumento da confiança nas capacidades dos implicados é o resultado que a participação de uma comunidade pode ter num determinado espaço. (Agustín Hernández Aja, 2002)

A painting of a white horse standing on a rocky outcrop. The horse is the central focus, depicted with soft, visible brushstrokes. In the foreground, there is a large, detailed white flower, possibly a lily, with yellow stamens. The background is a mix of green and blue tones, suggesting a natural setting. The overall style is impressionistic.

3. ANÁLISE COMPARATIVA: contextos

3.1 LUMIAR, CONTEXTO PERIFÉRICO EM ESTUDO



Imagem 14: Imagem aérea da Freguesia do Lumiar

O caso estudado da presente dissertação é o da Freguesia do Lumiar. Será descrita a evolução, feito um diagnóstico e apresentadas alternativas cujo principal objectivo é verificar os factores capazes de melhor transmitir um sentimento de pertença aos habitantes através de espaços bem cuidados que respondam às necessidades destes e que possuam a qualidade de alterar a imagem negativa, actual, do Lumiar.

Em linhas gerais, o tema do simbolismo do espaço pode ser entendido a partir da perspectiva que considera o aspecto simbólico como uma propriedade do espaço, ou seja, todos os espaços possuem um significado próprio que pode ser derivado das características físicas e estruturais de funcionalidade ligados às práticas sociais que se desenvolvem no mesmo ou podem ser fruto das interações que, a um nível simbólico, se dão entre os sujeitos que ocupam ou utilizam esse espaço. Deste modo, o significado espacial pode permanecer a um nível individual (significado pessoal) ou pode ser partilhado por um grupo de indivíduos ou por toda uma comunidade (significado social). (Sérgi Valera, 2004)

Contexto histórico e urbanístico

A Freguesia do Lumiar foi criada em 2 de Abril de 1266. Em 1312, D. Dinis efectua a partilha dos bens do Conde de Barcelos, ficando para D. Afonso Sanches, seu filho

bastardo e genro do Conde, uma quinta e casa de Campo no Lumiar, a que se passou a chamar Paços do Infante D. Afonso Sanches. No reinado de D. Afonso IV, esta residência nobre adquire a designação de Paço do Lumiar, a qual ainda hoje se mantém.

No início do séc. XVIII era definido o Lumiar como “um sítio de nobres quintas, olivais e

vinhas”, sendo os principais frutos da terra o vinho, o trigo, a cevada e o azeite.

Em meados do séc. XIX realizavam-se no Lumiar três feiras anuais (Fevereiro, Junho e Agosto), todas muito concorridas, especialmente a de Santa Brígida, em que havia romaria e bênção do gado. De 1852 a 1886, a freguesia esteve integrada no concelho dos Olivais, sendo finalmente incorporada no território da Cidade de Lisboa, em 18 de Julho de 1885.

Desde os princípios do séc. XIX que se regista um aumento progressivo dos habitantes da Freguesia.

No séc. XX assiste-se a um engrandecimento da população – de 2.840 habitantes em 1900 para mais de 30.000 em 2000 (INE, 2001), tendo a antiga aldeia perdido, nas últimas décadas, quase definitivamente as suas características, com os diversos parques habitacionais.

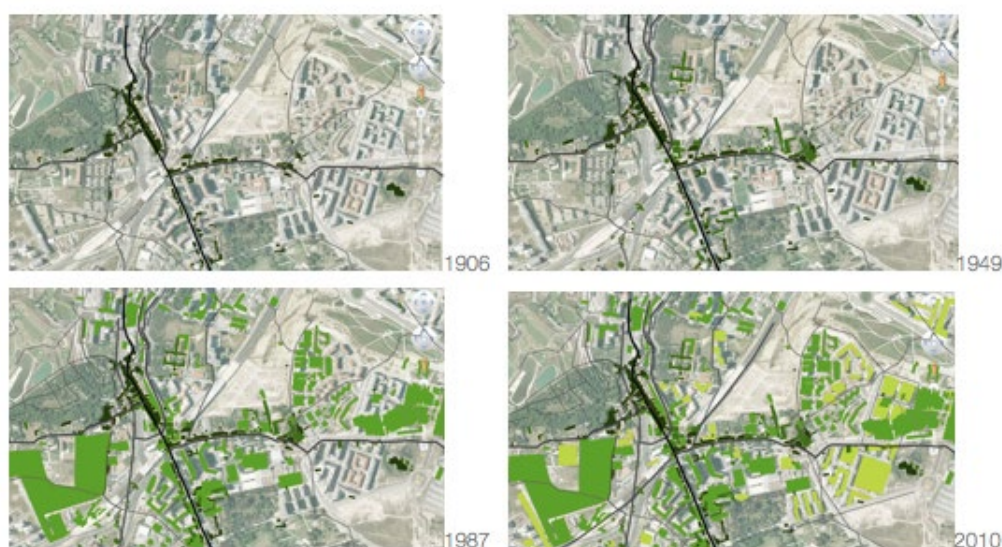


Imagem 15: Esquemas da evolução viária e edificada do Lumiar



Imagem 16: Vista da Avenida Padre Cruz, direcção Norte



Imagem 17: Vista da Rua do Lumiar à intercepção da Alameda de Linhas de Torres



Imagem 18: Vista da Avenida Carlos Paredes à Estrada da Torre. A Oeste, acessos à paragem de Metro do Lumiar



Imagem 19: Vista da Alameda de Linhas de Torres à Rua do Lumiar. A Este a Quinta dos Lilazes e a Quinta das Conchas



Imagem 20: Fotografia aérea de 1960 do Lumiar e fotografia aérea actual do Lumiar, respectivamente

A grande aposta actual é o bairro da Alta de Lisboa. Um empreendimento que está a ser construído em trezentos hectares de terreno para sessenta e cinco mil habitantes. Prevê-se a implementação de edifícios residências, de comércio, serviços e hotelaria, assim como construção de novas infra-estruturas viárias e de transportes, parques verdes, equipamentos sociais, desportivos e de lazer. O projecto da Alta de Lisboa, assim como o da Expo'98, remontam ao século XX. Uma vez que a grande aposta de desenvolvimento foi feita na zona Oriente da cidade, o projecto da Alta foi "esquecido", isto é, grande parte do capital disponível foi investido na Expo'98, ficando a Alta como uma aposta posterior. O empreendimento serviu para realojar população de bairros degradados e de barracas, apesar de actualmente oferecer habitação de mercado médio, alto para novos usuários. Por se tratar de uma zona em desenvolvimento, fraca em equipamentos e sem data de finalização do projecto, a proposta de transformar esta área num polo desportivo através da criação de um único estádio que alojasse dois clubes de Lisboa foi debatida em 2004, por altura do Euro de futebol.

Dois grandes eixos rodoviários enquadram o Alto do Lumiar e periferias adjacentes:

A. Foi inaugurado em 2007 o último troço do eixo Norte-Sul, facilitando o trânsito de toda a capital portuguesa. Esta via rápida, iniciada em 1962, possui catorze saídas que dão acesso, desde Alcântara, à auto-estrada de Cascais, ao Marquês de Pombal, à

Praça de Espanha, Radial de Benfica, Sete-Rios, Entre-Campos, Hospital de Santa Maria, Segunda Circular, auto-estrada do Norte, auto-estrada de Sintra, Telheiras, Carnide, Avenida Padre Cruz (Lumiar, Odivelas), Ameixoeira, Alto do Lumiar, Camarate, Sacavém e auto-estrada de Setúbal, CRIL e auto-estrada de Leiria. Apesar de actualmente não ser classificada como tal, grande parte da via apresenta características de auto-estrada, com faixas de rodagem separadas, normalmente com três vias em cada sentido; tal acontece devido ao facto deste ter sido primeiramente desenvolvido como um eixo de atravessamento da cidade, no entanto, devido às inúmeras ligações abertas ao longo do troço, para além das suas características de atravessamento passando a ser um via de acessos locais, de grande tráfego. Esta liga a Ponte 25 de Abril à CRIL, IC17, A36, a nascente do Túnel do Grilo (entre a ligações com a A8, e a ligação com a A1 e A12). A via está limitada a 100 km/h no troço entre a IC17 e Telheiras, 80 km/h entre Telheiras e Campolide, 60 km/h entre Campolide e o Viaduto Duarte Pacheco e 80 km/h no restante troço até à ponte



Imagem 21: Eixo Norte-Sul no Lumiar. Mercado e estacionamento à superfície são os principais usos ao abrigo da infra-estrutura

B. O outro eixo relevante para o Alto do Lumiar e periferias adjacentes é a Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL), que percorre os limites administrativos de Lisboa, desde Algés até à Ponte Vasco da Gama, cruzando o eixo Norte-Sul além de todas as outras entradas da cidade.

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) possuía, no final do segundo trimestre de 2008, cerca de cento e noventa e três mil alojamentos em oferta. De acordo com as estatísticas Confidencial Imobiliário (CI), este valor reflecte um aumento de 8% face ao trimestre anterior. O maior volume de oferta regista-se no município de Lisboa, com mais de 33 mil imóveis disponíveis, representando 17% da oferta residencial da AML. Na variação entre trimestres, Lisboa aumentou a sua oferta em 6%. De acordo com o Sistema de Informação Residencial (1º trimestre de 2008), as freguesias do Castelo e Lumiar são as áreas de Lisboa com maior volume de oferta, com 1,8 mil registos, seguidos de Benfica,

Carnide, Zona Oriental e Stª: Maria dos Olivais. (Relatório do Estado do Ordenamento do Território).

O Lumiar constitui parte integrante do património da cidade de Lisboa que, pelo seu interesse histórico, importa preservar.

Obteve a declaração de área crítica para impor a tomada de medidas tendentes a evitar que a degradação daquele património assumisse consequências irreversíveis.

Nesta zona, as deficiências do edificado existente (solidez, segurança e salubridade) e a insuficiência das infra-estruturas, dos equipamentos de utilização colectiva, das áreas livres e espaços verdes, ameaçam a sua manutenção.

De acordo com o PDM de 1994 esta área está classificada como Área de Estruturação

Urbanística Habitacional, Área Verde de Protecção, Quintas e Jardins Históricos, Área Consolidada de Edifícios de Utilização Colectiva Habitacional e Área Histórica Habitacional.



Imagem 22: Vias de acesso principal que servem o Lumiar

O Paço do Lumiar constitui um pequeno núcleo histórico linear, consolidado e de baixa densidade de crescimento linear ao longo da Estrada do Lumiar, em torno do qual se encontram quintas senhoriais (maior parte degradadas) e azinhagas de carácter predominantemente agrícola. Caracteriza-se por uma fraca percentagem de habitação. Na envolvente deste núcleo central é notório um crescimento urbano caracterizado pela existência de condomínios habitacionais de utilização totalmente privada.

A área mostra-se carenciada não só de infra-estruturas urbanísticas, como também de equipamentos sociais e áreas livres.

De acordo com a classificação do PDM de 1994 esta área corresponde a Área de Equipamentos e Serviços Públicos, Quintas e Jardins Históricos, Quintas Integradas nas Áreas Históricas, Área Consolidada de Edifícios de Utilização Colectiva Habitacional, Área Histórica Habitacional e Área de Investigação e Tecnologia.

Quanto à caracterização da estrutura viária, ecológica, pedonal e edificada foram detetadas as seguintes situações:

Estrutura Viária:

Apesar do grande aumento populacional registado nos últimos trinta anos e da construção de dois novos eixos viários (eixo Norte-Sul, Avenida Padre Cruz) os acessos locais permanecem as azinhagas que remontam ao início do século XX;

A Avenida Padre Cruz surge como um corte radical no território. Constituída por oito vias de rodagem, quatro em cada sentido, perfaz uma largura total de trinta e um metros;

O eixo Norte-Sul passa no Lumiar em viaduto com uma extensão de setecentos metros por trinta e três de largura. Atinge a altura máxima de quinze metros sensivelmente a meio do troço e é composto por dez pilares que pontuam um espaço vazio e desqualificado cujo principal uso é estacionamento automóvel à superfície.

Estrutura Ecológica:

Denota-se uma falta de integração entre os três espaços verdes principais;

Dificuldade de acesso ao Parque de Monteiro-Mor, quer por automóvel quer a pé;

Espaços verdes de qualidade, de pouca afluência de usuários.

Estrutura Pedonal:

Sendo o Lumiar uma zona dominada pelo automóvel, apresenta barreiras físicas e morfológicas à circulação pedonal;

A Alameda das Linhas de Torres é a principal via pedonal, maioritariamente de uso habitacional, pontuada por equipamentos, estacionamento à superfície e corredores verdes de pequena dimensão;

O atravessamento da Avenida Padre Cruz apresenta-se difícil, dada a escassez de passadeiras e semáforos de trânsito;

Há uma passagem aérea pedonal que liga Telheiras a sudoeste da zona de trabalho.



Imagem 23: Espaços verdes e edificado actual

Edificado:

Zona histórica degradada;

Zona habitacional (no sentido da Alameda Linhas de Torres) consolidada mas descontextualizada, edifícios muito altos que configuram um grande parque habitacional escasso em espaços públicos, sem interesse no quadro de cidade



Imagem 24: Vias automóveis actuais



Imagem 25: Vias e edificado actual do Lumiar. A grande superfície edificada e o atravessamento do viaduto do eixo Norte-Sul, da Avenida Padre Cruz e da Alameda das Linhas de Torres formam um obstáculo à existência de espaços públicos de grande e média dimensão no Lumiar.

As estratégias de transformação para a área em estudo do Lumiar não se prendem só com tipologias de espaço público mas também com a presença de arte pública para cada estratégia de transformação, apresentada posteriormente.

Seguidamente interessa estudar casos de referência de projectos de arte pública em Barcelona, enquanto modelo de transformação cultural e artística de Lisboa, onde se percebe a relação entre a arte os sistemas de mobilidade em áreas periféricas.

3.2 CASOS DE REFERÊNCIA

Procede-se de seguida à análise de projectos de referência cujas características e intenções são comparáveis às alterações estratégicas em vista para o Lumiar. Tratam-se de casos de estudo que se apresentam pertinentes à compreensão do território em estudo e que facilitam a comunicação das estratégias de transformação. Serão abordados projectos de arte pública em Barcelona em torno de espaço público e infra-estruturas com recurso ao Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat/APPS/gmocatalleg_monum/CambialdiomaAc.do?idioma=ca&pagina=welcome

Línea de la Verneda



Imagem 26: Fotografias aéreas actuais de Barcelona

Escultura de Francesc Torres encomendada pelo Ajuntamiento de Barcelona, localiza-se em Verneda, um bairro outrora baldio que foi convertido num cenário de reivindicações por parte da comunidade obreira. É uma das poucas esculturas em Espanha que apresenta uma forma minimalista de conteúdo político.

O autor realizou uma linha de um quilómetro e meio em aço inoxidável que percorre a Rambla de Guipúscoa e narra a história não oficial do bairro, dos episódios do quotidiano, da imigração e do pós-guerra “relato inacabado de palabras y silencios”, estando desaparecida em algumas partes do percurso uma vez que, segundo o autor, alguns momentos da história são ocultos, e noutros a linha esta saliente de modo a enfatizar momentos importantes no bairro.

Nos extremos da linha existem duas letras “A” e “B”, que exemplificam os extremos de de uma história linear, por vezes interrompida. (Victòria Combalía, 2011)

Trata-se de um peça de arte pública que reconstrói a memória de Verneda e do seu povo, é uma obra icónica, de memória e de comemoração de mil anos de história de um bairro, muito apreciada pelos moradores por se identificarem com a peça por esta ter a capacidade de traduzir a evolução e feitos de um povo.

É importante enfatizar a relação desta peça com o seu entorno viário, o autor consegue de uma forma subtil incluir a sua obra no sistema viário através da abstração e da linguagem conceptual.

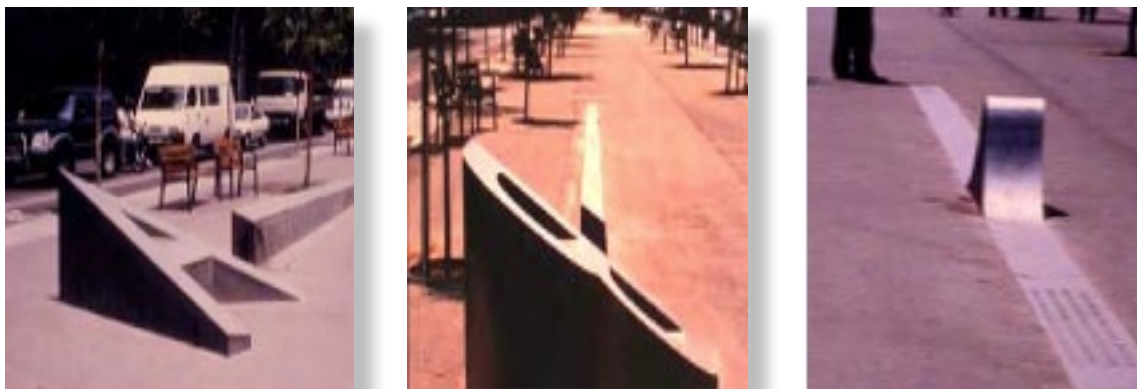


Imagem 27 e 28: Início e fim da linha assinalado pelas letras "A" e "B" Imagem 29: Troço da linha assinalado pela saliência do metal, representa a passagem do tempo

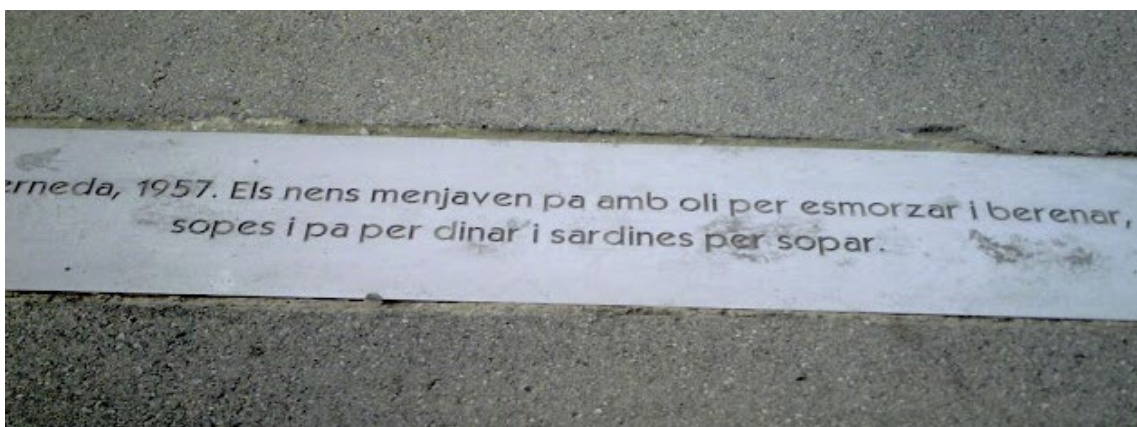


Imagem 30: Troço da linha ampliado onde se pode ler parte das inscrições

Funções: Narrativa da história de um povo, simbolo de memória.

