

“Las ciudades son demasiado complicadas; están fuera del alcance de nuestro control y afectan a demasiada gente; esta a su vez está sometida a tantas variantes culturales, que no hay respuesta racional posible.”
Kevin Lynch



Máster Oficial en Diseño Urbano: arte, ciudad y sociedad-
Universidad de Barcelona

Laia Pi Ferrer

La formación de la imagen a través de la identidad de los espacios urbanos

La formación de la imagen a través de la identidad de los espacios urbanos.
Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa



Autor: Laia Pi Ferrer
Tutor: Dr. Pedro Filipe Pinheiro de Serpa Brandão

La formación de la imagen a través de la identidad de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

El Modelo Barcelona de espacio público y diseño urbano

Autora: Laia Pi Ferrer

Trabajo final para la obtención del grado de Máster en Diseño Urbano: Arte,
Ciudad y Sociedad

Tutor: Dr. Pedro Filipe Pinheiro de Serpa Brandão



Beca Erasmus estudios curso 2013-2014

Junio 2014

Agradecimientos

Al Dr. Pedro Brandão, por su apoyo en el trabajo: guiándome y haciéndome las consideraciones pertinentes en cada momento.

A Ana Júlia Pinto y a Ana Luisa Brandão por acogerme y estar en mí día a día en el IST, así como también a Marco, Ricardo João, Sofia, Isabel y Mónica para acogerme como una becaria más durante mi estancia en Lisboa.

A mis padres por su apoyo constante.

Abstract

The idea of urban identity from the proximity and its legibility may help us to define which marks are references as orientation elements in the city.

In this research, I shall the aim of identifying the spaces, elements and areas that are a referent in Lisbon and, that could as well produce its identity. These city areas or elements contribute to shape a mental map and to build an orientation mode in the city by having in consideration the relating elements. These relating elements could be in a city context or in a local subarea and, they could also be different in a ranking relevance depending on the common people experiences.

That is why there are different ways to understand and see the city, even though, the media and the social community have influenced in a homogeneous way.

Taking as a starting point an analysis of a categorization of elements depending on its functions and/ or nature, in that analysis takes in account the strategic links and elements that Lynch considers as categories to organize the city from different elements (paths, edges, districts, nodes and landmarks).

I shall conduct this analysis trying to find the elements that define those categories through cataloguing the ranking relevance, as well as, an approach to a case of study in an area of Lisbon, and then another in an area of Barcelona; in order to do a connection with the Barcelona Model and its comparable elements.

My analysis is connected with Lisbon's Council related to the wayfinding and communication system within the city.

Key words: Identity, urban analysis, image of the city, Lisbon, Barcelona Model.

Resumen

La idea de identidad urbana a partir de la proximidad y la “legibilidad” del espacio, nos permite definir cuáles son las marcas y elementos de orientación, de referencia y de importancia en una ciudad.

Este proyecto de investigación tiene por objetivo identificar los espacios, elementos y áreas que son referentes en la ciudad de Lisboa, y que también pueden generar identidad. Estos elementos contribuyen a la formación del mapa mental, y la manera de configurar la forma de orientarse en una ciudad, siendo marcas de referencia útiles. Estos objetos de referencia pueden ser a escala ciudad o a escala más zonal o de barrio; así como también pueden ser diferentes en cuanto a rango de importancia dependiendo de las personas y de sus experiencias.

Es por eso que hay varias formas de entender y ver la ciudad, aunque los medios de comunicación y la sociedad influyen en crear una forma homogénea de verla.

Cogiendo como punto de partida un análisis de categorización de elementos a tener en cuenta según su naturaleza y/o función. En su análisis se tiene en cuenta los elementos estratégicos que Lynch obtuvo como categorías para organizar la ciudad (camino, bordes, barrios, nodos e hitos o puntos de referencia).

Haré un análisis urbano intentando enmarcar los elementos que definen e identifican la ciudad según distintas categorías, proponiendo una catalogación de estos según el rango de importancia. También propongo el desarrollo de un estudio de caso en un área de Lisboa, y posteriormente, un estudio de caso en una área de Barcelona; para finalmente hacer una conexión con el Modelo Barcelona y los elementos que en él podemos encontrar, aplicando criterios de jerarquía.

Mi proyecto está relacionado con el programa de la Câmara Municipal relativo al sistema de comunicación y señalización de Lisboa.

Palabras clave: Identidad, análisis urbano, imagen de la ciudad, Lisboa, Modelo Barcelona

Resumo

A ideia da identidade urbana a partir da proximidade e a “legibilidade” do espaço, tentando definir as marcas e itens de referência e orientação, são importantes na cidade.

Este projeto de investigação tem como finalidade identificar os espaços, elementos e áreas de referência na cidade de Lisboa, e que também podem gerar identidade. Estes elementos contribuem para a formação do mapa mental, e a maneira de configurar a forma da orientação na cidade, tendo estas marcas como referências. Estes objetivos de referência podem ser à escala da cidade, numa escala mais da zona ou do bairro. De igual modo, podem ser diferentes quanto à sua importância, dependendo das pessoas e das suas experiências.

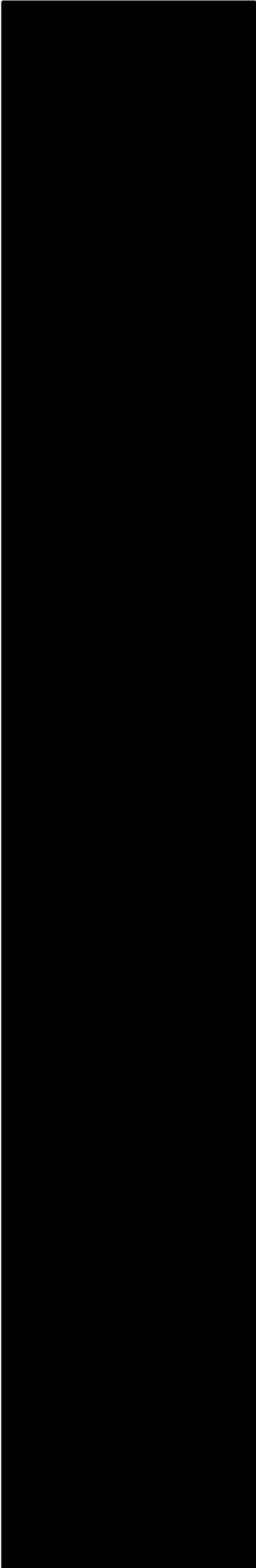
Como tal, há várias maneiras de perceber e ver a cidade, ainda que os meios de comunicação e a sociedade influenciem a criação de uma forma homogénea de a ver.

Primeramente tomo como ponto de partida uma análise da categorização dos elementos a ter em conta, dependendo da sua natureza e/ou função, bem como os elementos estratégicos que Lynch obtinha como categorias para organizar a cidade (caminhos, limite, bairros, nós e ícones).

Farei uma análise urbana tentando modular os elementos que definem e identificam a cidade conforme as diferentes categorias, fazendo uma catalogação destes por ordem de importância. Propomos igualmente desenvolver um estudo de caso numa área de Lisboa, e fazer uma comparação com o Modelo Barcelona e os elementos que se podem encontrar, aplicando critérios de hierarquia. O meu projeto está relacionado com o programa da Câmara Municipal sobre o sistema de comunicação e sinalização de Lisboa.

Palavras-chave: Identidade, análise urbana, imagem da cidade, Lisboa, Modelo Barcelona.

Índice	
Introducción	08
Metodología	14
Capítulo 1: La forma de analizar la ciudad a través de la imagen	19
1. Formas de analizar la ciudad	23
2. La idea de imagen	
Capítulo 2: La imagen a escala ciudad- Lisboa	
1. Imagen histórica	28
2. Imagen física y morfológica	38
3. Imagen turística	44
4. Imagen de las infraestructuras	53
5. Imagen de los “grandes objetos”	60
6. Primeras extracciones y reflexiones a escala ciudad	73
Capítulo 3: Casos de estudio- Lisboa, Barcelona	
1. Caso de estudio- Las Avenidas Novas (Lisboa)	77
1.1. Contextualización histórica del área de estudio	79
1.2. ¿Qué consideramos Avenidas Novas?	84
1.3 Análisis	86
1.3.1 Estudio de los elementos a escala ciudad que son presentes en el área.	86
1.3.2 Elementos significativos a escala local.	87
2. Caso de estudio- Gràcia (Barcelona)	100
2.1. Contextualización histórica del área de estudio	101
2.2 Elementos identitarios.	107
Conclusiones	119
Bibliografía	124
Índice Analítico	131
Índice de Imágenes	134



Introducción

Introducción

“No se trata de encontrar demasiado deprisa una definición de ciudad, es un asunto demasiado vasto, y hay muchas posibilidades de equivocarse. Primero, hacer el inventario de lo que vemos. Enumerar aquello de lo que estamos seguros. Estableciendo distinciones elementales.”

Georges Perec, Especies de espacios

La ciudad es un objeto de conocimiento, pero también se sabe que la obtención de ese conocimiento no es una tarea fácil. Una gran cantidad de disciplinas han hecho diversas sugerencias para poder mejorar los espacios urbanos, la vida social y el conocimiento de la misma. Este conocimiento se genera con la comprensión de los hechos urbanos, a través del análisis.

El análisis urbano describe y analiza los factores particulares de interés para la planificación urbana, en ciudades enteras o áreas metropolitanas, o en áreas más pequeñas dentro de ellas.

Las ciudades por lo general se perciben de una manera distinta según sus partes o agentes que la analizan o perciben. Factores como los lazos emocionales de los residentes a su barrio o su lugar dentro de una comunidad o sociedad local son imperceptibles o a veces incomprensibles para las personas ajenas. El proceso de planificación urbana involucra regularmente serios conflictos entre los planificadores urbanos y los distintos grupos de ciudadanos; nos referimos a distintos grupos, ya que consideramos que en la ciudad se tiene que tener en cuenta no sólo la gente que reside en ella, sino también los visitantes o los “comuters”¹; debido a su diferente percepción y valoración de una ciudad o de un determinado espacio en ella.

Por lo tanto, si para obtener el conocimiento de la ciudad tenemos que analizar, hemos de conseguir la posición del observador para trabajar con la información que pudiéramos recibir. Esta información, podría ser diferente y también la manera de interpretarla, por lo que no hay una sola forma de interpretar; y por lo tanto es un tema subjetivo que viene de la diversidad de percepciones individuales y del propio fenómeno de la mirada y de su proceso de racionalización, por lo que los métodos que tratan esta cuestión lo que intentan es darle una mayor racionalidad, utilizando la experiencia común de cómo vivir e interpretar el espacio. Así como tampoco hay una información que sea inmutable, ya que los espacios son dinámicos en el tiempo.

¹ Commuter: persona que viaja diariamente una distancia considerable entre su lugar de residencia y su trabajo. No existe traducción para este concepto estadounidense que deriva de los comienzos del ferrocarril en América. A mediados de 1800, el tren generó los primeros suburbios: pequeñas localidades alejadas de grandes ciudades como Nueva York, Filadelfia, Boston o Chicago pero gracias a las vías, bien comunicadas con las mismas. Como los usuarios realizaban viajes diarios a las urbes, la compañía ofrecía la “commuted fare”, una tarifa reducida o abono para los usuarios regulares [ElPais 12/01/2012]

La aproximación al conocimiento de la ciudad que evite equívocos, empieza por lo más sencillo: la descripción, la narración directa en la que el observador “cuenta” lo que ve en la ciudad. Para que esta descripción se convierta en análisis, es necesario pasar del inventario, preciso y ordenado, a la interpretación que busque la explicación y el sentido de los elementos que componen la ciudad (Perec, 2003) según una lógica integradora de las perspectivas de uno mismo.

Se podría afirmar que en la ciudad contemporánea existe un alto grado de complejidad, por lo que, tenemos que conseguir más distancia respecto a los hechos, al mismo tiempo que tenemos que integrar un cambio de escala en cuanto a la observación de la ciudad, con el objetivo de obtener un grado de interpretación mayor (Corboz, 1994).

Esta investigación surge de un proyecto de la Câmara Municipal de Lisboa, el cual tiene como principio el reconocimiento espacial fundado en un mapa mental coherente para estructurar las percepciones y representaciones “comunes”, para desarrollar un programa de señalética urbana.

Se propone un estudio de los avances para identificar la imagen de la ciudad, sus espacios importantes y el impacto o la importancia que pueden tener para los ciudadanos, o las personas que transitan en ella. En concreto, el análisis de la imagen y la identidad permite desarrollar un diagnóstico a través de un análisis de los cambios urbanos.

La ciudad según Kevin Lynch tiene que acercarse a la posición de un entorno urbano que tiene que ser poético y simbólico y no sólo bien organizado. Una ciudad puede ser imaginable cuando tiene una estructura clara y rica que puede permitir que sea identificable por parte de los ciudadanos; por tanto, podríamos decir que la identidad es una parte importante de la organización de la ciudad. Esta identidad urbana se configura en un espacio público, el espacio principal de la configuración de la ciudad, a partir de ellas y de su identificación se puede elaborar un mapa mental del espacio para reconocer los lugares y conseguir una orientación en la ciudad. Un espacio en donde se puedan sentir las experiencias individuales y colectivas que normalmente configuran diferentes interpretaciones y maneras de entender el espacio. La identidad puede ser configurada a través de sus cambios en el tiempo, el crecimiento urbano y las ocurrencias en estos espacios, creando un importante simbolismo que tiene una relevancia en cuanto a la interpretación de la organización de la ciudad. (Lynch, 2012)

Tal y como Pedro Brandão dice “ no es fácil definir qué es lo que hace la identidad de los espacios, pero probablemente se podrían sugerir algunas ideas diferentes: el carácter típico y pintoresco, la señal de amor de un barrio o de un grupo, la colección de curiosidades locales o la nostalgia de lo que estos lugares fueron en un pasado, pueden ser signos identitarios de determinados lugares que pueden configurar una identidad; aunque hay una dificultad clara de

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

consenso ya que la forma de entender e identificar un territorio son distintas según los diferentes actores según su forma de percepción, valoración o prioridad".(Brandão 2011:19)

Individualmente, la identidad es percibida por el sentido de pertenencia, a través de las explicaciones personales y experiencias del lugar, a pesar de que cada vez es más común el hecho de concebir imágenes sociales a través de los estereotipos de los medios de comunicación que crean una percepción o reconocimiento de lo que es importante, o distinguido en el contexto de espacio. La identidad de la ciudad en el discurso turístico es distinta de la identidad percibida y vivida en el uso cotidiano del conjunto de los distintos ciudadanos que la vive.

La identidad como un valor intangible, no cuantificable, toma como punto de partida que es difícil de medir y evaluar, y es por eso que voy a tratar de definir un criterio de selección para tratar de identificar estos elementos de identidad, que hacen que un lugar tenga carácter y unión.

El trabajo bibliográfico, como también la formulación de preguntas que el estudio pretende dar respuesta, se van a acotar a una forma de análisis concreta y a un área de estudio de caso concreta también, ya que el campo de estudio es muy amplio.

Es por eso que es muy importante definir un marco y una metodología. Así, se pretende hacer un análisis teniendo en cuenta diferentes puntos de la ciudad con la metodología de Kevin Lynch en "La imagen de la ciudad", como punto de partida.

"Analizar la forma de una ciudad es, en cierto modo, como escuchar el rostro de una persona amada. Cuando nos demoramos en el estudio de los lugares que una ciudad encierra o cuando ahondamos en la superposición de sus estratos, lo hacemos por el deseo de arrancarle a la ciudad sus secretos, tratando de hallar la clave de nuestra propia fascinación para, así, apaciguarnos y liberarnos de ella. Y tal como nos ocurre con ciertos rostros, también al contemplar la ciudad de un modo inquisitivo y apasionado descubrimos en cada gesto y en cada leve inflexión de su forma el reflejo de un acontecimiento o huella de un recuerdo"

Carles Martí Arís, La cimbra y el arco

El ajuste de la base teórica y metodológica es fundamental para la tarea de análisis de la ciudad, ya que define no sólo el tipo de lectura, sino que también determina el juicio y criterio que determina el proyecto.

Las ciudades agrupan elementos que se han desarrollado durante años o siglos, y que forman parte de la historia evolución de la ciudad, ella nos ayuda en cuanto a las percepciones de imagen, como punto de apoyo para definirla a partir de sus elementos más importantes, que pueden, en algunos casos, ser existentes en la actualidad o no. Con el análisis de la evolución de la ciudad se podría definir cuáles son los elementos importantes para el desarrollo urbano, así como identificar los elementos que han desaparecido como consecuencia de los cambios que ha habido y que influyen en un futuro.

La percepción de las situaciones y la forma en que los ciudadanos viven y usan la ciudad se mostró como una posibilidad de dar forma a una imagen, como resultado del espacio y la experiencia del observador, inserido en una cultura local que hay que leer y diagnosticar.

Con este estudio se pretende dar forma a la imagen visual, la comprensión de los elementos urbanos, y la definición de la imagen mental como la manera de entender y transformar el espacio urbano. El análisis no representa la realidad, sólo la imagen que los ciudadanos tienen de la ciudad, destacando la importancia de las consideraciones ambientales y culturales en la interpretación de una ciudad o área específica. Para promover esto, se hace una distinción y separación de sus partes sacándolos del contexto, con el objetivo de conocer sus principios y elementos.

El análisis que estudia la forma de una ciudad es apoyada por los tres elementos clave:

- **La cartografía** como una representación bidimensional del espacio que muestra la forma urbana.
- **La historia** como una herramienta que puede reconstruir la forma del crecimiento
- **Transformación urbana**, como una herramienta de percepción como una herramienta que tiene en cuenta la relación temporal entre los ciudadanos y el espacio urbano.(Salazar,2010)
- **Testimonios de los actores que transcurren en los espacios públicos**, como otro elemento clave para tener en cuenta en el análisis urbano.

En este proyecto de investigación voy a tomar como punto de partida los vínculos que pueden haber de las distintas formas de imágenes de la ciudad a partir de categorías (histórica, morfológica, turística, de infraestructuras), categorías que he considerado importante en un primer nivel de abstracción y de análisis ya que representan aspectos importantes de una ciudad, fáciles de ser discutidos y percibidos por las personas. Posteriormente a este primer nivel de abstracción, se desarrollará un segundo nivel de análisis de cada imagen/categoría considerando los elementos que Lynch obtiene como categorías de análisis para organizar la ciudad (camino, bordes, barrios, nodos y mojonos o puntos de referencia) creando diferentes puntos de análisis según distintas visiones o imágenes que puede tener una ciudad, y haciendo una conexión con el Modelo Barcelona y los elementos que configuran su imagen.

Se trata de evaluar y establecer una idea de la imagen de la ciudad, a partir de un conjunto de indicadores relativos a la identidad percibida y como la podemos reconocer.

El estudio de caso considerado para desarrollar, es el área de Avenidas Novas en Lisboa, llevando a cabo un análisis de cómo se organiza en este caso la percepción de la forma urbana (bordes, sendas, barrios, mojonos) de las partes que la componen, así como de la interacción con las áreas alrededor, y sus elementos de escala menor (los

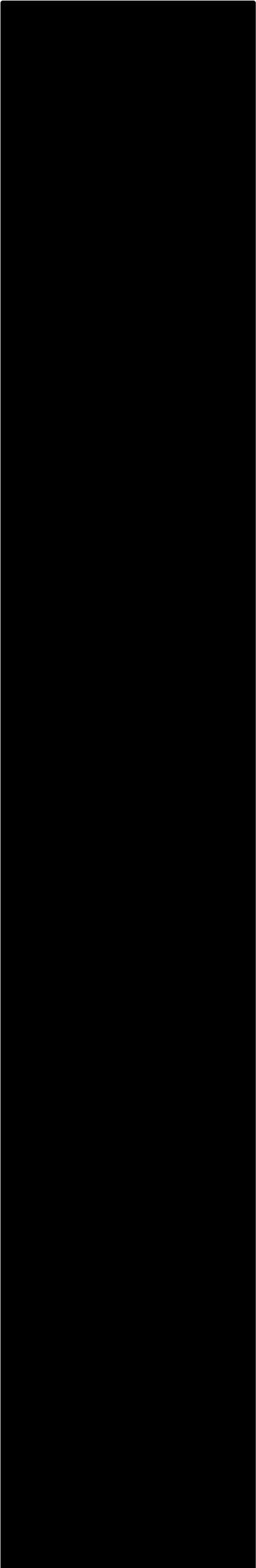
barrios) con identidades propias que los componen. Con tal de ver si los elementos identificados en la escala ciudad tienen importancia y/o existen en la escala suburbana.

Esta área es escogida como ejemplo de análisis, partiendo de la base que se trata de un área homogénea de la ciudad que presenta características de unión y semejanza como para poder identificar elementos de identidad urbana propia. Se trata de un área que hemos considerado como homogénea aunque no estén establecidos unos límites definidos sobre el concepto Avenidas Novas y el área que abarca. Es por este motivo que en el estudio también se establecerán criterios de límites sobre el que definimos que se trata de la zona de estudio.

Como un segundo análisis de estudio de caso, se abordará un análisis en la ciudad de Barcelona a escala barrio, para posteriormente hacer la conexión con el Modelo Barcelona en las conclusiones finales. Este estudio se centrará en el distrito de Gràcia, ya que representa un área homogénea administrativamente y que su vez, por su configuración histórica presenta un carácter distintivo, con características y elementos importantes a considerar.

Haré un análisis urbano conectado con el proyecto de la Câmara Municipal que está relacionada con el programa de señalización urbana. El programa es más que un conjunto de dispositivos destinados a la orientación y la seguridad de la circulación, tiene como puntos de orientación el modo de movilidad y el modo de información, a través de los contenidos, lenguajes y soportes informativos que nos guían a través del entorno urbano. Todo esto teniendo en cuenta un análisis de distintos sectores y elementos considerando una jerarquización en cuanto a naturaleza e importancia.

Así, como el trabajo corresponde a la evaluación de “El Model Barcelona d’Espai Públic i Disseny Urbà” también voy a tratar con el estudio de ciertos signos de identidad y una serie de elementos característicos en Barcelona en las conclusiones finales para abordar las posibles relaciones entre las dos ciudades.



Metodología

Metodología

Tema: El análisis urbano para la consideración de la imagen de la ciudad.

Justificación del Tema

La ciudad de Lisboa es un ejemplo de espacio de cambio, dinamismo y transformación, como ocurre en muchas otras ciudades. Estas transformaciones, que presentan cambios en la ciudad, pueden también, ser presentes en cuanto a la imagen y la forma de percibirla.

La justificación en la elección del tema parte también de un momento de cambio en la ciudad de Lisboa, en el que se está concretando una reorganización de las “freguesias” (o distritos), creando y a su vez eliminando partes de estas, y que por lo tanto, influenciando en la contextualización y definición del espacio y de su organización. Es una parte importante para crear imágenes, las formas en las cuáles interpretamos la ciudad y sus espacios, como partes con significado relevante.

La elección del tema parte principalmente de la ausencia de un trabajo que estudie, a través de un análisis urbano, la imagen de la ciudad de Lisboa a partir de los elementos que son importantes para su configuración, por los distintos cambios urbanos.

De esta manera, el trabajo pretende detectar los elementos, y estudiar las relaciones, y las influencias, así como las modificaciones en la imagen según los cambios en la ciudad.

La construcción de un imaginario nuevo, de nuevas experiencias, junto con la subjetividad, crean una visión de la ciudad, al mismo tiempo que ésta se va modificando con el paso del tiempo configurando una imagen propia.

Las primeras impresiones que tenemos a partir del contacto inicial, son de una ciudad muy diversa con varios estímulos que podrían proporcionar conocimiento y formar una categorización de imágenes, pero que a su vez, configuran un estrés ambiental, por el hecho de dificultades de orientación y de reconocerla; más allá los puntos notables de una visita turística.

Por lo tanto, parto de una perspectiva inicial con una primera visión e impresiones, y terminaré con otra, pasando por las distintas fases, configurando una imagen, así como haciendo una propuesta de análisis lo más ajustada a la ciudad para que sirva de referencia en cuanto a la organización e orientación de ella y sus elementos.

Objeto de la investigación:

Identificar elementos que construyen la imagen e identidad de la ciudad de Lisboa que pueden servir como puntos de referencia y orientación en la ciudad.

Preguntas que dieron origen a la investigación

¿Cuál es la forma de interpretar y leer la ciudad?

¿Qué da una “legibilidad” a su representación e interpretación?

Hipótesis

La hipótesis inicial de la que se parte es que la identidad urbana y los elementos que configuran el imaginario de la ciudad es difícil de medir, categorizar y evaluar, porque hay un rol de subjetividad, que depende de las diferentes experiencias y percepciones. Pero, por otra parte, podemos racionalizarla, por ejemplo como punto de apoyo en la forma de análisis de Lynch para estudiar los elementos y la ciudad de Lisboa.

Para alcanzar los objetivos establecidos en la investigación es necesario llevar a cabo diferentes estadios de trabajo, que serán desarrollados desde setiembre a mayo.

Objetivos:

1. Identificar los principales elementos que pueden configurar la imagen de la ciudad en Lisboa (en un contexto de ciudad y de barrio o sub área)
2. Realizar un estudio de caso en una zona de Lisboa e intentar ver como los elementos en el contexto ciudad son útiles en una sub área.
3. Establecer una categorización de elementos que crean identidad en el espacio, que son útiles para entender la ciudad y orientarse en ella.
4. Comparar si hay una relación con esos elementos en la ciudad de Barcelona.

Metodología y plan de trabajo

La primera etapa del trabajo es el contacto directo con el espacio urbano a partir de miradas superficiales (turísticas, en busca de las referencias de un reducido número de elementos- el clásico top 10 del discurso turístico de identidad). La identificación del tema, el establecimiento de objetivos, y la hipótesis de la que se parte; nos permite posteriormente hacer el diagnóstico del trabajo de investigación. Esto supone un levantamiento de ideas, de testimonios o de experiencias, de dificultades sobre la percepción de la imagen, creando y estableciendo un sistema de referencias (según la forma de la ciudad, la geomorfología, los ejes, puntos, áreas y jerarquía de “objetos”) para poder desenvolver el trabajo.

La segunda etapa será proporcionar una base teórica para poder desarrollar una buena investigación, a través de la recopilación y análisis de fuentes secundarias: datos bibliográficos sobre el tema de la identidad e imagen, así como bibliografía sobre Lisboa, para poder entender el urbanismo de la ciudad y en especial el espacio público. Es necesario estudiar autores que identifican los aspectos importantes de su configuración para poder identificar y configurar una perspectiva y un punto de vista

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

sobre la imagen de la ciudad, y diferentes formas de entenderla. Se tratará de establecer la forma de análisis y aplicarla a los diferentes elementos considerados como sistema de referencia para la configuración de la imagen, y ver la importancia que desarrollan en la ella, así como la conexión que pueden o no existir entre estos elementos.

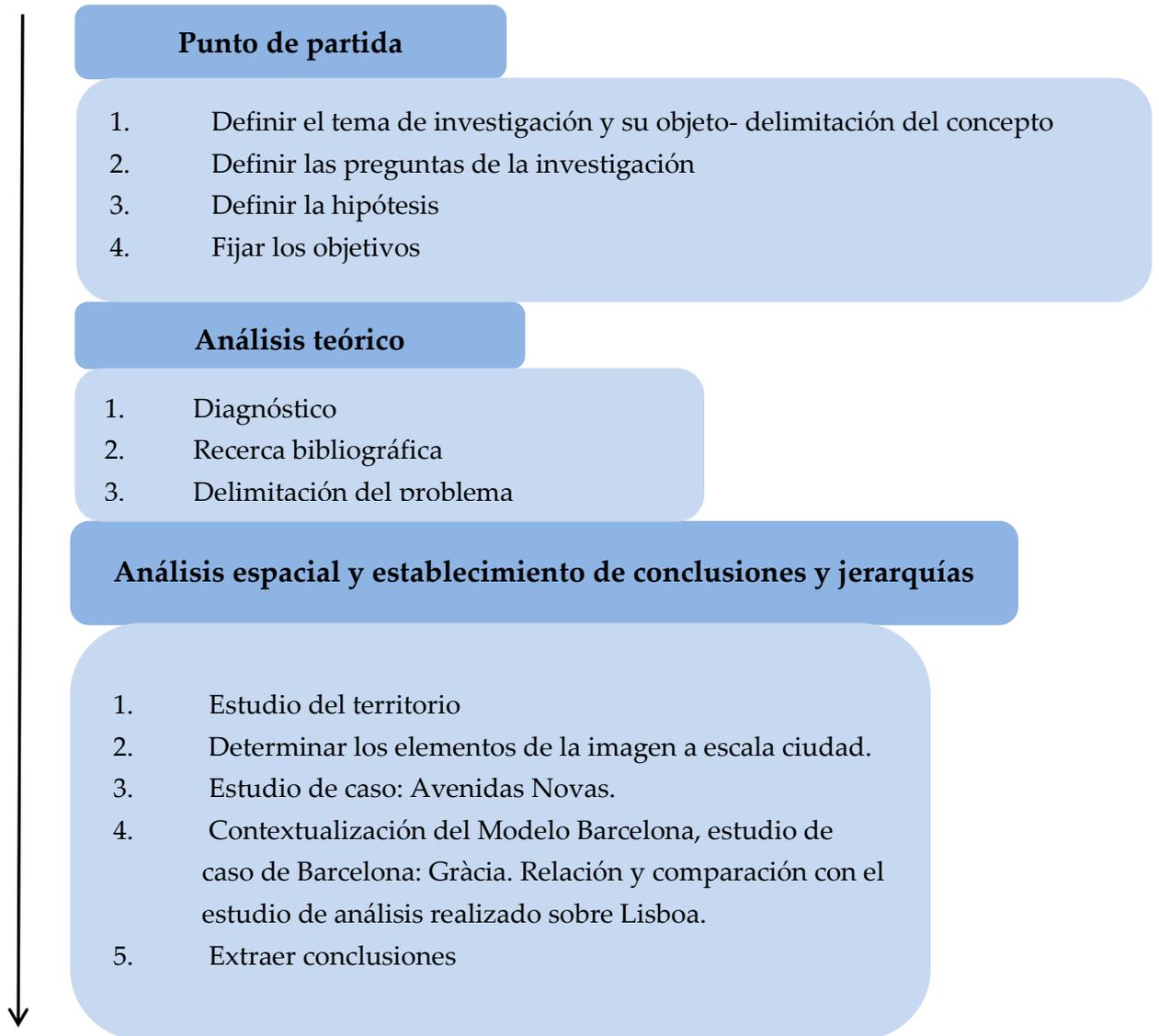
La tercera etapa corresponde al desarrollo de un estudio de caso en Avenidas Novas, en donde se identificará si los elementos que configuran y que son importantes para la imagen de la ciudad de Lisboa, son también presentes en una escala de “zoom” en la ciudad. Es decir, se trata de ver si hay o no una diferencia en cuanto a la forma de entender o ver la ciudad en cuanto a la imagen, teniendo en cuenta las distintas escalas que hay en la ciudad, y viendo si los elementos característicos de una también son presentes o no en otra escala, más grande o más pequeña. Y posteriormente, hacer una observación de cuáles son los cambios y los elementos teniendo en cuenta las categorías, la jerarquía y la escala.

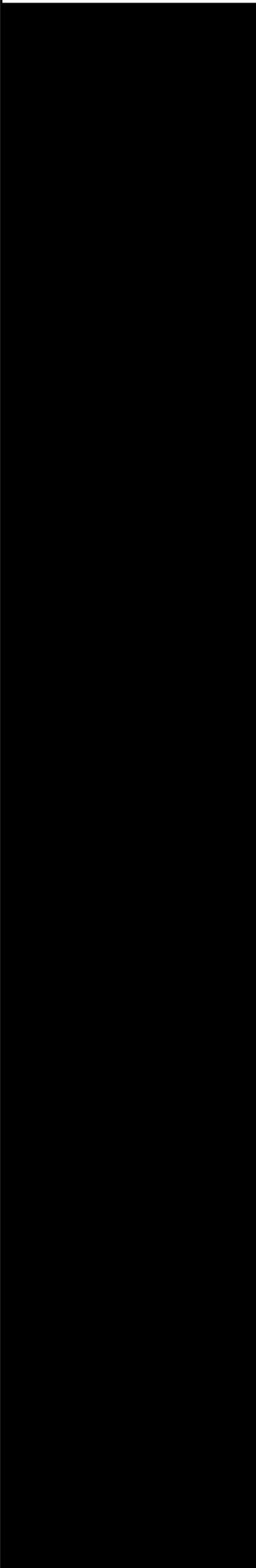
La cuarta y última etapa será la de proporcionar un contexto sobre el Modelo Barcelona, a través de la revisión de este y los procesos urbanos de la transformación que la ciudad ha vivido, así como un estudio de caso en el área de Gràcia; por lo tanto, cogiendo un espacio más específico que la escala ciudad.

Todos estos elementos desde la perspectiva de la identidad y la imagen urbana. Para posteriormente, hacer el correspondiente establecimiento de la jerarquía de los elementos identificados y la aplicación de este conocimiento y criterios para desarrollar una comparación y/o relación entre Lisboa y Barcelona.

En definitiva, para proporcionar una base de partida para el programa de la Câmara Municipal de Lisboa y poder realizar una evaluación y extraer conclusiones.

Esquema metodológico





Capítulo 1: La forma de analizar la ciudad a través de la imagen

1. Formas de analizar la ciudad

La mayor parte del análisis urbano es la percepción visual de la ciudad, que a su vez, ésta es el hecho de entender la información a través de la mirada. (Schwalbach, 2009)

El análisis urbano ayuda a que las personas reconozcan fenómenos o conexiones a través de las diversas percepciones.

Hay diferentes tipos de análisis, algunos se centran en aspectos individuales, sin asegurar de proveer de explicaciones generales sobre la ciudad como un fenómeno que se encuentra fuera de la estructura de la percepción; pero también hay las observaciones integrales que tienen en cuenta la lógica de la ciudad como conjunto, las características de la estructura de la ciudad a partir de las descripciones espaciales.

La información histórica puede ser un importante referente y punto de apoyo de trabajo, y los mapas una base de herramienta práctica.

El análisis urbano de una particular área o ciudad tienen que tener en cuenta la observación e investigación de varias cuestiones, al mismo tiempo que se tienen que ver las interacciones entre los distintos sectores analizados.

Un análisis urbano es la integración de diversos análisis de una imagen o parte individual. La calidad de un análisis urbano está determinada por la conciencia de cualquier área específica de los diferentes aspectos que interactúan en el área de investigación, en lugar de la lista detallada de los factores sectoriales individuales.

El análisis urbano crea, en resumen, la representación de modelos de una realidad urbana que sirva de base para las medidas de planificación urbana futura en el ámbito de la investigación. (Stoetzel, 1970)

El análisis urbano es interdisciplinar: se mueve entre el arte y la ciencia, entre lo subjetivo y lo objetivo. No es un arte, ni tampoco una ciencia, pero actúa como ambas, y requiere elementos subjetivos para sus procesos de generación de conocimiento, es por eso que puede haber muchos tipos de análisis e interpretaciones, y no hay un único correcto, sino varios con metodologías y formas de interpretación diferentes que tienen su argumentación propia. (Hall, 1988)

Los hechos urbanos están presentes y disponibles para quien quiera leerlos y comprenderlos, no deja de ser hecho que trascurren en un espacio abierto para ser interpretado y descrito por todos los que tengan una interacción con ellos: son una posibilidad cognoscitiva y analítica inagotable para quienes emprendan una investigación sobre la forma de la ciudad, así como su práctica; ya que puede hacer cambiar las ideas y por este motivo el análisis será un proceso de permanente revisión, interminable al volver una y otra vez sobre el material examinado. (Tafuri, 1980). Ya que *“no hay resultados definitivos, sino una sucesión ininterrumpida de fases”* (Lynch, 2012:12)

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

Así, la interpretación de la ciudad como realidad material debe comprender dos abordajes: el análisis de su forma en un momento determinado y a su justificación metodológica la que sustenta. Ya que la ciudad física presenta la capacidad de ser interpretada y comprendida, haciendo posible un entorno de reflexión y análisis en torno a la forma y a su percepción según las experiencias (Coelho, 2013)

Sin embargo, para que esta lectura proporcione conocimiento, deben existir principios que definan el tipo de mirada con el que se evalúa la información: una teoría o una metodología, por lo tanto, la interpretación del lugar necesita una postura teórica de partida que señale el camino a seguir, lo que construirá una estrecha relación entre teoría y práctica, presente en toda lectura de la ciudad.

El establecimiento de criterios para empezar el análisis es fundamental para su desarrollo: la determinación de los elementos a analizar, las escalas, los tiempos, los períodos y el nivel de abstracción de los planos marcan la ruta a seguir y condicionan los resultados. Es imposible la realización de un análisis que lo abarque todo, es por eso que la concretización del marco permite llegar a resultados suficientemente claros dentro del contexto y la forma de estudiarlo.

Un buen análisis es interpretativo del lugar de estudio y tienen como objeto, la producción de conocimiento; cada uno podrá requerir una aproximación diferente, ya que hay tantos tipos de análisis como fenómenos urbanos; por lo que cada autor deberá escoger sus herramientas y usarlas desde el conocimiento del lugar. (Salazar, 2010)

Esta descomposición en elementos, es esencial para hacer una lectura, pero a su vez tenemos que tener presente que estos elementos a pesar de poder ser comprendidos de forma individual, ya que presentan naturaleza propia, la relación y conexión entre estos es esencial para entender la ciudad (Coelho, 2013)

Los estudios de percepción, la investigación a escala individual hace posible un análisis detallado, que permite obtener tantas hipótesis como individuos. En los análisis de percepción existen alternativas a las técnicas clásicas de muestreo. (Bailly, 1978)

Partiendo de este punto, y considerando la metodología de análisis que se quiere desarrollar en la siguiente investigación, voy a concretizar la definición de las diferentes categorías de análisis previamente.

El primer análisis es considerado a partir de 5 categorías o grupos de imágenes valoradas como relevantes a nivel de ciudad:

- La **imagen histórica** que hace referencia a los desarrollos sistemáticos de acontecimientos pasados que han tenido una importancia considerable, plasmada en distintos elementos que tienen cierta importancia en las personas y la ciudad.
- La **imagen turística** hace referencia a los elementos que crean el tópico turístico de la ciudad, aquellos elementos representativos de la ciudad por parte de las personas que no viven en ella, las imágenes vistas desde los que son de fuera.

- La **imagen morfológica** concierne a los elementos físicos y orográficos de la ciudad y todo lo que puede ser elemento relevante en cuanto a su forma y percepción de ésta.
- La **imagen de las infraestructuras** hace referencia a aquellos elementos que nos sirven para conectar espacios hacer desplazamientos y en definitiva poder crear conexiones para que la movilidad sea de suministros urbanos.
- La **imagen de los grandes objetos** concierne a aquellas partes o elementos en que se ve la ciudad con grande afluencia de gente como consecuencia de su servicio importante que ofrece.

Estas categorías se han considerado, como punto de partida por su importante abarque de distintos elementos que conciernen a la ciudad, a nivel estructural, y que por lo tanto, puede ser un primer contacto con los distintos elementos que influyen en la interacción de las personas en el espacio ciudad. Pero como la imagen de la ciudad es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales, o de una serie de imágenes públicas (Lynch, 2012) también es importante considerar hacer una substracción de diversos elementos para poder tener una idea de imagen y de elementos más acotada, o si más no más disgregada.

A partir de estas primeras abstracción a través de las categorías concretizadas para hacer el análisis se dispondrá a realizar un siguiente sub-análisis referente a los elementos considerados por Lynch en la forma de analizar la ciudad²:

- **Sendas:** caminos que sigue el observador, dentro de estas los más representativos ejes de circulación (avenidas, autopistas, tren...)
- **Bordes:** representan los límites de diferentes espacios que nos puede ayudar a fragmentar para después poder unir con otros espacios.
- **Barrios o distritos:** las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes que presenta unas características físicas y/o de identidad definitorias.
- **Nodos:** puntos estratégicos, focos de confluencias, roturas, cruces en una ciudad.
- **Mojones:** puntos de referencia de la ciudad, que son objetos físicos definidos y característicos, que se destacan en el paisaje visual.

Estos elementos considerados por Lynch he valorado que pueden ser analizados teniendo en cuenta las diferentes categorías; ya que en mi opinión es importante primero contextualizar la ciudad y separarla por elementos que le dan forma y carácter, y después aplicar las categorías de Lynch. Categorías que pueden resultar de aplicaciones más generales, puesto que parecen reaparecer en diversos tópicos de imágenes ambientales, pero que a su vez consiguen abarcar los datos de forma eficaz

² “Este análisis se reduce a los efectos de los objetos físicos y perceptibles, el objetivo del cual consiste en develar la función de la forma en sí”. (Lynch, 2012: 61)

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

(Lynch, 2012), aunque puedan darse en contextos y elementos diferentes, y por lo tanto tener diversas interpretaciones y visiones.

De esta manera a través de dos “filtros” de análisis se puede llegar a un mayor nivel de abstracción de los elementos de la ciudad para poder posteriormente intentar definir una posible forma de su imagen, y los elementos que la componen. Para poder continuar una futura investigación a través de las consideraciones de testimonios que influyen en espacio, a través de encuestas, entrevistas y puestas en escena de las consideraciones del análisis.

2. La idea de imagen

“Una metrópolis como una ciudad no es ni un sumatorio de aglomerados, de urbanismo y de lo natural, ni un mosaico de barrios. Ella es un sistema que deberá ser pensado con una articulación dinámica entre las partes, a partir y para las personas, como paisaje único e indivisible” João Tiago Carapau³, Lisboa capital de paisagem humanas

La ciudad no es sólo un paisaje físico, es sobre todo resultado cultural, es un espacio de vida, organismo mutable, que alimenta y se alimenta de procesos de transformación cotidianos.

Partimos de la idea base que los espacios tienen una identidad, y por lo tanto son percibidos por las personas, las cuales configuran una imagen según su experiencia y conocimiento. Estas imágenes son coordinadas con otras formando una relación.

“Una imagen eficaz requiere, en primer término, la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. En segundo término, la imagen debe incluir la relación espacial o pautal del objeto con el observador y con otros objetos. Por último este objeto debe tener cierto significado, práctico o emotivo, para el observador” (Lynch, 2012:17)

Un determinado grupo de personas que tenga un espacio de frecuencia y cotidiano, tienen unas similitudes en cuanto a la identificación de ese espacio, ya que existe la idea de que *“el entorno físico de un individuo está culturizado por la sociedad de la que forma parte, y que describe el mundo físico, tal como es percibido en el seno de una sociedad y como objeto de conductas de adaptación a la misma, equivale a describir la cultura espacial de esta sociedad” (Salazar,2010:12)*, por lo tanto, la pertenencia a un mismo grupo social a diferentes escalas: ciudad, barrio, agrupación cultural...crea un cierto vínculo con el espacio y la forma de percibirlo.

Aunque la idea de que los individuos, los grupos sociales o las comunidades están siempre ubicadas en un determinado espacio, y por lo tanto, relacionadas con un determinado entorno.

La consideración del entorno urbano como algo más que el escenario donde se desarrolla la vida de los individuos, siendo un producto social fruto de la interacción simbólica que se da entre las personas que comparten un determinado entorno urbano. Los contenidos de estas categorizaciones vienen determinadas por la interacción simbólica que se da entre las personas que comparten un determinado espacio y que se identifican con él a través de un conjunto de significados socialmente elaborados y compartidos. Es de esta manera como el entorno urbano supera la dimensión física para adoptar también una dimensión simbólica y social.

³ Licenciado en ingeniería agrícola, ha colaborado en la revista “Arquitectura Paisagista”.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

El diálogo entre el individuo y su entorno es una relación dinámica de interacción, ya que el individuo se apropia del espacio transformándolo física o simbólicamente; al mismo tiempo que incorpora determinadas cogniciones a sí mismo: sentimientos, actitudes relacionadas con el espacio que resultan para fundamental de la definición de él mismo. (Pronshansky, 1976).

La idea de **identidad urbana** aparece como el concepto de sentirse de un determinado entorno, y compartir entre el grupo de personas similitudes entorno a la interacción y a la percepción de ese espacio. Este concepto fue desarrollado por Lalli, y según el autor es *“sentirse y definirse de un determinado pueblo (barrio o ciudad) implica también desmarcarse en contraste con el resto de gente que no vive allí”* (Lalli, 1988:114)

Dentro de esta idea podemos distinguir subgrupos según el nivel jerárquico, ya que podemos considerar la escala ciudad, que en ella englobaría todas aquellas personas que viven y transitan la ciudad; pero también escalas más locales, ya que al mismo tiempo cada persona vive y hace su vida cotidiana en algún barrio, al igual que las personas que también viven en él, y que por lo tanto, tienen una percepción parecida de ese espacio; pero que a su vez no es la misma que aquellos que no frecuentan en ese barrio, pero que sí que comparten la identidad a escala ciudad.

Así que podemos considerar que no existe una única identidad, y aunque como cada individuo es diferente y las experiencias también, el entorno social es muy influyente en las percepciones, por lo tanto, hay una cierta identidad común.

Pero ¿Cómo se genera esta identidad? Primeramente, es oportuno hacer una pequeña reflexión sobre el concepto, el cual presenta variaciones según la disciplina y el punto de vista. Por un lado, y desde el punto de vista de los antropólogos la identidad referida al espacio consiste en la afirmación emblemática de territorios, en elementos fronterizos y diversos, con la que cada comunidad se constituye y se diferencia de las otras (Lévi-Strauss, 1990). Según los sociólogos la identidad, está determinada por el carácter social que a su vez viene determinado por la historia del grupo que compone este espacio (Giddens, 1994), y en la psicología social la identidad se ve considerada por la construcción de acuerdo con categorías socio-espaciales: a través de límites, prácticas, estilos de vida e historia en común (Valera, 1993)

Este concepto, por otro lado, siempre comporta una referencia con el exterior que es constitutivo de la identidad. (Brandão, 2006)

“Pero la dimensión de la identidad urbana tiene por base no sólo características tipológicas y morfológicas del espacio público, sino también los significados generados a través de los elementos transmisores de información simbólica, configurando así una creciente diversidad y complejidad de identidad” (Brandão, 2011:33), que puede ir cambiando a lo largo del tiempo sufriendo variaciones a veces de tipo cultural o estéticos. Por lo tanto, se trata de un valor relativo. Estos espacios simbólicos, que representan un ícono, resultan en el conjunto de la ciudad, lugares fácilmente identificables de los lugares imperceptibles.

A escala urbana, la identidad se percibe cada vez más a través de la configuración de la imagen: son las imágenes yuxtapuestas, ya sea por los diferentes puntos de vista de los cuales tenemos referencia, o retransmitidas por distintos medios, lo que nos permiten una percepción y un reconocimiento de aquello que es destacado, o diferenciado, en un contexto genérico, y que por lo tanto forja un carácter y un concepto definitorio y diferente del resto a escala espacial.

El valor simbólico relacionado al entorno tiene importantes consideraciones asociadas a los fenómenos de la movilidad social o los procesos de gentrificación⁴ (Hunter, 19787), ya los espacios o lugares tienen elementos prototípicos, con más o menos fuerza e identidad, que definen y crean una imagen del espacio, una imagen promovida a nivel social, que crean características de estos entornos que pueden ser denominados como espacios simbólicos urbanos (Valera, 1993)

Para trabajar en el tema he considerado hacer un nivel de abstracción para poder analizar la naturaleza de las imágenes así como las conexiones que pueden existir entre ellas. Considerando que las imágenes o elementos representativos de la idea o simbolismo de un espacio pueden venir de elementos o procesos de carácter diverso, pero que en general como hemos podido ver con las consideraciones anteriores forman una referencia determinante de un espacio.

Toda imagen ambiental exige:

- **Identidad:** se trata de la identificación de un objeto, su distinción de los otros objetos, y su reconocimiento como entidad separable, a través de significados reconocibles.
- **Estructura:** ya que la imagen debe incluir la relación entre el observador y también con los otros elementos.
- **Significado:** el objeto debe poseer un significado práctico o emotivo para el observador. (Lynch, 2012)

Así pues, he valorado hacer referencia a configuraciones de imagen según: la historia y los sucesos históricos y por lo tanto los elementos representativos que han perdurado a la ciudad, haciendo que cogiera un carácter propio; como también las configuraciones a nivel físico-territorial de la ciudad, parte importante de la imagen y de la estructura de la ciudad; así como la imagen según las comunicaciones que muchas veces nos ayudan a conectar los espacios y a tener una estructuración más clara de la ciudad y sus conexiones. Pero también la imagen a partir de los elementos que concentran muchas personas venidas de un espacio más amplio, y que son puntos fuertes de aglomeración de la ciudad que presentan un servicio importante y específico. Y finalmente he considerado ligar la imagen turística o el prototipo de imagen que una ciudad muestra

⁴ Concepto que viene a definir el proceso mediante el cual un barrio de clase obrera, que ha sufrido una situación previa de abandono y degradación, vive un proceso de revalorización que implica la expulsión de sus habitantes tradicionales y su substitución por habitantes de clase media-alta.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

a las personas que no viven en ella y que por lo tanto no tienen la misma movilidad ni experiencia en ella. Todos estos elementos han sido considerados para ver cómo actúan en la configuración de la imagen global de la ciudad. Se trata de analizar las distintas imágenes según elementos o características y ver las relaciones que pueden o no tener entre ellas, para formar el patchwork de la ciudad a partir de diversos elementos o consideraciones.

Estas imágenes consideradas tienen una relación y ubicación en el espacio, por lo tanto, he tratado elementos físicos con una ubicación concreta. Aunque también en una ciudad pueden influir elementos no materiales, o de más efímera ubicación, que también pueden presentar una imagen y una identidad, dando lugar a un aspecto significativo de ese lugar. En el caso de Lisboa, se podría referir al fado como elemento identitario de la ciudad, y de Portugal en general, o los ámbitos más gastronómicos como sería el caso del bacalao o de los Pasteis de nata.

Estos elementos, aunque no dejan de ser importantes a nivel de la imagen de un lugar, no son tratados directamente en mi trabajo.

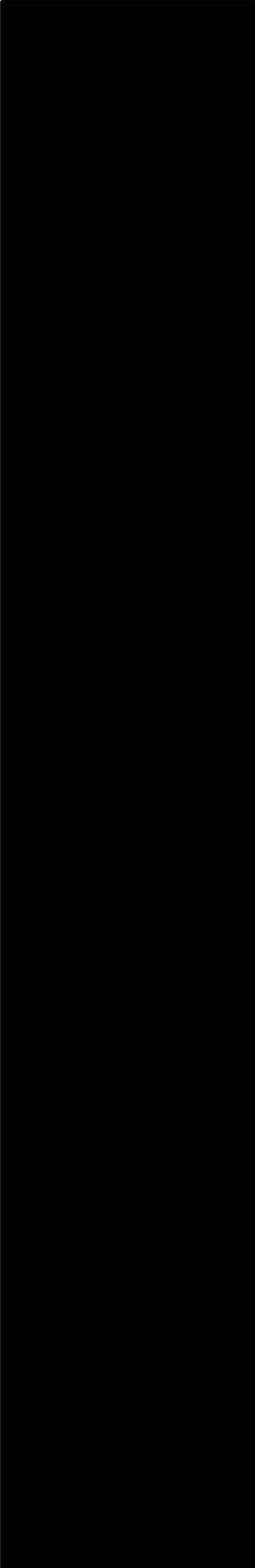
“No hay una única Lisboa, sino que hay varias Lisboas que hacen una Lisboa global, una metrópolis humanizada”. João Tiago Carapau, Lisboa, capital de paisagens humanas.

Pero si hacemos otros niveles de abstracción con tal “desmigra” esta identidad de la ciudad en otras escalas más pequeñas, o según conceptos y categorías, para analizar con más precisión la formación de este posible conglomerado de varias ideas y conceptos que forman esta unidad de ciudad; podremos hacer un análisis y una aproximación a la noción de la formación de la imagen de la ciudad más precisa y detallada. Esto se hará a partir de las consideraciones hechas por Lynch, reduciendo el análisis no a la naturaleza del objeto, sino a los efectos físicos y perceptibles que tiene ya que para él *“una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también de forma fácil, en una pauta global”* (Lynch, 2012:12)

El primer análisis se hará a partir de la aproximación de las diferentes categorías, que son a vez diferentes y distantes, pero que a la vez son fenómenos dominantes en la ciudad y que nos permiten destacar y analizar la imagen a nivel temático. Un punto base para en momentos posteriores poder hacer un cruce de estas categorías a partir de diferentes testimonios a través de entrevistas, encuestas, análisis de discursos u observaciones. Las categorías consideradas son:

1. Histórica
2. Física- morfológica
3. Turística
4. Infraestructuras
5. Grandes objetos

En el caso de Lisboa se desglosará en el siguiente capítulo.



Capítulo 2: La imagen a escala ciudad- Lisboa

1. Imagen histórica

Como bien sabemos la imagen de una ciudad se configura, en parte, a partir de su historia: los sucesos que la han marcado, los cambios sufridos, y por lo tanto también los cambios que podrá tener en un futuro.

La ciudad de Lisboa creció adhiriendo diferentes centros de orígenes y funciones diversas. Aún hoy podemos identificar ese conglomerado urbano de diferentes áreas en la imagen de la ciudad, al mismo tiempo que se muestran otros espacios que se han configurado en la construcción de la ciudad sin perder sus líneas originales.

La razón de la existencia de Lisboa y su localización está asociada a transacciones marítimas y comerciales. Los romanos decidieron verla como una ciudad y como un puerto; en el que se hizo un intento de articular la ciudad con la topografía montañosa de las colinas y garantizar una defensa eficaz y, además de potenciar y respaldar las rutas marítimas a través de su proximidad al río.

En la época medieval el castillo y su muralla eran los elementos más importantes de la ciudad y también un punto estratégico para los propósitos defensivos. (Salgado, 2006)

A comienzos del siglo XVI aparece una nueva era política, cultural y arquitectónica en donde las estructuras medievales fueron abandonadas. Muchas ciudades tuvieron uno de los cambios más importantes en su imagen con el derribo de las murallas; elementos con un fuerte simbolismo, no sólo militar sino también de definición morfológica de la ciudad en cuanto a que la organizaba en dentro y fuera de la ciudad. Por lo tanto, era un límite muy marcado (Voyé, 1997)

En el caso de Lisboa el castillo fue abandonada y se construyó un nuevo palacio para el rey Manuel I que fue construido a las orillas del río, Palacio da Ribeira. El rey Manuel I determinó el futuro desarrollo de Lisboa, una ciudad que sin duda ha estado marcada por el río y el mar, como lo hacían los antiguos habitantes. Fue en este momento que algunos sectores importantes se desarrollaron fuera de los muros: como el Bairro Alto, entre São Roque y Santa Catarina y Madragoa.

En el siglo XV la zona de Belém fue un lugar que vivió la exponente de la época dorada de los descubrimientos portugueses, ya que desde allí partían los barcos hacia el nuevo mundo, esta zona fue un consejo autónomo entre 1852 y 1885, año en que fue finalmente anexionada a Lisboa.

En 1755 Lisboa sufrió un importante terremoto que destruyó la ciudad. Fue por esta causa que los ingenieros militares, bajo la dirección de Manuel da Maia, tomaron la tarea de pensar una nueva ciudad, siguiendo los criterios racionales basados en una funcionalidad pragmática y una estandarización de la trama urbana que era algo utópico; pudiéndose ver claramente tanto en el trazado ortogonal como en su diseño.

Este período de reconstrucción es llamado como período Pombalino, ya que la dirección política estaba bajo Marqués de Pombal. El proyecto de reconstrucción cubrió la totalidad de la amplia zona devastada por el temblor, en especial, la que fue

devastada por el fuego surgido como resultado del terremoto. Esta reconstrucción se extendió a otras áreas, tales como el nuevo Casi do Sodré o la parroquia de São Paulo y otros; creando así una imagen uniforme que se ha distinguido en la ciudad hasta hoy en día.

En 1850, con la apertura de la Avenida da Liberdade empezaron las nuevas líneas de expansión de la ciudad que generó una ocupación urbana de gran expansión en la zona norte.

El contexto político de la regeneración, abarcó la estrategia del crecimiento y en 1879 con el propósito de dar a Lisboa modernos bulevares, se aprobó el plan de las Avenidas Novas. Es exactamente en una imagen simbólica de la nueva ciudad, una extensión urbana, con nuevas calles que se extienden en una cuadrícula rectilínea con la premisa de la civilización que define ese nuevo siglo. La Avenida Liberdade, elemento principal de ese proceso que termina en una rotonda y con un parque central importante, Parque Eduardo VII. Influenciado por el espíritu Hausmaniano de los grandes bulevares para el uso de vehículos motorizados y de incluir espacios verdes en su perfil. (Salgado, 2006)

A finales de la segunda década del siglo XX, se construyó el barrio do Arco do Cego, construido al este de las Avenidas Novas. Fue el primer barrio social construido en la ciudad.

La tranquila ciudad que se fue configurando en los límites de las Avenidas Novas y Praça do Chile, con una trama urbana limitada a una zona dentro de la carretera de circunvalación, comenzó a ser visto, en términos generales, como una capital del siglo XX, la cual iba extendiendo sus límites, y ya no presentaba una situación tan cercana a la franja ribereña.

Con el régimen de la Dictadura del Estado Nuevo (1938-1943) fue el último plan a ser visto como un proyecto de la ciudad. Su desarrollo se definió en el marco de las políticas de la dictadura. En su conjunto, se establecieron nuevos límites de Lisboa, la transformación de las antiguas zonas rurales que habían sido expropiadas en las zonas urbanizadas.

Esta zona de la ciudad, un poco más deprimida también comenzó a ser renovada. La ubicación del aeropuerto parecía promover la elección, a la vez que proporcionaba una coartada para la reestructuración de la ciudad camino hacia norte de la salida y la justificación para la construcción de viviendas sociales. Su localización en los límites de la ciudad justifica la infraestructura vial, mientras también funciona como un refuerzo para la expansión urbana, a través del barrio de Alvalade, originado en los años 50, y el de Olivais de los años 60; y ya después con la construcción del barrio de Chelas entre los años 70 y 80 como consecuencia del realojamiento de las chabolas. Podemos considerar que se tratan de 3 tipos de urbanismos distintos que marcan una evolución importante en el proceso histórico de la ciudad.

La ciudad a finales del siglo se caracteriza por el debatido tema de la larga orilla del río. El criterio para la renovación urbana y ambiental de la ciudad del futuro, el Plan

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

Expo 98' designado a restaurar el medio ribereño y la consolidación de la ciudad con su río.

Fue un pretexto y un instrumento de la regeneración urbana⁵. La operación fue traducida como una oportunidad para llevar a cabo un cambio profundo en la zona portuaria industrial del este, una de las zonas más degradadas de Lisboa. La integración en la continuación urbana de la ciudad con la construcción de una nueva infraestructura de transporte: la Estación de Oriente; y las grandes comodidades que se convertirían en el período post-Expo en actores urbanos, el plan urbanístico destinado a asegurar una nueva centralidad en un futuro próximo en el marco de la región metropolitana, en la que el nuevo puente Vasco de Gama acabará y marcará una ciudad moderna y de futuro. (Salgado, 2006)

A grandes rasgos podemos decir que la ciudad de Lisboa ha atravesado importantes cambios con respecto a su configuración urbana, es decir, en su imagen estructural como ciudad.

En un primer momento encontramos el terremoto de 1755 y el respectivo modelo Pombalino de intervención urbana a partir de los derribos de esta catástrofe natural que abatió Lisboa, y que marcó un antes y un después en su imagen.

Este período se caracterizó por un modo de urbanización centrípeta, con una racionalidad iluminista en la malla urbana de Lisboa, direccionado y centralizando la capital del País. Se configuró la Praça do Comércio como elemento de estructuración de la malla cuadrículada de la Baixa; el Rossio como “lugar del pueblo”, y las dos plazas como elementos estructurales de la reconstrucción de la ciudad. (Ferreira, 1987)

En ese momento Lisboa presentaba una imagen urbana de una ciudad cercana al río, en que la nueva malla articular configuraba una nueva forma urbana de Lisboa que apuntaba a la modernidad, con también la irregularidad del trazado del espacio edificado anteriormente. Es aquí donde ya se fueron encontrando estructuras e imágenes distintas a nivel urbano de la misma ciudad.

En los años siguientes (1850-1920) Lisboa sufrió otro proceso de urbanización, en este caso no fue causado por otro desastre natural, sino por un cambio o una inversión en el proceso de urbanización, caracterizado por la expansión de la ciudad hacia el norte. Se generó la Avenida Liberdade pasando a ser el “cordón umbilical” de la malla pombalina (Ferreira, 1987). En este periodo la ciudad se expandió, surgiendo el área llamada Avenidas Novas. La imagen de una ciudad centralizada, con un propio centro marcado, pero no propiamente dividida, ya que presenta multiplicidad de imágenes decurrentes en su parcelación de procesos urbanos.