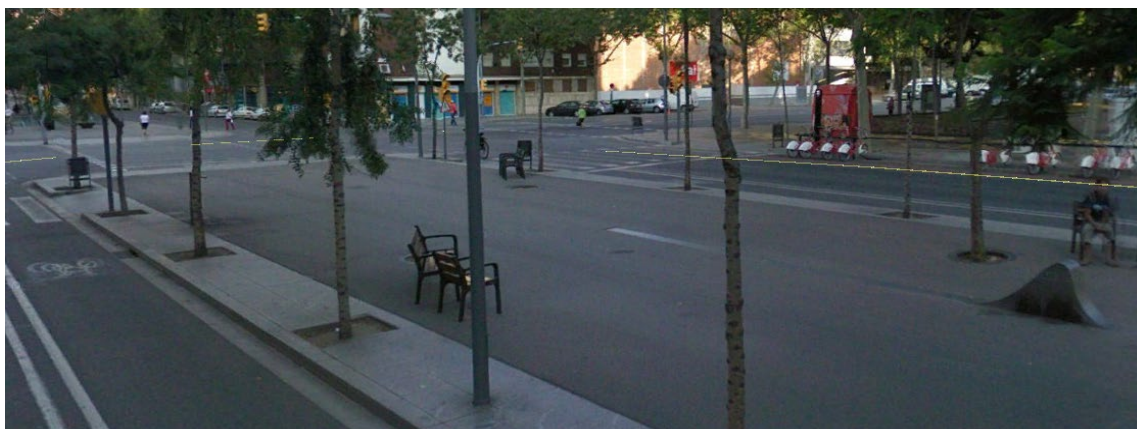


Imagem 31: Imagem geral da Rambla onde se pode ver parte da linha e a saliência do metal que sai do chão a assinalar a presença da peça

Yo America

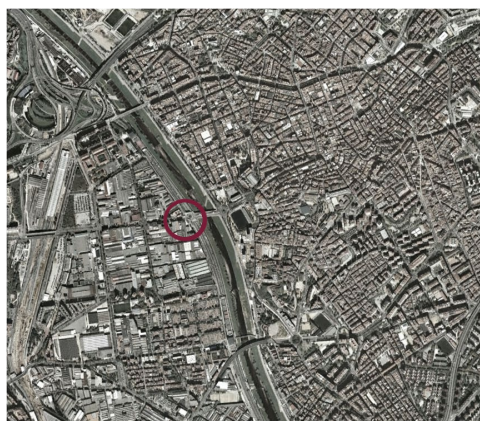
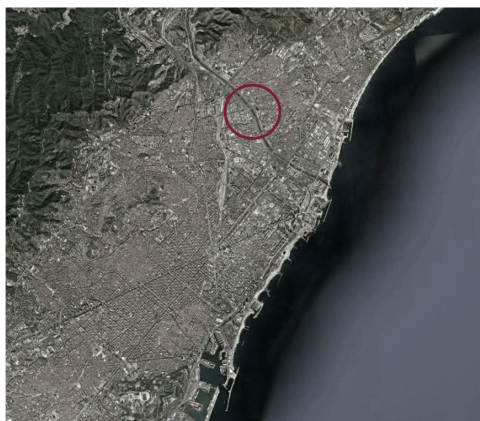


Imagem 32: Fotografias aéreas actuais de Barcelona

Escultura de Albert Cavazos situada no bairro de Bon Pastor. Trata-se de uma zona peri-férica na fronteira de Barcelona e Santa Coloma.

A escultura Yo, América tem como objectivo marcar e referenciar um espaço adverso pelo ruído e pela poluição sonora proveniente das vias automóveis que contaminam este local, ao mesmo tempo que facilitam a chegada a este mesmo ponto.

A peça está localizada numa rotunda que dá acesso à ponta de Santa Coloma, ambas possuidoras de um carácter vertical, criam um ambiente de diálogo entre si apesar da peça favorecer a ligação paralela ao rio, devido ao seu posicionamento, e não tanto a ligação perpendicular a este.

Devido à sua forma, cor e posicionamento esta obra adquire um valor de referência em Bon Pastor, importante para quem se desloca a pé mas principalmente para quem se desloca por via automóvel.

A peça abstracta representa a figura de uma mulher, América, cujo perfil da cabeça indica a direcção do continente americano. A existência da linguagem abstracta e representativa proporciona um grande dinamismo, pouco intuitivo à primeira vista. O facto de se localizar numa rotunda permite a sua contemplação em diferentes ângulos.

O dinamismo da obra resulta também de uma notável transformação formal: a partir de uma localização frontal, é possível apreciar a relação/interacção entre o volume e o vazio, um plano que vai ganhando forma. (Veronica Crousse, 2011)



Imagem 33: Peça em primeiro plano e Carrer de Potosí, via perpendicular à Ronda do Litoral, em segundo plano

Imagem 34: Peça assinala chegada a Barcelona desde a Pont de Can Peixauet, que dá acesso a Santa Coloma

Imagem 35: Peça está instalada ao centro da rotunda, rodeada de vegetação

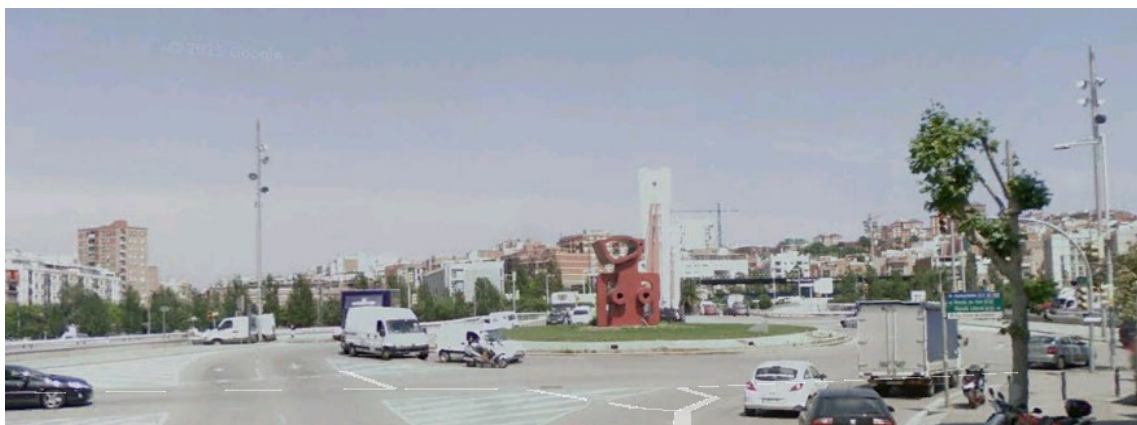


Imagem 36: Vista geral do local de implantação da peça. Vista de Santa Coloma, em segundo plano, desde Carrer de Potosí. Orientação da obra assinala Ronda do Litoral

Funções: Referência visual e orientativa de um espaço periférico, marco de Bon Pastor e da entrada em Barcelona.



Imagem 37: Vista da Ronda do Litoral direcção Norte, desde a Ronda do Litoral Sul. Peça, devido à sua posição, assinala a presença da via perpendicular a Santa Coloma e litoral ao rio Besòs

Mural de la memòria de Barò de Viver

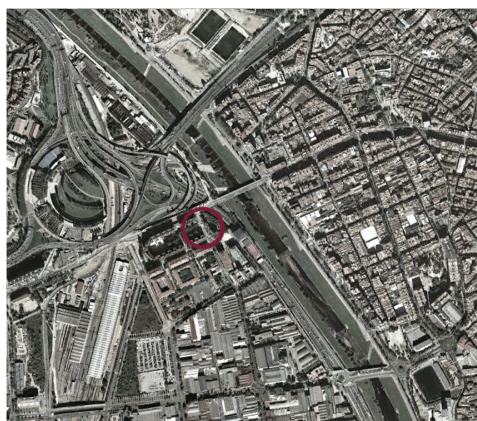
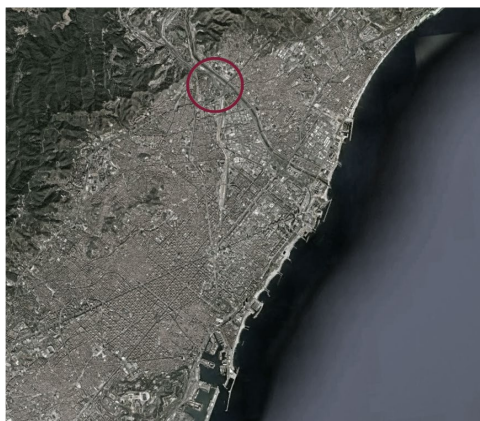


Imagem 38: Fotografias aéreas actuais de Barcelona

O mural da memória de Barò de Viver trata-se de um projecto da Universitat de Barcelona - CR POLIS, dirigido por Antoni Remesar.

A peça apresenta uma linguagem conceptual que comemora a vida e o desenvolvimento de Barò de Viver, freguesia periférica de Barcelona, muito contaminada pelo sistema viário, devido à presença de grandes nós viários de tanto poluem as visuais como facilitam muito o acesso a este local. O mural assemelha-se a um pano expositivo que reúne os acontecimentos mais marcantes de Barò e de seus habitantes, como a introdução de um conjunto de casas no meio de terras agrícolas à margem de um rio negligenciado durante muitos anos, o rio Besòs; a representação de livros essenciais à compreensão do pós-guerra; a ligação de documentos ou textos breves, palavras bem escolhidas, de mensagens curtas que revelam a história do bairro e pretendem manter a memória para o futuro.

O muro é construído ao longo do perfil do Passeig de Santa Coloma e surge como uma “vedação” que protege o espaço do ruído e da poluição sonora proveniente das vias automóveis; e como uma barreira de segurança do desnível que separa Barò de Viver do nó da Trinitat.

A simplicidade visual e a acertada eleição das mensagens, dinamiza a presença do mural, incentivando a recepção de novas histórias da vida do bairro. Este programa foi realizado com a participação dos habitantes do bairro em colaboração com a CR POLIS. (Carme Grandas, 2011)



Imagem 39: Fotografias antigas de moradores do bairro Barò de Viver, expostas no mural

Imagem 40: Grupo de pessoas que contemplam o mural de Barò ao longo do Passeig de Santa Coloma



Imagem 41: Vista geral do local de implantação da peça. Mural de Barò em primeiro plano, Nó viário da Trinitat em segundo plano. Peça serve de protecção ao ruído proveniente das vias rápidas que convivem com o bairro

Funções: Memória e comemoração da história de um bairro. De um ponto de via formal, surge como um separador que protege os moradores do desnível, do ruído e poluição visual proveniente das inúmeras vias paralelas.



Imagem 42: Vista nocturna do mural. Iluminação nocturna do Passeig de Santa Coloma permite visitar o mural da parte da noite.

Elementos ornamentais do Parc de Nou Barris

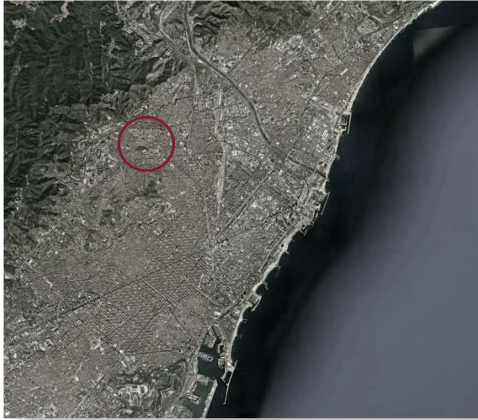


Imagem 43: Fotografias aéreas actuais de Barcelona

O seguinte exemplo de arte pública foi desenhado por Carme Fiol e Andreu Arriola e está situado no Parc Central de Nou Barris, um parque periférico situado no Distrito de mesmo nome, é delimitado a Norte pela Ronda de Dalt e é atravessado pelo Passeig de Fabra i Puig.

O Parc de Nou Barris é um parque urbano periférico que assume a presença do sistema viário no seu desenho, cosendo e incluindo espaços residuais para criar um espaço verde público de sucesso - grande adesão e satisfação por parte da população residente e visitante.

Constituído por passagens pedonais áreas, em relação à via automóvel que o atravessa, possibilita uma leitura geral do local. Trata-se de um espaço que trouxe grande identidade e orgulho ao bairro.

Os elementos ornamentais de metal e vidro conferem ao parque espaços de estada, de sombra, de contemplação entre a escultura e o mobiliário urbano. São objectos verticais que lembram pentes de cabelo. Pela sua forma, altura, orientações diversas, cor e funcionalidade complementam um espaço público verde e confundem-se, em certos momentos, com o arborizado.



Imagem 44: Peça fornece sombra

Imagem 45 e 46: Elementos decorativos acompanham as passagens pedonais e as ruas que atravessam o parque



Imagem 47: Via automóvel que atravessa o parque. Peças acompanham o eixo fragmentador mas estão orientadas na direcção oposta em ordem a fornecer sombra aos utilizadores do espaço. Sugerem permanência

Funções: Decorativo, funcional - fornece sombra/abrigo/protecção



Imagem 48: Via automóvel fragmenta o parque de Nou Barris. Passagens pedonais, e consequente continuação perceptual do parque, são conseguidas através da manipulação da topografia do terreno

David i Goliat - Homenatge a les Brigades Internacionals

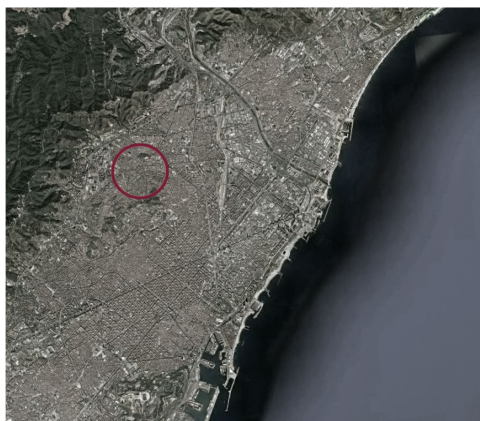


Imagem 49: Fotografias aéreas actuais de Barcelona

Localizado na boca norte do túnel da Rovira, “David i Goliat” de Roy Shifrin, é uma peça de oito metros de altura que representando o casco de Golias caído no chão e o torso nu de David, com um escudo na mão sobre um pilar.

A escultura tem como propósito homenagear as Brigadas Internacionais que participaram do Batalhão de Abraham Lincoln, composto por americanos e por elementos da Sociedade da Guerra Civil Espanhola.

Apesar dos voluntários não terem sido maioritariamente de nacionalidade americana sendo as Brigadas Internacionais composta principalmente por franceses, alemães e poloneses, a Brigada Lincoln foi o único que teve um grande destaque.

Esta peça encontra-se em Barcelona por ter sido o local onde foi realizado o desfile de demissão da Brigada em 28 de outubro de 1938, um dos mais aderidos.

Paralelamente à inauguração do monumento, em 1988, vários eventos foram organizados em Barcelona pelo coordenador catalão de veteranos da República, como um concerto de música catalã no Palau de Congressos de Montjuïc e uma mesa redonda no Salão Universidade de Barcelona.

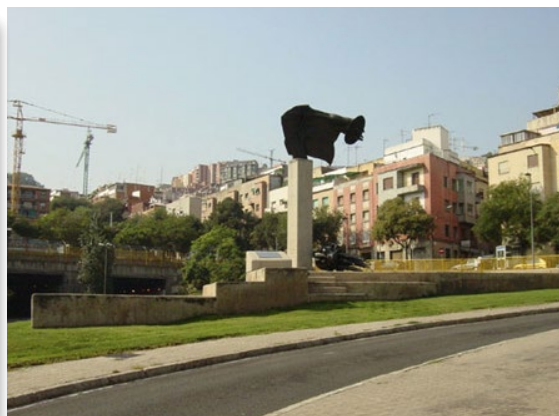


Imagem 50: Vista da peça desde a Avinyuda de l'Estatut de Catalunya, rumo à entrada do túnel de la Rovira - Sul
Imagem 51: Vista da peça desde a Avinyuda de l'Estatut de Catalunya, após saída do túnel de la Rovira -Norte



Imagem 52: Torso nú de David com um escudo na mão. Peça de bronze sobre pilar de betão

Funções: Homenagem às Brigadas Internacionais.



Imagem 53: Casco de Golias caído no chão. Peça de bronze assente em base de betão.

Esculturas Parc de la Trinitat

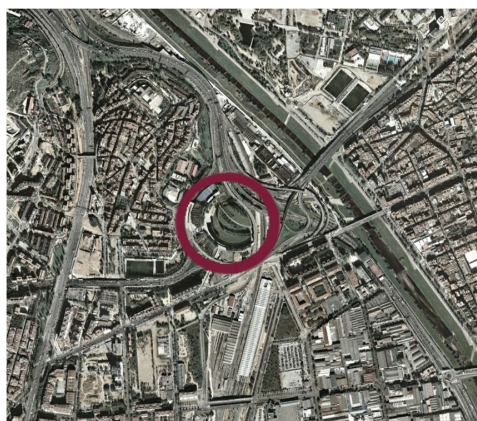
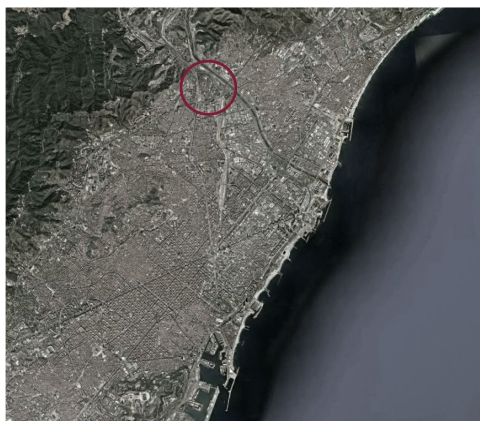


Imagem 54: Fotografias aéreas actuais de Barcelona

O Parc de la Trinitat é composto por vários conjuntos de arte pública, no entanto, para o presente trabalho interessa estudar dois casos: “Dona que es banya”, a figura feminina de Rafael Bartolozzi e “Cavalls desbocats” de Joaquim Ros i Sabaté.

O Parc está localizado no nordeste de Barcelona, no centro de um dos locais mais conflituosos em termos de tráfego automóvel periferia da cidade. Neste local confluem diversas vias rápidas e ferrovias de acesso à cidade de Barcelona (vitais para a região pela facilidade de acesso que estas proporcionam), assim que o projecto de reconversão desta área “residual”, levado a cabo por Enric Battle e Joan Roig, consiste na criação de um grande parque urbano que visa anular o impacto visual e sonoro que o sistema viário impõe neste espaço periférico, outrora inóspito e desagradável.

O parque é um exemplo de sucesso de um espaço urbano periférico que teve a capacidade de coser territórios, atrair população nova à periferia e revitalizar uma área outrora degradada.

A escultura “Dona que es banya” trata-se de um figura feminina concebida como parte de um conjunto formado por quatro esculturas, três mulheres e um homem, cuja localização original seria perto do Parque das Águas sob o viaduto de Guinardó. A peça representa a vontade do artista de seguir uma linha irreverente, irónica quase erótica, ao ser deslocada para o Parc da Trinitat, a meio de um canal artificial, a narrativa da obra altera-se completamente dando lugar a uma linguagem clássica e serena que sugere tranquilidade, contrastante com o ruído do complexo nó viário proveniente do nó da Trinitat.

“Cavalls desbocats” encontra-se à entrada do parque, numa pequena colina. Trata-se de um friso recortado que representa um conjunto de cavalos correndo unidireccionalmente. A peça remete o observador ao mundo animal e joga com a força, ritmo e dinamismo do do cavalo emergindo da colina, factores que contrastam com a realidade viário da sua envolvente.

Estes dois exemplos surgem como obras de abstracção do local em questão por remeterem a outras realidades e, por esse factor, ganham uma componente narrativa por evocar outros mundos e fazer sonhar o observador.



Imagem 55: "Dona que es banya", a figura feminina de Rafael Bartolozzi, peça de mármore branco sobre espelho de água do parque de la Trinitat



Imagem 56: "Cavalls desbocats" de Joaquim Ros i Sabaté, peça de alumínio sobre colina do Parque



Imagem 57: Vista gera do espelho de água do parque onde se encontra a peça de mármore, descontextualizada do seu propósito original, mas em perfeita harmonia com o ambiente sereno do parque

Funções: Abstractiva da presença do sistema viário, remete a outras realidades.



Imagem 58: Peça está implementada num dos pontos mais altos do parque, de onde se pode visualizar as vias que o limitam. Peça transparece euforia, justificada pela presença visual e auditiva das vias automóveis

3.3 GRELHA DE CRITÉRIOS

Memória

Faculdade pela qual o espírito conserva ideias ou imagens, ou as readquire sem grande esforço

Ícone

Que tem um sentido simbólico tradicional

Narrativo

Que é relativo a narrativa ou tem características de uma narrativa

Abstrativo

Separar mentalmente uma parte de um todo para a considerar independente das outras partes

Funcional

Que funciona bem ou que é de fácil utilização

Referência

Conjunto de elementos que formam um sistema de referência

Marco

Acontecimento, pessoa ou entidade importante que serve de referência

Comemorativo


Lembrar; Trazer à memória; Solenizar, recordando

Homenagem

Demonstração de veneração e respeito

Decorativo

Pôr ornatos ou adornos em; Enfeitar, guarnecer; aformosear

The background image is a painting. It features a white bull with a black saddle and a black and white dog. The bull is in the foreground, and the dog is in the background. The scene is set against a background of green foliage and a blue sky. The painting style is expressive and somewhat abstract, with visible brushstrokes and a focus on color and form.

4. ESTRATÉGIAS DE TRANSFORMAÇÃO DO LUMIAR

4.1 IDENTIFICAÇÃO

O presente capítulo visa à apresentação de três estratégias alternativas de regeneração no Lumiar, motivadas e baseadas em informação desenvolvida no âmbito da dissertação realizada para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura pelo Instituto Superior Técnico de Lisboa: Espaço público periférico: mobilidade, centralidade, socialização - Estratégias de reabilitação do Lumiar.

Estas alterações, cujas linhas de base assentam na criação de espaço público, constituem um elemento fundamental de conexão de espaço e de socialização, quer no contexto do Lumiar, quer no da cidade de Lisboa.

Pretende-se criar três programas de arte pública para três cenários diferentes de modo a que estes possam surgir como um guião para artistas, ou seja, em ordem a responder de uma forma directa à vontade das pessoas, criar sentimento de pertença dentro de uma determinada comunidade a determinada peça, é importante definir um programa que dite as bases do projecto, a "narrativa" (ou não) que a obra deve transmitir, entre outros. O artista deve ter a liberdade para criar mas a entidade que encomenda a peça deve ter, em ordem a evitar possíveis lapsos, um programa bem delimitado, realista, que seja o resultado de estudos prévios quer da localidade e seus habitantes, quer dos visitantes. Para tal, utilizar-se-ão os critérios definidos no final do capítulo anterior.

Afigura-se importante recordar os princípios e objectivos gerais do processo de regeneração urbana. Segundo Jordi Borja, existem três linhas de transformação indispensáveis:

- Aumentar as oportunidades de trabalho, de um modo não keynesiano, através do desenvolvimento da actividade económica baseada em pequenas e medias empresas, integradas na estrutura urbana; multiplicar as obras públicas (pequenas e medias) com o objectivo de obter melhores equipamentos e serviços sociais, aumentar a eficiência urbana como base dos processos produtivos, transformar a cidade num centro de informação e coordenação para o maior número de actividades possíveis e criar e aumentar o sistema de postos sociais ligados à gestão municipal e à economia social, com a finalidade de substituir parcialmente o trabalho isolado tradicional.
- Pensar a cidade como um lugar de vida para toda a população, lutando contra a desigualdade social através da reabilitação e melhoramento do tecido urbano, aumento e melhoria do espaço público e das infra-estruturas, fazer a cidade acessível a todos, requalificar e equipar bairros periféricos dotando-os de funções centrais (descentralização / áreas de nova centralidade), integrar as actividades rurais, os parques florestais, os waterfronts e os terrenos abandonados da cidade e seu redor, na vida urbana; proteger e melhorar o meio urbano e melhorar a qualidade de vida mediante a superação de desigualdades sociais.
- Urbanizar o território regional e nacional com a finalidade de igualar as zonas rurais, permitindo a estas desfrutarem das infra-estruturas e da liberdade da cidade através do melhoramento do sistema de comunicação e da optimização do balanço entre as distintas partes do território.

As alternativas propostas estão assentes em três perspectivas comuns:

- Social, superando o sentimento de marginalização, pela criação de espaços/ percursos pedonais atractivos, incentivos à socialização e encontro;
- Simbólica, alterando a imagem negativa do Lumiar, introduzindo elementos atractivos, aumentando a segurança, a vigilância e a visibilidade;
- Material, melhorando a envolvente construída, através do incentivo à prática de actividades económicas, à criação de emprego, de pontos turístico, tirando partido de proximidades estratégicas.

Uma vez que o local em estudo se apresenta isolado social, funcional e territorialmente (pelos eixos viários) e se denota uma falta de planeamento reflectida na escassez de espaços públicos (e especificamente na Rua do Lumiar, uma colecção de ruínas), apresentam-se neste capítulo três propostas alternativas de alteração para o Lumiar, com três âmbitos prioritários, comuns às alternativas em questão:

- Regeneração da área histórica degradada através da abertura de ruas dotadas de comercio, habitação, cultura, animação e espaços verdes. Medidas que transmitam segurança e devolvam identidade ao bairro;
- Reconversão do carácter das vias urbanas que nas últimas décadas se afiguram monopolizadas pela circulação automóvel;
- Produção de espaço público bem cuidado dotado de: mobiliário e arte pública, espaços verdes desenhados, edifícios de equipamentos pertinentes no panorama do Lumiar – requisitos da população.



Imagem 59: Eixo Norte-Sul no Lumiar. Do lado esquerdo da figura as Natura Towers, Telheiras, e do lado direito o mercado do Lumiar



Imagem 60: Vivências sob o viaduto quase inexistentes. A maior parte do território encontra-se ocupado por estacionamento à superfície

Estas alternativas de transformação baseiam-se numa atitude optimista que encara a presença monumental das infra-estruturas de acesso como uma oportunidade e não como um obstáculo. Oportunidade esta que assenta em qualidades existentes ou potenciais da localização: na morfologia, nos espaços verdes existentes, na zona histórica, na facilidade de acesso, nos troços de vias que são entendidos como espaços de socialização que podem aparecer como um marco na freguesia, com capacidade de abrigar a programática das necessidades e requisitos dos cidadãos. A presença automóvel persistirá com a diferença que será dada bastante mais importância à continuidade de circulação e espaços para o peão.

O programa de arte pública aplicara-se-à a três hipóteses estratégicas:

- A. Produção de espaço multifuncional dotado de equipamentos requeridos pelos habitantes locais (edifícios que se afigurem pertinentes à situação actual), de áreas de recreação e de zonas de vegetação (**Proposta A**);
- B. Criação de um espaço arborizado de grande dimensão, um novo parque urbano à escala de cidade (**Proposta B**);
- C. Desenho de um grande centro empresarial e comercial (**Proposta C**).

4.2 ENQUADRAMENTO PROGRAMÁTICO

DADOS E DIAGNÓSTICO DE BASE

A área em estudo está situada no Lumiar, Freguesia periférica da cidade de Lisboa, ocupa uma superfície de aproximadamente seis quilómetros quadrados, delimitado a Norte por Odivelas e Ameixoeira, a Sul pelo Campo Grande, a Este por Santa Maria dos Olivais e Charneca e a Oeste por Carnide.

Segundo dados relativos ao Censos 2011, a Freguesia apresenta uma população residente de 40678 habitantes de densidade de 5600 habitantes por quilómetro quadrado. A densidade de edificado é de 332 edifícios por quilómetro quadrado.

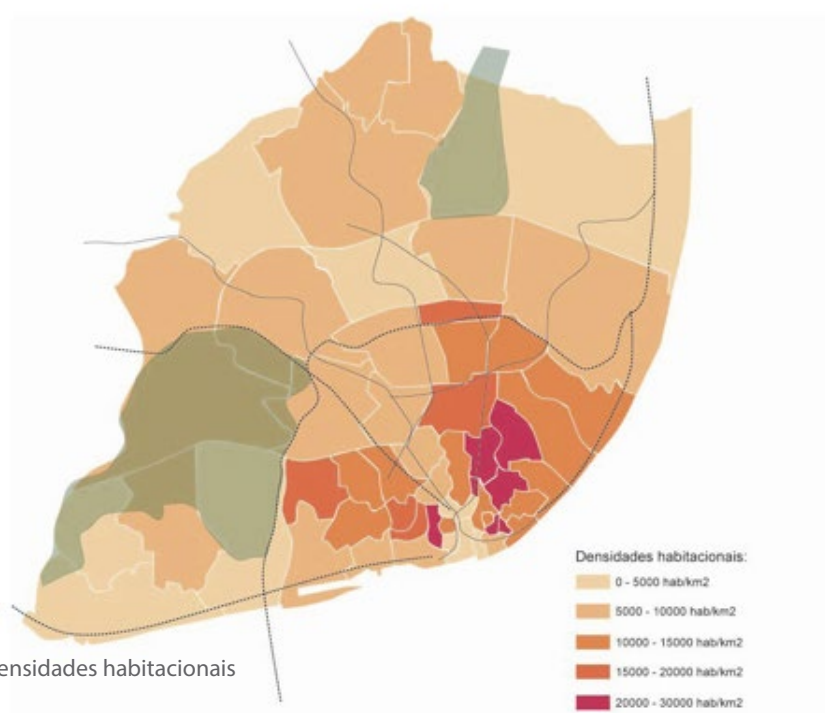


Imagem 61: Densidades habitacionais

O local em questão apresenta-se, no panorama da cidade, como uma zona habitacional pouco qualificada, escassa em espaços públicos. Em 1700 era definida como “um sítio de nobres quintas, olivais e vinhas” sendo que em 1980 assiste-se a um forte aumento populacional (três mil habitantes em 1900 para mais de trinta mil em 2000). Tal crescimento é reflectido na construção desmesurada, sem aparente planeamento, fazendo com que o local perdesse as suas características rurais.

Em ordem a acompanhar o crescimento do Lumiar, foram construídos dois importantes eixos viários que tanto fragmentam como facilitam o acesso ao local, estes são o eixo Norte-Sul e a Avenida Padre Cruz. No entanto, é curioso constatar que os acessos locais são efectuados pela rede de azinhagas que outrora permitia o acesso às quintas e aos terrenos de cariz rural.

O eixo Norte-Sul, inaugurado em 2007 passa no Lumiar em viaduto com uma extensão de setecentos metros por trinta e três de largura. Atinge a altura máxima de quinze metros sensivelmente a meio do troço e é composto por dez pilares que pontuam um espaço vazio e desqualificado cujo principal uso é estacionamento automóvel à superfície.



Imagem 62: Avenida Padre Cruz atravessada pelo Eixo Norte-Sul



Imagem 63: Ambiente deserto nas traseiras do Mercado



Imagem 64: Atravessamento da Alameda das Linhas de Torres

Estacionamento à superfície ocupa a maior parte do território

A Avenida Padre Cruz, cuja construção foi iniciada no final da década de trinta, no contexto do Plano de Groer, é uma via rápida que liga Loures e Odivelas à Segunda Circular. É constituída por oito vias de rodagem, quatro em cada sentido, perfazendo um largura total de trinta e três metros. Atravessa o Lumiar num troço de dois quilómetros.

A Rua do Lumiar, é constituída por edifícios setecentistas, oitocentistas e novecentistas alguns apalaçados, maioritariamente de planta rectangular de dois pisos e águas furta-das, maior parte encontra-se em ruínas.



Imagem 65: Exemplos de edifício degradado na Rua do Lumiar

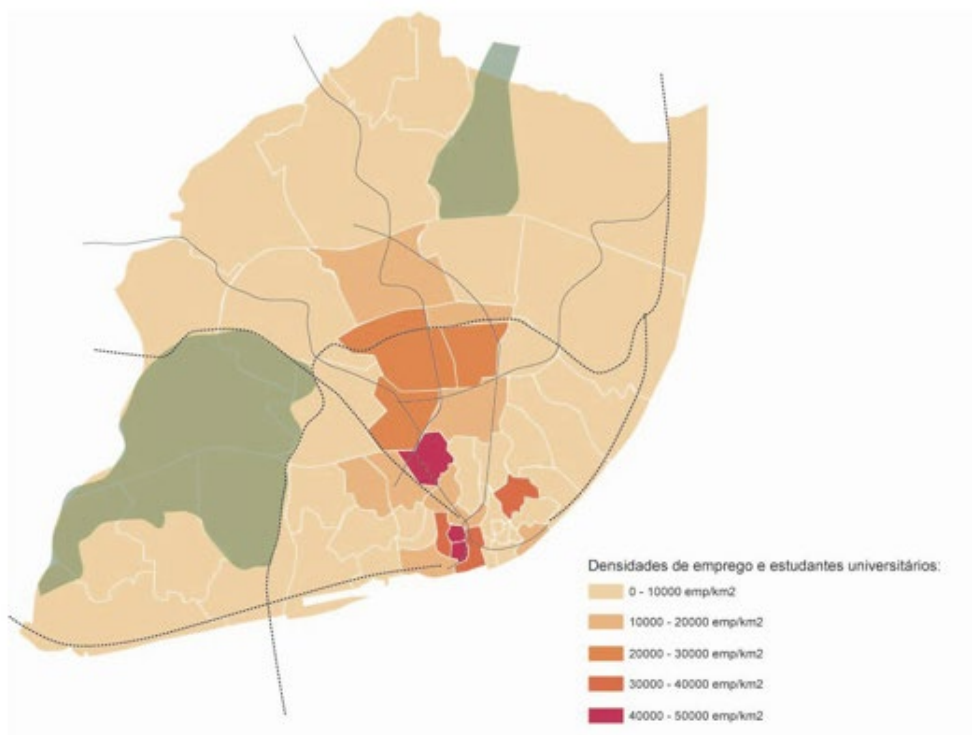


Imagem 66: Densidades de postos de emprego e estudantes universitários

Na Freguesia em questão, segundo dados do Censos 2001, a população empregada corresponde a 20.103 habitantes, enquanto que os postos de trabalho existentes no local são de 14.730. A população de estudantes universitários é de 1.014, sendo a densidade de empregados e estudantes, por quilometro quadrado de 2.507. Isto é, grande parte dos residentes têm, obrigatoriamente, que se deslocar diariamente quer para o local de trabalho, quer para o local de estudo. Este facto faz com que a taxa de motorização no local seja muito elevada, estando compreendida entre 300 a 400 veículos por cada 1.000 habitantes.