⁵ La regeneración urbana se basa en aumentar el bienestar de los residentes a través de objetivos parciales: mejorar la cohesión social, aumentar la influencia de la ciudad en la toma de decisiones a nivel nacional y optimizar la ciudad como un centro de cultura para lo que se requieren medidas de tipo económico, legal, social, de compensación territorial, acompañadas de un perfeccionamiento de calidad estética del entorno- concepto planteado por Boveraid en 1995.

Ya más recientemente en los años 1930-1940 apareció un acentuado control del uso del suelo, estableciendo un determinado modelo de ordenamiento urbano de Lisboa, creando el Plano Director de la ciudad, que orientó una tendencia de cambio hacia una urbanización direccional, con una diferenciación socio-urbanística bastante acentuada: una expansión socialmente privilegiada hacia el occidente y la zona industrial, y operaría la oriente de la zona ribereña de la ciudad.

Estas formas de concentración y crecimiento urbano dieron lugar más tarde a la formación del Área Metropolitana de Lisboa a partir de los años 60 y 70. Momento en que hubo una gran proceso de cambio de usos del suelo, con un proceso de metropolización con ejes de expansión y de diferenciación socio-urbanística, con nuevas industrias implantadas en el margen sur, la creación de una promoción de vivienda social, y la construcción del puente sobre el Tajo en 1966 que facilitó el acceso a ese margen aumentando la ocupación de esa zona. La imagen metropolitana es un sumatorio de imágenes locales en que el “urbano” se diluye, es por eso que la ciudad de Lisboa es simultáneamente su metrópolis y su centro metropolitano (Ferreira, 1987).

Todos estos cambios y sucesos históricos han marcado la imagen histórica en su expansión, infraestructuras e hitos notables; y por lo tanto, también en parte la imagen y la concepción que se tiene de Lisboa hoy en día. Si hacemos una aproximación a la concepción y las categorías de la imagen de la ciudad según Lynch y lo aplicamos en el caso concreto de la imagen histórica, sin dejar de tener en cuenta una consideración jerárquica en cuanto a importancia en los casos que sea preciso hacer un orden de elementos, vemos que podríamos considerar:

Bordes

Por un lado tendríamos que considerar que los bordes, y más en el caso actual de la historia, no son estáticos, y han ido cambiando y modificándose a lo largo del tiempo desde que se fundó la ciudad hasta hoy en día; pasando de presentar unos límites que cubrían parte de la zona ribereña, a una agregación de la zona de Belém al este; y finalmente con una expansión hacia el norte, sobre todo con una importante configuración urbana en los últimos años hacia el noroeste. También con una expansión mayor, podemos considerar la idea de área metropolitana, y finalmente, algunos valles también pueden funcionar como bordes a nivel histórico como sería el caso del valle de Alcântara como emplazamiento que era una puerta de entrada a la ciudad.

Por lo tanto, estableciendo un nivel jerárquico a los bordes considerados, en un primer nivel se podría establecer según períodos históricos, ya que como hemos visto estos bordes o límites se han ido modificando en el tiempo. Así es que a grandes rasgos tendríamos:

- 1- Río Tajo como límite de importancia histórica de la ciudad, y uno de los límites que podríamos considerar de primer rango ya que es inmutable.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

- 2- En un segundo nivel podríamos considerar aquellos límites de la ciudad que han tenido importancia en la historia, y en la actualidad pero que no siempre han sido borde: como sería el caso de Bélem al este, o la zona de la Expo 98' en el noroeste
- 3- Y finalmente en un tercer nivel podríamos considerar zonas límite de importancia histórica, pero que actualmente no tienen una importancia tan significativa de límite como las anteriores; esto sería el caso del Valle de Alcântara.

Sendas

Como importantes sendas que configuran la imagen y hechos históricos de la ciudad, podríamos considerar

- 1- La Av. Liberdade como elemento que configuró la senda principal de proceso de expansión a través de grandes bulevares. Se prolonga como eje Norte-Sur hasta el Campo Grande, a través de la Avenida Fontes Pereira de Melo y la Avenida da Republica.
- 2- En un segundo nivel tendríamos que hacer hincapié a las sendas que configuran la trama urbana de la Baixa como elemento definidor de lo que fue un suceso natural y la consiguiente medida de reconstrucción en un área con una estructura característica, y que por lo tanto nos puede recordar el suceso histórico.
- 3- Tampoco podemos dejar de lado las diferentes sendas que se han ido configurando a lo largo de la historia según el crecimiento de la ciudad, como son las sendas transversales (Avenida Almirante Reis, Avenida Liberdade), circulares (la segunda circular, el eje Norte-Sur), litorales (Avenida Infante Dom Henrique, Avenida 24 de Julho) que conectan los extremos de la ciudad.

Barrios o distritos

A lo que concierne a los barrios, podemos decir que cada barrio configura una historia, un suceso y por lo tanto, configura una imagen característica. Tal y como decía Jorge Nicolau en el libro *a cidade entre bairros*: *“En la ciudad de Lisboa, donde las tramas urbanas se fueron sobreponiendo a lo largo de los tiempos, empieza a ser difícil encontrar referencias territoriales que nos permitan tener un “hilo conductor” en la ligación con su pasado urbano. La ciudad tiene una narrativa que es necesaria preservar y que es visible cuando la recorremos a pie o cuando deambulamos por su literatura. Entendemos que la única forma de intervenir en la ciudad es a través de su presentación y comprensión”* (Nicolau, 2012)

Pero hablando a escala ciudad, y a nivel de una importancia general; podemos considerar un seguido de barrios como según diferentes características históricas:

- **Medieval:** Alfama
- **Pre-pombalino:** Barrio Alto

- **Pombalino:** La Baixa y Chiado
- **Consolidación burguesa:** Avenidas Novas y Alvalade.
- **Aristocráticos:** Restelo y Lapa.
- **Modernos:** Olivais, Chelas, o aún de una creación más moderna encontramos en Parque das Nações, que forma parte de la historia más reciente y que marca una imagen distinta y definida del resto.

Pero no nos tenemos que olvidar de la zona de Belém como área que ha marcado la imagen de la Lisboa como capital de un país de exploradores y conquistadores.

Nodos

Los nodos como elementos de confluencia hay varios en la ciudad de Lisboa, pero aquellos que realmente tienen una representación que podríamos considerar más histórica son las distintas plazas.

- **Plazas céntricas:** Praça do Comercio, Praça dos Restauradores, Praça Dom Pedro IV, Praça Figueira, así como Martim Moniz y Marques de Pombal
- **Otros puntos** más alejados de lo que podemos considerar centro: como la “Rotonda del Reloj”, nodo emblemático cerca del aeropuerto o la Praça Espanha, o la Praça Sete Rios.

Mojones

Como puntos de referencia o representativos que vendrían a ser de dentro de esta clasificación de mojones, podríamos considerar importantes según su naturaleza:

- **Elementos religiosos:** el Monasterio de los Jerónimos, la Catedral, la Parroquia de São Vicente, el Convento da Graça, o la Basílica da Estrela.
- **Otros elementos:** el Castillo de São Jorge, la Torre de Belém cúpula del Panteón Nacional o ya más reciente podemos ver la Torre Vasco de Gama como representativos del período histórico más reciente de la ciudad.

Ese motivo vemos que gran parte de los mojones que podemos considerar de carácter histórico son de referencia religiosa, aunque más recientemente podemos encontrar otros elementos de historia más reciente como sería la Torre Vasco de Gama, elemento representativo de la zona más nueva de la ciudad.

A nivel general la imagen histórica presenta diferentes rasgos importantes a comentar:

- Proximidad al río Tajo, y este como elemento estructurador de la historia de la ciudad.
- Importancia de los sucesos históricos y su legado en forma de elementos, que englobaría los componentes que podemos considerar representativos en esta imagen, ya que el legado histórico representativo de la ciudad tanto puede ser en forma de mojón, como sería el caso de una edificio o una escultura, como de nodo que sería principalmente en forma de plazas, o como en forma de un barrio o sendas.

Imagen histórica



Fig. 1



Fig.2 Vista del río Tajo desde el Panteón. El río Tajo representa un elemento importante para la ciudad de Lisboa, y es presente en diferentes perspectivas e imágenes de la ciudad



Fig.3 Vista de São Vicente da Fora desde el mirador de Santa Lucía. El monasterio fue fundado alrededor de 1147. Es un elemento característico en cuanto a la imagen histórica.



Fig.4 Vista del Monasterio dos Jerónimos desde el Monumento aos Descobrimentos. El monasterio fue fundado en el año 1501 para conmemorar el regreso de la India de Vasco de Gama. El monasterio de los Jerónimos es un elemento identitario tanto a nivel histórico como a nivel turístico.



Fig.5 La Catedral (Sé) vista desde el Largo da Sé. La Catedral de Lisboa se empezó a construir en el año 1147, actualmente es un elemento característico a nivel histórico y también turístico.

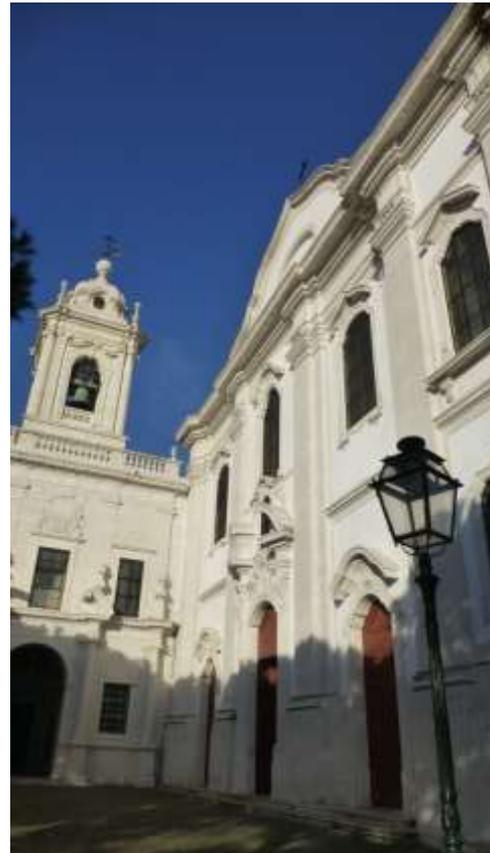


Fig.6 Convento da Graça se empezó a construir en el año 1271. Representa un elemento característico a nivel histórico.



Fig.7 Vista del Castillo de São Jorge desde la Praça Figueira. El Castillo fue construido por los visigodos en el siglo V. Representa un elemento importante en cuanto a la imagen histórica, turística y también la física morfológica por su ubicación en la ciudad.



Fig.8 Vista del Panteón Nacional desde el mirador de Santa Lucía, el Panteón se empezó a erigir en el año 1682; encontramos las sepulturas de los presidentes de la República, escritores así como la cantante de



Fig.9 Torre de Belém inició la construcción en el 1514. Es un elemento muy característico y representativo de la ciudad de Lisboa, y tiene importancia en cuanto a la imagen histórica y turística.



Fig.10 Basílica da Estrela se empezó a construir en el 1779, y representa otro mojón importante en la imagen histórica de la ciudad

2. Imagen física y morfológica

La ubicación de Lisboa fue fuertemente determinada por sus características de su relevo. La coincidencia de las líneas dominantes del relevo con las líneas estructurales del tejido urbano enfatiza la importancia de las circunstancias morfológicas en la evolución urbana de Lisboa.

La ciudad se fue desarrollando a lo largo de los valles y las líneas de anchura principales, a través de un crecimiento linear y de las mallas adaptadas a su topografía. La coincidencia entre colinas y barrios históricos hizo de Lisboa una ciudad con identidades y espacios múltiples.

Como muchas de las ciudades del sur de Europa, cuyo relevo se caracteriza por una forma determinante, la relación entre la localización de los edificios y paisajes, en Lisboa, encontramos que los elementos arquitectónicos más relevantes escogen lugares privilegiados, volviéndose elementos significantes en la lectura de la ciudad, integrando así, territorio y espacio urbano.

La morfología interviene como factor determinante en la percepción de los espacios de la ciudad, integrando el conjunto de circunstancias y acontecimientos urbanos que le dan carácter y que nos permiten tener una forma de orientación en la ciudad. Es por ejemplo el caso del río como elemento orientativo, o las colinas litorales.

En el plano “verde” de la ciudad de Lisboa se identifica cuatro grandes sistemas naturales de paisaje. La diferenciación de estas zonas se apoya sobre todo en el carácter morfológico, un sistema de colinas y valles encajados, unos sistemas para plan alto, y un frente, que va desde Belém a la zona Oriental caracterizado por el contacto con el margen ribereño. En su crecimiento urbano, Lisboa dejó dos espacios en que el dominante no era el espacio edificado simétricos y complementares: Monsanto y el Valle de Chelas. (Sisti, 2005)

Es importante ver la situación en la ciudad de estos elementos morfológicos ya que nos ayuda a contextualizar una imagen física y estructural de ella.

Monsanto, fue el resultado de una decisión estratégica, de gran fuerza política y soportada técnicamente por la bondad de expansión hacia occidente a favor del plano de la Costa del Sol, de la abertura de la autopista de Estoril, y de la localización del Estadio Nacional como grande equipamiento monumental. Este auténtico pulmón verde es un componente importante de la ciudad. (Sisti, 2005)

La ciudad de Lisboa a lo largo del tiempo y partiendo de la base de su ubicación geográfica ha ido implementando diferentes elementos para hacer frente a su orografía y ubicación, así como destacando sus elementos del relieve.

Algunos ejemplos de “combate” a la orografía en la ciudad es la ubicación de ascensores o elevadores para hacer frente a los desniveles entre colinas y valles, pero éstas no son las únicas infraestructuras que se han aplicado en la ciudad y hacen referencia a la morfología. Otros ejemplos son los puentes que unen la ciudad de

Lisboa con la otra orilla del estuario del Tajo, elementos de infraestructura que caracterizan la singular imagen de la ciudad.

El hecho de que la ciudad de Lisboa presente valle y colinas ha hecho que se crearan puntos de miradores que son uno de los componentes que caracterizan la identidad de la ciudad, en su conjunto, ya que estructura una fuerte imagen, su forma y el sentido de ella. (Brandão, 2011)

Los miradores son una posibilidad de percepción y de conocimiento del paisaje, lugares en donde la ciudad puede ser observada, por lo tanto, los miradores son parte integral de la configuración de la imagen.

Las colinas de Lisboa definen la génesis primera de los miradores y muchas veces a su concepción de extenderse a las modelizaciones del terreno. (Brandão, 2011)

La nueva morfología, que la podríamos llamar “adulterada por la mano del hombre”, es pues el resultado de la yuxtaposición de una morfología metabólica, relacionada con los procesos de funcionamiento natural del territorio, con una topografía creciente como resultado del esfuerzo de implementaciones rápidas para facilitar la accesibilidad y los movimientos en y entre la ciudad y su área metropolitana.

Toda esta marcada orografía de la ciudad de Lisboa que tanto la caracteriza está determinada por todos estos diferentes elementos que se han ido comentando: los miradores, calles con fuertes desniveles y elevadores que en conjunto han marcado la imagen estructural de la ciudad. Si vamos más allá, e intentamos hacer un desglose de diferentes elementos y categorizarlos en los conceptos de Lynch vemos que:

Bordes

Pensando con la morfología de la ciudad, vemos que aunque anteriormente ya hemos ido viendo la expansión de la ciudad a nivel histórico y como los bordes han ido cambiando, a nivel morfológico observamos:

- 1- Que hay bordes muy definidos como sería el caso del río Tajo, un límite claramente definido de la ciudad, que a su vez tal, y como vimos, es el que dio vida y origen a ella.
- 2- Por otro lado vemos que Monsanto también juega un papel de borde en el noroeste, como punto alto y de importante área verde, que se distingue del resto
- 3- Mientras que hacia la zona este a nivel morfológico, por presentar una zona de llanura, no se precisa ningún límite muy definido.

Sendas

A lo que concierne a las sendas vemos que es difícil especificar sendas en concreto que confieran la imagen referente a la morfología, aunque sí que Av. Liberdade o Av. Almirante Reis como sendas de valle- Además en general, que podemos definir que es normal tener la imagen de sendas irregulares, con bajadas y subidas, escalera y

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

elevadores que hacen hincapié a la morfología de la ciudad, y aunque no precisen de calles en concreto con esos elementos, hay la percepción de sendas marcadas por la orografía que presenta la ciudad.

Barrios o distritos

A nivel de la categoría de barrio vemos que hay algunos en Lisboa muy caracterizados por la orografía, y muy diferenciados, vemos por ejemplo

- **Elevados:** el caso del Barrio Alto, i el Barrio del Castillo o Graça en áreas más elevadas.
- **Bajos o de Valle:** mientras que encontramos el barrio de la Baixa, o el barrio de Chelas como zona de valle.
- **Altiplano:** zonas más llanas en un territorio de altiplano como sería las Avenidas Novas

Por lo tanto, también podemos considerar que a nivel de barrio hay imágenes distintas y a la vez definitorias en cuanto a la morfología de Lisboa.

Nodos

Como importantes nodos a nivel de la morfología podríamos considerar las partes de confluencia de distintos puntos de relieve como podría ser la Baixa, caracterizada por su explícito nombre que hace referencia su nivel raso del terreno; o también podríamos considerar como nodo Monsanto, como punto de relevo importante formando un pulmón considerable de la ciudad. Aunque podemos considerar que la categoría de nodos a nivel de la morfología es difícil de percibir y explicitar en puntos concretos del terreno, quizás se podría relacionar también con la idea de mojones por lo que hace referencia a las partes elevadas y más visibles de la ciudad que sería el caso de los miradores, elementos que podemos considerar nodos por el hecho de ser enclaves de confluencia, pero también mojones por su perspectiva de punto de referencia.

Mojones

Como mojones morfológicos podríamos considerar, por un lado los elementos naturales, y por otros los elementos construidos:

- **Elementos construidos:** el elevador de bica y de Santa Justa como elementos representativos que tienen en cuenta la imagen morfológica.
- **Elementos naturales:** Los distintos miradores, resultado de la orografía de la ciudad, que representan espacios característicos desde donde se puede visualizar y tener otra perspectiva de la ciudad: sería el caso del mirador de Santa Catarina, Santa Luzia, Castelo de São Jorge, Nossa Senhora do Monte, São Pedro de Alcântara, Parque Eduardo VII etc. O Monsanto como gran área verde de la ciudad.

A rasgos generales sobre la imagen física y morfológica podemos comentar que:

- Es importante en la formación de la ciudad y la estructuración de esta y de los elementos.
- Es importante en cuanto a la percepción visual que se tiene a nivel global.
- Es difícil la categorización de los elementos en las clases señaladas, ya que no forma parte tanto de la consideración de elementos físicos en sí mismo, sino más bien de aspectos de conjunto referentes al relieve y a la forma en algunos casos de apaciguar los desniveles que en algunos puntos presenta la ciudad de las siete colinas.



Fig.11 Elevador de Santa Justa se construyó en el 1902 se eleva desde la calle de Santa Justa y enlaza con la Plaza del Carmen. Representa un elemento importante en la imagen histórica así como también de la imagen física-morfológica.



Fig.12 Ascensor del Castillo es un elemento estructural importante en la imagen física-morfológica para garantizar el desnivel que presenta la ciudad.



Fig.13 Elevador -funicular también es otro importante para compensar los desniveles. Uno de los más conocidos y representativos es el elevador de Bica.



Fig.14 Vista desde el Mirador de Nossa Senhora do Monte, uno de los miradores más altos desde donde se puede contemplar una buena panorámica de la ciudad.



Fig.15 Vista desde el Mirador de São Pedro de Alcântara otro punto emblemático y que marca la morfología de la ciudad.



Fig.16 Vista desde el Mirador de Santa Lucia, uno de los miradores más emblemáticos y desde donde se puede ver con claridad el río Tajo así como las callejuelas del barrio medieval de Alfama.

Imagen física- morfológica



Fig. 17

3. Imagen turística

En todas las ciudades del mundo hay una imagen global, y una idea general de cómo es vista la ciudad, los puntos fuertes, los puntos débiles y los elementos relevantes que configuran la imagen de la ciudad. Esta imagen se obtiene a partir de la imagen turística.

Los turistas normalmente están en una ciudad por un período no más largo de 3 o 4 días, por lo tanto, no permanecen en ella mucho tiempo para crear su propio concepto e idea de ciudad. Ellos realmente quieren visitar y conocer más sobre la ciudad, es por eso que normalmente se sigue la imagen preconcebida y los elementos destacados que en ella aparecen en las guías, en los mapas o panfletos turísticos. Estos lugares o elementos más destacados para el turista son normalmente singulares, diferentes de los que podemos encontrar en otra ciudad, y por lo tanto elementos que la caracterizan. Pero, ¿Son estos elementos turísticos los que representan la imagen de la ciudad, los que realmente la caracterizan, o los que los habitantes consideran?

Primeramente, trataré de identificar los elementos que son dados como más representativos de Lisboa, para posteriormente hacer una categorización de ellos.

Si cogemos una guía vemos que se representa un número lógico de lugares para visitar. Normalmente son unos 10, de aquí también las guías Top 10, o los 10 lugares más importantes etc. Las guías turísticas de las ciudades en general acaban por *presentar "los lugares comunes, de clichés y estereotipos, contruidos en evidencias, gustos y tendencias de mercado"* (Gonçalves, 2008:5) no dejan espacio para la descubierta para uno mismo de la ciudad y por lo tanto, de la construcción de la propia imagen. Las guías orientan a los turistas posibilitándolos de encontrar y ver los lugares auténticos, aquellos que no pueden dejar de ver, aquellos que cualquier visitante tiene que experimentar, ilustrándolo con imágenes para que no queden dudas. (Santos Gomes, 2011)

Luego también podemos encontrar algunas rutas en los distintos barrios más emblemáticos que a su vez muestran otros lugares importantes, pero ya no tanto a escala ciudad sino a escala de barrio, es decir, se trata de presentar la ciudad área por área, en donde se hace una descripción detallada de los puntos de interés turístico de aquella zona en concreto. Por lo tanto, podemos decir que también en la imagen turística hay una jerarquía para entender la ciudad con los elementos más representativos a escala ciudad, y otros que son importantes a escala de barrio, pero que a su vez, no tienen tanta representatividad a escala ciudad. Podríamos decir que son aquellos que no son tan "imprescindibles" de ver para un turista, aquellos que no forman parte de los elementos para ver dentro de estos "pacotes temporales" de 2 a 4 días.

Hay también otras formas de clasificar la información turística, no sólo según jerarquía o zona, sino según categorías de elementos: monumentos, museos, parques,

paseos...Esta clasificación no es la misma que he considerado llevar a cabo en el análisis de la ciudad.

En Lisboa, teniendo en cuenta la imagen turística, encontramos estos elementos como los más representativos:

- **Elementos contruidos:** Castelo de São Jorge, Catedral, Monasterio dos Jerónimos, Torre de Belém.
- **Escultóricos:** Monumento aos Descobrimentos.
- **Infraestructurales:** Elevador de Santa Justa.
- **Espacios públicos:** Praça do Comércio, Parque Eduardo VII, Parque das Nações.
- **Otros elementos tradicionales:** como la Pastelería de Belém.

La forma de identificar estos elementos 10 en el mapa, y un recursos muy utilizado en los mapas turísticos, es marcándolos en él y poniendo los otros elementos más desdibujados. Es una forma de transmitir los elementos específicos que están establecidos como importantes de Lisboa, y que han creado la imagen turística, dejando los otros elementos de la ciudad a un lado, y por lo tanto creando una imagen estereotipada.

Es también importante considerar que los elementos que configuran la imagen de la ciudad turística prácticamente son considerados elementos puntuales, en dónde normalmente no encontramos estructuras de la ciudad global, sólo aquellas que nos permiten llegar a estos puntos determinados.

Bordes

Podemos considerar como bordes de la imagen turística:

- 1- El Tajo, de aquí su relación con la primera franja que fue el límite de la ciudad de Lisboa, es decir, la primera corona antes de su expansión y crecimiento más allá de las murallas. Esto es como consecuencia de que los elementos destacados en esta imagen son los más antiguos y que predominan en esta zona.
- 2- En un segundo nivel podríamos considerar Belém como extremo límite que marca la zona turística al oeste, y la zona de la Expo que marca el límite en la zona nororiental
- 3- A un tercer nivel podríamos tener en cuenta otro borde turístico el Parque Eduardo VII como límite de la zona interior de la ciudad.

Sendas

A nivel de sendas que podemos considerar como importantes a remarcar a nivel de la imagen turística,

- 1- Alfama, Barrio Alto, La Baixa y Chiado son barrios en que todas, o al menos gran parte de sus sendas, son recorridas por los turistas.
- 2- En un segundo nivel tenemos que nombrar la Avenida Liberdade hasta el Parque de Eduardo VII.

Barrios o distritos

Los barrios y zonas que configuran la imagen turística son prácticamente los que podemos considerar de imagen histórica, los que por su carácter formación y singularidad tienen más relevancia en Lisboa, como sería el caso del Barrio Alto, Baixa, Chiado, Alfama, Castelo de São Jorge, Belém y el área del Parque das Nações (zona de la Expo).

Relación y categorización directa con los barrios históricos.

Nodos

En cuanto a nodos vemos claramente importante destacar también las plazas que hemos considerado en la imagen historia, y que también tienen su formación en cuanto a imagen turística: Praça do Comércio, Praça dos Restauradores, Praça Dom Pedro IV, Praça Figueira, así como Martim Moniz y Marques de Pombal

Mojones

En cuanto a referencia de mojones consideramos que:

- Desde un punto de vista **paisajístico** tienen especial relevancia el río Tajo, que es en sí mismo, aunque sobre todo lo es más para los turistas de cruceros.
- Además también se pueden considerar como mojones aquellos que fueron por su **importancia histórica** emblemáticos, y que han caracterizado elementos distintivos y únicos en la ciudad como son el Monasterio de los Jerónimos, la Torre de Belém, Monumento aos Descubridores, el Castillo de São Jorge, la Catedral, Elevador de Santa Justa, Parque Eduardo VII.

A todo ello encontramos una primera ligación muy estrecha y muy clara entre la imagen histórica y la imagen turística. Vemos un claro vínculo de elementos. De aquí las primeras consideraciones, son que: ¿La imagen turística de un lugar está condicionada por su morfología (Tajo y colinas) o por su historia? ¿Son los elementos históricos o los paisajísticos los representativos en la imagen turística? Es claro que la imagen turística está compuesta por la composición de los elementos más representativos de la historia y del paisaje de la ciudad; los elementos que se pueden

identificar en esta imagen son los que tienen como objetivos resaltar la identidad e imagen de la ciudad.

Hay claramente una relación entre la imagen histórica y la turística, ya que si tenemos en cuenta que estamos analizando una ciudad, y que en este caso es la capital de un país, no deja de ser un espacio con una historia determinada. Estos elementos históricos forjan una identidad, un estilo y un carácter distintivo, y por lo tanto “lo distintivo”, diferente, único, son los elementos atractivos para la imagen turística, ya que se trata de recorrer, ver y apreciar unos elementos y un lugar que difiere del resto de lo que conocemos. Creando así una idea y una imagen de la ciudad que es distinta de las otras.

A nivel general la imagen turística presenta diferentes rasgos importantes a comentar:

- Relación importante con los sucesos históricos y su legado; por ser su representatividad de unicidad a través de acontecimientos y la construcción de la ciudad, conocer la historia es sin duda una manera de adentrarse en una ciudad.
- Importancia de presentar cosas únicas o muy remarcables, esencias y elementos difíciles de encontrar en otros lugares.
- La imagen turística es quizás la que tiene más impacto, por su fuerte consenso en comunicación, presentando una clara estructura generalizada y aceptada en cuanto a elementos importantes y representativos. Así como también su fuerte impacto en la creación de una marca turística, que se crea a través de la potenciación de estos elementos identitarios; y que potencian el turismo y la economía que está en relación a este.

Imagen turística



Fig. 18



Fig.19 Parque Eduardo VII es uno de los mayores parques del centro de la ciudad; fue abierto a principios del siglo XX como continuidad de la Avenida Liberdade. Se trata de un espacio muy característico a nivel turístico así como a nivel físico-morfológico.



Fig.20 La Baixa es el barrio que podríamos considerar como más céntrico, fue reconstruido después del terremoto de 1755. Es un área característica por su importancia en cuanto a la imagen histórica, morfológica y también turística.



Fig.21 Avenida Liberdade fue construida entre 1879 y 1882 siguiendo la tendencia francesa de los bulevares.



Fig.22 Zona Expo 98' o también conocido como Parque das Nações es de las áreas más nuevas de la ciudad, donde se celebró la Exposición Mundial de 1998. En la actualidad se ve como un área límite de la ciudad, con equipamientos importantes como sería la estación de Oriente.



Fig.23 Praça dos Restauradores conmemora la liberación del país del dominio español de 1640.



Fig.24 Marquês de Pombal se situa entre la Avenida Liberdade y el Parque de Eduardo VII, en el centro se levanta el monumento a Marquês de Pombal que gobernó entre 1750 y 1777.



Fig.25 Monumento aos Descobrimentos fue construido en 1960 para conmemorar los 500 años de la muerte de Enrique el Navegante. Es un elemento importante a nivel turístico.



Fig. 26 Praça Dom Pedro IV, popularmente conocida con el nombre de Rossio es una de las diversas plazas céntricas de la ciudad.



Fig.27 Praça Martim Moniz situada al sur de la Avenida Almirante Reis, actualmente es un espacio de la ciudad que presenta un mercado de fusión con puntos de venta artesanales así como programación de actividades y eventos culturales.



Fig.28 Praça do Comércio es una de la plazas más importantes de Lisboa, siendo uno de los centros neurálgicos, con una gran panorámica al río Tajo.



Fig.29 Praça da Figueira es otras de las plazas centricas que forma paret de la trama pombalina.

4. Imagen de las infraestructuras

Las infraestructuras de transporte son importantes en una ciudad, ya que integra y relaciona los diferentes espacios dentro de ella, así como su área metropolitana o de influencia. El movimiento de las personas constituye una necesidad fundamental de la sociedad, haciendo que gracias al transporte, esta función se realice.

El uso del transporte constituye un fuerte condicionante al desarrollo económico y a la sostenibilidad de las ciudades. (Marques da Costa, 2007)

Con el crecimiento de la ciudad el transporte y la necesidad de movimiento es más alta, haciendo que los desplazamientos cotidianos sean a veces de mayor distancia, y por lo tanto, con un mayor número de tipos de transportes que pueden ser públicos, privados, o los dos.

Los distintos puntos en una ciudad deben ser accesibles; la accesibilidad constituye una característica fundamental que califica a un espacio realizando la facilidad de poder ser alcanzado a determinados puntos en el territorio. Esta accesibilidad es garantida a partir de los transportes y las vías de comunicación.