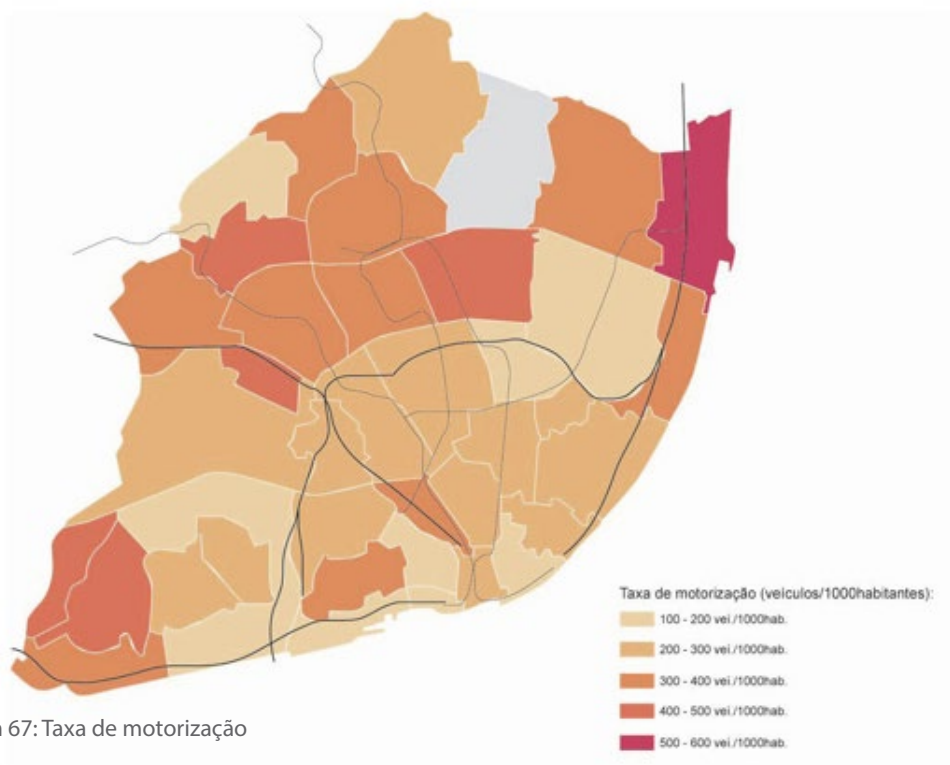


Imagem 67: Taxa de motorização

O estacionamento pago localiza-se, predominante, nas zonas de maior concentração de postos de trabalho e diversidade de usos, factor de incentivo ao uso de transportes públicos nas deslocações obrigatória devido à ineficácia deste. O que se observa hoje em dia é um grande fluxo automóvel nos núcleos de trabalho, resultando no grande congestionamento nas horas de ponta. O Norte do Lumiar possui pouco estacionamento devido à predominância de espaços vazios e do estacionamento dentro das propriedades, em garagens privadas. A falta de comércio e serviços são aspectos que não incentivam à permanência na Freguesia.

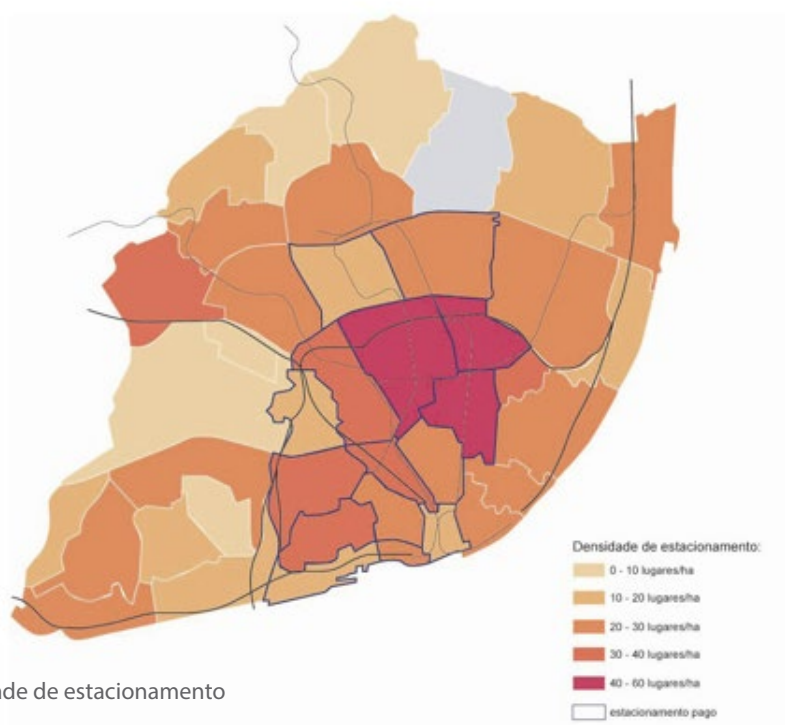


Imagem 68: Densidade de estacionamento

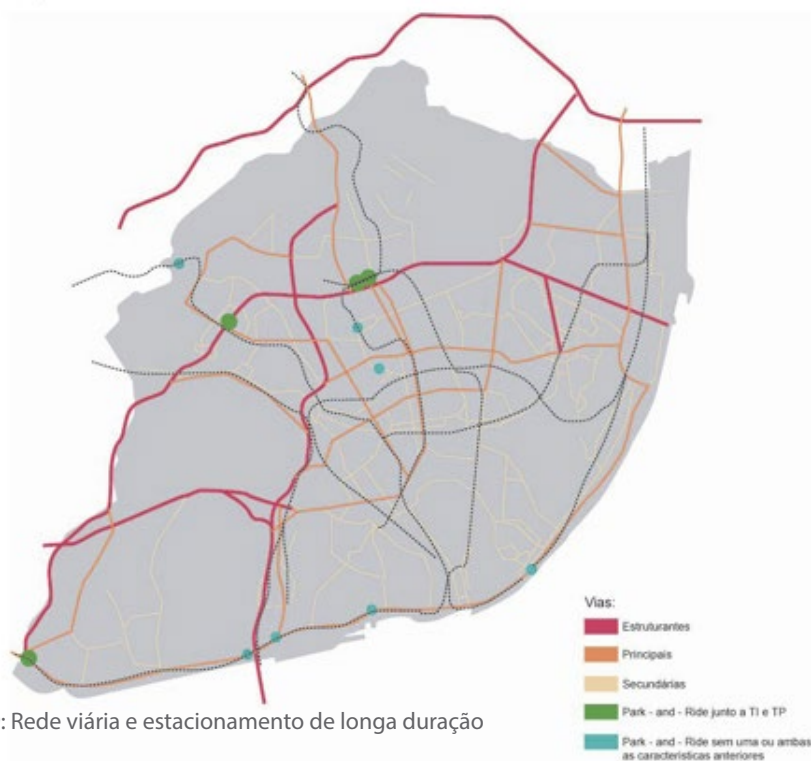


Imagem 69: Rede viária e estacionamento de longa duração

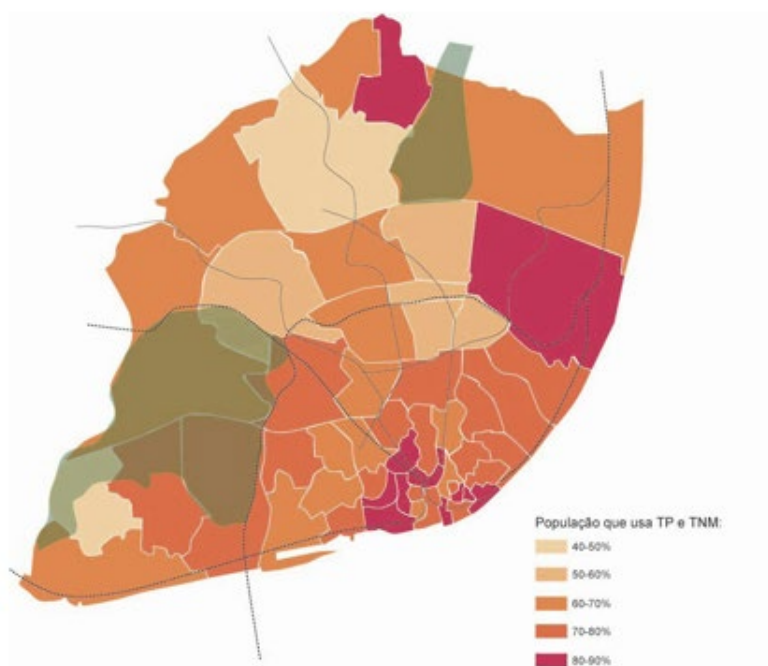


Imagem 70: Percentagem de população que usa transportes públicos (TP) e transportes não motorizados (TNM)

O Lumiar, apesar de aparentemente estar bem servido de transportes públicos, apresenta índices altos de utilização de transporte individual, onde apenas 40 a 50% da população residente se desloca em transportes colectivos ou não motorizados.

Porque o regulamento actual apenas impõe a realização de um Estudo de Tráfego quando em presença de empreendimentos comerciais de média a grande dimensão, e apenas tem em consideração aspectos relativos à capacidade de absorção de vias envolventes em

matéria de escoamento dos fluxos de tráfego e de estacionamento, os últimos anos têm-se mostrado profícuos no desenvolvimento de importantes empreendimentos públicos e privado, em que os esquemas de acessibilidades não foram devidamente acautelados e em que se verificam a posteriori agravamento do tráfego e da saturação do estacionamento em áreas envolventes.

É o caso do Lumiar, uma zona de expansão recente, onde existem bairros inteiros a drenar para vias secundárias já muito congestionadas e onde a oferta em transporte colectivo está apoiada nas mesmas infra-estruturas congestionadas.

Por outro lado, no caso do metropolitano, a linha vermelha (que serve o Lumiar) apresenta níveis de procura muito inferiores às restantes linhas muito devido ao facto de estarmos perante uma zona ainda pouco consolidada e com deficientes acessos pedonais. As expectativas de nova urbanização e o prolongamento da linha até Campolide, passando a cruzar as outras três linhas e reforçando a lógica de rede (do Oriente ao Aeroporto e futuramente ao Lumiar), irão certamente modificar esta situação ao longo do próximo decénio. (CML, 2005)

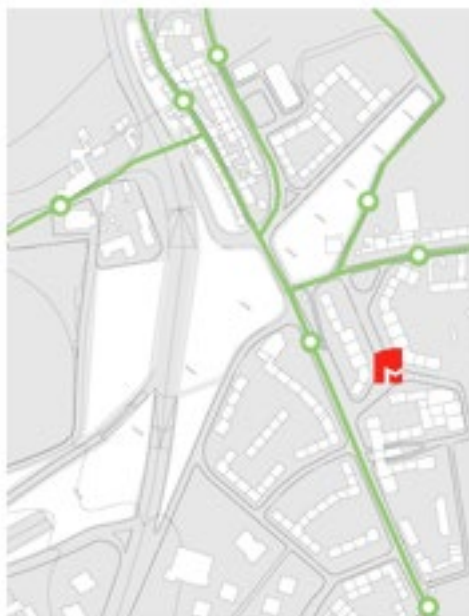


Imagem 71: Rede actual da transportes públicos do Lumiar (metropolitano e carris – a verde)

O Lumiar é servido por três espaços verdes importantes: o Parque de Monteiro-Mor, o Parque da Quinta das Conchas e o Parque do Vale Grande da Alta de Lisboa. No primeiro, de onze hectares, situam-se dois equipamentos relevantes da Freguesia, o Museu do Traje e o Museu do Teatro. Os restantes ocupam, aproximadamente, vinte hectares, cada um.

A estrutura verde actual afigura-se, no panorama da intervenção, como grandes potências de desenvolvimento no sentido de constituírem pontos de interesse na cidade e delimitarem a área desqualificada, fragmenta, que é a área de projecto.

A área em estudo é pontuada por construções sem grande, ou nenhum, interesse arquitectónico ou funcional como os inúmeros stands de venda automóvel, as habitações clandestinas, os armazéns degradado e o mercado do Lumiar (debaixo do viaduto, antecedente deste, está esquecido e suprimido pela via aérea e seus pilares). A

morfologia do terreno apresenta-se fragmentada, a leitura do espaço é interrompida pelas vias automóveis, quer à superfície, quer aéreas, que condicionam a espacialidade e a

percepção.

Seguidamente serão apresentados, detalhadamente, alguns dos aspectos da circulação automóvel com maior influência nas alternativas a considerar

As vias de circulação automóvel, a morfologia dos edifícios, descontextualizados da zona histórica, e os pilares do viaduto são os principais responsáveis pela contaminação sonora e pela diversidade de interrupções visuais. Estas geram obstáculos que progressivamente isolam o local do seu contexto e o fragmentam. Assim, é necessário trabalhar as barreiras transformando-as em limites através da conversão do espaço vazio existente numa superfície de integração multicultural em ordem a responder às necessidades dos multiusuários.

Vias de circulação automóvel; morfologia dos edifícios, descontextualizados da zona histórica; pilares do viaduto – Barreiras visuais que dificultam a percepção do espaço, presentes no Lumiar

A continuidade de espaços, a facilidade de acessos e a complexidade do Lumiar são factores que proporcionam a criação de uma nova centralidade na cidade de Lisboa.



Imagem72: Usos, equipamentos e atractivos existentes (verde muito claro - cemitério; verde claro - espaços verdes; verde escuro - habitação)

Como conclusão deste diagnóstico, o local deve ser tratado de modo a atingir a integração, identidade e continuidade em si mesmos e os limites devem ser tratados em ordem a fomentar a integração do espaço no seu contexto.

4.3 ESTRUTURA VIÁRIA E PEDONAL

Procurou-se unir as áreas segregadas através da integração do sistema viário no projecto. Assim, são propostas algumas alterações face à estrutura viária existente, numa solução que seja comum às três alternativas anteriormente apresentadas, uma vez que se trata da oportunidade de atravessamento pedonal que une duas frente do Lumiar. Sugere-se assim continuidade, através da criação de um espaço unificado compatível com qualquer das alternativas.

Prevê-se o rebaixamento de seis metros da Avenida Padre Cruz numa extensão de duzentos metros e a alteração da morfologia do terreno do lado Este da Avenida Padre Cruz pela modelação de um metro acima do seu nível topográfico actual, para que o lado Este esteja à mesma cota que o lado Oeste. Tal alteração é proposta de modo a que a altura onde circulam os automóveis na Avenida (na extensão abaixo do solo) perfaça um total de seis metros em ordem a assegurar a segurança de circulação, visto que a altura máxima de um qualquer veículo automóvel é de quatro metros.

O acesso pedonal destas “margens” é efectuado por passagens aéreas pontuais, estrategicamente implementadas, que surgem em ordem a facilitar o acesso a distintos locais pela orientação destas em planta.

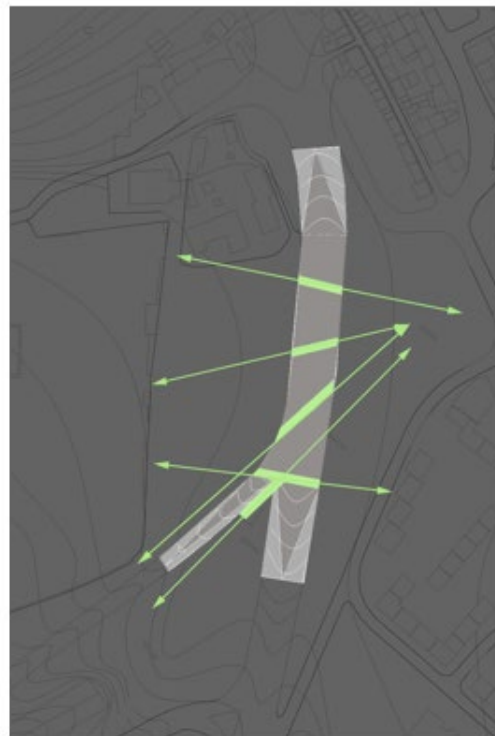


Imagem 73: Desenho esquemático do rebaixamento Imagem 74: Proposta de passagens pedonais sobre Av. Padre Cruz



Imagem 75: Corte da Avenida Padre Cruz, com proposta de rebaixamento e passagem pedonal

O redesenho da Avenida altera a circulação do sistema viário, nomeadamente no atravessamento de automóveis desde a Alameda de Linhas de Torres à Estrada do Lumiar (acessos ao Parque de Monteiro Mor e respectivos Museus). A intenção de facilitar a circulação pedonal é reforçada pela implementação das passagens pedonais.

Os seguintes esquemas expõem a intenção de simplificar a actual mobilidade no nó através da identificação das ligações a reaver, seguido da proposta de alteração: Rua do Lumiar (a ponteados) passa a ser de trânsito restrito a transportes públicos; entrada na Alameda de Linhas de Torres pela Avenida Padre Cruz passa a ser efectuada mais a Sul em ordem a descongestionar o nó e a entrada e saída da Estrada do Lumiar (acesso ao Parque de Monteiro-Mor) à Alameda das Linhas de Torres, esta ligação será realizada com apoio em semáforos (actualmente existentes) que organizam e acalmam o trânsito.