Para percibir el concepto de los transportes y de las vías de comunicación es importante conocer los conceptos de accesibilidad y de movilidad. Es por eso que es muy importante entender los distintos espacios de la ciudad, así como su influencia, es decir, su necesidad de ser accesibles, y la importancia que tienen para poder garantizar una buena movilidad hacia ellos.

Conexión urbana

La gestión de la movilidad en el área urbana constituye un problema multifacético del cual la organización y la gestación del transporte colectivo urbano es una de las funciones más visibles y cuya intención interesa a todos los que recorren el sistema de transporte de una forma directa o indirecta. Este sistema de transporte es colocado con cierta disposición en el espacio de la ciudad garantiendo una buena movilidad y accesibilidad en los distintos lugares.

- El **transporte público** en la ciudad de Lisboa está constituido por Carris que tiene la concesión del transporte público colectivo a la superficie de la ciudad, y la empresa del Metropolitano de Lisboa, como comunicación subterránea. Hasta el 1944, cuando se inició la operación regular de buses en la ciudad, el tranvía era el único modo de transporte público colectivo en la ciudad. Podemos decir que quizás el tranvía, aunque ya no sea el medio de transporte público más utilizado desde 1977 cuando apareció el metro, continua siendo un transporte muy característico de la ciudad y que configura una imagen característica de ella. También podemos hacer una relación con la historia, si tenemos en cuenta que es el medio de transporte más antiguo de la ciudad. También

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

vemos que este comprende la zona más cercana al río que es donde se configura la franja histórica de la ciudad. (Marques da Costa, 2007)

Así podríamos definir en cuanto a nivel de jerarquía, según su importancia por su uso tendríamos:

- 1- **El metro:** con especial impacto en cuanto a rapidez y capacidad de transporte de pasajeros a diversos puntos de la ciudad
- 2- **El bus:** que facilita la llegada en más puntos dispersos en la ciudad.
- 3- **El tranvía:** como transporte característico de la ciudad, y concentrado en la zona más cercana al río.

Dentro de la ciudad además de la conexión por medio del transporte público también tenemos que tener en cuenta la consideración de los importantes ejes de conexión viaria internos que promueven y facilitan la conexión vial en el interior de la ciudad. Esta conexión es promovida por un seguido de calles, vías y avenidas que presentan diferente valor en cuanto a la dimensión y a su uso o valor de conexión. Así encontramos como elementos importantes a nivel de articulación la Avenida Almirante Reis que conecta con el centro de la ciudad en Martim Moniz, pero que a su vez conecta con el aeropuerto a través de la Av. Almirante Gago Coutinho. La Avenida Liberdade también es una vía importante a tener en cuenta por estar transcurrida por el metro, así como punto de conexión peatonal y vial que conecta el centro. Por otra parte, y ya más lejos del área central vemos que la Avenida Engenheiro Duarte Pacheco, así como la Avenida Fontes Pereira de Melo que enlaza con la Av. República, la Av. Combatentes, Av. Marechal Gomes da Costa, la Av. Infante Dom Henrique, la Av Berlim, la Av. da Ponte son puntos de concurrencia entrada y salida importantes hacia las conexiones viarias mayores; ayudando a la circulación vial hacia los distintos puntos de la ciudad además de los puntos interurbanos.

Así a nivel jerárquico podemos agrupar estas conexiones viarias según agrupación de funcionamiento:

- 1- Avenida Liberdade y Avenida Almirante Reis con su prolongación hacia el aeropuerto con la Avenida Almirante Gago Coutinho: consideradas en un primer nivel por la importancia que ejercen como vías que direccionan el centro hacia zonas más periféricas.
- 2- En un segundo nivel encontramos las conexiones viarias que no corresponden tanto a la zona más céntrica de Lisboa pero que tienen una importancia en cuanto a las conexiones con el interior de la ciudad y el exterior, así encontramos Avenida Marechal Gomes da Costa, la Avenida Infante Dom Henrique, Avenida 24 de Julho, Avenida da Ponte.
- 3- En un tercer nivel encontramos las vías interiores de la ciudad que ligan con las más exteriores como sería el caso de: Avenida Engenheiro Duarte Pacheco, Avenida Fontes Pereira de Melo que enlaza con la Avenida República, la Avenida Combatentes, la Avenida Berlim

Podríamos decir que las vías como tal, no forman una imagen concreta de la ciudad de Lisboa, aunque ayudan a crear una conexión mental y conexiones entre los otros puntos y elementos. Así que las distintas líneas viarias entre sí, no son puntos característicos.

Conexión interurbana

Por lo que concierne a la red viaria en Lisboa y en su Área Metropolitana, también podemos hacer las dos agrupaciones:

- El transporte público: si nos ponemos a hablar de transporte público pensado en una escala de conexión interurbana, vemos que ya dejamos de lado el metro y el tranvía agrupamos el tren i el bus interurbano.

- **Tren**: las principales líneas de trenes como sería la línea de tren en dirección a Sintra que presenta su estación en Rossio; los trenes en dirección a Cascais con la estación en Cais do Sodré, o la línea hacia el norte con la estación en Oriente.
- **Bus**: el bus a nivel de conexiones interurbanas vemos que tienen especial relevancia las estaciones de Sete Rios como estación de buses de más largo recorrido así como también en Oriente y la Praça Espanha con buses que abarcan más el área metropolitana de Lisboa.

- La conexión viaria a escala interurbana está marcada por el río Tajo y por el establecimiento de relaciones entre las tres unidades territoriales que se distinguen en su territorio.

- Un **primer nivel** de red viaria es comprendido por la articulación entre los dos márgenes del río, garantidos desde 1966 por el puente del 25 de Abril y completado desde 1998 por el puente de Vasco de Gama.
- Un **segundo nivel** lo podríamos determinar a partir de las dos infraestructuras comentadas anteriormente como se encuentran articuladas con otro conjunto de vías según un anillo constituido por la A2/IP 7, por el IC 32, que conecta la IP7 con el IP1, y concluye en la ciudad de Lisboa por la IC 17 y el eje Norte/Sur, permitiendo cerrar el círculo por el norte de la ciudad. En el margen sur los ejes viarios de la IP7/A2 y la IP1/A12 se unen en Setúbal; articulados con la IC 32 que establece la primera corona abierta para juntarse con el arco ribereño, las vías rápidas de Barreiro (IC21) y de Caparica (IC20) y la N378 constituyen la estructura viaria base en el margen sur del área metropolitana. (Marques da Costa, 2007)
- En un **tercer nivel** podríamos ver la información referente a las dos circulares regionales (Circular Regional Interior de Lisboa, y la Circular Regional Exterior de Lisboa) establecen corredores de circulación de redistribución de tráfico a nivel metropolitano, reduciendo el atravesamiento de la ciudad de Lisboa.

Bordes

Con la clasificación de bordes o límites en cuanto a la imagen de la redes de comunicación, vemos claramente que la segunda circular y la CRIL marcan un límite definitorio en la ciudad. Aunque si entráramos en una escala más zonal veríamos que toda una gran variedad de calles y vías que forman la trama urbana de Lisboa, marcan los límites de las diferentes zonas internas de la ciudad.

Sendas

Como sendas y teniendo en cuenta el punto de análisis en que estamos podemos considerar en generalidades que todas las sendas de la ciudad pueden devenir parte de su imagen, y más teniendo en cuenta el punto de análisis de las redes de comunicación, como por ejemplo la entrada del eje norte-sur.

También podríamos considerar como senda, el recorrido de marcado por el tren con sus distintas paradas, que aunque no cree una senda, en cuanto a paso propiamente dicho, sí que genera el sentido de recorrido lineal a través de diversos puntos.

Barrios o distritos

A nivel de barrios o distritos y considerando las formas de transporte y estructuraciones de redes viarias que pueden configurar la imagen de la ciudad de Lisboa, podemos considerar que es difícil de concretizar a través de este elemento de análisis; aunque sí que podemos comentar el impacto y/o importancia que puede tener a nivel visual el enlazado de vías en el área de Marvila, que hace fragmentar el territorio y en este caso los barrios, como sería también el caso de la Av. República. Por lo tanto, podemos considerar que a veces las redes viarias, aunque tienen como objetivo la unión y la accesibilidad entre varios puntos, en este caso de una ciudad, también pueden a veces fragmentar el territorio.

Nodos

En cuanto a los nodos podemos decir que en la configuración de la imagen a través de la red de transporte, podríamos considerar como nodos aquellos puntos de conexión y de unión. Por lo tanto, aquí vendrían descritos las zonas de la ciudad de:

- **De líneas de metro:** Baixa-Chiado, Alameda, Saldanha, Marquês de Pombal, São Sebastião, Campo Grande. Pero no sólo tenemos que tener en cuenta los puntos de confluencia entre distintas líneas de metro sino también los puntos de confluencia con otro tipo de transporte.
- **De metro y tren:** como sería el caso de Santa Apolonia, así como Restauradores, Oriente, Cais do Sodré.
- **De bus y metro:** la Praça de Espanha o la estación de Sete Rios en el Jardim Zoológico.

Quizás visto de esta manera el concepto de nodo no se ve tan uniformado en una forma como podría ser un círculo, en cuanto a zona y concepto físico, sino que en este caso se concretiza más como el hecho de una unión en cuanto a transporte.

Mojones

Como mojones o punto referenciales en el espacio, en este análisis de la imagen de las redes viarias, podríamos considerar los dos puentes que unen la ciudad de Lisboa con la otra orilla del estuario como mojones, el puente Vasco de Gama y el puente 25 de Abril. Se trata de elementos de conexión que son representativos y se distinguen a la lejos, y presentan una singularidad definitoria.

A nivel general la imagen de las infraestructuras presenta diferentes rasgos importantes a comentar:

- Imagen que presenta más que elementos físicos, las conexiones más relevantes que estructuran la ciudad y sus diversos espacio, así como también la comunicación con otras lugares fuera de la ciudad.
- Imagen que podríamos caracterizar como de enlace entre objetos.



Fig.30 Puente Vasco de Gamma es uno de los más recientes que conecta Montijo y Sacavém. Fue inaugurado en 1998 y es el puente más largo de Europa. Representa un elemento característico de la imagen de las infraestructuras.



Fig.31 El bus forma parte de la red de transportes públicos que configuran la ciudad.



Fig.32 Tramvía en la ciudad está integrada por cinco líneas. La línea 28E es una de las más turísticas ya que recorre parte de los elementos identitarios del centro, haciendo que sea un ícono representativo de



Fig.33 Enlazo de vías en Marvila en el que se puede ver como estos elementos estructurales separan la imagen visual del espacio.



Fig.34 Símbolo del metro. El metro se inauguró en 1959, y actualmente cuenta con 4 líneas, siendo uno de los transportes más utilizados de la ciudad.



Fig.35 Puente 25 de Abril fue construido entre el 1962-1966 y representa otro ícono en cuanto a infraestructuras.

Imagen de las infraestructuras



Fig. 36

5. Imagen de los “grandes objetos”

Antes de avanzar sobre éste tipo de elementos que pueden generar imagen en una ciudad, tenemos que hacer hincapié a qué nos referimos como “grandes objetos”.

El término que he establecido como grandes objetos hace referencia a elementos de la ciudad que ,por su función, presentan una gran aglomeración de gente. Se trata de lugares de gran importancia en una ciudad, que aunque no tengan un recorrido cotidiano para todos los ciudadanos, estructuran y dan servicios importantes a las personas. Estos pueden ser de distinta naturaleza.

Cabe destacar que normalmente estos grandes objetos presentan una buena comunicación en la ciudad facilitando la llegada, los accesos y la movilidad.

A la hora de hacer el análisis he considerado que al tratarse de “objetos”, y no tanto de idea o conceptos como podría ser las otras, era más fácil hacer una subcategorización en el tipo de objetos a tratar, teniendo en cuenta una clasificación según su función y uso; y por lo tanto, no tenía demasiado sentido intentar hacer una clasificación como Lynch, con elementos que quizás no representen la estructura definitoria de su categorización propuesta.

Así, con este criterio he considerado analizar esta imagen a partir de las categorías siguientes:

- Transporte
- Salud
- Educación
- Comerciales
- Socio-culturales

Transporte

Así por un lado encontramos estos grandes objetos en cuanto a equipamientos de transportes que son mayoritariamente: las grandes estaciones de tren, las grandes estaciones de bus, y los aeropuertos. Se trata de espacios que estructuran una ciudad, espacios que son importantes remarcar en un mapa por el servicio importante de conexión que presentan.

Así en el caso de Lisboa y teniendo en cuenta una estructura de jerarquía en cuanto a importancia vemos:

- Un **aeropuerto**, muy bien conectado a la ciudad y a sus alrededores, ya que este equipamiento no sólo da servicio a la ciudad de Lisboa, sino a una área mayor, por medio de infraestructuras viarias, así como buses y metro; favoreciendo la llegada y salida de personas.

- Transporte de **trenes**, vemos que hay diversas estaciones que presentan importante servicio según la dirección de trayecto. Por un lado, hay la estación de Cais do Sodré, que liga la franja costanera hasta Cascais, muy bien conectada con servicios de ferris y el metro; la estación de Rossio con trenes en dirección a Sintra; la estación de Santa Apolonia con trenes en dirección noroeste hacia Azambuja, que pasan por la estación más nueva de Lisboa que es la de Oriente con trenes que llegan hasta Oporto.
- Las estaciones de **buses** vemos que la estación de Praça Espanha y la de Sete Rios, presentan una importancia. Estas están conectadas por medio de metro y trenes.

Salud

Otro equipamiento importante a tener en cuenta en una ciudad, y que configura puntos clave a tener en cuenta en su imagen son los equipamientos de salud, que a nivel de grandes objetos, son provisto de hospitales, por la importancia y la zona de influencia que juegan en la ciudad. En la ciudad de Lisboa encontramos diferentes equipamientos hospitalarios distribuidos en la ciudad, según rango de importancia vemos:

- 1- En un **primer nivel** encontramos El Hospital de Santa Maria, como uno de los más importantes de la ciudad
- 2- En un **segundo nivel** hay Hospital Dona Estefânia, el Hospital de São José, el Hospital de São Francisco Xavier, el Hospital de Egas Moniz, Hospital Júlio de Matos, la Maternidad Doutor Alfredo da Costa como otros principales puntos de atención sanitaria.

Estos equipamientos se encuentran en distintos puntos del territorio, pero presentan una cierta importancia en cuanto a la configuración estructural de la ciudad.

Educación

Por lo que concierne a los equipamientos educativos, considerados como grandes objetos, aquellos que presentan un volumen importante de personas a las que presenta servicio así como una gran área de influencia; es por eso, que no consideramos los colegios ni guarderías, por su concurrente repartimiento en el territorio según barrios o áreas de más proximidad. En cambio las enseñanzas superiores juegan un papel más importante en la distribución en el espacio, presentando áreas e influencia mayores, y a su vez haciendo ligaciones y conexiones de transportes mayores.

En Lisboa encontramos diferentes equipamientos universitarios. Según jerarquía de importancia vemos:

- 1- En un **primer nivel** hay la Ciudad Universitaria, como espacio en la ciudad que agrega un gran número de facultades, y por lo tanto, es un espacio que da servicio y es representativo por un gran número de personas en la ciudad

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

- 2- Por otro lado, vemos que en un **segundo nivel** también hay diversos espacios configurados por otros centros universitarios, pero que no tienen una agregación tan significativa de facultades y/o universidades: el Instituto Superior Técnico, la Universidad Católica de Lisboa, la Universidad Lusíada, la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Lisboa, la Universidad Nova de Lisboa, la Universidad Autónoma de Lisboa.

Comerciales

Otro punto importante al que prestar atención a escala ciudad son los grandes centros comerciales, puntos transcurridos por un gran número de personas a lo largo de todo el año, y que abastecen de servicio a escala ciudad. En Lisboa podemos situar distintos centros comerciales:

- En un **primer nivel** encontraríamos el centro de Colombo, el centro comercial de Vasco de Gama, por su importante dimensión y número de establecimientos y servicios que ofrece.
- En un **segundo nivel** encontraríamos: el Centro Comercial de Amoreiras, el Corte Inglés, el Atrium de Saldanha, o los Almacenes de Chiado.

Socio-culturales

Como importantes espacios o equipamientos socio-culturales a tener en cuenta, y que tengan una fuerte influencia a escala ciudad, podemos encontrar varios y de características o funciones diferentes. Así por un lado, podemos ver espacios de grandes aglomeraciones como podrían ser los campos de fútbol; espacios de espectáculos y música como sería el caso de teatros, auditorios, o museos y centros de arte importantes. En Lisboa podemos identificar elementos de estas características, por un lado los podríamos agrupar por equipamientos deportivos y por otro lado los equipamientos culturales.

- **Equipamientos deportivos:** como es el caso del Estadio da Luz, o el Estadio de José de Alvalade,
- **Equipamiento cultural :** Dentro de los equipamientos culturales podemos hacer una subdivisión entre teatros y museos:
 - **Teatros:** Teatro Nacional de São Carlos, el Teatro Nacional Dona Maria II, el Teatro Tivoli, el Coliseu dos Recreios.
 - **Museos** destacados de cierta importancia en la ciudad encontramos el Museo Calouste Gulbenkian, el Museo Nacional de Arte Antigo, el Museo de diseño y moda (MUDE) i el Museo Nacional de Arqueología o el Centro Cultural de Belém.

Imagen de los grandes objetos



Fig. 37

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa



Fig.38 Estación de Santa Apolonia es una estación terminal de ferrocarril abierta desde 1865.

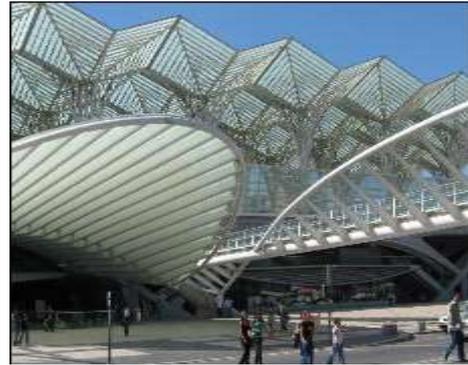


Fig.39 Estación de Oriente o también llamada estación intermodal de Oriente, es actualmente una de las estaciones



Fig.40 Estación de Rossio es la más céntrica de la ciudad y abarca la línea en dirección a Sintra.



Fig.41 Estación de Cais do Sodré es otro punto clave de transporte en la ciudad que conecta con la línea ferroviaria de la costa



Fig.42 Teatro Coliseu dos Recreios, inaugurado en 1890.



Fig.43 Teatro Nacional de São Carlos es el teatro de ópera y conciertos de la ciudad.



Fig.44 Teatro Nacional de Dona Maria II se encuentra en una de las plazas más céntricas de la ciudad, la plaza Dom Pedro IV.



Fig.45 Teatro Tivoli situado en la Avenida Liberdade.



Fig.46 Vista frontal del estadio da Luz inaugurado en 2003 (Benfica)



Fig.47 Vista aérea del estadio José Alvalade inaugurado en 2003 (Sporting).



Fig.48 Fundação Calouste Gulbenkian abrió sus instalaciones en 1969 después de que el coleccionista Calouste Gulbenkian legó sus bienes a Portugal en forma de una fundación.



Fig.49 Museu do Design e da Moda (MUDE) contiene una de las más importantes colecciones de diseño de moda a nivel internacional.



Fig.50 Centro Comercial Colombo es uno de los más grandes de la ciudad y abarca todo tipo de tiendas y de espacios gastronómicos y recreativos.



Fig.51 Centro Comercial Vasco da Gama forma parte de los diversos equipamientos que configuran la zona más nueva de la ciudad, el área del Parque das Nações.



Fig.54 Almacenes do Chiado es el centro comercial que se encuentra en el centro de la ciudad.



Fig.52 Instituto Superior Técnico que fue fundado en 1911 y es una de las más reconocidas nacionalmente en el ámbito de la ingeniería y de la arquitectura.



Fig. 53 Cidade Universitaria es el principal campus de la Universidad de Lisboa.



Fig.55 Hospital Santa Maria fue fundado en 1953 y es uno de los hospitales más importantes de la ciudad.



Fig.56 Hospital Dona Estefânia fue fundado en 1877, y en la actualidad es un centro de referencia en pediatría.



Fig.57 Hospital Egas Moniz fue fundado en 1902 y se encuentra en el área de Belém.

Estos elementos que hemos considerado grandes objetos, configuran unos servicios a la ciudad, dotándola de características propias y definitorias. Se puede establecer una relación entre esta imagen y las otras, ya que por un lado vemos que parte de lo que consideramos objetos importantes de grandes aglomeraciones en la ciudad, tienen también un papel importante en la imagen turística, sobre todo por el que remite al transporte a través de los grandes equipamientos como es el aeropuerto a las estaciones de trenes; pero también vemos una cierta conexión con los equipamientos socio-culturales como espacios emblemáticos que pueden tener un papel importante en la mirada y la imagen del turista.

Pero que a su vez, la imagen turística se relaciona con la imagen histórica ya que como hemos podido ver la relación entre los elementos turísticos y los elementos de importancia histórica tienen una relación, haciendo que gran parte de los elementos que configuran la imagen histórica también configuren la imagen turística.

Además de ver también que, a través de la imagen morfológica, de los planos y desniveles de la ciudad, hay una relación con los hechos históricos y con su respectiva imagen, así como también con la imagen de las vías de comunicación y transportes ya que, éstas han tenido en cuenta los desniveles, el río, las colinas; así como a su vez, estos también han tenido en consideración los puntos importantes de grandes aglomeraciones y de más interés turístico para construir más infraestructura de accesibilidad.

Así pues, a grandes rasgos podríamos argumentar que partiendo de la base del análisis de la imagen de la ciudad, y estableciendo categorías importantes a tener en cuenta a la hora de estructurarla, y a su vez, relacionar estas estructuras o imágenes en un nuevo análisis teniendo en cuenta las categorías de Lynch, vemos que la imagen de la ciudad no se configura de una única imagen, sino de varias perspectivas, de varios elementos, que a su vez, aunque podamos analizarlos y concretizarlos de forma independiente, todos están conectados, presentando un puzzle o "patchwork" de la ciudad; y por consiguiente, configurando una imagen. Esta imagen podríamos definirla como una estándar, aunque ya conocemos de partida que hay variaciones en ésta según los distintos puntos de vista y experiencias. Por lo tanto, ya podemos ver una relación con la argumentación de Kevin Lynch que las imágenes se interrelacionan y se sobreponen; al mismo tiempo que pueden ser diferentes en cuanto a los puntos de vista. (Lynch, 2012)

A nivel general la imagen de los "grandes objetos" presenta diferentes rasgos importantes a comentar:

- Es quizás la imagen más inconexa con las otras. Primero, por presentar la información determinada de una forma diferente, pero a la vez, esta categorización es una forma de ajustar-se a la realidad que se quiere presentar.

- Los elementos que forma esta imagen son quizás unos de los que podríamos nombrar más como objetos físicos que componen la ciudad, ya que en su mayoría se tratan de edificios de equipamientos.

Finalmente se podría considerar hacer otro apartado referente a **pequeños objetos** de la ciudad que tienen **identidades fuertes** y significativas, y por lo tanto, son importantes a la hora de hacer referencia a elementos que generan la imagen de la ciudad. Estos pueden tener presencia en distintos lugares de esta. Algunos que he considerado oportunos para nombrar, se pueden agrupar según su naturaleza en:

- **Elementos naturales:** Cedro del Parque Real
- **Elementos escultóricos:** escultura de Fernando Pessoa delante de la Brasileira, o la escultura del médico Sousa Martins
- **Elementos materiales:** el pavimento de la “Calçada portuguesa” , o los azulejos de Lisboa.



Fig.58 Estatua Fernando Pessoa ubicado justo delante del café la Brasileira.



Fig.59 Calçada Portuguesa es el tipo de revestimiento del suelo utilizado para la pavimentación de aceras y espacios públicos en la ciudad.



Fig.60 Estatua Doctor Sousa Martins ubicada en el campo de Sant Ana. Sousa Martins se le conoció por su lucha contra la tuberculosis.



Fig.61 Cedro de los Jardines Del Príncipe Real, cuyas ramas sostenidas en la estructura metálica forman una especie de cúpula.



Fig.62 Azulejos forma parte de una disciplina de la cerámica muy arraigada en Portugal.

Superposición de imágenes



Fig. 63

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

Esta superposición de imágenes es precisa para considerar a nivel general los elementos que forman la imagen de la ciudad, ya que nada se experimenta en sí mismo sino siempre en relación con otros elementos y sus entornos.

Pero en un primer término la sistematización de estos elementos en categorías no es tan simple como puede parecer, ya que la misma esfera de análisis de la ciudad, por el simple hecho de ser un conglomerado, el trabajo de “desgranar” su contenido para ser analizado y categorizado, a veces puede sugerir varios conflictos:

- El primer conflicto o pregunta a formularse sería el que ya hemos presentado al inicio de esta investigación que es: ¿Qué categorías son las idóneas para establecer? Esto tal y como se ha podido constatar no presenta una única forma, sino que pueden existir varios tipos de análisis y de metodologías, todas iguales de válidas, lo único en lo que distan es en el procedimiento y las consideraciones establecidas para el análisis.
- En un segundo término, una vez establecidas las categorías a seguir surge la otra dificultad que es que algunos elementos detectados y considerados como relevantes a nivel ciudad presentan a veces dificultades de ser categorizados. A veces algunas categorías teniendo en cuenta características determinadas quedan vacías; o por el contrario, algunos elementos, por presentar diversos puntos de vista y funciones pueden agruparse en más de una categoría.

Los elementos se pueden estructuran según su condición, pero también se pueden agrupar según su cercanía o área de influencia, teniendo en cuenta una escala más local. En definitiva la organización, estructuración de estos elementos muchas veces no es tan trivial, y puede no ser tan exacta y precisa, presentando modificaciones u otras consideraciones, dependiendo de cómo se perciben, según la experiencia vivida como hemos podido ver, las consideraciones y la representatividad o la forma de ver los elementos se diversifica. Por eso, podemos decir que los elementos se agrupan en organizaciones que podríamos denominar como “complejas” por las razones anteriormente expuestas, y por no presentar una delimitación muy clara.

En el caso que concierne, al ser un análisis que tiene como objetivo el estudio de la imagen de la ciudad, no podemos dejar de lado que es un conjunto de elementos y factores los que la forman, es decir es el resultado de una aglutinación.

Por otro lado, no todos los elementos que forman la ciudad tienen porque ser representativos o reconocidos por todas las personas, pero sí que hay algunos que por sus características, su uso o representatividad en la ciudad son más característicos, dotándola de una cierta referencia. Estos elementos característicos, proporcionan la forma en que las personas ven la ciudad a grandes rasgos.

6. Primeras extracciones y reflexiones a escala ciudad

Una ciudad legible hace que sus distintos sitios eminentes sean fácilmente identificables y se agrupen también fácilmente en una pauta de conjunto (Lynch, 2012)

Una de las primeras consideraciones en esta primera fase de estudio es que en vez de una sola imagen inclusiva de todo el medio ambiente, parece haber conjuntos de imágenes superpuestas e interrelacionadas, que a su vez forman la idea general de la ciudad, a través de los elementos que se identifican de primera partida. Por lo tanto se ve corroborada la identificación que hacia Lynch en su análisis y estudio sobre la imagen de la ciudad.

“Los elementos detectados en el análisis constituyen tan sólo la materia prima de la imagen ambiental en la escala urbana. Es necesario modelarlos conjuntamente para llegar a contar con una forma satisfactoria.” (Lynch, 2012: 103), ya que la identidad de los distintos elementos, está estructurada a través de las relaciones entre sí que forman un espacio identificable, y así repetidamente.

Estos elementos además de presentar una relación entre ellos también están dispuestos a nuestro parecer y forma de observar e intentar clasificar el territorio. La percepción de la ciudad se basa cada vez más en una acumulación de informaciones percibidas en los desplazamientos y las experiencias que se viven en ella; haciendo que las imágenes del medio se jerarquicen de acuerdo con los sectores vividos, las vías por las que se discurre y la idea subjetiva de distancia. (Bailly, 1978) generando así nuestra propia percepción de la ciudad

Esta percepción y forma de organizar el territorio se efectúa siguiendo una serie de niveles, pasando de los niveles más locales como sería la calle, o el barrio a una escala más grande como sería la ciudad o el área metropolitana. Además de estas distintas escalas o niveles, también se categoriza los elementos por “ranking” de importancia según el observador o naturaleza del elemento.

“Esta imagen, a partir de la cual se decidió el comportamiento espacial de los habitantes de la ciudad, es una mezcla de elementos reales y de ideas falsas, sobrevalorados determinados aspectos y dejados otros en la penumbra; es el resultado de la información recibida personalmente por cada individuo, de informaciones indirectas, más o menos fiables, de datos y sistemas de valores expandidos por el medio cultural o manipulados por los medios de comunicación de masas” (Capel, 1975:74)

Esta distribución por niveles constituye una necesidad en un medio ambiente vasto y complejo, como es el caso de la ciudad (Lynch, 2012), es por esta razón que el estudio y la reflexión en torno a este tema es analítico e interpretativo.

¿Qué elementos se repiten en las imágenes, por qué?

Estos elementos que dan forma e imagen a la ciudad se localizan en diferentes espacios de ésta. Aunque podemos identificar pautas, como sería el caso que parte de los elementos que forman parte importante de la imagen de la ciudad se encuentran en los que podríamos denominar como centro. Espacio que normalmente agrupa parte importante de la actividad de la ciudad; lugar en el que normalmente fue el núcleo de formación de ésta, y por lo tanto, no deja de ser un punto importante desde donde se fue desarrollando toda la ciudad; y finalmente zona también significativa en cuanto al turismo. Es decir, tal y como he podido constatar a través de la configuración de los mapas, parte de los elementos considerados notables en cuanto a la configuración de la imagen de la ciudad se encuentran en el centro; área que es normalmente la zona histórica de la ciudad; que en el caso de Lisboa, está regida por el río. Elemento que hemos visto que se repite en las diferentes categorías, y que puede ser visto desde diferentes puntos de vista. Esto puede ser como consecuencia de tratarse de un elemento permanente a lo largo del tiempo, que junto con los otros elementos de carácter histórico, los más permanentes y arraigados en el territorio, crean la iconografía más identificable de la ciudad.

Uno de los sucesos importante a tener en cuenta es que dentro de las clasificaciones en distintas imágenes, vemos que tanto la imagen histórica y la turística están muy relacionada; y que por otro lado la histórica y la físico-morfológica también por el hecho de ser una ciudad muy marcada por las condiciones físicas, en donde hay que tener en cuenta su morfología. Así como parte de las infraestructuras presentan un mayor impacto en estas áreas más frecuentadas permitiendo una buena circulación.

Tal y como constataron David Canter y Stephen Tagg (1975) que la legibilidad de la ciudad está vinculada a la estimulación de la distancia, haciendo que las carreteras, vías férreas y los ríos juegan un papel esencial en la coherencia de la ciudad, y por lo tanto, en la forma de distribuirla e interpretarla, por eso la localización de las principales vías de comunicación que rodean la ciudad que actúan como límite, como también el aeropuerto o el río como elemento estructurador de la ciudad.

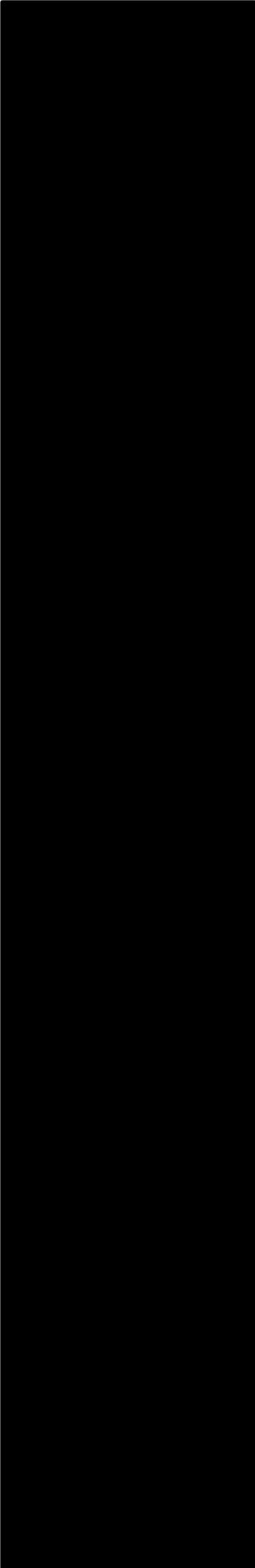
¿Dónde se encuentran los elementos que forman imagen? ¿Cómo están distribuidos? ¿Puede tener, su ubicación alguna cosa a haber, o simplemente es a nivel de significado y servicio?

Por otra parte, vemos que puntos importantes de servicio, como sería la ubicación de un aeropuerto, importantes centros comerciales, grandes infraestructuras hospitalarias o universitarias tienen su ubicación más en la periferia, en parte por sus dimensiones. Esto por otro lado, también condiciona a las infraestructuras ir más allá y proporcionar una buena combinación en cuanto a transporte en estas áreas.

Por lo tanto, la distribución de estos elementos, que hemos nombrado como característicos, no presenta una estructura precisa, por lo tanto podemos decir que la distribución a grandes rasgos no es homogénea. Sí que se puede afirmar que en el caso de Lisboa estos elementos arrancan de las proximidades del río y por lo tanto del área más antigua y llegan hasta algunos puntos más interiores, y hasta los límites de la ciudad como sería el caso del aeropuerto.

Ahora bien ¿Es esta imagen la misma a una escala más pequeña? Es decir después de haber indagado en los elementos importantes en la imagen a escala ciudad, ¿Encontramos los mismos a escala más local como podría ser de barrio o zonal? O ¿Estos elementos que hemos considerados importantes están repartidos homogéneamente en las diferentes zonas de la ciudad?

Para tal de responder estas preguntas haré un estudio de caso- Avenidas Novas.



**Capítulo 3: Casos de estudio- Lisboa,
Barcelona**

1. Caso de estudio- Las Avenidas Novas (Lisboa)

“Conhecer as freguesias de Lisboa é conhecer a cidade através de muitas cidades que ela encerra. Os bairros, velhos e novos, melhores ou piores, contêm características que os afirmam como conjuntos com forte personalidade...” (Mendes, 1993:3)

El presenta estudio de caso se centra en un área homogénea de la ciudad, posibilitando así un estudio a escala local para ver cómo se crea la imagen en un área de proximidad: ¿Los elementos identificados a nivel de la ciudad también son presentes en ésta?

He considerado relevante hacer un estudio de caso, como un proceso de “zoom” a una parte de la ciudad para ver cómo se crean las sub-imágenes dentro de ella. Por ello es importante escoger un área de la ciudad que presente una serie de características particulares, que podríamos denominar como área homogénea, que pueden agrupar más de un barrio y/o freguesia. Partimos de la base de que tal y como hemos visto los elementos que influyen en la creación de la imágenes de la ciudad, muchas veces no son tan triviales de clasificar; de esa forma veíamos como hay una superposición de imágenes y elementos. La clave para poder entender la ciudad en su complejidad, y los elementos que la forman y que le dan carácter e identidad, es a partir de observación, contrastación, ya que aunque para poder entender la formación de imágenes, es importante abstraer la información que se identifique como relevante, y ver sus categorías y naturaleza, no tenemos que dejar de tener presente que la imagen es un todo, este todo lo entendemos como un conjunto, un conglomerado de elementos, sensaciones, percepciones que tenemos que intentar poner en común y en consenso para poder crear una visión de conjunto.

Esto nos hace pensar que si a escala ciudad existe esta superposición de imágenes, quizás a escala local también acontece lo mismo. Los elementos que “crean” imagen se pueden representar a escala general o local según su importancia relativa a las categorías definidas para la identidad.

¿Por qué elegimos esta área de estudio? Por tratarse de una zona más o menos homogénea al presentar características históricas y de formación. Pero que a su vez es un lugar, que al no ser lo que llamamos como “centro” de la ciudad, tiene varios tipos de funciones de centralidad. Así, al tener algunas imágenes identitarias de escala ciudad, es un buen espacio para poder ver y detectar elementos que pueden concernir a una imagen más local. Ya que se trata de ver las diferencias de estos en cuanto al cambio de escala.

Por otro lado, el área de “Avenidas Novas”, siendo homogénea, incluye 3 freguesias y elementos que caracterizan espacios de mayor proximidad que las freguesias:

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

- Las anteriores freguesias (límites administrativos que fueron ampliados con su unión en 2013).
- Y también los barrios que están incluidos en Avenidas Novas, que en verdad son unidades de “proyectos urbanos” o conjuntos de tramas arquitectónicamente consistentes:
 - 1- Barrio Arco do Cego.
 - 2- Barrio Azul.
 - 3- Barrio de Alvalade
 - 4- Barrio de São Miguel
 - 5- Barrio das Estacas
 - 6- Barrio dos Actores
 - 7- Barrio de Olaias
 - 8- Barrio de Marques de Fronteira
 - 9- Barrio Luz-Fonsecas
 - 10- Rego

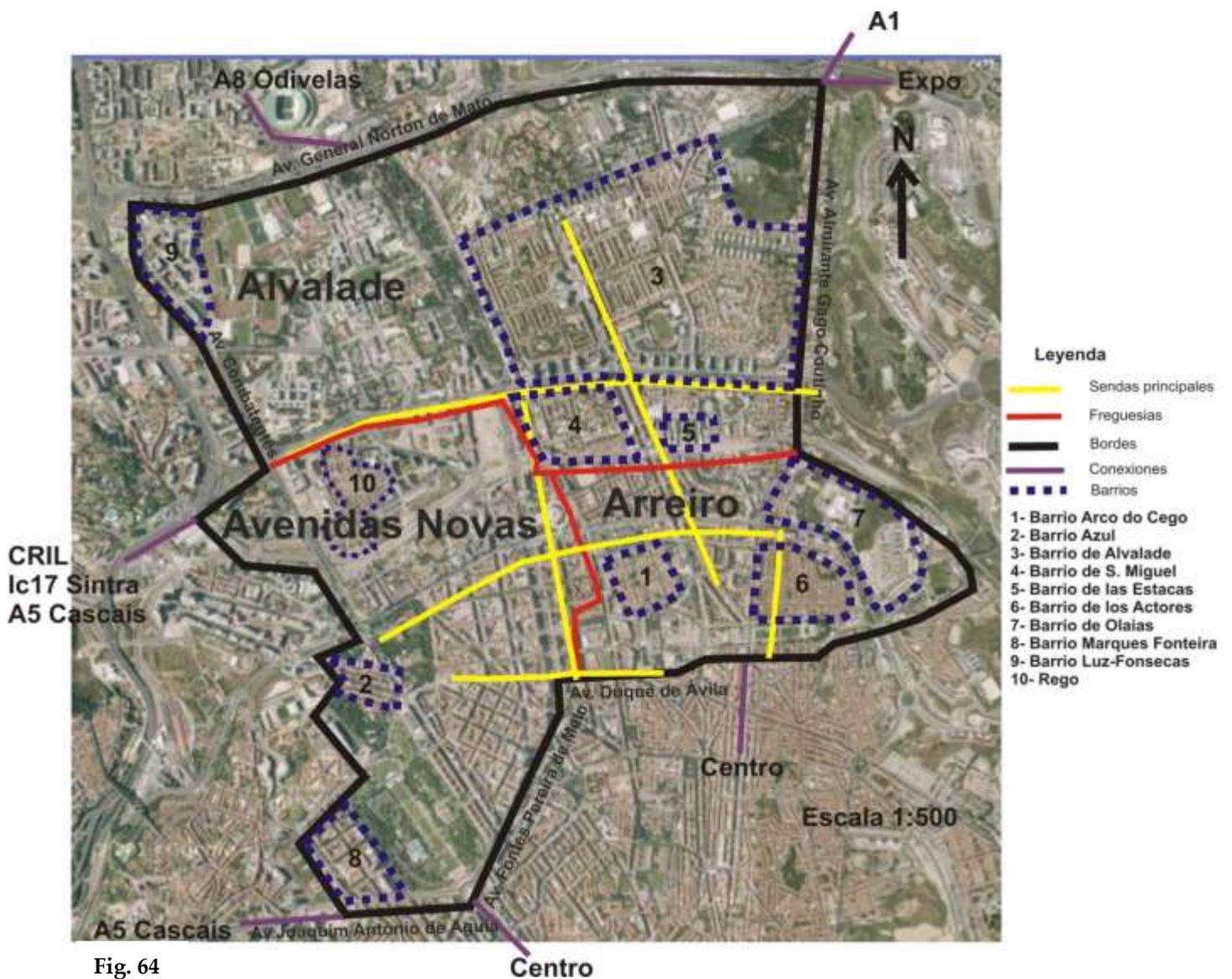


Fig. 64

1.1 Contextualización histórica del área de estudio

La zona de las Avenidas Novas, en el norte del centro histórico de la ciudad de Lisboa, es un área que fue construida a finales del siglo XIX con el fin de descongestionar la ciudad; ya que durante muchos años la ciudad se desarrolló de forma lineal a lo largo del río Tajo y hacia la parte occidental. Hasta 1859 esa morfología urbana que presentaba la ciudad era muy clara y estable, pero en la primera mitad del siglo XIX se caracterizó por un estancamiento del desarrollo urbano, principalmente por causa de las grandes inestabilidades de los diferentes gobiernos de esa época (Masson, 2005): por las invasiones francesas, la fuga de la familia real así como parte de la aristocracia hacia Brasil, la guerra entre Francia, Inglaterra y Portugal, la guerra civil entre liberarles y absolutistas, y en definitiva una crisis económica total. Esto provocó la demora en la reconstrucción pos- terremoto 1755.

El nombre de Avenidas Novas fue la designación utilizada para el desarrollo urbano que hizo avanzar la ciudad de Lisboa hacia el norte, a finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. (França, 1981), momento en el cual ya se estabilizó la política y la economía.

A partir de 1850 la ciudad se caracterizará por llevar a cabo evoluciones profundas en su morfología urbana, como consecuencia de un cambio hacia una era de modernización, con mejoras importantes en las infraestructuras (ferrocarril, energía, transporte urbano, sanidad) y también por un aumento de la población. Es por eso, que se volvió necesario una expansión de la ciudad. Delante de esta voluntad política de crecimiento de la ciudad, el desarrollo de los ingenieros lisboetas, ha dado origen a unos nuevos planos de urbanización.

En 1874 llega Frederico Ressano Garcia a la Câmara Municipal, y partiendo de la bondad de transformar en Paseo Público de la ciudad Pombalina en un verdadero boulevard de inspiración parisina, ya que él estudió en París y obtuvo inspiración de Haussmann.

Alrededor de 1870, parte significativa de la vieja cintura rural alrededor de la ciudad había desaparecido, cediendo lugar a una extraordinaria red de avenidas reticulares y articuladas entre sí. Estas fueron, durante cuasi un siglo, el palco de representación de la sociedad burguesa y uno de los más divulgados modelos del “urbanismo de regulación” (Choay, 1968), que consideraban que tenía que haber un cambio en las ciudades, a través de la higienización de la ciudad: alargar las calles, volviéndolas adecuadas en su conjunto para hacer eficaz las infraestructuras. (Silva, 2004)

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

La idea de Ressano Garcia era no sólo de dotar la ciudad de avenidas amplias con funciones de paseo público, sino crear un auténtico plan urbano de desarrollo de la ciudad, a través de mallas ortogonales que se articularan en ejes principales, calles, avenidas largas con paseos o plazas centrales arborizadas, y un gran parque que no fue construido, al norte.

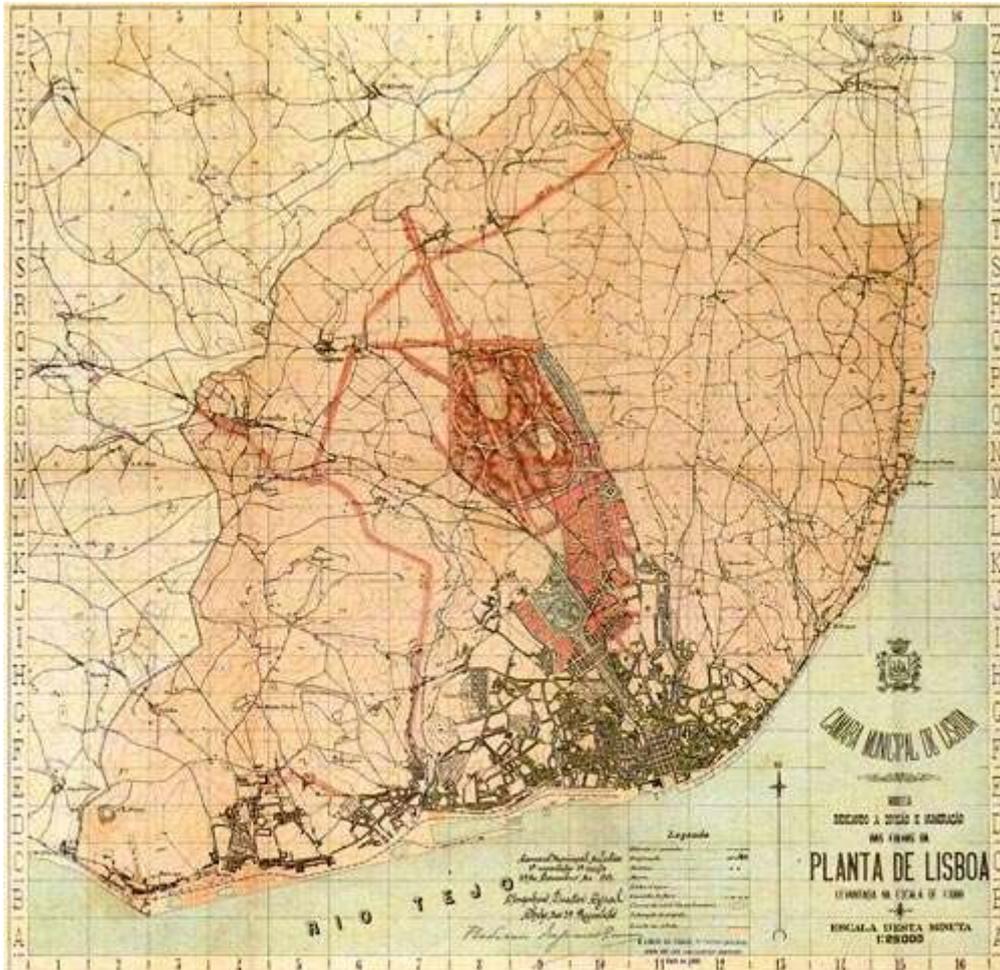


Fig.65 Planta General de la ciudad (1903), de Federico Ressano Garcia. Puede apreciarse la dirección tomada por el crecimiento urbano, siguiendo las Avenidas Novas.

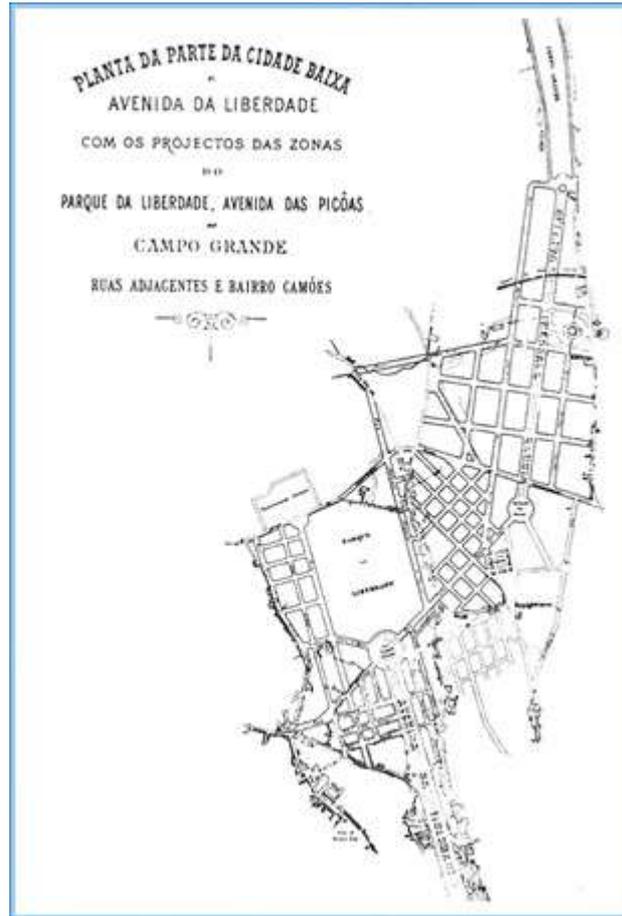


Fig.66 Planta donde se pueden ver las dos arterias- Fontes Pereira de Melo y Avenida de Saldanha y Avenida Liberdade. Se trata de la fase previa a las Avenidas novas Novas que establecería una expansión para el norte y noreste de la ciudad.

El objetivo esencial era el de modernización, descentrando la ciudad fuera de las antiguas puertas, escogiendo los suburbios de entonces para llevar a cabo esta ampliación, abriendo las nuevas avenidas a partir de las rotonda de Marquês de Pombal, consagrando, definitivamente, como una ruptura con el crecimiento tradicional de la ciudad a lo largo del río.

Así comenzó el proceso de crecimiento de Lisboa, basado en una visión moderna de racionalización del espacio, a través de la extensión de los límites de las líneas de circunvalación de la ciudad. De esa manera empieza el proceso de poner en marcha un nuevo paisaje a partir de una ciudad organizada en función del río, la ciudad organizada radialmente en función de un centro terciario" (Barata, 2002)

Las obras empezaron con la construcción en 1879 de la Avenida Liberdade, en lugar del antiguo jardín del paseo público. Con la abertura de esta avenida, y la necesidad de crear nuevos caminos, rápidamente surgirá la necesidad de un plano general de

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

mejora. Este plan fue aprobado en 1904, se volvió viable el crecimiento de Lisboa hacia el interior.

El proyecto se imaginó a través de un eje norte-sur con la intención de que fuera una nueva “espina dorsal” de la ciudad, compuesto por un seguido de plazas, rotondas y avenidas.

José Augusto França cita: *“Después de la reconstrucción pombalina, por primera vez se crearon calles nuevas en Lisboa, enteramente inventadas, fuera de cualquier sugestión a los sitios tradicionales, que ellas atravesaron en una moderna indiferencia, cortando la ley nombre del progreso”*, por eso podemos considerar esta iniciativa fue una revolución en cuanto al tejido urbano que sólo sería comparable a las iniciativas pombalinas del siglo anterior.

Lo que podríamos considerar como zona de las Avenidas Novas fue construida durante una fase de desarrollo económico y social, símbolo de la nueva ciudad capitalista, además de ser un plano de expansión residencial. La burguesía emergente fue la clase de habitantes de los nuevos barrios creados.

El proceso de urbanización hacia el norte, fue un éxito, con nuevos alojamientos para una población en crecimiento. Poco a poco y principalmente durante la primera mitad del siglo XX las Avenidas adoptaron funciones de centralidad con equipamientos para toda la ciudad como hospitales, universidades, centros de ocio etc.

Entre el 1960 y el 1990 las Avenidas Novas se vuelve un nuevo centro activo y de actividades terciarias de la ciudad, y gradualmente el centro de comercios y servicios se ve desplazado de la zona histórica de la ciudad hacia la zona creciente del norte. Hasta que en los años 70 el área de las Avenidas Novas sufrió una profunda alteración morfo-funcional, con la substitución de los edificios de viviendas por edificios de oficinas y comercios.

“La edificación de las Avenidas Novas, en un contexto de crecimiento global de Lisboa, representó una marca incuestionable de su afirmación como capital moderna” (Silva, 2004:15)

Hoy en día es un verdadero centro financiero de la ciudad, y podemos decir que es un buen ejemplo de adaptabilidad de funciones, pasando por un barrio inicialmente residencial, que se transformó en la segunda mitad del siglo XX en un centro de negocios y que hoy cuenta con una importante concentración de servicios y empresas. (Masson, 2005)

Con el nuevo Plan Director Municipal de 2012 se proponen los ejes principales de las Avenidas Novas como jerarquización importante a nivel transversal, creando más homogeneidad entre la zona oeste de la Avenida República (en la freguesia de Avenidas Novas) y la zona este (en la freguesia de Alvalade), lo que es coherente con otros proyectos como lo de la peatonalización parcial de la Avenida Duque de Ávila.

Línea del Tiempo

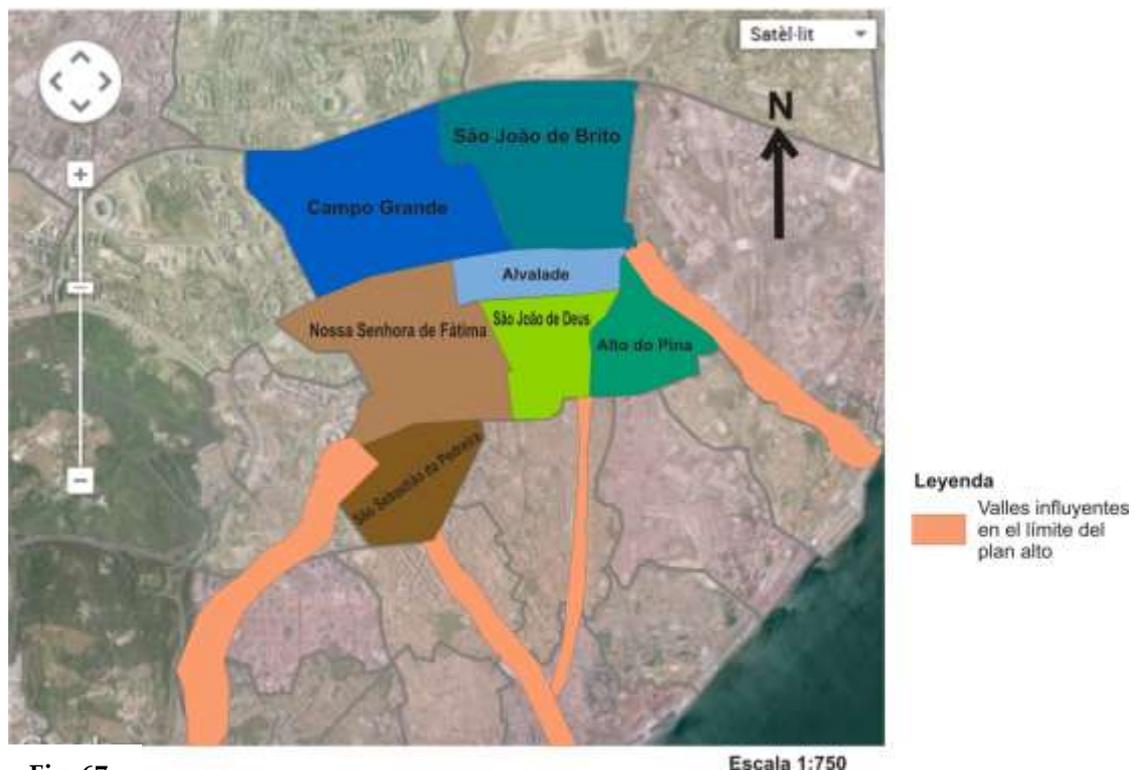
1800-1850	Estancamiento del desarrollo urbano, por causa de las grandes inestabilidades y por la demora en la reconstrucción pos-terremoto
1850	La ciudad empezó a llevar a cabo evoluciones profundas en su morfología urbana a nivel de las infraestructuras, así como un importante aumento de la población
1870	Los alrededores rurales había desaparecido dando lugar a una red de avenidas reticuladas y articuladas
1874	Llega Federico Ressoam Garcia a la Câmara Municipal
1879	Empiezan las obras de la construcción de la Avenida Liberdade
1888	Se presentó el Plan de Mejora Urbana
1904	El Plan de mejora urbana fue aprobado
1960	Las Avenidas Novas se vuelven un nuevo centro activo de la ciudad y los comercios y servicios se van desplazando gradualmente hacia este nuevo centro.
1970	El área de las Avenidas Novas sufrió una profunda alteración morfo-funcional, con la substitución de edificios viviendas por edificios de oficinas y comercios.
2012	Con el nuevo Plan Director Municipal se proponen los ejes principales de las Avenidas Novas como jerarquización importante a nivel transversal

1.2 ¿Qué consideramos Avenidas Novas?

Después de presentar una contextualización histórica del área, vamos a definir los límites a considerar para realizar el análisis en el área, teniendo en cuenta factores geográficos: topográficos, administrativos y de uso.

Siempre es difícil definir una unidad de referencia, o dicho de otra manera, de delimitar dónde empieza y dónde acaba la zona a estudiar. Por un lado tenemos claro que el objeto de estudio es las Avenidas Novas, y que estas presentan una idea clara de homogeneidad, en parte por su configuración histórica que hemos visto anteriormente en su contextualización, pero los límites no son tan precisos. De un punto de vista topográfico el plano alto es homogéneo, con límites para la ciudad litoral marcados por los valles, y en la zona norte por la 2ª circular.

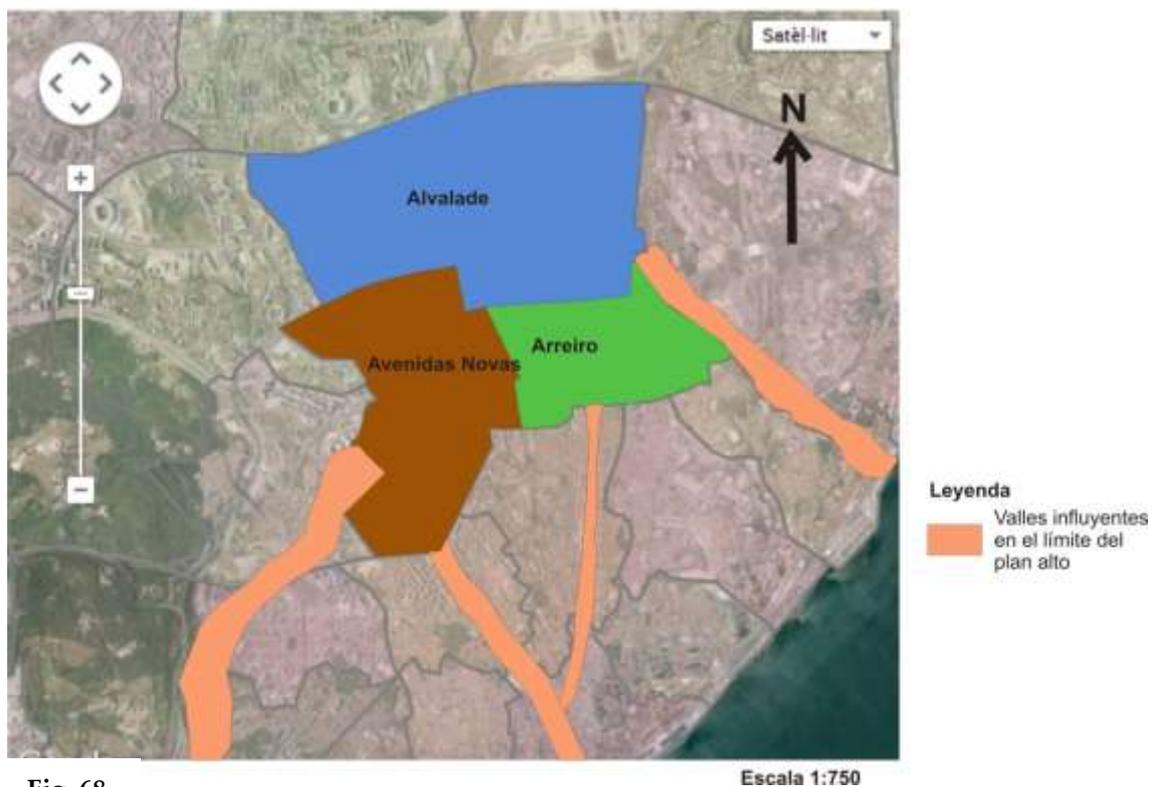
Anteriormente, el área que podríamos considerar como Avenidas Novas estaba comprendido por las freguesias de Alvalade, Campo Grande, São João de Brito, Nossa Senhora de Fátima, São Sebastião da Pedreira, São João de Deus, tal y como podemos ver en el primer mapa.



Pero desde la nueva reestructuración de las freguesias (2012), a nivel administrativo el área considerada actual bajo el nombre de Avenidas Novas, sólo comprende las antiguas freguesias de Nossa Senhora de Fátima, São Sebastião da Pedreira. Todavía el “Plan General de Mejora de la Capital”, cuya intervención fue conocida por el nombre de Avenidas Novas; es en realidad sólo una parte del que hoy se podría considerar con

el nombre de Avenidas Novas, si incluimos las partes que dan continuidad y homogeneidad de usos al ensanche del plano alto.