Imagem 76: Zoom das vias de trânsito a reaver; Sistema actual com sentidos de trânsito assinalado a verde; Ligações viárias a serem reestruturadas; Proposta de alteração das ligações internas (linha pontuada – trânsito restringido a transportes públicos e rotunda na ligação da Al. Linhas de Torres e Rua do Lumiar)

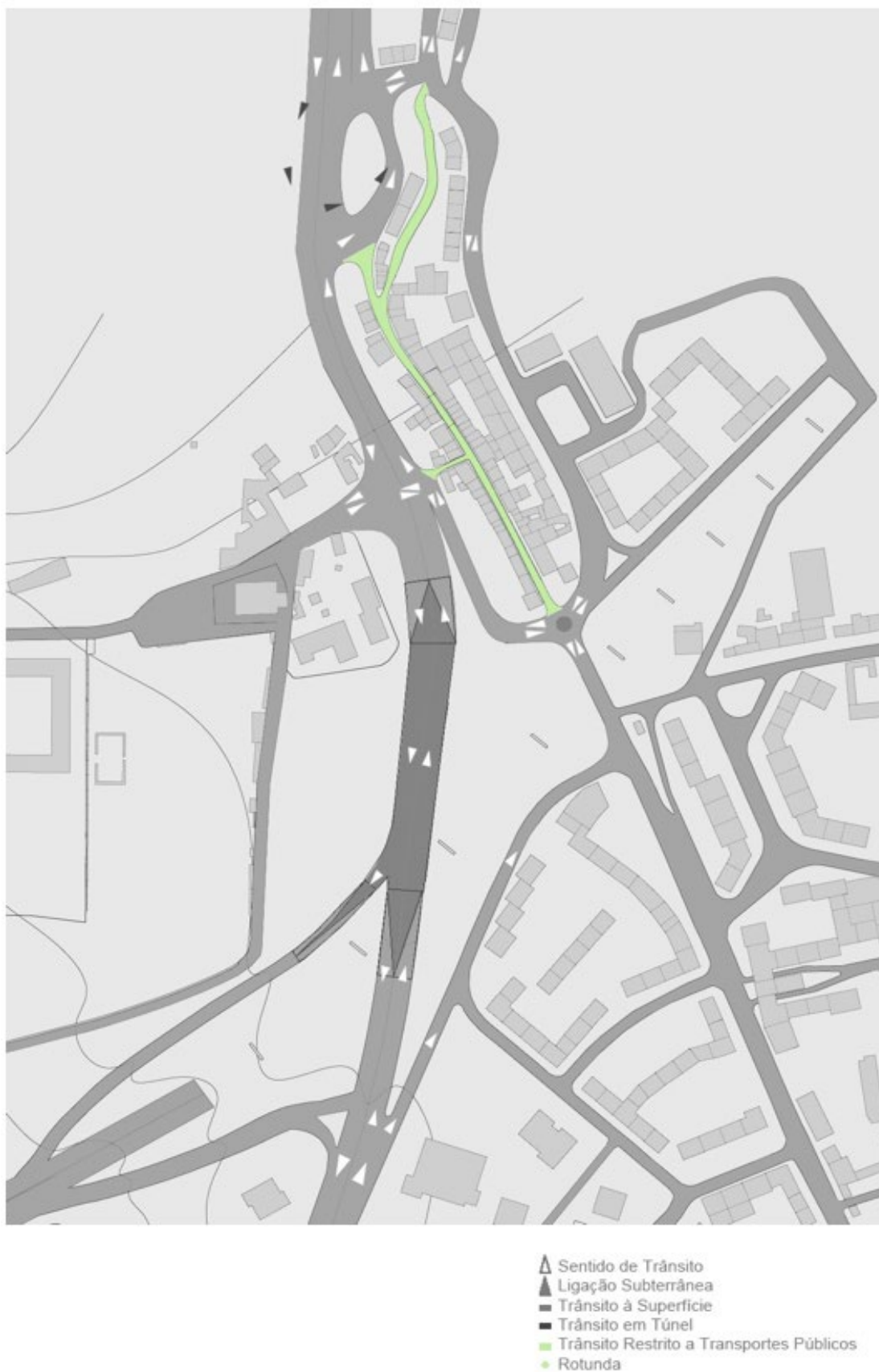


Imagem 77: Proposta de alteração do sistema viário do Lumiar, com alteração de ligações internas e rebaixamento da Avenida Padre Cruz

As alterações do tráfego automóvel levadas a cabo quer pelo rebaixamento da Avenida Padre Cruz, quer pelo descongestionamento do nó a este do cemitério são explicadas em quatro pontos:

1. Desde o Paço do Lumiar, a chegada à Alameda das Linhas de Torres é efectuada por uma passagem subterrânea, complementada pelo redesenho da Rua Alexandre Ferreira. Actualmente esta Rua é de um sentido (Norte) e são propostos ambos os sentidos de trânsito através do alargamento da mesma no troço Sul, já que o troço Norte actualmente possui a largura necessária para a circulação de dois automóveis em sentido contrário. Para tal, são demolidos edifícios de habitação clandestina, uma oficina automóvel e é retirado o estacionamento automóvel à superfície (tal decisão é complementada com a implementação de novo estacionamento subterrâneo abordada anteriormente).
2. O acesso à Rua do Lumiar é restringido a transportes públicos, passando assim a ter um carácter pedonal. Esta medida está associada à revitalização do centro histórico do Lumiar pela reconversão do carácter desta Rua, das mais antigas, que já foi das mais importantes e hoje em dia está esquecida. Quer-se reconstruir o degradado e dar novos usos de modo a atrair artistas e criativos, desenvolver novos talentos e mostrar uma nova dinâmica social, empresarial e cultural através de condições para a criação de ateliers, residências artísticas ligados às artes performativas, actividades centradas na inovação e nas tecnologias, articuladas com oferta habitacional para jovens.
3. A Alameda das Linhas de Torres sofre uma série de alterações de medidas de traffic claming, medidas moderadoras de tráfego. Tais são: extensão de calçadas, estreitamento da pista de rodagem automóvel (dando espaço a ciclovias), superfícies diferenciadas, vegetação/paisagismo, marcas viárias, deflexões, rotundas, regulamentação de prioridade, entre outras; de modo a revitalizar as características ambientais das vias através da redução do domínio do automóvel e reduzir o ruído e poluição do ar.
4. Fluxos pedonais: do ponto de vista do trânsito pedonal, representam o objectivo para as três propostas de estratégia visando a continuidade, interligação de áreas urbanas com maior frequência na zona central.

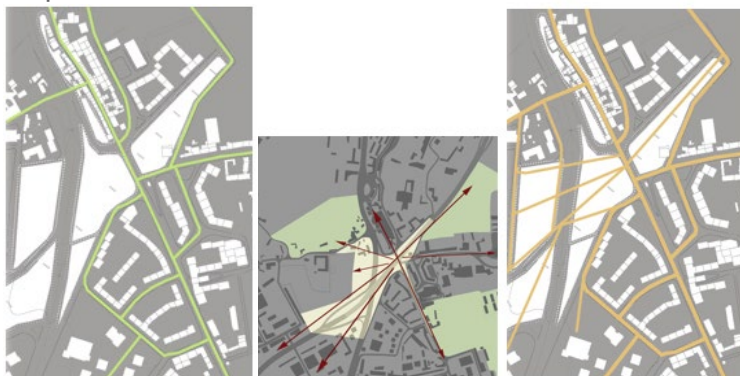


Imagem 78: Principais direcções pedonais e fluxo pedonal actual e desejado, após alteração do sistema viário

É importante conceber espaços que respondam às necessidades de quem o usa, no entanto, nem tudo pode ser pré-definido. É possível prever, de uma maneira geral (mesmo que um pouco superficial), qual o uso que uma pessoa dará a um espaço, no entanto é impossível prever a realidade desse local na mente dos seus usuários. O importante é traçar as bases e dar liberdade às pessoas de transformarem e adaptarem o espaço a elas próprias.

As vias surgem como oportunidades de alteração do carácter deste local, alteração essa conseguida pelo atravessamento pedonal da Avenida Padre Cruz e pelo programa de usos.

4.4 EXPOSIÇÃO DE ESTRATÉGIAS ALTERNATIVAS DE ESPAÇO PÚBLICO

As propostas estratégicas que se apresentam como alternativas, visam a melhorar as tipologias formais das distintas áreas do território de modo a que estas tenham a capacidade de gerar diversidade de ambientes, que conttenham e envolvam os distintos usuário através da criação de espaços verdes que delimitem um vazio central e estabeleçam continuidade.

Propõe-se um plano de intervenção com capacidade de unir áreas fragmentadas por eixos viários e criar espaço público equipado que una áreas e comunidades há muito distantes, cujas linhas comuns de intervenção incidem em seis pontos fortes:

Controlar relações, necessidades e acessos dos distintos programas mediante o desenho;

Pensar em limites como espaços intersticiais que respondam aos eventos que ocorrem em cada um dos seus lados;

Converter o espaço numa única superfície de integração multifuncional/multiusuários;

Procurar facilidade de acessos e encontro para a maior quantidade e tipos de usuários gerando um espaço para todos;

Gerar circulações claras e directas com a finalidade de diminuir a distância dos percursos;

Evitar levantar novos suportes ou elementos que possam obstruir tanto as visuais como as circulações entre programas.

As estratégias de intervenção são orientadas em três sentidos alternativos:

Produção de espaço multifuncional dotado de equipamentos requeridos pelos habitantes locais (edifícios que se afigurem pertinentes à situação actual), de áreas de recreação e de zonas de vegetação; (Proposta A)

Criação de um espaço arborizado de grande dimensão, um novo parque urbano à escala de cidade; (Proposta B)

Desenho de um grande centro empresarial e comercial. (Proposta C)

A localização do edificado (para as três propostas) é sugerida pela sobreposição de três mapas: principais impactos dos fluxos viários, principais áreas de fluxos pedonais e sombra do eixo Norte-Sul.

Proposta A – Equipamento, edificado e espaço verde

O vazio central configura-se potencialmente como um nó articulador dos extremos, aberto aos espaços limítrofes. Sugere fluxos de direcção ao Parque de Monteiro Mor, ao parque da Quinta das Conchas, ao Parque do Vale Grande, à Rua do Lumiar, ao cemitério do Lumiar e ao bairro de Telheiras.

O programa de usos para esta área estratifica-se em quatro frentes: desporto, comércio, ensino e cultura.

Desporto: polidesportivo com piscina, é um equipamento muito solicitado pelos moradores do Lumiar, uma vez que o existente foi destruído aquando da construção do viaduto e nunca reconstruído;

Comércio: o mercado é um equipamento existente hoje em dia. Pretende-se refazer juntamente com um restaurante com esplanada que convide os usuários a utilizarem o espaço central, sombreado pelo viaduto;

Ensino: escola de línguas que visa a integrar comunidades não portuguesas moradores no Lumiar, visto que a freguesia em questão apresenta uma população multicultural nova na cidade;

Cultura: biblioteca que sirva os vários equipamentos de ensino existentes no Lumiar, que vão desde infantários e secundários a escolas politécnicas. A biblioteca mais próxima é a biblioteca Orlando Ribeira e tem uma capacidade reduzida de usuários, serve o bairro de Telheiras.

Equipamentos acompanham a forma da via elevada.

Vantagens: espaço multifuncional/multiusuários.

Desvantagens: ruído proveniente das vias automóveis pode não ser compatível com equipamentos de ensino e cultura.

A zona central é constituída por uma grande praça, parcialmente sombreada pelo viaduto, onde se encontra o mercado do Lumiar e um restaurante com esplanada. É uma zona de fácil acesso automóvel e de grande afluência pedonal.

No extremo Nordeste, atravessando a Alameda das Linhas de Torres, situa-se a escola de línguas e a biblioteca (abrigados pelo eixo Norte-Sul), equipamentos implementados numa zona mais privada de fácil acesso, assim como a actual Junta de Freguesia. Estes três últimos equipamentos vivem em conjunto com uma praça que se conjuga com a central e unem duas "frentes". As medidas de traffic calming adoptadas na Alameda, vistas anteriormente, contribuem para o reconhecimento visual e a compreensão do espaço unificado.

A sucessão de espaços públicos e equipamentos segue um eixo paralelo ao viaduto

A Oeste, atravessando a Avenida Padre Cruz pelas passagens pedonais aéreas, localiza-se o edifício do polidesportivo, com piscina e campos de futebol e ténis. Este localiza-se numa zona ruidosa, de fácil acesso. O espaço envolvente deste extremo Oeste é complementado por zonas verdes que incentivam à permanência deste espaço. A Sudoeste, hortas urbanas cujo principal target de usuários é a população idosa residente.

A intervenção culmina num grande parque situada a Sul, que faz a ponte entre a Freguesia da Ameixoeira, zona Oeste e central da proposta e o bairro de Telheiras.

Na proposta apresentada o edificado surge como delimitador de espaço público e integrador do sistema viário aéreo.



Imagem 79: Esquema de localização de equipamentos sugeridos pela Proposta A

Proposta B – Parque urbano

Trata-se de uma área verde articuladora de espaços fragmentados, à escala da cidade, um novo pulmão, tendo características diferenciadoras dos outros espaços verdes na proximidade, tais como: espaço aberto vinte e quatro horas por dia, que evita levantar novos suportes verticais, espaços ensombrados pelo viaduto, zona para jovens, famílias e idosos, entre outros aspectos.

Trata-se de um espaço verde que sirva as pessoas do Lumiar com possibilidade de atrair novos usuários de vários pontos da cidade (escassos em espaços verdes), com capacidade de surgir como um novo ponto atractivo, turístico, de Lisboa.

De modo a servir e atrair um maior número de utilizadores propõem-se os seguintes usos:

Desporto: skate park e campos de futebol, localizados sob o viaduto do eixo Norte-Sul, de modo a estarem protegidos da chuva e do vento, com o intuito de preservar os espaços e possibilitar o seu uso em qualquer tipo de condições meteorológicas. Este tipo de usos são compatíveis com o ruído proveniente das vias automóveis;

Contemplanção: áreas afastadas das vias automóveis, munidas de vegetação de modo a filtrar poeiras e o, inevitável, ruído. São espaços ajardinados, dotados de arte e de mobiliário urbano que sugira a permanência nos mesmos;

Lazer: à semelhança dos locais de contemplanção, este é provido de vegetação e mobiliário urbano, sendo que possui áreas de jogos infantis, quiosques com esplanada e uma maior superfície pavimentada. A estrutura arborizada surge colocada em pontos estratégicos em ordem a fornecer sombra em locais onde existam elementos de mobiliário.

Vantagens: novo pulmão na cidade, tirar partido das desvantagens da via aérea com a implementação de usos compatíveis com esta.

Desvantagens: actualmente existem outros espaços verdes nas redondezas com pouca afluência de pessoas no geral, podendo apesar disso prever-se uma estrutura de ligação entre o Parque de Monteiro-Mor, o Parque da Quinta das Conchas e o Parque da Alta de Lisboa.

O parque encontra-se dividido em três áreas, de usos distintos compatíveis. Na área central, de maior facilidade de acesso, propõe-se um espaço de lazer, ajardinado, complementado por mobiliário urbano, quiosques, restaurante com esplanada e espaços de jogos infantis (estes últimos ao abrigo do viaduto). Trata-se de uma área mais indicada para as famílias e para a população mais idosa. A Sul, onde o eixo Norte-Sul passa a ser viaduto, afigura-se como o local mais ruidoso de todos. Assim, parece ser pertinente a existência de usos compatíveis com o ruído proveniente das vias tais como um skate park e campos de futebol. O principal target é a população jovem. A Sudoeste, tal como na Proposta A, introdução de um programa de hortas urbanas para população idosa.

No extremo Este, um local mais isolado e menos ruidoso, sugere-se um espaço de contemplanção munido de vegetação, mobiliário e arte urbana e pontuais espelhos de água que convide a permanência neste mesmo local.

Estas decisões surgem em ordem a proporcionar locais de encontro e socialização através da introdução de elementos aturais, de

, dotados de percursos pedonais atractivos que permitam continuidade. Deste modo, surge a oportunidade de introdução de um tipo de mobilidade alternativa à actual, mobilidade suave (ciclovias, patins, acessibilidade a deficientes, eventuais transportes eléctricos, entre outros).

Trata-se de um espaço de valores temporais: uso nocturno, festividades, de uso regular (fins de semana, semana, Verão/Inverno), com capacidade de alterar a imagem do local através do simbolismo do espaço e do papel da arte formal e informal.

Por outro lado, e em ordem a estas intenções serem concretizáveis, é crucial existir num espaço com estas características: boa visibilidade, segurança e vigilância, suportada pela manutenção do espaço (resistência, durabilidade e sustentável).



Imagem 80: Esquema de localização de equipamentos sugeridos pela Proposta B

Proposta C – Centro empresarial e comercial

A ideia de um edifício comercial/empresarial no Lumiar surge da grande facilidade de acesso de qualquer ponto da cidade e arredores. Ao serem articuladas as áreas dispersas, fragmentadas por vias, cria-se um espaço de dimensões consideráveis, suficiente para a implantação de um equipamento deste tipo. Afigura-se como um potente atractivo de população, de distintos usuários durante um largo período de tempo.

Este tipo de equipamento sugere os mais diversos usos, sendo os mais significativos:

Comércio: lojas e restaurantes sugerem permanência constante entre as dez da manhã e as onze da noite. Serve os moradores do Lumiar e de outros locais da cidade, assim como funcionários de outros postos de trabalho nas redondezas durante a hora de almoço;

Cultura: salas de cinema podem trazer outro tipo de usuários que normalmente não frequentaria um centro comercial pela actividade comercial;

Empresarial: espaço destinado a actividades empresariais, criação de novos postos de trabalho (escritórios, sedes de banco, ligações ao aeroporto);

Hotelaria: equipamento com finalidade de atrair população nova e input económico. Usufrui de grande facilidade de ligação ao aeroporto.

Vantagens: atrai diversos tipos de usuários durante um largo período de tempo; aparecimento de novos postos de trabalho

Desvantagens: fraca vida de rua, desertificação nocturna, há uma grande tendência de estacionar o carro nos parques subterrâneos, usufruir do espaço e voltar a sair de carro sem nunca conhecer/viver o local onde este é implantado.

O centro comercial, ao centro da área de intervenção, é constituído por espaços de comércio e cultura, abrigados pelo viaduto do eixo Norte-Sul. Idealiza-se um edifício de baixa densidade cuja circulação é efectuada ao ar livre, isto é, não se pretende introduzir um grande edifício fechado em si, mas sim corpos independentes, com diferentes funções e usos, que funcionem como um todo e ao mesmo tempo esteja aberto e receptivo à vida da praça, que o rodeia, e do Lumiar.

A oeste prevê-se a existência de um grande hotel que vive em conjunto com edifícios destinados a actividades empresariais, suportado pela proximidade ao aeroporto internacional de Lisboa, que tanto introduz input económico pela criação de novos postos de emprego, pela inserção de actividades económicas e pela proximidade de estratégias; como dinamiza o turismo na periferia.