Así, teniendo en cuenta la reestructuración actual, las que podríamos denominar como “antiguas Avenidas Novas”, es decir la parte que estuvo sujeta a los planes de avenidas del siglo XIX/XX, y que por lo tanto, supuso la ampliación de esta hacia el norte, dotando del espacio de similitudes urbanísticas, características de las mejoras urbanas llevadas a cabo en otras ciudades europeas durante el siglo XIX, a mayor escala, como sería el caso de Barcelona con Ildefons Cerdà, y que por lo tanto, podríamos partir de la base que tiene características propias y homogéneas como espacio para establecer una identidad.



Así, el área de estudio considerada, teniendo en cuenta la reestructuración en freguesias, estaría comprendida por las freguesias actuales de: Alvalade, Arreiro y Avenidas Novas; esto es incluyendo los planes de los siglos XIX y XX, viabilizando distintas etapas de crecimiento hasta mitades del siglo XX.

Para definir unos límites claros y plausibles hay que hacer referencia no sólo a los ejes, calles principales que hacen de borde (2ª circular, Av. Almirante Gago Coutinho, Av. Fontes Pereira de Melo, rua Joaquim António de Aguiar) ya que se puede añadir que los límites son “naturales”: los valles, que caracterizan el límite del plano alto: hacia Alcantara, la Avenida Liberdade, para Avenida Almirante Reis, y de Olaias para Xabregas.

Podemos considerar estos límites los mantenemos para hacer el análisis, porque son la configuración administrativa, aunque hay casos de espacios o de barrios que están en los límites administrativos descritos presentan más relación y contacto con las áreas colindantes que pertenecen a otra freguesia.

¿Estos cambios históricos en la estructuración administrativa, y por lo tanto cambio en cuanto a la nomenclatura puede tener impacto en un cambio en cuánto a la imagen que representa el área? Para responder a estas preguntas necesitamos hacer el análisis de la imagen urbana del área. Aunque se puede partir de la hipótesis que la imagen general de un área está compuesta por los elementos característicos, así como las experiencias y percepciones que se tienen a nivel personal y social como parte de la comunidad. Esta imagen, forma de entender el espacio y de nombrarlo es normalmente más perdurable entre la población, y aunque muchas veces haya cambios en la forma administrativa o de nomenclatura, como hemos visto en el caso de Avenidas Novas, el concepto que se ha ido forjando a lo largo de la historia, junto con la imagen y visión de la población es el que en parte sigue teniendo vigencia a nivel social. Esto no significa que con el tiempo los nuevos cambios vayan cogiendo terreno, ya que las imágenes como concierne con el tiempo y el espacio no son estáticas.

1.3. Análisis

1.3.1 Estudio de los elementos a escala ciudad que son presentes en el área

No trataré el área de estudio como 3 freguesias separadas, sino como una única área homogénea que tiene características similares, para considerarla como una agrupación. Que es en parte, como se la sigue considerando el área de las Avenidas Novas, así como para tener características morfológicas e históricas similares.

Así teniendo en cuenta los elementos a analizar que nos ayudan a definir una imagen y una identidad, clasificados anteriormente, vemos que los elementos que previamente estaban a escala ciudad y que se encuentran también en esta zona son:

- **Imagen histórica:** podríamos destacar que al tratarse de un área fuera del que fue el núcleo histórico que era dónde veíamos que había los elementos más importantes. Aunque como elemento importante a nivel histórico, que es colindante al área de estudio, es la Avenida Liberdade que remata con Marquês de Pombal.
- **Imagen física y morfológica:** nos encontramos en el área del plano alto de la ciudad, y entre otros elementos destacables en esta imagen es el mirador del Parque de Eduardo VII y el respectivo desnivel.

- **Imagen turística:** como imagen turística a escala ciudad tendríamos que destacar la Fundación Calouste Gulbenkian.
- **Imagen de las infraestructuras:** Tendríamos que considerar la 2ª circular como elementos infraestructural que a su vez delimita el área, así como la Avenida Almirante Gago Coutinho que también es un elemento delimitador que a su vez es una calle importante de entrada y salida de la ciudad, la avenida António Augusto de Aguiar y la Avenida Fontes Pereiro de Melo, calles importantes en la ciudad que ayuda a su estructuración y circulación, porque se presentan como límites de nuestra área. Finalmente encontramos la Avenida República, que en este caso es un elemento estructural que a la vez vemos que se encuentra en un área intermedia del área de estudio, como otras transversales importantes como la Avenida Combatentes, Berna o Duque de Ávila.

A nivel de transporte público vemos que dentro del área de estudio encontramos varios puntos importantes a tener en cuenta a nivel de las conexiones con el metro y tren, tratándose de nodos importantes y de conexiones con más de una línea de metro y/o tren: Saldanha, conexión entre la línea de metro rojo y la amarilla, Alameda que conecta la verde con la roja, São Sebastião que conecta la línea roja con la azul, Campo Grande que conecta la línea amarilla con la verde y Entrecampos con el tren.

- **Imágenes de los “grandes objetos”:** encontramos a nivel de sanidad: el Hospital de Santa Maria y de especialidades como el Hospital Júlio de Matos (mental) o el de Alfredo da Costa (maternidad)

A nivel de educación vemos: la Ciudad Universitaria y el Instituto Superior Técnico.

A nivel comercial vemos que hay: el Corte Inglés y el Atrium de Saldanha que se encuentra en un límite.

A nivel socio-cultural encontramos el Museo Calouste Gulbenkian.

Y finalmente a nivel de transporte comentar que encontramos la Praça Espanha como espacio importante que presenta la estación de buses, así como también el eje de tren y de interface de Entrecampos.

1.3.2 Elementos significativos a escala local

Al tratarse de un estudio a una escala más reducida la idea de imagen puede ser muy bien representada a través de los elementos que Lynch propuso, para así detectar y analizar cuáles son los elementos dentro de esta área que consideremos que tienen representatividad a la hora de crear identidad, y que por lo tanto son representativas del área en cuestión distinguiéndola de las otras. Si necesidad de hacer categorías de imágenes previas al análisis de Lynch.

Vemos que podemos definir el espacio como un entorno que en el siglo XIX empieza por ser la expansión de la ciudad, el área nueva, con cambios en su estructura urbana que se consolida en el s.XX.

A ese punto podemos ver que con este cambio en la forma urbana por el tiempo, la historia y las necesidades del momento, que eran el de ensanchar la ciudad hacia el norte; crearon un área con una finalidad propia y unas características singulares que la diferenciaban del resto, y que aún, hoy en día se la reconoce como un conjunto.

Primeramente, vemos que como puntos importantes a destacar:

- **Bordes:** como bordes podemos destacar los que presentan una visualización muy clara la Praça Marquês de Pombal, la rua Joaquim António de Aguiar, la Avenida Fontes Pereira de Melo, uno de las hipótesis de cómo esta zona se ve claramente como un límite es el ensanchamiento del área y el paso a un cambio en la urbanización.

Por otra parte, en la zona norte del área también vemos otro borde, quizás en este caso más claro, que al mismo tiempo coincide con uno de los bordes que habíamos detectado en el conjunto de la ciudad, se trata de la 2ª circular.

Finalmente a los extremos tenemos que destacar la Avenida Almirante Gago Coutinho, límite claro por el contraste entre zona urbanizada y no-urbanizada al otro lado; y en el extremo oriental, y en la parte occidental la Avenida Combatentes, también como calle ancha y delimitadora.

Estos serían los límites que podríamos considerar como más visibles por tratarse de elementos más diferenciadores, y que hacen de límite del área.

- **Sendas:** a lo que concierne a las sendas vemos que la Avenida da República es una senda importante que estructura el área y que podríamos considerar que se encuentra en la parte central a nivel transversal, que junto los cruzamientos de la Avenida Berna y al Avenida das Forças Armadas crean un esquema reticular bastante claro y preciso en la zona, así como también la Avenida Duque Ávila por su fuerte impacto conector en el área a través de la reforma peatonal.



Fig.69 Avenida Duque Ávila en la actualidad después del proyecto de peatonalización.

Finalmente también tendríamos que destacar la Avenida da Roma, y la Avenida Almirante Reis, esta última, aunque no esté en su totalidad dentro del área, es una senda muy fuerte y marcada en la ciudad.

- **Barrios:** Dentro del área homogénea hay varias zonas que podríamos diferenciar, y que tienen su representatividad tan a nivel administrativo con reconocimiento en las nuevas freguesias como por parte de la población.

Primeramente vemos que el área considerada presenta 3 freguesias en la actualidad: la que lleva el nombre de Avenidas Novas, Alvalade y Arroios. Estas presentan una identificación administrativa por parte de la administración pero por otra parte al ser un cambio en la estructura muy reciente, a través de la Ley 56/2012, quizás este cambio en la estructuración y en el nombre no se ha arraigado en la población, y continúan con el concepto de la estructuración de las freguesias antiguas: Campo Ourique, São João de Brito, Alvalade, Nossa Senhora de Fátima, São Sebastião da Pedreira, Alto do Pina, São João de Deus. Este cambio puede tener efectos en un futuro de cambios de identidad, ya que el nombre como hemos podido ver tiene mucho impacto.

Además de las divisiones en freguesias, también existen lo que podríamos llamar barrios, que no tienen por qué respetar los límites de las freguesias, y que tal como hemos nombrado anteriormente se trata de tramas arquitectónicas.

En la zona de estudio podemos destacar varios barrios:

1- Barrio Arco do Cego.

Se trata de un barrio social que sigue el Plano de las Avenidas Novas, integrándose en los planos de expansión de la ciudad que dieron respuestas a las fuertes carencias de viviendas. El plano fue elaborado durante la República por Adães Bermudes, Frederico Caetano de Carvalho e Edmundo Tavares. Se puede identificar una diversidad de tipologías, por un lado tenemos viviendas unifamiliares con viviendas colectivas de dos o tres pisos. Las tipologías varían según la forma de las manzanas siendo cuadradas o rectangulares.



Fig.70 Barrio Arco de Cego 1935

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

El plano es de trama ortogonal, con vías simétricas en relación a un eje principal. El barrio presenta tanto calles estrechas como espacios amplios en la zona central.

2- Barrio Azul

El Barrio Azul es un área urbanizada entre 1930-1937 al noreste del Parque de Eduardo VII. La iniciativa fue de Bernardino Lopes y Jacinto Bettencourt con el objetivo de completar la malla de las Avenidas Novas con edificios de lujo. Muchos edificios presentan fachadas con recursos decorativos.



Fig.71 Imagen aérea del Barrio Azul

3- Barrio de Alvalade

El Barrio de Alvalade surgió del ámbito del Plano de Urbanización de Alvalade (1945-47) de João Guilherme Faria da Costa. Fue una operación de gran escala que pretendía colmar carencia de viviendas en la ciudad de Lisboa, encuadrado en el esquema estructural de la ciudad de Lisboa, propuesto por el Plano Director de Urbanización de Lisboa, elaborado por Etienne de Gröer, que tenía el objetivo de promover la expansión de la ciudad hacia el norte, dar continuidad a la integración de la zona comprendida entre el Campo Grande y Arreiro.



Fig.72 Plano de Urbanización del Avalade 1945

4- Barrio de São Miguel

El barrio de São Miguel fue concebido como una célula del Plan de Urbanización de Alvalade. Comprende seis tipos de edificios, con una estructura de barrio determinada por manzanas cerradas, con plazas pequeñas y por una centralidad con equipamiento escolares.



Fig.73 Bairro de São Miguel en la actualidad.

5- Barrio das Estacas

El conjunto de viviendas del Barrio de las Estacas fue también concebido dentro del Plan de Urbanización de Alvalade. El programa de viviendas está organizado en bloques.



Fig.74 Barrio das Estacas, 1947.

6- Barrio dos Actores

La urbanización de este barrio resultó de la política de expansión urbana llevada a cabo en los años 30, fue dinamizado por el prolongamiento de la actual Avenida de Almirante Reis. Se caracteriza por un diseño riguroso y trazado geométrico de las calles que se distribuyen siguiendo una métrica irregular, paralelamente a la Avenida Almirante Reis y a la Alameda Dom Alfonso Henriques.



Fig.75 Barrio dos Actores en la actualidad.

7- Barrio de Olaias

La urbanización de Olaias fue promovido por Tomás Taveira, a través de un proyecto concretizado en el año 1976 en el ámbito de SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local⁶) que surgió después del 25 de abril intentando realojar la población que residía en los barrios de barracas, la zona a parte de tener grandes bandas de viviendas también tienen grandes equipamientos como el Club de Olaias o el Campo de Râguebo del IST.

⁶ El Plan de Serviço de Apoio Ambulatório Local fue creado para recuperar y reinstalar las personas de los barrios degradados. La SAAL trabajó con brigadas locales que actuaron con las comunidades de vecinos, contando con el apoyo de EPUL (Empresa Pública de Urbanização de Lisboa). Esto fue como consecuencia con los sucesos posteriores a la revolución del 25 de abril, donde proliferaron las construcciones espontáneas en la periferia de la ciudad, fomentadas por el ansia de libertad y por la llegada de los que estaban en las colonias. (França, 1997)

Los siguientes tres barrios los he considerado dentro de las Avenidas Novas, ya que a nivel administrativo se encuentran dentro, pero por su localización no presentan mucha relación con las otras zonas y barrios de las Avenidas Novas

8- Barrio de Marques de Fronteira

Aunque no lo encontremos como barrio propiamente dicho, podríamos considerar que por su estructura urbanística lo podemos agrupar como un proyecto urbano. Este forma parte de la antigua freguesia de São Sebastião da Pedreira, y fue creado alrededor del año 1933 ya que es la fecha en que se crea el Liceo Maria Amalia Vaz de Carvalho, edificio y elemento característico de la zona.

9- Barrio Luz-Fonsecas

La zona de estudio se encuadra en el Plan de Pormenor de la Estrada da Luz/Avenida Lusíada/ Azinhaga das Galhargas, promovido por Barula Reis, inserido en la Unidad Operativa de Planeamiento (UOP) número 25. El plan pretende minimizar los impactos sobre la red viaria en el involucramiento urbanístico de las Torres de Lisboa. Predominan los edificios de elevadas alturas y usos mixtos.

10- Rego

Este barrio también se lo conoce con el nombre de Bélgica-Rego, y surgió del Plan Director de Urbanización de Lisboa (1935-1938). Este barrio también pretende completar la malla urbana de las Avenidas Novas naciendo del cruzamiento de una antigua carretera de salida de Lisboa por la parte norte con la línea del tren.

- **Nodos:** Por lo que hace a los nodos, podemos considerar relevantes la Praça Marquês de Pombal, así como la Praça Duque Saldanha, Praça Espanha, Arreiro.

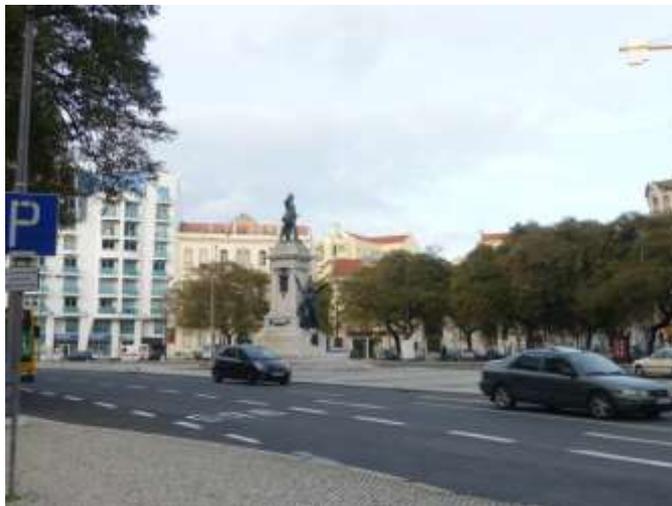


Fig.76 Praça Duque Saldanha

Por otra parte podríamos considerar como nodos en este caso también, espacios verdes en la zona que garantizan un buen espacio en el área como sería: Jardim da Alameda Dom Alfonso Henrique, los jardines de la Fundación Calouste Gulbenkian, el Jardín del Campo Grande, el Parque Eduardo VII, o el Parque de Alvalade ya que los parques son núcleos de confluencia de personas y puntos focales de los ecosistemas de paisaje urbano. Estos espacios son circundados por calles, y en un contexto urbano pueden generar anillos o enlaces viales.



Fig.77 Alameda Dom Alfonso Henrique vista desde el Instituto Superior Técnico.

También en cuanto a nodos, se tiene que considerar en este punto puntos importantes las estaciones de trenes. Estos elementos pueden ser vistos y considerados como elementos nodales por el hecho de tratarse de un punto de confluencia de un medio de transporte con el espacio, es decir un enlace, un momento de paso de una estructura a otra, por lo tanto tendríamos que nombrar la estación de Entrecampo y de Roma-Arreiro.

- **Mojones:** a nivel de mojones podemos ver que el área en cuestión puede presentar diversos elementos representativos y distintivos, que pueden ser puntos de referencia y de importancia en el área en cuestión. El que podríamos considerar como mojones son los elementos u objetos que por el servicio que presentan, por sus dimensiones o singularidades son puntos referentes y reconocidos por parte de la población. Estos grandes equipamientos presentan, en su mayoría, una escala en cuanto a su oferta a nivel de ciudad, no sólo local. Así, dentro de los mojones podríamos considerar subgrupos según su naturaleza.

- Educativos: Instituto Superior Técnico, Cidade Universitaria, Laboratorio de Ingeniería Civil.



Fig.78 Laboratorio de Ingeniería Civil.

- Sanitarios: Hospital de Santa María, Maternidade Doutor Alfredo da Costa (manternidad), Hospital Júlio de Matos (mental).



Fig.79 Maternidade Doutor Alfredo da Costa

- Transporte: en este estudio y al tratarse de un área de la ciudad más acotada, he considerados que en cuanto a transporte, los elementos que hay en el área de estudio, que concierne como transporte, no tienen por qué ser considerados como un mojón, por el hecho de no presentar grandes edificios de equipamientos, representativos de forma visual en el espacio.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

- Comerciales: Atrium de Saldanha, Corte Inglés, Campo Pequeno.



Fig.80 Centro comercial Atrium ubicado en la Praça Duque Saldanha.



Fig.81 Centro El Corte Inglés ubicado en la Av. António Augusto de Aguiar.

- Socio-culturales: Fundação Calouste Gulbenkian, Culturgest, Museo da Cidade.



Fig.82 Fundação Calouste Gulbenkian que cuenta con un espacio de museo, biblioteca y jardines, formando un espacio característico en la zona.

Finalmente también podríamos considerar como un mojón oficinas de la Câmara Municipal que se encuentran en la zona, que forman un espacio de presentación de un servicio en concreto y que por lo tanto pueden ser puntos de referencia para las personas.

Por la consideración de mojón, como algo objeto físico de carácter singular que a veces presenta una actividad concreta asociada, y por lo tanto vemos una relación con la

identificación hecha anteriormente de los elementos considerados grandes objetos, es por este motivo que al hacer una abstracción el más detallada aparece una estructuración según naturaleza, igual referida en los “grandes objetos”.

Estos los podríamos considerar en cuanto a mojones que tienen una representatividad por el servicio que prestan. Pero no sólo pueden haber presentes este tipo de mojones, los que como hemos visto, muchas veces tienen representatividad en el área más local, pero también por su carácter y servicio lo pueden tener a una escala ciudad.

Podemos apreciar que alrededor de los mojones hay una cierta centralidad, es decir, zonas con una importante capacidad de atracción. Esta atracción puede ser producida por su diversidad de funciones, o especialización y unicidad, convirtiéndoles en unos espacios más recurrentes.

Aunque esta centralidad o área de influencia no sólo está condicionada por los mojones, sino que también podríamos considerar que las áreas de centralidad también pueden estar influenciadas y /o generadas por puntos de nodo en el espacio, generando espacios de influencia. Por lo general podemos decir que, y en lo que concierne al área de estudio, podríamos valorar como una máxima, que la formación de áreas de centralidad está regida por la agrupación de más de un elemento que configura la imagen, en general podríamos decir que son formadas a partir de la agrupación de varios nodos, mojones o la combinación de ambos.

Así por ejemplo en el área de estudio he podido identificar como puntos que ejercen una centralidad:

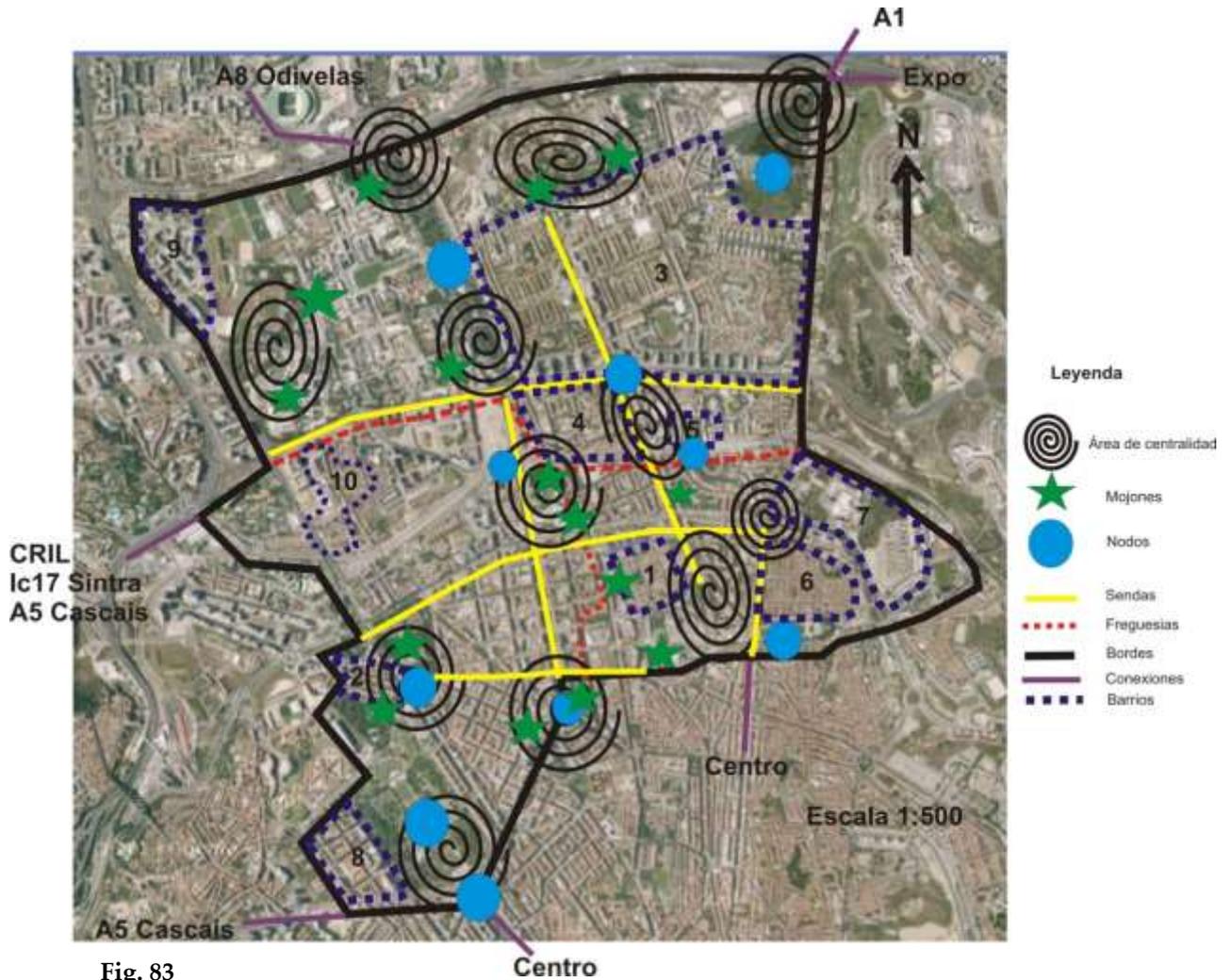
- El área que comprende la Praça Marquês de Pombal y el Parque Eduarrdo VII
- La zona de los jardines de la Fundação Calouste Gulbenkian con el corte inglés.
- La Praça de Saldanha con su zona de influencia con el centro comercial Atrium y la proximidad del Hospital de Maternidad Doutor Alfredo da Costa.
- El área de la ciudad universitaria y el Hospital de Santa Maria
- El área de los Jardines del Campo Grande
- La zona del Hospital Júlio de Matos y el Laboratorio Nacional de Ingeniería Civil.
- El área del Instituto Superior Técnico y Alameda
- La zona de la Estación de Entrecampos y Culturgest

También tendríamos que tener en consideración los mojones importantes en cuanto a representatividad más sentimental por parte de la población, que a veces pueden tratarse de lugares de encuentro, lugares de alguna importancia histórica, que tienen representatividad por parte de la población y que son usados como referentes en el espacio. Que son los que, a ojos de un “extraño” en el espacio, son más difíciles de percibir o imposibles.

Para poder identificar estos elementos, se tendría que realizar un análisis a partir del establecimiento de una metodología basada en un estudio cualitativo y cuantitativo a

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

través de un trabajo de campo con las personas de esta zona de estudio, para determinar los espacios que presentan más representatividad y cuantificar su afluencia, ya que esta consideración queda fuera del ámbito de estudio que es un análisis en cuanto a consideraciones visuales.



Por lo general podemos decir que aunque parezca contradictorio, en el estudio de un área que hemos considerado homogénea por sus características, al hacer un análisis vemos que tiene una gran diversidad de espacios, y zonas importantes y características, que pueden tener impacto a nivel local y/o a nivel de ciudad. Esta diversidad de elementos hace que tengamos la percepción de espacio dinámico y con intensidad de elementos, que a su vez según importancia, al igual que pasaba en la escala ciudad también los podemos diferenciar según la jerarquía de espacio según importancia y naturaleza.

Por otra parte vemos que en el área también hay espacios que hemos considerado como partes del área homogénea, ya que hemos cogido como punto de partida la

organización administrativa, y se encuentran dentro de los límites, pero que estos se encuentran en las partes limítrofes del área y puede que haya más relación e influencia con las áreas colindantes que con la propia área.

Como sería el caso del Barrio Luz-Fontseca que hay más conexión con la zona de Luz, y el estadio que con el área de las Avenidas Novas, ya que se encuentra en un área que tiene la ciudad universitaria en medio para llegar a la relación con los otros espacios del área, pero que por otro lado, y aunque por las características podamos encontrar más relación con la zona de Luz, encontramos el eje norte-sur como borde importante del área a nivel visual. O el barrio de Olaias que por sus características constructivas y el período de construcción puede tener más relación con la freguesia de Marvila que con el área de las Avenidas Novas.

2. Caso de estudio- Gràcia (Barcelona)

“Les places de Gràcia encara són places vives, a la mesura de l’home i no de l’automòbil, espais oberst i comunitaris aptes per al diàleg, l’estona de la convivència, els jocs de la quitxalla en sortir de l’escola, l’oci tardoral” (Espinàs, 1974)

El trabajo final, tal y como expuse al inicio, al inscribirse dentro del Modelo Barcelona, haré una conexión en relación a un estudio de caso en la ciudad para poder hacer una reflexión sobre cómo tratar las imágenes, y la relación a través de un estudio de un área.

En mi caso he considerado escoger el Distrito de Gràcia. Primeramente tenemos que considerar la diferencia administrativa entre las dos ciudades: por un lado tenemos la organización administrativa de Lisboa en freguesias, y en el caso de Barcelona esta organización administrativa es en distritos.

La zona de Gràcia se trata de un área que podemos considerar homogénea dentro de la ciudad, esta quizás no tanto a nivel estructural, como podríamos ver en el caso del Ensanche, pero sí que se trata de un área que por su configuración histórica, la podemos considerar como homogénea, la cual es conocida y reconocible por la población como tal. Esta, a su vez, vemos que también presenta divergencias en cuanto al nombre del espacio, por un lado el área que comprende el distrito de Gràcia, como organización administrativa, comprende barrios y zonas con una formación histórica, carácter e identidad diferentes. El nombre del distrito tiene el origen en el antiguo municipio independiente de Gràcia, aunque en la actualidad este nombre albergue otras zonas que un fueron el propio antiguo municipio, a la antigua zona de Gràcia se la denomina Vila de Gràcia. (Huertas, 1976)

He consideración del área de estudio que comprenda el distrito de Gràcia, para establecer los mismos parámetros a nivel de organización. Pero, al mismo tiempo este es uno de los espacios que presentan una homogeneidad en cuanto a estructura y su formación histórica, y también en cuanto a la identidad del espacio. Así que he considerado que era un buen ejemplo a tratar en Barcelona, y ver luego posibles conclusiones y comparaciones con Lisboa.

El área de estudio comprende los barrios:

- La Vila de Gràcia.
- El Coll
- La Salut
- El Camp d’en Grassot-Gràcia Nova

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

feudales de Barcelona. A principios del siglo XX el barrio se fue llenando de masías y casas, y a los años 60 la fiebre urbanística extendió la edificación en la zona.

El barrio de la Salut, nació también a partir de la creación de una capilla a las afueras del antiguo municipio de Gràcia dedicada a la Madre de Dios de la Salut, entorno del cuál nació el barrio. Es en este barrio donde encontramos uno de los elementos urbanos más representativos: el Parc Güell, obra de Gaudí.

El barrio del Camp d'en Grassot y Gràcia Nova era una zona rural al extremo de Gràcia que se empezó a urbanizar alrededor de 1860. Los ejes principales de la urbanización todavía prevalecen sobre la trama Cerdà, como sería el caso del calle d'en Grassot.

Finalmente, encontramos la Vila de Gràcia, que se caracteriza por sus numerosas plazas. Durante la primera mitad del siglo XIX, el pequeño núcleo agrícola se convirtió en el pueblo más importante del Pla de Barcelona, gracias a su progresiva industrialización. La integración con Barcelona se fue planteando cada vez más, en paralelo al progresivo desarrollo de la trama de Cerdà. En 1880 nació el proyecto del Paseo de Gracia, de interés común, que unía la vila con la ciudad. Desde siempre que Gràcia ha mantenido una activa vida social y política, con un gran arraigo cultural a través de asociaciones.

El principio de la Vila de Gràcias se puede situar en el 1626 con la construcción del convento de Nuestra Señora de Gràcia que recibió el nombre de Josepets. Alrededor del convento fueron surgiendo una serie de masías. (Bohigas; Montenegro, 2000).



Fig.85 Els Josepets del 1870.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

En el siglo XIX, la mayoría de los habitantes de Gràcia, tenían que ir a trabajar a Barcelona, pero poco a poco se iban estableciendo algunas industrias, como el Vapor Nou, una de las industrias más importantes de la vila. La fábrica se mantuvo fuerte hasta el mayo de 1876, cuando un incendio la destruyó totalmente. Todavía se pueden encontrar la chimenea del vapor a la actual Plaza del Poble Romani.



Fig. 87 Plaza Poble Romani, que ocupa el antiguo solar de la fábrica del Vapor Nou.

Finalmente en 1897, Gràcia junto con los otros pueblos del Pla de Barcelona se anexiona a la ciudad.

A pesar que en la actualidad no vemos ninguna discontinuidad entre Gràcia y el resto de la ciudad, ya que se trata de un continuo urbano, vemos que la malla es diferente y que por tanto la evolución y la dinámica del barrio también son diferentes.

El contexto de la zona no se puede separar del contexto histórico de la ciudad.

Vemos que a principio del siglo XIX, Barcelona estaba encerrada por la muralla. Más allá del recinto amurallado se extendía el Pla de Barcelona, apenas habitando en aquellos tiempos. Cuando se produjo la expansión de la industria de Barcelona, mucha gente del campo decide venir a buscar trabajo y la ciudad se densifica, como consecuencia se produjeron graves problemas sanitarios y de falta de vivienda.

Es por eso que llega un momento que Barcelona es insalubre, y que el Pla de Barcelona está desaprovechado (Bohigas; Montenegro, 2000).

Gràcia era una vila muy privilegiada porque estaba apenas a 2 kilómetros de Barcelona y estaba unido por el Paseo de Gràcia desde 1827. A inicios del siglo XIX, Gràcia se convierte en “Primer fet urbà de la Barcelona Moderna” (Solà Morales, 1993). La idea era una proyección urbana con función residencial para cubrir las necesidades de vivienda de aquellos obreros que vivían en Barcelona, y que poco a poco van encontrando trabajo en las nuevas industrias de Gràcia.

Por lo general, podemos decir que aunque Gràcia sea un distrito de Barcelona, se puede percibir que se trata de un lugar especial. Donde se han producidos cambios importantes desde un pasado marcado por las masías dispersas, que por lo general marcaban el Pla de Barcelona, pasando por la aparición de industrias, hasta el momento actual protagonizado por la tupida malla urbana y los usos residenciales y de ocio que caracterizan la zona; además de ser característico el carácter asociativo. Estos cambios y dinamismo que han ido marcando la zona, han dejado huella en la forma de ver Gràcia hoy en día, en dónde tratare de identificar elementos identitarios.

“La cohesió d’un teixit urbà de gran riquesa ambiental converteix Gràcia, dins el panorama urbà de Barcelona, en un exemple públic jugà un paper integrador i estructurador de les manifestacions públiques de la vida de la comunitat del barri” (Bach, 1971:14).

Línea del Tiempo

s. XVIII

La zona se consolidó con parte de área rural y parte de área de veraneo de la burguesía de Barcelona

1626

Construcción del convento de Nuestra Señora de Gràcia (Josepets)

Inicios
s.XIX

La zona que conocemos como Gràcia era poco poblada; los núcleos más importantes estaban alrededor de los conventos.

Barcelona estaba encerrada por las murallas. Mucha gente del campo decide venir a buscar trabajo y la ciudad se densifica provocando graves problemas sanitarios y de vivienda.

1827

Unión de Gràcia y Barcelona a través del Paseo de Gràcia

1850

Gràcia obtiene la independencia como municipio.

s.XIX

Poco a poco se iban estableciendo industrias en Gràcia como el Vapor Nou

1897

Gràcia se anexionó a Barcelona

2.2 Elementos identitarios

Primeramente comentar que el distrito de Gracia podemos considerar que es homogéneo en cuanto a que es un distrito, y por tanto una organización administrativa. Esta a su vez tal y como hemos visto anteriormente tiene formaciones diferentes, así como una morfología urbana diferente.

Por un lado, tenemos la Vila de Gracia, la que da nombre al distrito. Lo primero que llama la atención de Gràcia son sus numerosas plazas que rompen con la fisonomía de calles estrechas. Además de poder decir que Gràcia es rica en centros sociales.

Estas plazas son parte importante de la fisonomía y de las actividades sociales.

Tal y como he hecho anteriormente, el análisis de los elementos interpretativos a ser considerados de representatividad a escala zonal, así como después considerar cuáles de ellos tienen más representatividad a escala ciudad.

Bordes: tal y como su nombre indica, representan espacios límite, en este caso al tratarse de un área en concreto espacios límite del área.

Por un lado tenemos que argumentar que tenemos dos tipos de borde. Por un lado aquellos que hacen referencia al límite administrativo, que puede ser que algunas veces sea un límite que no tenga una repercusión simbólica, y por otro lado, los límites de los barrios.

A nivel administrativo vemos que el área de estudio: el distrito de Gràcia, tiene como límites diferenciados la calle Sardenya, el Parque Güell, el Parque de la Creueta del Coll, parte de Collserola en la zona de la Vall d'Hebron Avenida República hasta Príncipe de Asturias, Vía Augusta, un tramo de la Diagonal, calle de Córsega y Roselló.

Dentro de los distintos barrios podemos ver otros límites, que aunque no sean estrictamente los marcados administrativamente se pueden apreciar por un cambio en la morfología urbana que diferencian los distintos barrios y zonas dentro del distrito. Por un lado vemos que el barrio de la Vila de Gràcia vemos que tiene unas partes que marcan un cambio y delimitan el espacio: la Diagonal y la calle Córsega separan el antiguo municipio del Pla de Barcelona con la trama del Ensanche de Indefons Cerdà, por otro lado la calle del Escorial también separa la trama más densificada de la Vila de Gràcia de la de barrio de Camp d'en Grassot y Gracia Nova, y finalmente Travessera de Dalt la separa del desnivel y caminos serpentinados de la zona de la Salut y Vallcarca.

En segundo lugar, vemos que el barrio de Vallcarca y Penitents presenta un límite natural en el Parque de Collserola, por otra parte vemos que en la parte vemos que la Ronda de Dalt que aparece en el área actúa como un borde importante delimitando la parte de Collserola de la otra. Al mismo tiempo vemos que por la vertiente este el parque de la Creueta del Coll actúa como límite, así como también la calle Mare de Déu del Coll en donde se ve un cambio en el tramado urbano y finalmente con el Parque Güell.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

En tercer lugar, el barrio del Coll presenta como límites el parque de la Creueta del Coll, el Parque Güell, la montaña del Carmel, ya que por la parte urbana, aunque tenga el límite administrativo marcado no presenta ningún límite visual marcado que sea representativo, ya que el continuo urbano con la misma morfología continúa.

En cuarto lugar, tenemos el barrio de la Salut presenta como espacios borde el parque Güell, la Travessera de Dalt los dos que son remarcables, aunque administrativamente Travessera de Dalt no es un límite administrativo en concreto, vemos que sí que puede actuar como un borde.

Y finalmente, tenemos el barrio del Camp d'en Grassot i Gràcia Nova vemos que dentro de la morfología urbana del área en cuestión este espacio presenta más similitudes con la trama Cerdà del Ensanche, y por lo tanto, parte del área aunque tenga un límite administrativo no hay un borde representativo, aunque podríamos considerar Travessera de Gràcia como borde de cambio de morfología urbana, que pasamos de la zona de encaje con la trama Cerdà a una densidad más marcada con calles y manzanas más estrechas, así como finalmente la calle escorial como límite marcado en el que pasamos aún más, a una morfología de calles más estrechas que dan acceso a la trama urbana de la antigua Vila de Gràcia.

Sendas: A lo que concierne a las sendas, vemos que en espacio estudiado presenta gran variedad de tipología de sendas, por un lado tenemos sendas serpenteantes a lo largo de la parte norte y noreste de la zona por la morfología del terreno, así como sendas más estrechas en la parte de la Vila de Gràcia y sendas más anchas y con una estructura más parecida a la trama de Cerdà en la parte sud-oeste. A parte de estas características, podemos considerar que hay un seguido de sendas que estructuran el espacio, por su dimensión, importancia o por la conexión que desempeñan: por a nivel transversal he considerado importante destacar la ronda de Dalt, Travesera de Dalt, Travesera de Gràcia; y a nivel perpendicular encontramos Gran de Gràcia, Paseo de San Juan y Avenida de Vallcarca, así como en diagonal que encontramos Pi Margall. Estas podemos considerar que son las principales y las que estructuran el área.

Nodos: a nivel de nodos en la zona de estudio vemos que tiene gran importancia el seguido de plazas que conforma su estructura, como puntos importantes de confluencia en la trama, como foco intensivo de la zona, en este caso de la Vila de Gràcia, por presentarse en su mayoría en este barrio. Así tenemos que destacar:

- **La Plaza de Lesseps:** Se trata de la plaza más grande de Gràcia. Se encuentra en un cruce clave por el hecho de cruzarse con importantes ejes viarios: Gran de Gràcia y Príncipe de Asturias con Avenida de Vallcarca y República Argentina, y otro eje viario Travessera de Dalt y General Mitre.



Fig 88 Plaza de Lesseps, ubicado en un punto clave de la zona. Fue remodelada en el año 2013.

- **Jardines del Maestro Balcells:** se trata de unos jardines municipales que están dedicados al que fue profesor de la escuela municipal de música, y que además fue fundador y director del Orfeó Gracienc.
- **La Plaza del Norte:** tiene origen en 1860 fruto de la urbanización de las fincas de Ramón Martí y Pau Vilaregut. A la parte norte de la plaza hay la entidad social y cultural dels Lluïsos de Gràcia.
- **La Plaza de la Virreina:** el origen del nombre de la plaza viene por el virrei del Perú y Marques de Castellet que era propietario de este terreno, el cual construyó este palacio de veraneo.



Fig 89 Plaza de la Virreina.

- **La Plaza del Diamante:** la plaza tiene su origen en 1850, en los terrenos de Josep Rosell, comerciante de piedras preciosas. Esta plaza es muy conocida por la novela de la escritora catalana Mercè Rodoreda: "La Plaça del Diamant", donde se puede ver al estatua de la protagonista "La Colometa".
- **La Plaza de Anna Frank:** encontramos el centro Artesà Tradicionari. Recientemente se ha arreglado el espacio para hacer una plaza con la escultura y la placa a Anna Frank.
- **La Plaza de la Revolución:** en la que en su subsuelo se construyó un refugio antiaéreo.
- **La Plaza de la Vila:** Es donde había el antiguo ayuntamiento de Gràcia. En 1870 se construyó un campanario en medio. En esta plaza es donde se dan los pregones y los premios en la famosa Festa Major de Gràcia.
- **Plaza Rovira y Trias:** La plaza fue proyectada por el por el mismo arquitecto Antoni Rovira i Trias, discípulo de Gaudí en el año 1861. En la plaza hay una escultura del arquitecto.
- **La Plaza del Sol:** Esta plaza siempre ha sido un punto de encuentro en fiestas y actividades. En la plaza durante la primera república en 1869, se plantó un cedro que fue conocido como el "árbol de la libertad".



Fig 90 Plaza del Sol. Punto de encuentro en Gràcia, con afluencia importante de bares.

- **Plaza Joanic:** La plaza Joanic no es un nodo que tenga una representatividad histórica como muchas que he nombrado anteriormente, o algún elemento que lo caracterice como muchas esculturas o elementos que podemos ver en otras plazas de la zona; pero es un punto importante para su localización ya que representa un punto de inicio hacia el entramado de la Vila de Gràcia y también como un nodo importante de comunicación.



Fig 91 Plaza Joanic.

- **Plaza Alfons Comín:** situada a un extremo haciendo parte de límite, se trata de un nodo no tanto de legado histórico sino un nodo importante de conexión un espacio donde confluye la ronda de Dalt con la Avenida República Argentina

Barrios: A nivel de barrios, tenemos que argumentar que en la ciudad de Barcelona tienen otro funcionamiento en la ciudad. Por un lado tenemos que en Lisboa la función administrativa de la ciudad a escala local se gestiona a nivel de freguesias y que dentro de las freguesias podemos encontrar e identificar barrios que se tratan de tramas arquitectónicas concretas o de proyectos que presentan unas características que las diferencian del resto del espacio colindante, el que podríamos denominar como barrios a nivel de Lisboa no tienen una representatividad administrativa.

Por lo que concierne a la ciudad de Barcelona, vemos que ésta a nivel administrativo está organizada a partir de distritos que tiene como objetivo la descentralización de la administración y la participación ciudadana, y estos distritos a su vez están divididos en unidades territoriales más pequeñas, denominadas barrios que tienen como objetivo mejorar la distribución de equipamiento y servicios de proximidad. Estos aparte de tener una representación administrativa, también tienen un carácter histórico y no tanto de proyecto urbano o arquitectónico como era el caso de Lisboa.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

Así pues en el área de estudio vemos claramente diferenciadas tanto a nivel histórico, como a nivel administrativo un seguido de barrios que configuran el área del distrito de Gràcia:

- Vallcarca y els Penitents
- El Coll
- La Salut
- Vila de Gràcia
- Camp d'en Grassot y Gràcia Nova

Mojones: a nivel de mojonos podemos ver que el área de estudio en cuestión puede presentar diversos elementos representativos y distintivos. Son elementos que por sus características o singularidad son claves de identidad, de aspecto único o que presentan un fácil reconocimiento.

En el distrito de Gràcia vemos distintos tipos de mojonos, según la naturaleza y las características podríamos subdividir-los en:

- **Educativos:** A nivel de educación como todos los distritos de Barcelona y todos los barrios hay un seguido de centro de enseñanza, pero que podamos considerar como puntos que configuran un mojón son aquellos que por sus características de servicio y de especialidad tienen más sentido de unicidad como: Escuela Universitaria de Relaciones Laborales, FUNDEMI IQS Business Institute, y la Fundación Pere Tarrés.
- **Sanitarios:** A nivel de elementos sanitario que son de influencia importante en el espacio, y que se pueden considerar como espacio mojonos o de referencia, los cuales son reconocidos por su importancia son: Hospital de la Esperanza, Hospital Evangélico, Hospital de día centro de Psicoterapia Barcelona, aunque hay otros puntos sanitarios pero no de magnitudes e importancia tan considerable, como para establecerlos como mojonos.
- **Transporte:** a nivel de puntos importantes no tanto por su visualización en el espacio, tenemos que destacar los puntos de transporte importante en el área como puntos que estructuran el espacio. Así he considerado identificar aquellos puntos de paradas importantes y fáciles de reconocer, que normalmente son las de ferrocarriles o metro. Así en el distrito de Gràcia vemos que parte de la línea verde del metro transcurre por la zona: Fontanta, Lesseps, Vallcarca, Penitents O la parada de Joanic de la línea amarilla. Por lo que concierne a los Ferrocarriles de la Generalitat vemos que hay la parada de Gràcia. A parte de estos puntos de transporte que organizan la conexión del territorio, también hay que comentar que se establecen un seguido de paradas y líneas de buses de Barcelona, pero que estos no presentan un punto de conexión clave como para establecer una categoría de mojón en el territorio.

- **Comerciales:** no hay ningún centro comercial, y como puntos de referencia en el espacio a nivel comercial tendríamos que numerar los mercados que tienen una representación significativa como espacio de compra a ámbito local, así en la zona destacamos: Mercado de la Libertad, Mercado de Lesseps, Mercado de la Estrella.



Fig 92 Mercado de la Libertad.

- **Socio-culturales:** como elementos que tienen una importancia en el territorio a nivel social y cultural podemos encontrar Museo de Historia de Barcelona, Parque Güell, Casa del Guarda, Casa Museo de Gaudí así como el conjunto del parque, Fundació Orfeó Gracienc o el parque de la Creueta del Coll.



Fig 93 El Orfeó Gracienc, es una institución coral catalana fundada en el año 1904.



Fig 94 Dragón de Gaudí del Parque Güell.



Fig 95 Estatua de Elogio del Agua de Eduardo Chillida, ubicado en el parque de la Creueta del Coll. (1987)

Por otro lado, vemos que la parte importante considerar que en este estudio hay elementos que actúan como mojones en el espacio a nivel más local, es decir, si consideramos que los anteriores pueden tener una cierta repercusión, por sus características de servicio, a una escala más de ciudad. A nivel local y para las personas que transcurren más al día a día la zona vemos que hay otros elementos que podríamos decir que también son como el término anteriormente usado: **pequeños objetos con identidades fuertes**. Aquí podríamos identificar aquellos elementos característicos y únicos en la zona, que muchas veces tienen unas características

históricas y de identidad que ha marcado la zona, generando espacios de unicidad. Algunos ejemplos serían el campanario de la Plaza de la Vila de Gràcia, la estatua de Rovira y Trias, els Lluïsos de Gràcia, la estatua de Colometa, la masia de Can Pardal son algunos ejemplos.



Fig 96 Campanario de la Plaza de la Vila de Gràcia, donde se encuentra la sede del distrito



Fig 97 Estatua de Rovira y Trias, ubicada en la plaza que lleva el mismo nombre.



Fig 98 Estatua de la Colometa, la protagonista de la novela la Plaza del Diamante de la escritora catalana Mercè Rodoreda.



Fig 99 Els Lluïsos de Gràcia, asociación sociocultural y deportiva sin ánimo de lucro.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

También es importante destacar que se trata de un estadio de análisis, posteriormente se tendría que desarrollar un buen plan de trabajo de campo para dar valor a lo considerado y a la estructura establecida como puntos de análisis.

En esta área también podemos considerar la formación de áreas de centralidad, es decir espacios que por características en cuanto a las disposiciones de varios elementos importantes, crean un área de fuerte transcurso por parte de los ciudadanos, y con fuerte atracción. Esta centralidad, tal y como vimos está condicionada por la distribución de más de un elemento representativo (nodo, mojón, senda etc.) generando el que podríamos denominar como un “área identitaria”, por presentar elementos que hemos considerado como simbólicos.

Así por ejemplo en el área de estudio he podido identificar como puntos que ejercen una centralidad:

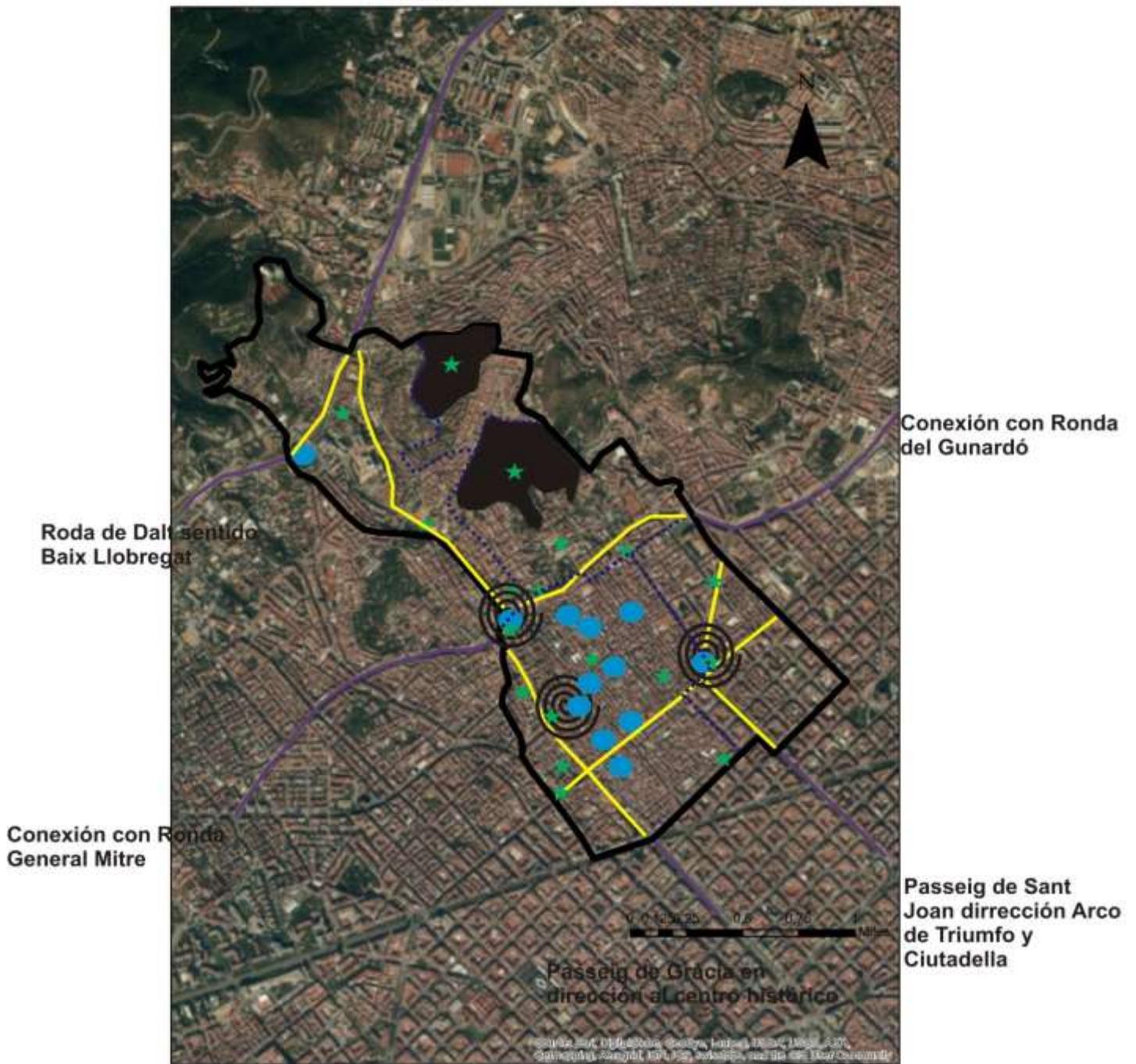
- El área de Lesseps la cuál presenta el nodo de la plaza, una senda importante que es Travesera de Dalt así como algunos equipamientos hospitalarios, y la conexión con el metro.
- El área de Joanic, punto importante entre morfologías urbanas, que podríamos decir que es un entrar o un salir de la trama de la Vila de Gràcia, y que además de presentar una buena combinación de transporte, también presenta sendas importantes en la estructuración del área como es la calle Pi y Maragall y al lado también hay Travesera de Gràcia.
- El área cercana a Vía Augusta, donde podemos localizar la parada de ferrocarriles de Gràcia, así como el mercado de la Libertad, punto importante como punto comercial.

Por lo general podemos decir que, en el estudio de un área que hemos considerado por su homogeneización administrativa, así como su fuerte consideración identitaria y simbólica. Al hacer un análisis vemos que, lo que podríamos ver como una homogeneidad por el distrito, presenta disparidades, ya que por su morfología urbana y su formación histórica tiene diferencias relevantes entre los distintos barrios que lo componen.

Algunos de estos barrios vemos que pueden tener en algunos casos más relación con áreas colindantes, presentado otras áreas de influencia como sería el caso de parte de Vallcarca o del Coll que pueden tener más relación con Horta-Guinardó.

Después de hacer este pequeño estudio ya podemos ver, como en Barcelona, dejando de lado los elementos a escala ciudad que han contribuido en la marca; también podemos concretizar áreas con historia e identidades, y aunque parte de los elementos identificados tienen repercusión a escala local, también hemos encontrado alguno, como el Parque Güell que presenta un símbolo a escala ciudad. Por tanto podemos corroborar el hecho de que dependiendo de las áreas y las escalas se pueden encontrar elementos y formas de entender el espacio en cuanto a símbolos y forma de verlo y entenderlo, y la imagen como nuestra mente funciona de forma jerárquica categorizando y estructurando.

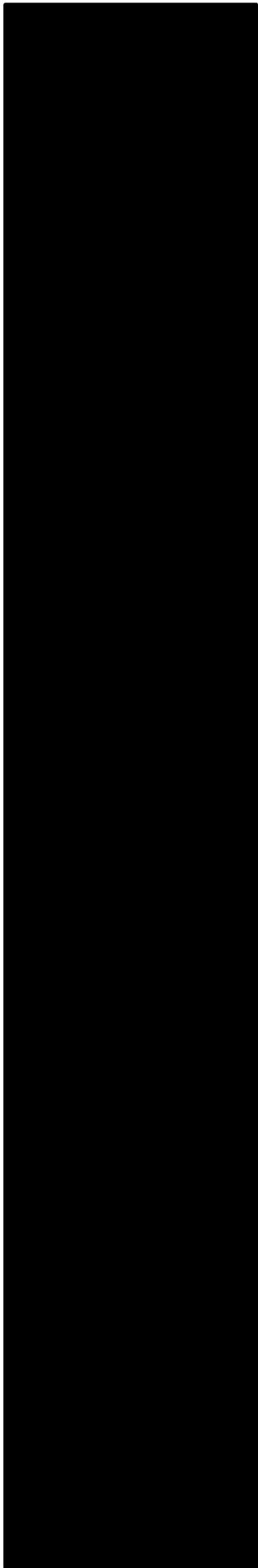
Roda de Dalt sentido
Besós



Leyenda

-  Borde
-  Elemento borde
-  Conexiones
-  Sendas
-  Barrios
-  Mojones
-  Nodos
-  Área de centralidad

Fig. 100



Conclusiones

Conclusiones

“Cuando una ciudad se piensa a través de sus actores, se otorga sentido; indaga en las tendencias cotidianas que son vida; hace la crítica del orden establecido para abrirle nuevos campos de acción a la expresión; a la libertad; a la marginalidad; al disenso; a las voces y a los cuerpos silenciados. Pensar la ciudad es asumir, desde la pregunta, la investigación, la producción artística y las estéticas sociales una dimensión profunda de lo político”

José Luis Grosso (Ayala: 2006)

La idea de imagen tal y como hemos ido viendo y analizando a lo largo de la investigación no es una idea estática ni única. Esta está sujeta a cambios en el tiempo, en el espacio y también teniendo en cuenta desde el sujeto del cual se analiza y se observa. Por lo tanto, se puede afirmar que cada persona dependiendo de su cultura, experiencia y punto de vista crea sus propias imágenes, así como también las recrea según vivencias y nuevas experiencias y relaciones con el espacio a lo largo del tiempo. Aunque tal y como afirmaba Kevin Lynch existen las imágenes colectivas, es decir, aquellas imagen que son resultado de los procesos de percepción colectiva.

Esta imagen está compuesta por un seguido de elementos y de percepciones espacio-temporales que afectan a la ciudad, de tal forma que permite que las personas tengan un reconocimiento de los espacios y de cómo interactúan entre ellos.

La identificación y clasificaciones de estas percepciones dependen de cómo interactuemos con la ciudad y la experiencia que tengamos en ella.

Así, partiendo de la base de que no existe una imagen y una identidad exacta, se puede decir, que el análisis de la imagen de la ciudad y los elementos que la forman no es trivial, se trata de organizaciones complejas en las que para poder indagar en ellas se tiene que establecer una base de análisis según una metodología para contextualizar y justificar el estudio de análisis. En mi caso, he considerado partir del estudio de la imagen de la ciudad de Kevin Lynch, llevándola a la realidad de la ciudad de Lisboa. Teniendo como objetivo tratar de identificar los principales elementos que pueden configurar imagen a escala ciudad y posteriormente a escala local. En ella he podido identificar varios elementos, de naturalezas y realidades distintas, ya que en la ciudad se juntan y se perciben un conglomerado de estímulos, provenientes de lugares que pueden crear imagen e identidad, de tal forma que he establecido una categorización de elementos. Estos pero, para hacer un estudio más minucioso sobre los elementos y su naturaleza los que clasificado no sólo en las agrupaciones que Kevin Lynch propuso: nodos, sendas, barrios, bordes y mojones; sino en otras agrupaciones que he denominado imágenes. En ello he querido constatar el hecho ya sabido de la pluralidad de imágenes en una misma ciudad, y ellas para poder ser más precisas y concretizadas, las he analizado según su naturaleza, para poder de

esta forma, desgranar los distintos elementos detectados que pueden ser importantes que pueden generar imagen.

Así pues, partiendo de los conceptos establecidos por Kevin Lynch me dispuse a analizar la ciudad e Lisboa, en términos de identidad urbana y de elementos generadores de imagen. Por tal de establecer un análisis de los elementos que pueden tener una mayor importancia en la ciudad, como paso previo al programa de señalética de la Câmara Municipal de Lisboa.

Uno de los primeros retos establecidos fue la concretización de agrupaciones por tal de establecer una organización de elemento.

Puede constatar a través de los estudios hecho en torno a la imagen, y a través de mi análisis se puede argumentar que todo puede generar imagen; es decir todo elemento en una ciudad puede ser considerado relevante importante para alguien como para poder ser identificado, asumido y localizado en el espacio y poder generar una relación importante de identificación espacial para una persona en concreto, es decir, puede ser una elemento de legibilidad en el espacio. Ahora bien, no todo puede ser considerado como imágenes colectivas. Estas son las que tienen una representación más estandarizada por establecer elementos de representatividad colectiva; estos pueden tener diferente naturaleza, pero a su vez se pueden concretizar en distintas según el punto de vista. De aquí que aparece el concepto de las imágenes sobrepuestas, por lo tanto se puede afirmar que hay una dificultad de separación de elementos e imágenes, ya que estos pueden tener diferentes naturalezas y proveer distintas funciones o maneras de ser vistos, al mismo tiempo que algunos elementos también pueden presentar confusión a la hora de concretizarlos en las categorías de Lynch, ya que no hay una sola forma de interpretar y leer la ciudad, sino propuestas para hacer una aproximación, o si más no, establecer un método para poder aplicar y constatar una forma de análisis, así como sus resultados.

Los elementos que pueden tener un impacto en la imagen y en la percepción que se tiene de una ciudad, pueden estar en distintos lugares, aunque se podría generalizar que a nivel de ciudad los elementos más representativos muchas veces se encuentran más en el centro histórico, y en los puntos más importantes a nivel turístico. Los puntos o zonas de la ciudad que presentan más de un elemento que puede generar imagen, crean un área de centralidad; un punto de fácil reconocimiento por parte de las personas por el hecho de presentar quizás una buena conexión con una calle o transporte, un grande objeto que ofrece un servicio importante o un mojón emblemático y distintivo.

Jerárquicamente podríamos identificar que cada persona tiene dos espacios de una misma ciudad como mínimo. Por un lado tiene su escala loca, su cotidiano, es decir, el espacio de la ciudad que transcurre cada día. Este suele incluir su barrio y la zona del trabajo o lugar donde estudia. Estos espacios pueden tener una importancia en la

persona, pero a su vez no tienen por qué ser espacios muy reconocibles a escala ciudad, aunque dentro de este espacio más local también pueden aparecer elementos que son importantes a escala ciudad. Por otra parte, hay también los espacios a escala ciudad, que son aquellos que no tienen por qué ser recorridos todos los días, pero por su grandeza, originalidad, servicio que ofrecen son elementos más únicos y reconocibles, que sirven de estructuración y reconocimiento de una ciudad. Estos espacios no han sido forjados como los anteriores de escala local, a partir de la experiencia y el cotidiano, sino que han sido más impuestos socialmente y a través de los medios de comunicación.