A este, espaço de actividades empresariais dotado de ateliers, centros de exposições, quiosques, esplanadas e vegetação sugere permanência e interacção.



Imagem 81: Esquema de localização de equipamentos sugeridos pela Proposta C

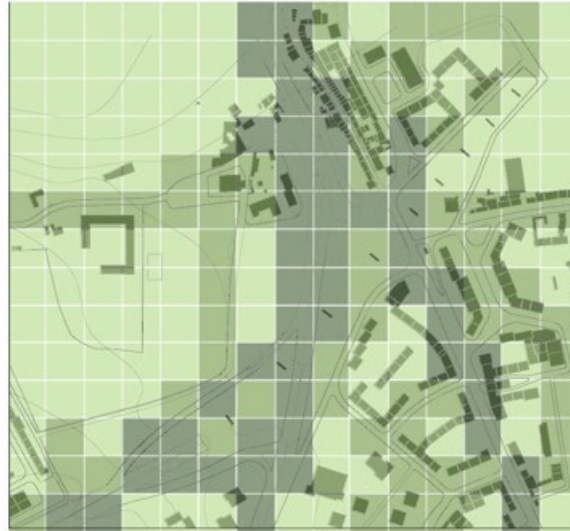


Imagem 82: Principais impactos de fluxo viário (mais escuro – mais intenso; mais claro – mais suave)



Imagem 83: Principais áreas de fluxo pedonal (mais escuro – mais intenso; mais claro – quase inexistente)



Imagem 84: Sombra diária do viaduto do Eixo Norte-Sul (verde muito claro - área insolada; verde claro - parcialmente ensombrada; verde escuro - totalmente ensombrada)



5. APLICAÇÃO



5.1 ALTERNATIVAS DE PROGRAMA DE ARTE PÚBLICA: ESPAÇO PÚBLICO, EDIFICADO E ESTRUTURA DE ESPAÇOS VERDES

Uma encomenda de arte pública é, habitualmente, um investimento público, facto que implica dinheiro de contribuintes. A aposta na arte pública deve ser vista como um investimento do ponto de vista da capacidade de responder a um programa, a uma “encomenda” fundamentada por um estudo prévio de usufruidores (habitantes, trabalhadores, visitantes). O papel da arte pública pode ter grande influência na economia no sentido de criar postos de emprego, surgir como um recurso educacional, ajudar no investimento do turismo ou na indústria comercial e cultural.

No entanto a promoção de actividades económicas através da cultura pode ser uma afirmação perigosa uma vez que o uso de equipamentos culturais para promover o turismo e atrair investimentos pode significar promover apenas um pequeno grupo privilegiado da sociedade, alienando os outros. É importante definir bases para a arte pública que estejam a par das necessidades/requerimentos da(s) comunidade(s) residente(s), onde é implementada a peça, de modo a que não surjam apenas “obras de autor”, independentes do local onde estão, ignorando a vontade dos utilizadores, muitas vezes de carácter decorativo - um símbolo de ego de autor.

O programa de arte pública deve abranger o local onde é colocada, ou seja, não se trata apenas de colocar um objecto esteticamente agradável num determinado local e sim, “limpar edifícios”, trabalhar mobiliário urbano, trabalhar iluminação nocturna, plantar/tratar vegetação; como forma de promoção do desenvolvimento do espaço e , em especial para o presente trabalho, de áreas periféricas fragmentada pelo sistema viário. No que toca à peça em si, é importante definir previamente materiais e quantidades de modo a permitir um orçamento baixo, sem condicionar a liberdade criativa do artista convidado ou premiado (caso haja concurso). É de ter em conta o valor do prazer social (trabalhar à escala humana), o valor da expressão artística (criação de masterpieces) e o valor económico da arte (promoção e desenvolvimento).

Princípios

- Responder às necessidades do espaço em questão: desenho urbano, paisagem, comunidade, cultura e história;
- Trabalhar com a comunidade: enriquecer, encorajar reflexão e discussão, fornecer oportunidades para variadas interpretações;
- Adoptar estilos variados e media;
- Responder a uma série de problemas práticos: segurança, resistência a vandalismo, acesso a deficientes;
- Cumprir directrizes e normas pertinentes.

Objectivos

Os objectivos gerais do programa de arte pública devem assegurar que o projecto é:

- Especificamente desenhado para o seu local;
- Reforçar e promover a identidade do local;
- Contribua para o aumento de orgulho cívico e melhoria das actividades;
- Envolver a comunidade na sua promoção e/ou usufruto
- Promova esteticamente o espaço público com que se relacionam directamente, mas também o ambiente envolvente;
- Seja adequado na forma e na função para a fácil usabilidade e acessibilidade o público;
- Seja resistente ao vandalismo;
- Seja de fácil manutenção;
- Reconheça as intenções e objectivos dos seus promotores.

(Pedro Brandão, 2002)

Os objectivos específicos de cada proposta prendem-se com:

- Conjugação de peças com utilização do espaço;
- Peças acompanhem/reforcem percursos pedonais propostos;
- Comunidade acompanhe a evolução da peça através de participação em sessões de "brainstorming" e/ou execução da mesma;
- Promover criação e uso de um ambiente público que enriqueça e promova satisfação social.

Passos para comissionamento de nova arte pública

Seguidamente é apresentado um conjunto de possíveis passos a serem tomados por investidores na arte pública quer do sector público quer privado:

1.Preparar um breve projecto para artistas:

- Delinear os objectivos do projecto;
- Fornecer informação contextual de base
- Resumir o orçamento, tempo de vida e condições de comissão

2.Nomear júri de selecção:

- Membros com conhecimento profissional para julgar a qualidade e praticabilidade das propostas
- Membros com experiência necessária da comunidade, que possa ter acesso a propostas artísticas relevantes
- Painel de selecção incluir cliente e proprietário /site manager ou seus representantes;

3.Briefing de projecto artístico:

- Projecto deve ser certificado pelo painel de júri antes de se tornar disponível ao artista. Tratam-se de aspectos relevantes para o local assim como para a comunidade beneficiadora

4.Determinar método de aquisições:

- Selecção do método que melhor se adapte ao projecto de modo a reunir design de qualidade. Estes "métodos" podem ser realizados a partir de concurso público ou através de selecção única.

5.Desenvolver documento "tipo guião" para artistas:

- Directrizes de orçamento e prazos
- Requerimentos de manutenção
- Método e tempo de execução
- Início de projecto de participação da comunidade

6.Análise das propostas de design:

- Artista(s) deve(m) fazer briefing regular do trabalho de modo a que a comunidade beneficiadora e o painel de júris possa acompanhar e relacionar-se com o projecto
- Incluir comunidade (escolas, lares, trabalhadores, ...) na execução da obra: participação aberta

7. Manter, cuidar e conservar:

● Após a obra estar finalizada artista(s) e responsáveis devem apresentar um plano de manutenção.

Para o presente trabalho interessa formular o passo 5 “Desenvolver documento tipo guião para artistas” para três cenários possíveis, anteriormente apresentados, para tal é importante começar por avaliar:

Qual o propósito do projecto:

Definir um espaço chave, auxiliar legibilidade, promover a história do Lumiar, envolver a comunidade, e/ou tem aplicação prática?

Que tipo de arte pública é adequada:

Arte permanente, temporária, ou localizada no interior de um edifício público?

Que escala terá o projecto:

Ícone/símbolo, projecto baseado na comunidade ou um trabalho integrado de pequena escala como trabalho de mobiliário urbano ou de pintura de murais?

Qual o local pretendido para a implementação da peça e que consentimentos e permissões são necessárias para que a peça fica no determinado sítio:

Integrado num edifício ou numa estrutura existente, autónoma dentro de um limite de desenvolvimento, localizada numa rodovia ou dentro de um parque local?

Quais os grupos principais e os indivíduos mais propensos a envolverem-se no projecto:

Gerente do projecto, artista(s), agências de artes, órgãos de decisão local, comunidade, proprietários de terras?

Qual o prazo do projecto:

Formará um marco importante como parte do desenvolvimento de um projecto maior, ou necessita de ser complementado por uma data específica ou aniversário?

A partir destas premissas é possível formular hipótese de implementação de arte pública para os três cenários de espaço público, anteriormente apresentados.

Proposta A - espaço público equipado

Trata-se de um programa “educativo-cultural” que visa promover o desenvolvimento da literacia visual dos seus habitantes como também incluir as crianças da escola e os idosos de lares no projecto, quer na formulação de ideias, quer na execução do projecto.

Programa focar-se-ia na concretização de um mural para a escola, na implementação de um elemento marcante de referência capaz de sugerir um percurso que atravessa a via rápida principal (Avenida Padre Cruz), acompanhada de um jogo de design de pavimento, e capaz de criar um ambiente visualmente atractivo e interessante pelos utilizadores das principais vias e acesso viário ao local em questão, tal como a peça “Yo America”.

Propõe-se ainda a existência de peças de carácter temporário ou de performances artísticas promovidas pelo centro de artes que transporta a arte contida no edifício para a rua, nomeadamente perto do mercado do Lumiar ao centro do projecto e, à semelhança dos elementos ornamentais do Parc de Nou Barris, elementos de carácter funcional e decorativo que promovam a área arborizada do projecto.

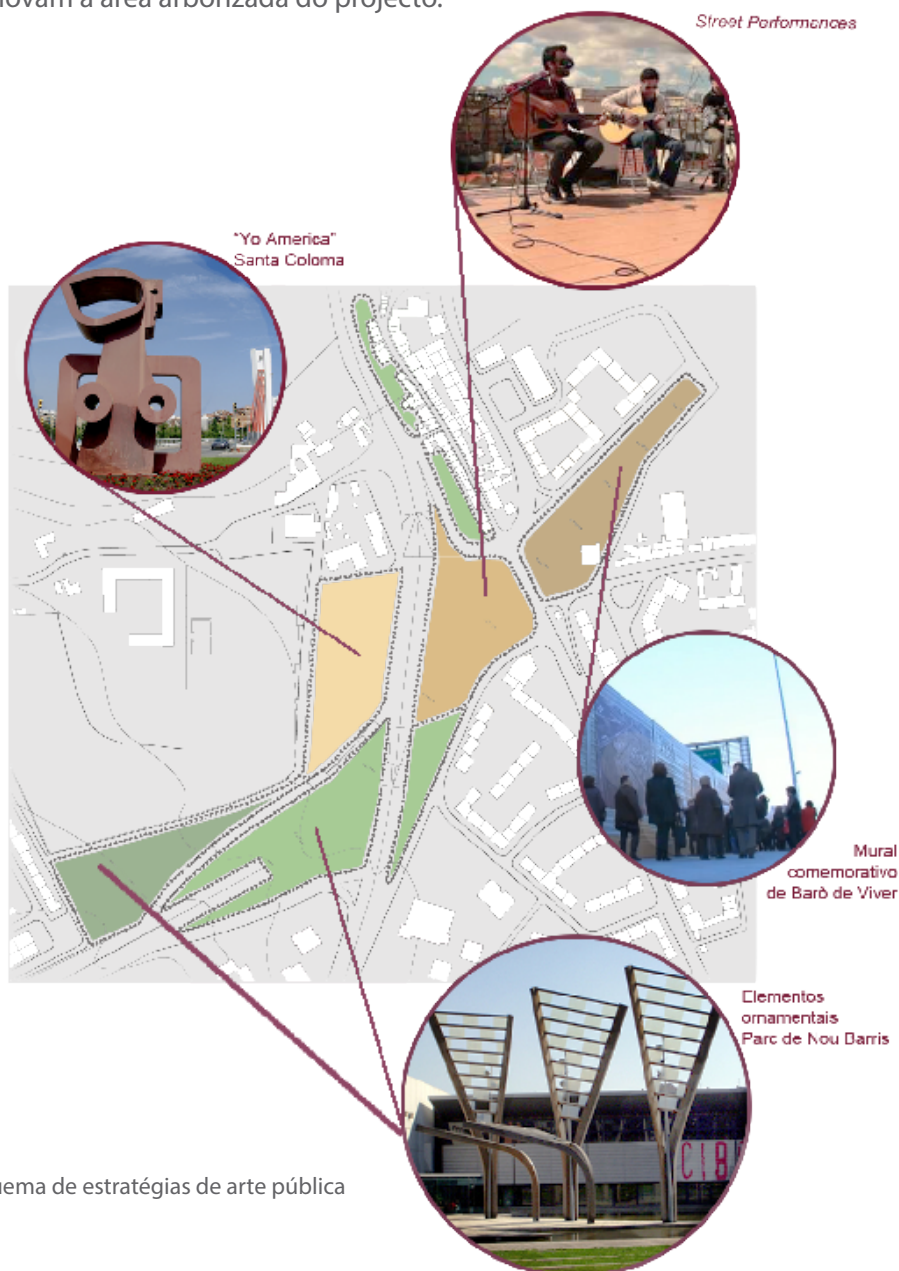


Imagem 85: Esquema de estratégias de arte pública para Proposta A

Proposta B - parque urbano

Trata-se de um programa "ambiental" que visa a transformação da paisagem, assim como a intensificação da nova urbanidade.

Programa visa promover a utilização do espaço quer em ambiente diurno, quer nocturno através da inserção de mobiliário urbano acompanhado de um jogo de vegetação cujos percursos possam convergir em peças de arte que façam referência à toponímia do Lumiar, e ainda, de um jogo de iluminação nocturna de pavimento composto por sensores que detectam movimento, de modo às luzes acenderem sobre um qualquer padrão compositivo à passagem de pessoas. O objectivo principal deste programa é incentivar os habitantes do Lumiar a usufruir este espaço tranquilo, à semelhança do Parque da Trinitat pela incorporação de espelhos de água ou de vegetação; colorido e ensombrado - referência ao Parc de Nou Barris pela introdução de peças de carácter funcional e decorativo num espaço fragmentado pelo sistema viário. Uma vez que esta área periférica da cidade pode ser comparada a um "bairro-dormitório", pelo facto dos seus residentes trabalharem e usufruírem dos tempos livres, normalmente no centro da cidade, retornando à noite para dormir, este programa de iluminação assume a característica de zona periférica habitacional e visa promover a criação de uma resposta a esta situação pouco contornável, oferecendo um local de jogos de luz, contacto com a natureza e espaços de estada para situações nocturnas, após o horário de trabalho convencional.



Imagem 86: Esquema de estratégias de arte pública para PropostaB

Proposta C - zona empresarial/comercial

Trata-se de um programa "económico-institucional" que visa promover a cidade, enquanto pólo de negócios nacionais e internacionais.

Neste contexto, sugere-se que a arte pública cumpra um papel icónico e/ou comemorativo, um elemento de grande visibilidade que possa surgir como um marco tal como a peça "Yo America", um ponto de orientação para quem se desloca pelos principais fluxos viários, ou a peça "David i Goliat" enquanto obra comemorativa de um feito, uma vez que poderia ser interessante explorar a toponímia das ruas do Lumiar e criar uma peça simbólica de uma época ou feito, como por exemplo a Alameda das Linhas de Torres cujo topónimo relaciona-se com as Linhas de Torres Vedras, construídas em 1810, para defender militarmente Lisboa, das invasões francesas. A Alameda do Lumiar faz a ligação com a estrada para Torres Vedras e foi baptizada com o nome já referido em homenagem aos combatentes nesta Linha.

À escala pedonal, propõe-se peças de arte localizadas dentro de edifícios públicos ou integrada em fachadas, assim como design de pavimento e jogos de água.

Para este caso aparenta ser importante a introdução de um elemento referente à comunidade habitante, uma peça à semelhança da Linha de Verneda, que conte a história do Lumiar e seu povo. Por se tratar de um ambiente de trocas e negócios que pode assumir um carácter internacional, parece interessante afirmar a identidade do Lumiar ao invés de tratar aquele espaço como um pólo de negócios periférico independente do local onde existe.

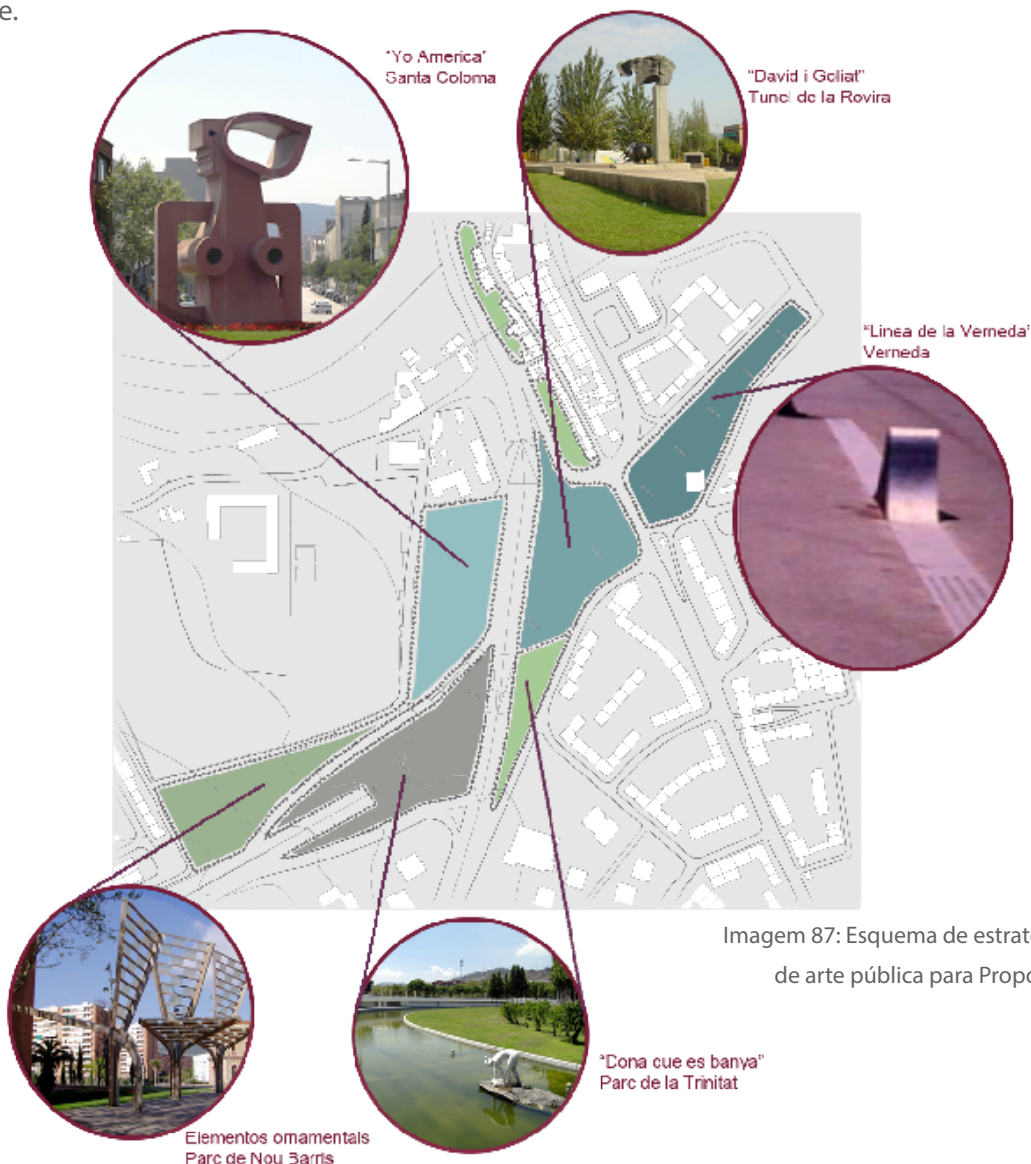


Imagem 87: Esquema de estratégias de arte pública para Proposta C



6. RESULTADOS, REFLEXÕES E CONCLUSÕES

6.1 AVALIAÇÃO DO PROGRAMA DE ARTE PÚBLICA PARA AS TRÊS ALTERNATIVAS DE ESPAÇO PÚBLICO

No presente capítulo procede-se à avaliação de cada alternativa estratégica quanto à grelha de critérios estabelecidos anteriormente, que partiu da avaliação dos casos de estudo.