Otro fenómeno importante a destacar es el cambio de nombre de los espacios, que a lo largo del tiempo ocurre en la ciudad; muchas veces este cambio de nombre, que consta como oficial, no cambia de la misma manera en las personas, ya que las relaciones entre los espacios los va forjando cada uno, así como también a través de la influencia de los medios de comunicación y de la sociedad que lo rodea.

A nivel comparativo entre las dos ciudades, puedo afirmar que en la escala local hay entidades identitarias que forman un carácter propio, zonas que por su historia y configuración pueden ser diferenciadas del resto. En el caso de Barcelona, quizás se puede ver más marcado por su configuración histórica de todos los núcleos antiguos que formaban en Pla de Barcelona que, aunque ahora están dentro de la estructura de la ciudad condal, siguen teniendo su estructura de calles y sus espacios propios y característicos. Tal y como he ido comentando, estos elementos de los espacios locales, no tienen por qué tener un impacto a escala ciudad. Así, por lo general, a escala ciudad, para los elementos que dan imagen a la ciudad, o que por su servicio o importancia le dan estructura a nivel de la orientación en ella son principalmente los importantes puntos de transporte; así como los elementos de importancia histórica, aunque estos adquieren más representatividad cuando, además de tener una importancia histórica, también tienen una importancia turística.

La importancia del turismo hoy en día a las ciudades, que es uno de los impactos mayores en la imagen de una ciudad. Es quizás el punto más claro de vender un producto, en este caso una ciudad y sus elementos más únicos que la distinguen de las otras, es decir una imagen. Por lo tanto hay una relación entre imagen y marca; concepto ya utilizado por Muñoz en el libro *Urbanización*, en donde relaciona el "modelo Barcelona", la idea de proyectar una imagen urbana al mundo a través de políticas urbanas concretas, que promovieron al que podríamos llamar "reconstrucción" de la ciudad a partir de la década de 1980. Por lo tanto, la idea de una imagen que venda al resto del mundo, es decir, lo que he nombrado como imagen turística, también aparece como concepto importante a la hora de concretizar una ciudad a través de iconos, elementos identitarios y lugares significativos de la ciudad. (Muñoz, 2010). Lugares que pueden ser significativos para el turismo, y por la marca

turística de la ciudad, pero que no tienen por qué serlo por las personas que viven en ella, es lo que ocurre en espacios significativos en cuanto a la representación de la ciudad, pero que no representan espacios significativos para el cotidiano de los ciudadanos, ya que pueden ser espacios que por la magnificación turística hayan dejado de tener representatividad para los ciudadanos locales, y ya no forman parte de sus elementos identitarios que forman su cotidiano. Esto sería el que pasa con muchos iconos turísticos de grandes ciudades, como podría ser la Rambla de Barcelona, la Sagrada Família o el Parque Güell, espacios que ya no son trascurridos por los ciudadanos de la ciudad, sino sólo por turistas.

A modo de conclusión se puede afirmar que no hay una única forma de interpretar la ciudad, y que cuando nos disponemos a analizar y a reflexionar en este entorno aparece el conflicto de concretizar y separar los conceptos y categorías en varios, no estáticas ni unánimes. Por lo tanto, esta investigación, no deja de ser una propuesta de análisis con sus concretizaciones particulares en el ámbito de trabajo en el que se está.

Como resultante, se pueden estudiar los elementos que pueden generar imagen, identificarlos y estructurarlos, para poder hacer proyectos a posteriori, que puedan tener en cuenta los elementos que ayudan a la estructuración y la legibilidad de la ciudad. Aunque estos no son unánimes, estáticos ni se pueden localizar en un mismo espacio.

Es por eso, que esta investigación es un paso previo al que después se tendría que realizar concretizando con estudios hechos a la población, para poder detectar incongruencias en las clasificaciones e ir más allá, es decir, poder poner a prueba los resultados a partir de este análisis.

Seguiremos mirando, leyendo e interpretando la ciudad.

“Different places on the face of the earth have different vital effluence, different vibration, different chemical exhalation, different polarity with different stars; call it what you like. But the spirit of places is a great reality.” (Lawrence, 1964)



Bibliografía

Bibliografía

Aragonés J; Corraliza I; Cortés JA, Amérgio M. Perception of territory and social identity. In Socio-Environmental Metamorphoses: Builtscapes, Landscapes, Ethnoscape, Euroscape. 1992;II:252–9.

Arís CM. La cimbra y el arco. Barcelona: Fundació Caja de Arquitectos; 2005.

Aristóteles. Tratado de Política. Mem Martins, Europa América; 1977.

Ayala A. Memorias para pensar la ciudad. Compilación Grupo Estéticas Urbanas. Cali (Colombia): Instituto Departamental de Bellas Artes; 2006.

Bach J. El espacio público de la Ciudad: Casco Antiguo, Gracia, Ensanche Cerdà, el suburbio. Cuadernos de arquitectura y urbanismo. Barcelona: núm 83, 1971

Bailly AS. La percepción del espacio urbano. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local; 1978.

Baptista LV. Território, imagens e poderes. 2003;35–42.

Barata Salgueiro T. Desenvolviemnto Urbano de Lisboa. 2002;

Barreira IAF. Os guias turísticos em Berlim. 2005;(1):299–320.

Benedict A. Imagined Communities: Reflections on the origin and spread of Nationalism. Verso; 1991.

Blumer H. El Interaccionismo Simbólico. Perspectiva y método. Barcelona: Hora; 1982.

Bohigas G ;Montenegro J. Trabajos de campo e itinerarios urbanos. Un recorrido por Gràcia (Barcelona). Scripta Nova, Universidad de Barcelona. 2000 de abril de;(Nº 222).

Bohigas O. Reconstrucción de Barcelona. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Arquitectura y Edificación. Madrid: Impresión ALVI, I.G. S.A; 1986.

Borja J. Barcelona: Un Modelo de Transformación Urbana. Programa de Gestión Urbana PGU-LAC. Oficina Regional para America Latina y el Caribe. Quito: Impresión Artes Gráficas SEÑAL; 1995.

Bourdieu P. Social Space and Symbolic Power. *Sociological Theory*. 1989;7(1):14–25.

Brandão F. Miradouros de Lisboa. *Arquitectura paisagista Lisboa*. 2011;(7):38–45.

Brandão P. A cidade entre desejos. Lisboa: Livros Horizonte; 2006.

Brandão P. A identidade dos lugares e a sua representação colectiva. Bases de orientação colectiva. Primeira edição. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano; 2008.

Brandão P. La imagen de la ciudad. Estrategias de identidad y comunicación. Barcelona: Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona; 2011.

Brito Henriques E. Lisboa Turística. Entre o imaginário e a cidade. Lisboa: Colibri; 1996.

Busquets J. Barcelona: La construcció Urbanística d'una ciutat compacta. Barcelona: Ediciones del Serbal; 2004.

Canter, DV; Tagg, SK. Distance estimation in cities. *Environment and Behavior*, 7 (1). 1975 pp. 59-80

Capel H. La definición de lo urbano. *Estudios Geográficos*, nº 138-139, feb-mayo 1975, p 265-301.

Capel H. La morfología de las ciudades. 1 Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal; 2002.

Capel H. El modelo Barcelona: un examen crítico. Barcelona: Ediciones del Serbal; 2005.

Carapau JT. Lisboa, capital de paisagens humanas. *Arquitectura paisagista Lisboa*. 2011;(7):12–7.

Carmona M, Tiesdell S. *Urban design reader*. Oxford: Architectural Press Team Ling; 2007.

Castells M. O Poder da identidade. Lisboa: FGG; 2003.

Choay, F. Urbanisme-Théories et réalisations. *Urbanisme.* " *Encyclopedia Universalis*, 16, 1968, p 492-99.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

Coelho CD. Os elementos Urbanos. Cadernos Morfologia Urbana. Estudos da cidade portuguesa. Lisboa: Argumentum; 2013.

Corboz A. El urbanismo del s. XX. La Vanguardia. Barcelona; 1994 Jun 12;34.

Corboz A. La ciudad desbordada. Ciudades del globo al satélite. Barcelona: Electa/CCCB; 1994.

Craveiro JL. Ambiente urbano. Desigualdades e constrangimentos na cidade de Lisboa. Sociologia, Problemas e Práticas. 1994;44.

Crespo JL. A Cidade entre bairros. Lisboa: Caleidoscópio; 2012.

Cullen G. Concise Townscape. Routledge; 1971. 201 p.

Di Meo G. L'Homme, la société, l'espace. París: Anthropos; 1991.

Espinàs JM. Vuit segles de carrers de Barcelona. Barcelona: Destino; 1974

Fabre J; Huertas JM. Tots els barris de Barcelona II. Barcelona: Edicions 62; 1976.

Ferreira VM. A cidade de Lisboa, 1850-1980 para uma abordagem histórica e sócio-urbanística da capital do País. Povos e culturas. Lisboa: Centro de estudos dos povos e culturas de expressao portuguesa; 1987.

Ferreira VM. Lisboa. Memória e projecto. Centro de Estudos Territoriais. 2010;20.

Filipe J. Lisboa visto do céu. Lisboa: Argumentum; 1994.

Flores Mercado BG. " La festa de Gràcia sóc jo i jo sóc la festa". La construcción psicocultural de la participación ciudadana en una fiesta popular. [Barcelona]: Universitat de Barcelona; 2004.

França JA. A reconstrução de Lisboa e a arquitectura pombalina. Lisboa: Biblioteca Breve. Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; 1981.

França JA. Lisboa, urbanismo e arquitectura. Lisboa: Biblioteca Breve; 1989.

França JA. Urbanismo e Arquitectura. Lisboa: Horizonte; 1997.

Geddes P. Cities in evolution. Londres: Williams & Norgate; 1915.

Gehl J. Cities for People. Washington: Island Press; 2010.

Gibson D. *The Wayfinding handbook. Information design for public places*. Primera edición. Nova York: Princeton Architectural Press; 2009.

Giddens A. *Modernidade e Identidade Pessoal*. Oeiras: Celta; 1994.

Gonçalves ME. *A Lisboa dos e nos guias turísticos: Lisboa a compor.se ao espelho*. ISCTE; 2008.

Gumuchian H. *Représentations et aménagement du territoire*. París: Economica; 1991

Hall P. *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century* Blackwell, 1988

Henriques da Silva R. *Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Historia del Urbanismo en Barcelona. Del plan Cerdà al Área Metropolitana. Comisión de Urbanismo y Servicios comunes de Barcelonay otros Municipios. Barcelona: Editorial labor, S.A; 1970.

Huerta JM. *Tots els Barris de Barcelona II*. Barcelona: Edicions 62; 1976

Hunter A. *The symbolic ecology of suburbia*. 1987;9:191–219.

Indovina F. *Lisboa. Mutamento e persistenza*. Centro de Estudos Territoriais. 2010;20.

Kusztra M. *City Information System. Warsaw-Centrum Borough*. Warsaw: MSI Warsaw-Centrum Borough Office;

Lalli M. *Urban Identity*. In D. Canter. *Environmental Social Psychology, NATO ASI Series, Behavioural and Social Sciences*. 1988;45:303–11.

Lawrence DH. *The symbolic meaning: the uncollected versions of Studies in classic American literature*. Centaur Press; 1964

Lévi-Strauss C. *La pensée Saubage*. París: Agora-Pocket; 1990.

Lindón A ;Aguilar, MA. *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Barcelona: Anthropos Editorial; 2006.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

Lynch K. La buena forma de la ciudad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili; 1985.

Lynch K. La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gil; 2012.

Marques da Costa NMS. Mobilidade e Transporte em Áreas urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa. [Doutoramento em Geografia]. [Lisboa]: Faculdade de Letras de Lisboa; 2007.

Masson C. Túneis e circulação pedonal: na zona das Avenidas Novas: Estudo de impacto sociológico. Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados. 2005 Mar;

Mejías Cubero R. ¿Quién construye nuestro imaginario urbano? On the W@terfront. 2013 Dec;28.

Mendes. Verador do Pelouro da Educação da Câmara Municipal de Lisboa. Lisboa:1993

Mendizabal E. Una posible geografía de las identidades de Barcelona: El caso del barrio de la Vila de Gràcia. *Finisterra* .2010, n.90, pp. 91-109

Mondada L. Décrire la ville. París: Anthropos; 2000.

Montaner JM. Barcelona 1979-2004: del desarrollo a la calidad. Barcelona: NOVATESA. Gràfiques, S.L; 1999.

Muñoz F. Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Gustavo Gil; 2010.

Muxí Z; Borja J. L'espai públic: ciutat i ciutadania. Espai públic Urbà. Barcelona: Diputació de Barcelona; 2001.

Muxí Z; Montaner JM. Usos del temps i la ciutat. Barcelona: Ajuntament de Barcelona; 2011.

Nicolau J. Narrativa de uma cidade em mudança o bairro como catalizador de urbanidade. A cidade entre Bairros . Lisboa: Caleidoscópico; 2012.

Ontañón Peredo A. Los significados de la ciudad. Ensayo sobre memoria colectiva y ciudad contemporánea. Segunda edición. Barcelona: Edicions de l'Escola Massana; 2004.

Perec G. Especies de espacios. Editorial Montesinos; 2003. 152 p.

Pellegrino P. *Le sens de l'espace: L'Époque et le lieu I*. París: Anthropos; 2000.

Pereira AA. *Lisbon Capital of Nothing*. Marvila. Create, debate, intervene in public space. Lisboa: Extra muros; 2001.

Pol E. Symbolism a prior. Symbolism a posteriori. *On the W@terfront*. 1998;0.

Proshansky HM. The Appropriation and Misappropriation of Space. In P. Korosec. *CIACO*. 1976;31-45.

Rapoport A. Aspectos humanos de la forma urbana. Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales con el diseño de la forma urbana. Barcelona: Gustavo Gil; 1978.

Remesar A; Ricard N;. Reflexiones sobre el espacio público. *On the W@terfront*. 2013;13.

Ressano Garcia Lamas JM. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian; 2000.

Rivas Sanz JL. *El espacio como lugar. Sobre la naturaleza de la forma urbana*. Valladolid: Universidad de Valladolid; 1992.

Salazar C. *Lectura de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX: el análisis urbano y la arquitectura*. Máster oficial de investigación en Urbanismo. UPC; 2010.

Salgado M. *Lisbon Urban Atlas*. Lisboa: Argumentum; 2006.

Santos Gomes BM. *A rua e o bairro na construção da imagem de Lisboa*. Instituto Universitário de Lisboa. Escola de Ciências Sociais e Humanas. Departamento de Antropologia; 2011.

Schwalbach G. *Basics Urban Analysis*. Berlin: Birkhäuser Verlag AG; 2009.

Silva CN. *Política urbana em Lisboa, 1926-1974*. Lisboa: Horizonte; 1994.

Sisti C. *Morfologia do território e paisagem*. Marvila. *On the W@terfront*. 2005;(7).

Solà-Morales M. *Les formes de creixement urbà*. Barcelona: Edicions UPC; 1993.

Song Y; Knaap G. *Measuring Urban Form*. 2004;(70):210-24.

La formación de la imagen a través de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa

Stokols D. Group x Place Transactions: Some Neglected Issues in Psychological Research. 1981;

Stokols D; Jacobi M. Traditional, Present Oriented, and Futuristic Modes of Group-Environment Relations. 1984;

Stoetzel J. Psicología Social. Alcoy: Marfil; 1970.

Sust T. Barcelona barri x barri. El nou mapa de barris de la ciutat. Barcelona: Ediciones primera plana; 2007.

Tajfel H. Grupos humanos y categorías sociales. Barcelona: Herder; 1984.

Tello R. Esplais públics. Mirades multidisciplinàries. Barcelona: Pòrtic. Els Juliols Biblioteca Universitària; 2012.

Tuan Y. Space and Place: The perspective of experience. Minnesota: University of Minnesota; 1977.

Turner JC. Redescubrir el grupo social. Madrid: Morata; 1990.

Valera S, Pol E. El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. Anuario de Psicología. 1994;(62):5-24.

Valera S. El simbolisme en la ciutat. Funcions de l'espai simbòlic urbà. [Barcelona]: Universidad de Barcelona; 1993.

Valera S. Public space and social identity. On the W@terfront. 1998;(0).

Villalante Llauradó M. Guia de senyalització viària urbana. Barcelona: Institut d'Estudis de la Diputació; 2002.

Voyé L, Rémy J . A cidade: rumo a uma nova definição. Porto: edições Afrontamento; 1997.

Índice Analítico

“

“patchwork” 66

A

agrupaciones 53, 113, 114

análisis urbano 4, 8, 11, 14, 18, 121

área homogénea 11, 74, 83, 85, 93

áreas de centralidad 92, 110

Avenidas Novas 6, 11, 16, 27, 28, 30, 38,
72, 74, 76, 79, 81, 82, 83, 86, 87, 89, 93,
121, 127

B

Barcelona 3, 6, 11, 12, 15, 16, 82, 95, 96,
97, 99, 100, 102, 106, 107, 110, 115,
118, 119, 120, 121, 122, 127

barrios 4, 11, 21, 30, 36, 42, 43, 44, 54, 59,
74, 79, 82, 86, 88, 89, 95, 96, 102, 106,
110, 113

Bordes 20, 29, 37, 43, 53, 84, 102

C

Câmara Municipal 4

categorías 4, 11, 16, 19, 20, 22, 24, 29, 42,
58, 66, 69, 71, 74, 84, 114, 115, 122

ciudad 4, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18, 19,
20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31,
36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 51, 52, 53,
54, 55, 58, 59, 60, 66, 67, 69, 70, 71, 72,
74, 76, 77, 78, 79, 81, 83, 84, 85, 86, 87,
89, 90, 92, 93, 95, 96, 97, 99, 102, 106,
108, 110, 113, 114, 115, 116, 118, 119,
120, 121, 125, 126, 127

comerciales 58, 60, 91, 107

configuración urbana 28, 29

conglomerado 24, 26, 69, 113

D

diagnosticar 10
distrito 11, 95, 96, 100, 102, 106, 107, 110,
127

E

educación 58, 59
elementos 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 14, 15, 16,
18, 19, 20, 22, 23, 26, 28, 29, 31, 36, 37,
38, 42, 43, 44, 45, 52, 55, 58, 60, 66, 67,
69, 70, 71, 72, 74, 83, 84, 85, 90, 91, 92,
93, 97, 100, 102, 105, 106, 107, 108,
110, 113, 114, 115, 119, 125, 126, 127,
128

elementos característicos 16, 69, 108

entidad separable 21, 23

entidades identitarias 115

escala ciudad 4, 16, 22, 42, 60, 74, 93, 110,
114, 115

escala de barrio 42

escala local 6, 74, 84, 106, 110, 114, 115

espacio 1, 4, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18, 20,
21, 22, 23, 28, 36, 42, 44, 51, 54, 55, 59,
70, 74, 78, 82, 83, 84, 90, 91, 92, 93, 95,
102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110,
113, 114, 115, 118, 121

espacios de unicidad 108

Estructura 23

estructura de la ciudad 18, 23

experiencias 4, 9, 14, 15, 19, 22, 66, 70,
83, 113

F

freguesia 74, 79, 82, 89, 94

G

generar imagen 58, 113, 114, 115

- Gràcia 6, 11, 16, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 118, 119, 127, 128
- I**
- iconos 115
- identidad 1, 4, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 20, 21, 22, 23, 24, 37, 44, 70, 74, 82, 83, 84, 86, 95, 106, 108, 113, 122
- identidades fuertes 67, 108
- identificar 4, 5, 9, 10, 11, 15, 26, 42, 43, 44, 60, 71, 86, 92, 100, 106, 107, 108, 110, 113, 114
- imagen de la ciudad 4, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 20, 24, 26, 29, 36, 42, 43, 44, 54, 66, 67, 69, 70, 71, 113, 118, 120
- imagen de las infraestructuras 20, 55, 126
- imagen de los grandes objetos 20
- imagen histórica 19, 29, 31, 44, 66, 71, 125
- imagen morfológica 19, 38, 66
- imagen turística 19, 23, 42, 43, 44, 45, 66, 83, 115, 126
- imágenes sociales 9
- imágenes yuxtapuestas 22
- imaginario 14, 15, 121
- interacción 11, 18, 20, 21, 22
- interpretación 8, 9, 10, 14, 18, 19
- J**
- jerarquización 12, 79
- L**
- leer 10, 14
- legibilidad 4, 14, 71, 114, 115
- límite 26, 29, 37, 43, 53, 71, 82, 84, 85, 102, 103, 105
- Lisboa 1, 2, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 15, 16, 21, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 36, 37, 38, 42, 43, 44, 51, 52, 53, 54, 58, 59, 60, 67, 71, 72, 74, 76, 78, 79, 87, 88, 89, 95, 106, 113, 118, 119, 120, 121, 122, 125, 126, 127
- localización 26, 27, 36, 71, 105
- lugares significativos 115
- Lynch 3, 4, 5, 9, 10, 11, 15, 18, 20, 21, 23, 24, 29, 37, 58, 66, 70, 84, 113, 114, 120
- M**
- mapa 4, 5, 9, 43, 58, 81, 122, 126
- medios de comunicación 4, 9, 70, 114, 115
- Modelo Barcelona 1, 4, 5, 11, 16, 95
- mojones 11, 31, 38, 44, 54, 90, 92, 106, 108, 113
- morfología urbana 76, 102, 103, 110
- N**
- nodos 4, 11, 31, 38, 44, 54, 84, 89, 90, 92, 103, 113
- 3
- O**
- observador 8, 10, 20, 21, 23, 70
- P**
- pequeños objetos 67, 108
- percepción 8, 9, 10, 11, 15, 18, 19, 22, 36, 37, 38, 70, 93, 113, 114, 118
- percepción visual 18, 38
- plaza 103, 104, 105, 110
- puntos de referencia 4, 11, 14, 20, 31, 90, 91, 107
- R**
- representativo 31, 59, 102, 103, 110
- S**
- salud 58, 59
- señalización 4, 9, 11

sendas 11, 24, 30, 31, 37, 43, 54, 85, 103,
110, 113

significado 23

simbolismo 9, 23, 26

superposición de imágenes 69, 74

T

transporte 58, 90, 106, 119

Índice de Figuras

Portada, contra portada: ojo abierta y ojo cerrado de Laia Pi. Elaborado por la autora

Fig.1: Mapa con los elementos de la imagen histórica de la ciudad de Lisboa. Elaborado por la autora

Fig.2: Vista del río Tajo desde el Panteón. Elaborado por la autora

Fig.3: Vista de São Vicente da Fora desde el mirador de Santa Lucía. Elaborado por la autora

Fig.4: Vista del Monasterio dos Jerónimos desde el monumento aos Descobrimentos. Elaborado por la autora.

Fig.5: La Catedral (Sé). Elaborado por la autora

Fig.6: Convento da Graça. Elaborado por la autora

Fig.7: Vista del Castillo de São Jorge desde la Praça Figueira. Elaborado por la autora

Fig.8: Vista del Panteón Nacional desde el mirador de Santa Lucía. Elaborado por la autora

Fig.9: Torre de Belém. Elaboración propia

Fig.10: Basílica da Estrela. Fuente: Roman Shymko

Fig.10: Elevador de Santa Justa. Elaborado por la autora

Fig.12: Ascensor del Castillo. Elaborado por la autora

Fig.13: Elevado. Elaborado por la autora

Fig.14: Vista desde el Mirador de Nossa Senhora do Monte. Elaborado por la autora

Fig.15: Vista desde el Mirador de São Pedro de Alcântara. Elaborado por la autora

Fig.16: Vista desde el Mirador de Santa Lucia. Elaborado por la autora

Fig.17: Mapa con los elementos de la imagen física y morfológica de la ciudad de Lisboa. Elaborado por la autora.

Fig.18: Mapa con los elementos de la imagen turística de la ciudad de Lisboa. Elaborado por la autora.

Fig.19: Parque Eduardo VII. Elaborado por la autora.

Fig.20: Barrio de La Baixa. Elaborado por la autora

Fig.21: Avenida Liberdade. Elaborado por la autora

Fig.22: Zona Expo 98'. Elaborado por la autora

Fig.23: Praça dos Restauradores. Elaborado por la autora

Fig.24: Marquês de Pombal. Elaborado por la autora

Fig.25: Monumento aos Descobrimentos. Lisboa ociogo

Fig.26: Praça Dom Pedro IV. Elaborado por la autora

Fig.27: Praça Martim Moniz. Elaborado por la autora

Fig.28: Praça do Comércio. Elaborado por la autora

Fig.29: Praça da Figueira. Elaborado por la autora

Fig.30: Puente Vasco de Gamma. Elaborado por la autora

Fig.31: El bus. Elaborado por la autora

- Fig.32:** Tramvía 28. Elaborado por la autora
- Fig.33:** Enlazo de vías en Marvila. Elaborado por la autora
- Fig.34:** Símbolo del metro. Elaborado por la autora
- Fig.35:** Puente 25 de Abril. Elaborado por la autora
- Fig.36:** mapa con los elementos de la imagen de las infraestructuras de la ciudad de Lisboa. Elaborado por la autora.
- Fig.37:** mapa con los elementos de la imagen de grandes objetos. Elaborado por la autora.
- Fig.38:** Estación de Santa Apolonia. Elaborado por la autora
- Fig.39:** Estación de Oriente. Fuente: golibon
- Fig.40:** Estación de Rossio. Elaborado por la autora
- Fig.41:** Estación de Cais do Sodré. Elaborado por la autora
- Fig.42:** Teatro Coliseu dos Recreios. Elaborado por la autora
- Fig.43:** Teatro Nacional de São Carlos. Elaborado por la autora
- Fig.44:** Teatro Nacional de Dona Maria II. Elaborado por la autora
- Fig.45:** Teatro Tivoli. Elaborado por la autora
- Fig.46:** Vista frontal del estadio da Luz. Fuente: Câmara Municipal de Lisboa
- Fig.47:** Vista aérea del estadio José Alvalade. Fuente: Rita Ochoa
- Fig.48:** Fundação Calouste Gulbenkian. Elaborado por la autora
- Fig.49:** Museu do Design e a Moda (MUDE). Elaborado por la autora
- Fig.50:** Centro Comercial Colombo. Elaborado por la autora
- Fig.51:** Centro Comercial Vasco da Gama. Elaborado por la autora
- Fig.52:** Instituto Superior Técnico. Elaborado por la autora
- Fig.53:** Cidade Universitaria. Fuente: Carlos Lopez, diario Publico
- Fig.54:** Almacenes do Chiado. Elaborado por la autora
- Fig.55:** Hospital Santa Maria. Fuente: Celina Tours
- Fig.56:** Hospital Dona Estefânia: Fuente: Lisboa comparações com outros tempos.
- Fig.57:** Hospital Egas Moniz. Fuente: Cogweb
- Fig.58:** Estatua Fernando Pessoa. Elaborada por la autora
- Fig.59:** Calçada Portuguesa. Elaborada por la autora
- Fig.60:** Estatua Doctor Sousa Martims. Fuente: Joseph, para-la-caminho
- Fig.61:** Cedro de los Jardines Del Príncipe Real. Fuente: Visitinglisboa
- Fig.62:** Azulejos. Elaborado por la autora
- Fig.63:** Mapa con la superposición de todas las imágenes. Elaborado por la autora
- Fig.64:** Mapa con el área de estudio de las avenidas novas. Elaborado por la autora
- Fig.65:** Planta General de la ciudad. Fuente: Lisboa de Federico Ressano Garcia, 1989.
- Fig.66:** Planta donde se pueden ver las dos arterias- Fontes Pereira de Melo y Avenida de Saldanha. Fuente: Maria João Madeira Rodrigues, Revista de Arquitectura nº 138, 1980.
- Fig.67:** Mapa de la zona con las antiguas freguesias. Elaborado por la autora
- Fig.68:** Mapa de la zona con las freguesias actuales. Elaborado por la autora.

- Fig.69:** Avenida Duque Ávila. Elaborado por la autora
- Fig.70:** Barrio Arco de Cego 1935. Fuente: Biblioteca de Arte-Fundação Calouste Gulbenkian
- Fig.71:** Imagen aérea del Barrio Azul. Fuente: Skyscrapercity.
- Fig.72:** Plano de Urbanización del Avalade. Fuente: Archivo Municipal de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa
- Fig.73:** Bairro de São Miguel. Imagen del Google Earth
- Fig.74:** Barrio das Estacas, 1947. Foto de Ruy Althouguia.
- Fig.75:** Barrio dos Actores. Imagen del Google Earth
- Fig.76:** Praça Duque Saldanha. Elaborado por la autora
- Fig.77:** Alameda Dom Alfonso Henrique. Elaborado por la autora
- Fig.78:** Laboratorio de Ingeniería Civil. Fuente de INEC
- Fig.79:** Maternidade Doutor Alfredo da Costa. Foto de Luís Paiva Boleón.
- Fig.80:** Centro comercial Atrium. Elaborado por la autora
- Fig.81:** Centro El Corte Inglés. Elaborado por la autora
- Fig.82:** Fundação Calouste Gulbenkian. Elaborado por la autora
- Fig.83:** Mapa del área de estudio de las Avenidas Novas con los elementos identificados. Elaborado por la autora.
- Fig.84:** Mapa del distrito de Gràcia. Fuente: página web del distrito municipal de Gràcia del ayuntamiento de Barcelona
- Fig.85:** Els Josepets (1870). Fotografía del archivo Histórico de Gràcia.
- Fig.86:** Mapa del territorio de Gràcia en el siglo XVIII. Archivo Municipal de Gràcia
- Fig.87:** Plaza Pobla Romani, que ocupa el antiguo solar de la fábrica del Vapor Nou. Elaborado por la autora.
- Fig.88:** Plaza Lesseps. Elaborado por la autora
- Fig.89:** Plaza de la Virreina. Elaborado por la autora
- Fig.90:** Plaza del Sol. Elaborada por la autora
- Fig.91:** Plaza Joanic. Elaborado por la autora
- Fig.92:** Mercado de la Libertad. Elaborado por la autora
- Fig.93:** Orfeó Gracienc. Elaborado por la autora
- Fig.94:** Dragón del Parque Güell. Fuente: Anna Mateos
- Fig.95:** Estatua de Chillina, parque de la Creueta del Coll. Fuente: Minube: Jano Montano
- Fig.96:** Campanario de la Plaza de la Vila de Gràcia. Elaborado por la autora
- Fig.97:** Estatua de Rovia y Trias. Elaborado por la autora
- Fig.98:** Estatua de la Colometa en la Plaza del Diamante. Elaborado por la autora
- Fig.99:** Els Lluïsos de Gràcia. Elaborado por la autora
- Fig.100:** Mapa del área de estudio de Gràcia con los elementos identificados. Elaborado por la autora.