	Memória	Ícone	Narrativo	Abstrativo	Funcional	Referência	Marco	Comemorativo	Homenagem	Decorativo
A		X	X		X	X	X			
B	X			X	X		X	X	X	
C	X		X		X	X		X	X	X

Quadro 5: Avaliação das alternativas estratégicas, quanto à grelha de critérios

A partir do Quadro 4, constata-se que existem apenas um critério comuns às três hipóteses estratégicas: Funcional, pela existência de peças de arte que cumprem uma função no espaço, quer por fornecerem sombra, luz, abrigo ou simplesmente pelo facto de constituírem um elemento de referência no espaço pela sua dimensão, forma, cor, verticalidade.

A proposta A, apesar de ser a que cumpre menos critérios, apresenta um critério que mais nenhuma cumpre, o facto da arte pública aparecer como um ícone. Este critério visa reforçar/reafirmar a característica de centralidade que caracteriza o Lumiar, pelo sistema viário que apesar de fragmentador de espaço traz grandes vantagens de acessibilidade a esta área periférica. Partilha da função narrativa e de referencia com a Proposta C, pela introdução de elementos históricos que transmitem a história do espaço e seu povo, que conte uma história das pessoas que foram importantes para o Lumiar e que surja como um ponto de referência na localidade e suas imediações, mas também como um factor de referência de feitos passados.

A proposta B partilha da função de memória, comemorativa e de homenagem com a Proposta C enquanto forma de expressar feitos ou de referencia alguém importante na história do Lumiar em ordem a comunicar com a população moradora do Lumiar e a incluir no projecto de arte pública de uma forma mais espontânea, mais sentimental. Esta Proposta visa ainda cumprir a função abstractiva uma vez que se pretende criar um espaço de contemplação e reflexão, parece interessante incluir um elemento de carácter abstractivo que acompanhe o ambiente descontraído e introspetivo do parque urbano.

A Proposta C é a única proposta cuja arte pública pode cumprir um papel decorativo pelo facto de ser uma área empresarial e comercial, é dada uma maior liberdade criativa e abstractiva ao artista fazendo com que este possa criar algo sem vínculos ao local, apenas de carácter decorativo por aparecer como um elemento esteticamente agradável. É importante que os artistas tenham grande liberdade criativa até para criarem peças “sem história”, no entanto, segue sendo crucial a participação de, pelo menos, um pequeno grupo da população moradora na idealização da proposta, do projecto em si e se possível da sua construção.

Principais actores privilegiados

Proposta A – moradores;

Proposta B – em parte os moradores, em grande parte a população da AML;

Proposta C – agentes de desenvolvimento económico e moradores.

6.2 REFLEXÕES DE APLICAÇÃO

As três hipóteses de espaço público apresentadas para o Lumiar são muito diferentes entre si, no entanto é possível afirmar que a proposta mais vantajosa para o Lumiar é a Proposta C por trazer vantagens a nível económico, por reforçar as características de centralidade do Lumiar e por incluir e reunir a comunidade residente num espaço empresarial e comercial. Seria pertinente, neste contexto, propor no hipotético programa de arte pública a criação de uma peça central, icónica e de referência em ordem a afirmar a freguesia periférica no contexto da cidade enquanto núcleo de desenvolvimento económico, social e cultural.

É importante, antes de intervir, conhecer a realidade do local, estudar a sua evolução, os seus precedentes, habitantes e seus requerimentos. Nesta perspectiva, e tendo em conta as estratégias de intervenção apresentadas, a criação de um programa de base económica e social suportado por um programa cultural surge como a hipótese mais plausível que fomenta o desenvolvimento da periferia, em ordem às necessidades do local e aos aspectos participativos considerados.

Sem grandes modificações na morfologia e nos eixos viários, é possível desenvolver uma plataforma que reúna características de cidade em dois sentidos: estabelecer ligações de espaços verdes através da criação de novos e de reunir cidadãos num espaço que proporcione funções e usos variados, benéficos à população residente.

Os eixos fragmentadores passam a ser entendidos como locais de uso colectivo pedonal ao invés de apenas se definirem como construções de circulação automóvel.

Há assim, um tipo de aplicações possível desta metodologia, com uma reinterpretação do modo de usar espaços pré-existentes residuais através de uma atitude inusual de intervenção de espaço público que propõe mais um novo uso que um novo espaço, neutralizando o carácter fragmentário dos “caminhos alcatroados”.

A arte pública cumpre o papel de regenerador de espaço enquanto atractivo de população, quer pela participação dos moradores na idealização e formalização do projecto, quer por este ter capacidade de proporcionar um ambiente propício a trocas e relações entre comunidades, por poder surgir como um ponto central de reunião com capacidade de alterar a imagem de áreas periféricas, cujas características morfológicas sejam comparáveis às do Lumiar.

6.3 CONCLUSÕES

Tendo por objectivo de aplicação deste trabalho a avaliação de alternativas estratégicas de programas de arte pública em contexto periférico, foi estabelecido no início do presente trabalho, uma série de objectivos gerais e específicos. Proceder-se-à neste capítulo à verificação dos resultados da alternativa estratégica, em relação aos objectivos estabelecidos a prior.

Nesta dissertação foram reunidas e tratadas informações e conhecimentos com o objectivo geral de analisar e caracterizar o impacto e a importância da arte pública em áreas não consolidadas em ordem a teorizar um quadro aplicável a outras situações, cujas características e intenções sejam comparáveis às estudadas. Deste modo, o presente trabalho visa a avaliação da viabilidade do papel da arte pública enquanto regenerador de áreas não consolidadas, pela sua capacidade de catalisar actividades e de constituir um atractivo de população capaz de aparecer como um marco na cidade. Pretende-se assim aumentar a identidade urbana de áreas periféricas, e conseqüente orgulho por parte dos moradores, em ordem a criar um ambiente estável propício a novos investimentos, a um aumento de postos de trabalho e de ligações entre moradores e espaço onde habitam.

Foram procuradas e avaliadas possíveis linhas estratégicas alternativas de transformação da imagem da Freguesia do Lumiar assentes na implementação de arte pública, com capacidade de criar uma nova centralidade através do melhoramento da relação entre sistemas de mobilidade e de espaço público, fomentando a socialização entre as comunidades residentes e não residentes. Para este objectivo específico visaram-se os seguintes objectivos específicos:

- 1 Elaborar quadro teórico de caracterização das obras estudadas;
- 2 Aplicação teórica do papel da arte (em áreas urbanas periféricas/não consolidadas, em presença de infra-estruturas de mobilidade) no Lumiar, segundo Modelo Barcelona;
- 3 Caso do Lumiar: análise do contexto, objectivos, estratégias, meios/fins em ordem a:
 - a) Avaliar papéis arte como intervenção independente - idealização de um programa para possível intervenção artística para o Lumiar;
 - b) Avaliar papel arte quando inserido num projecto de espaço público de três cenários plausíveis: espaço público equipado (cultura, ensino, comércio, desporto) parque urbano e zona empresarial e comercial.

Os objectivos específicos são conseguidos pela realização de um programa hipotético de arte pública aplicável em áreas periféricas não consolidadas.

Em qualquer das estratégias, o espaço central configura-se como um nó articulador dos extremos, aberto aos espaços limítrofes. Sugere participação dos residentes, elemento chave que inclui os moradores no projecto aumentando o sentimento de apropriação do espaço, além da opinião dos moradores possibilitar uma análise mais fiável, uma vez que se evitam soluções equivocadas e prevêem-se possíveis conflitos.

Pode-se reflectir sobre os resultados, no que toca à pergunta de intervenção:

Qual a importância/impacto dos papéis que podem ser desempenhados pela arte pública, quando integrada num programa urbano de regeneração de espaço não consolidado, assente na criação de espaço público em áreas segmentadas por grandes infra-estruturas viárias?

É possível constatar que a arte pública, quando inserida num programa de espaço público, pode trazer benefícios em termos de aumento de interacção social na cidade, engrandecimento da imagem da cidade enquanto centro de cultura ou engrandecimento da imagem da cidade enquanto centro de alterações dinâmicas. Examinando estes critérios surgem perguntas:

-Os residentes, trabalhadores ou visitantes importam-se com estes benefícios?

-Quanto valor pode a arte pública proporcionar à cidade, no que respeita estes benefícios?

-A cidade tem uma vantagem competitiva em relação a outras no que respeita estes benefícios através da arte pública?

-Que residentes, trabalhadores ou visitantes beneficiam mais da contribuição da arte pública?

A arte pública pode prover as cidades de um simbolismo artístico. No entanto, não é fácil decifrar qual o seu papel, o seu contributo real na regeneração de espaços. Por outro lado, o seu potencial pode facilmente ser visto a partir dos investimentos públicos e privados realizados em prol desta. A influência de investimentos no impacto global dos bens e equipamentos culturais é um factor que implica a necessidade de planear, distribuir e promover benefícios culturais.

A arte pública pode não ser para todos e pode não resultar na melhoria da imagem de uma cidade. Trata-se de um programa por objectivo, para uma determinada população e local e só trará benefícios a uma escala global se existir um programa abrangente de arte pública em espaço público com objectivos e públicos diversificados.

Conclui-se que a arte por si só pode ter pouco impacto na sociedade. É preciso pensar em arte integrada em espaços públicos reabilitados, de qualidade, e a ligação destas duas áreas, acompanhado de um processo de participação cidadã e mediante uma conjugação entre o mix de actividades e o desenho das continuidades em ordem a ser possível revitalizar áreas “desertificadas”.

Pretende-se com esta atitude atrair os moradores a viverem o espaço onde habitam e trazer população nova de modo a alterar o hábito de deslocação para o centro da cidade para realização de actividades económicas e de lazer. Deseja-se que os espaços periféricos deixem de surgir como dormitórios e passem a funcionar internamente, comunicando abertamente com o resto da cidade e, pouco a pouco, engrandecer a cidade, alterando a imagem de uma metrópole.

Trabalhar a nível local, (à escala periférica de reabilitação de espaços públicos) em ordem a um impacto global.

ÍNDICE ANALÍTICO

A

Ajuntament de Barcelona 32, 33, 39

Alternativas Estratégicas 19, 119, 122

Arte Pública 15, 16, 17, 18, 19, 23, 25, 27, 38, 42, 47, 48, 49, 50, 51, 69, 70, 76, 80, 87, 88, 89, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 119, 121, 122, 123

B

Barcelona 15, 17, 18, 19, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 47, 52, 69, 70, 72, 73, 74, 78, 80, 122

C

Cultura 16, 18, 24, 25, 27, 28, 30, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 58, 69, 91, 96, 100, 102, 106, 109, 113, 121, 122, 123

D

Desenho Urbano 23, 24, 109

Descontextualizado 15, 96

E

Edificado 15, 49, 52, 55, 66, 68, 69, 90, 92, 101, 102, 103, 109

Espaço Público 15, 16, 17, 18, 19, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 45, 46, 47, 48, 49, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 57, 69, 70, 76, 87, 88, 101, 103, 109, 110, 112, 113, 119, 121, 122, 123

Espaços Verdes 66, 67, 68, 88, 95, 96, 101, 104, 109, 121

F

Fragmentado 19, 77, 104, 119, 121

G

Generalitat da Catalunha 33, 35

H

História 19, 26, 27, 40, 47, 55, 70, 71, 74, 75, 109, 112, 115, 119

I

Ícone 49, 83, 112, 115, 119

Identidade 15, 18, 23, 24, 25, 30, 38, 39, 44, 48, 49, 50, 55, 58, 76, 88, 96, 110, 115, 122

Imagem 17, 18, 27, 41, 42, 46, 47, 49, 50, 51, 63, 88, 105, 121, 122, 123

Infra-estruturas 15, 16, 18, 25, 27, 28, 29, 31, 33, 35, 36, 40, 44, 45, 52, 55, 56, 58, 65, 66, 68, 70, 87, 88, 95, 122, 123

J

Jogos Olímpicos 29, 31, 39, 53

L

Lisboa 15, 16, 17, 19, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 57, 58, 64, 65, 66, 69, 87, 90, 95, 96, 104, 106, 115

Lumiar 15, 16, 17, 18, 19, 42, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 87, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 104, 106, 112, 113, 114, 115, 119, 121, 122

M

Memória 25, 41, 70, 71, 74, 75, 83, 119

Mobilidade 15, 16, 18, 19, 27, 28, 31, 32, 33, 40, 41, 46, 53, 56, 58, 69, 87, 98, 105, 122, 123

Mobiliário Urbano 17, 52, 76, 104, 109, 112, 114

Modelo Barcelona 15, 18, 23, 25, 27, 36

Monumento 41, 47, 48, 78

N

Não Consolidado 16, 123

O

Orgulho 30, 54, 76, 110, 122

P

Paisagem 38, 39, 49, 109, 114

Planeamento Urbano 24, 25, 38, 53

Periferia 15, 16, 25, 27, 38, 39, 40, 42, 46, 47, 52, 54, 56, 57, 58, 65, 66, 80, 106, 121

Programa de Arte Pública 15, 17, 89, 109, 110, 119, 121

R

Regeneração Urbana 17, 18, 19, 23, 25, 38, 48, 49, 50, 87

Reconversão 15, 28, 36, 52, 80, 88, 100

S

Segmentação 27, 54

Sistema Viário 19, 25, 31, 32, 45, 70, 74, 76, 80, 81, 97, 98, 99, 100, 103, 109, 114, 119

T

Transformações Urbanas 39

ÍNDICE DE IMAGENS

Imagem 1: Plano esquemático de Rondas, áreas de conexão principais e as quatro áreas olímpicas - imagem da autoria de Sara Franco	31
Imagem 2: Plano de Rondas de circunvalação - imagem da autoria de Sara Franco	33
Imagem 3: Áreas de nova centralidade - imagem da autoria de Sara Franco	34
Imagem 4: Fórum de las Culturas - www.diagonalmar.com	36
Imagem 5: Plano 22@ - http://territori.scot.cat	36
Imagem 6: Plano de la Sagrera - http://territori.scot.cat	37
Imagem 7: A Cidade Pombalina - www.ordemengenheiros.pt	40
Imagem 8: A Cidade Burguesa - doportoenaoso.blogspot.com	41
Imagem 9: A Cidade do Estado Novo - ulisses.cm-lisboa.pt	43
Imagem 10: Metropolozação da Cidade - imagem da autoria de Sara Franco (base http://maps.google.com/)	43
Imagem 11: Sistema viário principal e fluxos diários - idem	45
Imagem 12: Evolução urbana de Lisboa - idem	46
Imagem 13: Praça del poeta Boscà - www.moasaequitectes.com	52
Imagem 14: Imagem aérea da Freguesia do Lumiar - imagem da autoria de Sara Franco (base googlemas.com)	63
Imagem 15: Esquemas da evolução viária e edificada do Lumiar - idem	64
Imagem 16: Vista da Avenida Padre Cruz, direcção Norte - Gabinete de estudos olisiponenses; fotografia da autoria de Sara Franco	64
Imagem 17: Vista da Rua do Lumiar à intercepção da Alameda das Linhas de Torres - Gabinete de estudos olisiponenses; idem	64
Imagem 18: Vista da Avenida Carlos Paredes à Estrada da Torre. A Oeste, acessos à paragem de Metro do Lumiar - Gabinete de estudos olisiponenses; idem	65
Imagem 19: Vista da Alameda de Linhas de Torres à Rua do Lumiar. A Este encontra-se a Quinta dos Lilazes e a Quinta das Conchas - Gabinete de estudos olisiponenses; idem	65
Imagem 20: Fotografia aérea de 1960 e fotografia actual do Lumiar - Gabinete de estudos olisiponenses	65
Imagem 21: Eixo Norte-Sul no Lumiar. Mercado e estacionamento à superfície são os principais usos ao abrigo da infra-estrutura - Fotografias da autoria de Sara Franco	66
Imagem 22: Vias de acesso principal que servem o Lumiar - imagem da autoria de Sara Franco (base http://maps.google.com/)	67
Imagem 23: Espaços verdes e edificado actual - imagem da autoria de Sara Franco	68
Imagem 24: Vias automóveis actuais - imagem da autoria de Sara Franco	68
Imagem 25: Vias e edificado actual do Lumiar - imagem da autoria de Sara Franco	69
Imagem 26: Fotografias aéreas actuais de Barcelona - imagem da autoria de Sara Franco (base http://maps.google.com/)	70
Imagem 27 e 28: Início e fim da linha assinalado pelas letras "A" e "B" - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	71
Imagem 29: Troço da linha assinalado pela saliência do metal, representa a passagem do tempo - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	71
Imagem 30: Troço da linha ampliado onde se pode ler parte das inscrições - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	71
Imagem 31: Imagem geral da Rambla onde se pode ver parte da linha e a saliência do metal que sai do chão a assinalar a presença da peça - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	71

Imagem 32: Fotografias aéreas actuais de Barcelona - imagem da autoria de Sara Franco (base http://maps.google.com/)	72
Imagem 33: Peça em primeiro plano e Carrer de Potosi, via perpendicular à Ronda do Litoral, em segundo plano - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	73
Imagem 34: Peça assinala chegada a Barcelona desde a Pont de Can Peixauet, que dá acesso a Santa Coloma - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	73
Imagem 35: Peça está instalada ao centro da rotunda, rodeada de vegetação - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	73
Imagem 36: Vista geral do local de implantação da peça. Vista de Santa Coloma, em segundo plano, desde Carrer de Potosi. Orientação da obra assinala Ronda do Litoral - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	73
Imagem 37: Vista da Ronda do Litoral direcção Norte, desde a Ronda do Litoral Sul. Peça, devido à sua posição, assinala a presença da via perpendicular a Santa Coloma e litoral ao rio Besòs - http://maps.google.com/	73
Imagem 38: Fotografias aéreas actuais de Barcelona - imagem da autoria de Sara Franco (base http://maps.google.com/)	74
Imagem 39: Fotografias antigas de moradores do bairro Barò de Viver, expostas no mural - imagens retiradas do video disponivel em http://www.ub.edu/ubtv/ubtv_veurereg.cgi?G_CODI=02075&G_USCODI=170707	75
Imagem 40: Grupo de pessoas que contemplam o mural de Barò ao longo do Passeig de Santa Coloma - imagens retiradas do video disponivel em http://www.ub.edu/ubtv/ubtv_veurereg.cgi?G_CODI=02075&G_USCODI=170707	75
Imagem 41: Vista geral do local de implantação da peça. Mural de Barò em primeiro plano, Nó viário da Trinitat em segundo plano. Peça serve de protecção ao ruído proveniente das vias rápidas que convivem com o bairro - imagens retiradas do video disponivel em http://www.ub.edu/ubtv/ubtv_veurereg.cgi?G_CODI=02075&G_USCODI=170707	75
Imagem 42: Vista nocturna do mural. Iluminação nocturna do Passeig de Santa Coloma permite visitar o mural da parte da noite - imagens retiradas do video disponivel em http://www.ub.edu/ubtv/ubtv_veurereg.cgi?G_CODI=02075&G_USCODI=170707	75
Imagem 43: Fotografias aéreas actuais de Barcelona - imagem da autoria de Sara Franco (base http://maps.google.com/)	76
Imagem 44: Peça fornece sombra - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	77
Imagem 45 e 46: Elementos decorativos acompanham as passagens pedonais e as ruas que atravessam o parque - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	77
Imagem 47: Via automóvel que atravessa o parque. Peças acompanham o eixo fragmentador mas estão orientadas na direcção oposta em ordem a fornecer sombra aos utilizadores do espaço. Sugerem permanência - http://maps.google.com/	77
Imagem 48: Via automóvel fragmenta o parque de Nou Barris. Passagens pedonais, e consequente continuação perceptual do parque, são conseguidas através da manipulação da topografia do terreno - http://maps.google.com/	77
Imagem 49: Fotografias aéreas actuais de Barcelona - imagem da autoria de Sara Franco (base http://maps.google.com/)	78

Imagem 50: Vista da peça desde a Avinguda de l'Estatut de Catalunya, rumo à entrada do túnel de la Rovira - Sul - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	79
Imagem 51: Vista da peça desde a Avinguda de l'Estatut de Catalunya, após saída do túnel de la Rovira -Norte - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	79
Imagem 52: Torso nú de David com um escudo na mão. Peça de bronze sobre pilar de betão - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	79
Imagem 53: Casco de Golias caído no chão. Peça de bronze assente em base de betão - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	79
Imagem 54: Fotografias aéreas actuais de Barcelona - imagem da autoria de Sara Franco (base http://maps.google.com/)	80
Imagem 55: "Dona que es banya", a figura feminina de Rafael Bartolozzi, peça de mármore branco sobre espelho de água do parque de la Trinitat - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	81
Imagem 56: "Cavalls desbocats" de Joaquim Ros i Sabaté, peça de alumínio sobre colina do Parque - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	81
Imagem 57: Vista gerada do espelho de água do parque onde se encontra a peça de mármore, descontextualizada do seu propósito original, mas em perfeita harmonia com o ambiente sereno do parque - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	81
Imagem 58: Peça está implementada num dos pontos mais altos do parque, de onde se pode visualizar as vias que o limitam. Peça transparece euforia, justificada pela presença visual e auditiva das vias automóveis - Catálogo de Arte Pública de Barcelona, disponível em http://w10.bcn.cat	81
Imagem 59: Eixo Norte-Sul no Lumiar. Do lado esquerdo da figura as Natura Towers, Telheiras, e do lado direito o mercado do Lumiar - fotografia da autoria de Sara Franco	88
Imagem 60: Vivências sob o viaduto quase inexistentes. A maior parte do território encontra-se ocupado por estacionamento à superfície - idem	88
Imagem 63: Densidades habitacionais - www.ine.pt	90
Imagem 62: Avenida Padre Cruz atravessada pelo Eixo Norte-Sul - fotografia da autoria de Sara Franco	91
Imagem 63: Ambiente deserto nas traseiras do Mercado - idem	91
Imagem 64: Atravessamento da Alameda das Linhas de Torres - idem	91
Imagem 66: Densidades de postos de emprego e estudantes universitários - www.ine.pt	92
Imagem 67: Taxa de motorização - www.ine.pt	93
Imagem 68: Densidade de estacionamento - www.ine.pt	93
Imagem 69: Rede viária e estacionamento de longa duração - www.ine.pt	94
Imagem 70: Percentagem de população que usa transportes públicos (TP) e transportes não motorizados (TNM) - www.ine.pt	94
Imagem 71: Rede actual da transportes públicos do Lumiar (metropolitano e carris – a verde) - imagem da autoria de Sara Franco	95
Imagem 72: Usos, equipamentos e atractivos existentes (verde muito claro - cemitério; verde claro - espaços verdes; verde escuro - habitação) - idem	96

Imagem 73: Desenho esquemático do rebaixamento - imagem da autoria de Sara Franco	97
Imagem 74: Proposta de passagens pedonais sobre Av. Padre Cruz - idem	97
Imagem 75: Corte da Avenida Padre Cruz, com proposta de rebaixamento e passagem pedonal - idem	98
Imagem 76: Zoom das vias de trânsito a rever; Sistema actual com sentidos de trânsito assinalado a verde; Ligações viárias a serem reestruturadas; Proposta de alteração das ligações internas (linha pontuada – trânsito restringido a transportes públicos e rotunda na ligação da Al. Linhas de Torres e Rua do Lumiar) - idem	98
Imagem 77: Proposta de alteração do sistema viário do Lumiar, com alteração de ligações internas e rebaixamento da Avenida Padre Cruz - idem	99
Imagem 78: Principais direcções pedonais e fluxo pedonal actual e desejado, após alteração do sistema viário - idem	100
Imagem 79: Esquema de localização de equipamentos sugeridos pela Proposta A - idem	103
Imagem 80: Esquema de localização de equipamentos sugeridos pela Proposta B - idem	104
Imagem 81: Esquema de localização de equipamentos sugeridos pela Proposta C - idem	107
Imagem 82: Principais impactos de fluxo viário (mais escuro – mais intenso; mais claro – mais suave) - idem	108
Imagem 83: Principais áreas de fluxo pedonal (mais escuro – mais intenso; mais claro – quase inexistente) - idem	108
Imagem 84: Sombra diária do viaduto do Eixo Norte-Sul (verde muito claro - área insolada; verde claro - parcialmente ensombrada; verde escuro - totalmente ensombrada) - idem	108
Imagem 85: Esquema de estratégias de arte pública para Proposta A - idem	113
Imagem 86: Esquema de estratégias de arte pública para Proposta B - idem	114
Imagem 87: Esquema de estratégias de arte pública para Proposta C - idem	115
Quadros:	
Quadro 1: Quadro comparativo da distância e tempo de deslocações entre Lumiar e Baixa desde outros pontos da AML - imagem da autoria de Sara Franco	17
Quadro 2: Tipologias do espaço público - autoria de Pedro Brandão	50
Quadro 3: Melhoria de ambientes caracterizados por predomínio da infra-estrutura - autoria de Pedro Brandão	56
Quadro 4: Objectivos da regeneração urbana - autoria de Tony Bovaird	57
Quadro 5: Avaliação das alternativas estratégicas, quanto à grelha de critérios - imagem da autoria de Sara Franco	119

BIBLIOGRAFIA

AA.VV. Barcelona 1979-2004: Del desenvolupament a la ciutat de qualitat. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1999

ASCHER, FRANÇOIS: Novos Princípios do Urbanismo. Lisboa: Livros Horizonte, 2010

BANDEIRINHA, JOSÉ ANTÓNIO: O processo SAAL e a Arquitectura no 25 de Abril de 1974. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2007

BALIBREA, MARI PAZ: Barcelona: Del Modelo a la Marca <http://www.desacuerdos.org/2004>

BECKER, ANNETE; TOSTÕES, ANA; WILFRIED, WANG: Arquitectura do século XX. Lisboa: 1998

BENEVOLO, LEONARDO: História da Cidade. São Paulo: Editora Perspectiva, 1983

BOHIGAS, ORIOL: Reconstrucción de Barcelona. Barcelona: Edicions 62, 1985

BORJA, JORDI: Barcelona: Un modelo de transformación urbana. 1980-1995. Ajuntament de Barcelona, 1995

BORJA, JORDI: La Ciudad Conquistada. Madrid: Alianza editorial, 2003

BORJA, JORDI; MUXI, ZAIDA: El Espacio Publico: Ciudad y Ciudadania. Barcelona: Diputació, 2003

BORREL I SABATER, MIGUEL: Escultures a la via pública. Diputació de Girona: Àrea de la Cultura. Girona, 2006

BORTHAGARAY, ANDRÈS: Ganar la Calle!. Argentina: Ediciones Infinito, 2009

BRANDÃO, PEDRO; CARRELO, MIGUEL; ÁGUAS, SOFIA: O Chão da Cidade - Guia de Avaliação do Design de Espaço Público. Lisboa: Centro Português de Design, Abril de 2001

BRANDÃO, PEDRO; REMESAR, ANTONI: Design de Espaço Público: Deslocação e Proximidade. Lisboa: Centro Português de Design, D.L. 2003

BRANDÃO, PEDRO: La imagen de la ciudad - Estrategias de identidad y comunicación. Barcelona: Pub. Universitat de Barcelona, 2011

BRANDÃO ALVES, Fernando M.: Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano, Proposta Metodológica. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian : Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2003

BUSQUETS, JOAN: Barcelona: the urban evolution of a compact city. Nicolodi. Rovereto, 2005

BUSQUETS, JOAN: La ciudad como resultado de planes y proyectos: Desde los tejidos suburbanos a las nuevas centralidades.

<http://www.bcn.cat/urbanisme/model/expo/castella/pg7busquets.htm>

CAPEL, HORACIO: El Modelo Barcelona: Un examen crítico. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

CAPEL, HORACIO: El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado "Modelo Barcelona" <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-233.htm>

CARMONA, MATTHEW; HEATH, TIM; OC, TANER; TIESDELL, STEVE; Public Places, Urban Spaces: The Dimension of Human Design. Oxford : Architectural Press, 2003

CARTWRIGHT, RICHARD M.: The Design of urban Space. Londres : Architectural Press, 1980

CORBUSIER, LE: Urbanismo. São Paulo: Martins Fontes, 1999

FERNÁNDEZ, BLANCA; LORENTE, JESÚS-PEDRO: Arte en el espacio publico: barrios artísticos y revitalización urbana. Pressas Universitarias de Zaragoza. Zaragoza, 2009

FERREIRA, VICTOR MATIAS: Fascínio da Cidade. Lisboa: Ler Devagar, 2004

FINKELPEARL, TOM: Dialogues in public art. MIT. Cambridge, 2000

FRANÇA, JOSÉ AUGUSTO: Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2005

GEHL, JAN: Life Between Buildings: Using Public Space. Copenhaga: Arkitektens Forlag, 2001

GOODING, MEL: Public-art-space: a decade of public art comissions agency 1987-1997. Merrel Holberton. Londres, 1998

GOOSSENS, JOHAN; GUINÉE, ANJA; OOSTERHOFF, WIEBE: Public Space: Design, Layout and Management of Public Open Space in Rotterdam. Roterdão: 010 Publishers, 1995

JACOBS, JANE: The Death and Life of Great American Cities. Londres: Pimlico, 2000

LECEA, IGNASI DE: Art públic de Barcelona. Universitat de Barcelona: Ajuntament de Barcelona: Àmbit, DL. Barcelona, 2009

LERNER, JAIME: Acupuntura urbana. Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya. Barcelona, 2005

LYNCH, KEVIN: A Imagem da Cidade. Lisboa: Edições70, 2000

MADERUELO, JAVIER; ESTÉVEZ, XERARDO: Arte público: naturaleza y ciudad. Fundación César Manrique. DL, 2001

MADERUELO, JAVIER; GAVIRIA, MARIO: Desde la ciudad: Arte y naturaleza. Diputación de Huesca. Huesca, 1998

MADERUELO, JAVIER: Paisaje y arte. Fundación Beulas. Madrid, 2007

MASBOUNGI, ARIELLA: Penser la ville par l'art contemporain. Éditions de la Villette. Paris, 2004

MATZNER, FLORIAN: Public Art: a reader. Hatje Cantz Publishers. Alemanha, 2004

MILES, MALCOLM: Art, Space and the City: public art and urban futures. Londre, 1997

MONCLÚS, FRANCISCO JAVIER: El "Modelo Barcelona" ¿Una fórmula original? De la "reconstrucción" a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004)

<http://campusvirtual.ub.edu/le.php/16701/remesar/art03-3.pdf>

MONTANER, JOSEP MARIA: El Modelo Barcelona

http://campusvirtual.ub.edu/le.php/16701/remesar/El_modelo_Barcelona.htm

MUMFORD, LEWIS: A Cidade na História. São Paulo: Martins Fontes, 1982

NUNES DA SILVA, FERNANDO: Ordenamento do Território, Sistemas de Transportes e Mobilidade Urbana in Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável. Lisboa, Março 2008

OLLÉ, ESTEVE: El Modelo Barcelona II: El Ayuntamiento de Barcelona en la sociedad red
http://campusvirtual.ub.edu/le.php/16701/remesar/PIC_Ajuntament_esp.pdf

PIETROMARCHI, BARTOLOMEO: The (un)common Place. Roma: Fondazione Adriano Olivetti; Barcelona : Actar, cop. 2005

PORTAS, NUNO: Espaço Público e Cidade Emergente – Os Novos Desafios in Design de Espaço Público. Lisboa: Centro Português do Design, 2003

PORTAS, NUNO; DOMINGUES, ÁLVARO; CABRAL, JOÃO: Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003

QUERALT, ROSA; COMBALÍA DEXEUS, VICTORIA: El arte sucede, El origen de las prácticas conceptuales en España 1965-1980. Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. Madrid, 2005

REMESAR, Antoni – Arte Público en los Procesos de Regeneración Urbana. Madrid: Exit Book, 2007

REMESAR, ANTONI: Urban Regeneration - A Challenge for Public Art
http://www.ub.edu/escult/epolis/urbanreg/urban_regeneration.pdf

ROGERS, RICHARD: Cidades para um Pequeno Planeta. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001

SALGADO, MANUEL: Atlas urbanístico de Lisboa. Lisboa: Editorial Argumentum, 2006.

SÁNCHEZ VIDIELLA, ÁLEX: Atlas de arquitectura del paisaje. Loft, Barcelona, 2011

SCHOICHIRO, HIGUCHI: Barcelona: environmental art - Urban design and artwork. Kashiwashobo, Tokio, 1992.

SOLÀ-MORALES, MANUEL DE: Projecte perifèria Barcelona: treballs per “Il centro altrove. Periferia e nuove centralità nelle aree metropolitane”, Triennale di Milano 1995. Universitat Politècnica de Catalunya: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura d'Urbanisme. Laboratori d'Urbanisme. Barcelona, 1998

Manuais

Catalogo da Exposição A rua é nossa...de todos nós!, Lisboa, 2011

Catalogo da Exposição La arquitectura del Espacio Público, formas do passado, formas del presente, Junta de Andalucía, Sevilha, 1999

Lisboa: O Desafio da Mobilidade, Câmara Municipal de Lisboa. Julho, 2005

Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável. Março 2008

On the w(a)terfront. C.E.R. Polis, Intervenció Ambiental, Art, Societat, Sostenibilitat: Universitat de Barcelona, Facultat de Belles Arts, Departament d'Escultura: Public Art Observatory, 1999

Fontes

http://w10.bcn.cat/APPS/gmocataleg_monum/CambialdiomaAcdo?idioma=ca&pagina=welcome

<http://www.bcn.es>

<http://www.wikipedia.com>

<http://www.googlemaps.com>

<http://www.cm-lisboa.pt>

<http://www.jf-lumiar.pt>

<http://www.pps.org>

<http://www.innovcity.com>

<http://www.cp.pt>

<http://habitat.aq.upm.es>

<http://urbangreens.tumblr.com>

<http://www.viverlisboa.org>

<http://archidose.blogspot.com>

<http://www.ine.pt>