

O ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE DOS FLUXOS

RECONSTRUINDO A PAISAGEM URBANA EUROPEIA CONTEMPORÂNEA



FÁTIMA ALEXANDRINA AMORIM SUBIDA
DISSERTAÇÃO DO MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA
SOB ORIENTAÇÃO DO PROFESSOR DOUTOR JOÃO PAULO CARDIELOS

Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

COIMBRA, JULHO 2012

aos meus avós.

AGRADECIMENTOS

Agradeço o Professor João Paulo Cardielos pela orientação na realização desta dissertação e pelos ensinamentos transmitidos ao longo do meu percurso académico.

É com admiração que olho para os meus pais, um obrigada especial para vós pela compreensão, pela oportunidade e pela confiança depositada em mim. É com alegria que recordo os bons momentos, e com ansiedade que aguardo por mais, um até já para os meus pais, António e Eduarda, irmãos, António e Arlindo, cunhada Adriana, e sobrinhos, Toñito e Mariana. Aos de casa, tio António, tio Pedro, José Luís, Maria José, José Mário, Manuel José, Maria Luísa, e os que já partiram, a Avó Maria Luísa e o Avô José João, obrigada por TUDO.

Por fim, aos amigos de sempre, Clara e Rui, agradeço a amizade incondicional.

Ao Daniel, também um grande amigo, pela revisão desta tese. À Manú pela cumplicidade criada ao longo do curso e pelas experiências que, com certeza, ainda iremos partilhar, dentro e fora da arquitectura. Ao Bruno, que Coimbra deu-me a conhecer, agradeço o apoio e o amor.

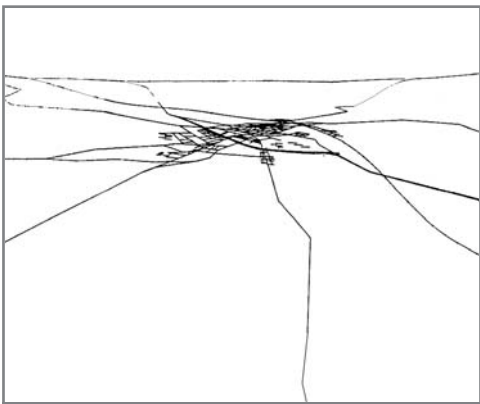
9	INTRODUÇÃO
11	CAPÍTULO I A CIDADE
27	CAPÍTULO II O ESPAÇO PÚBLICO
63	CAPÍTULO III O FENÓMENO DOS FLUXOS
85	CAPÍTULO IV A CIDADE DOS FLUXOS
117	CONCLUSÃO
119	BIBLIOGRAFIA
131	ÍNDICE E FONTES DE IMAGENS
143	ÍNDICE GERAL

Perante a amálgama da contemporaneidade, esta dissertação tem como foco particular o momento a partir do qual, o espaço público passou a ser visto como *textura* na interacção com a arquitectura. Para a Europa, esse momento, o do regresso da primazia do espaço público, apresenta-se aqui como tendo início no final da década de setenta e início de oitenta.

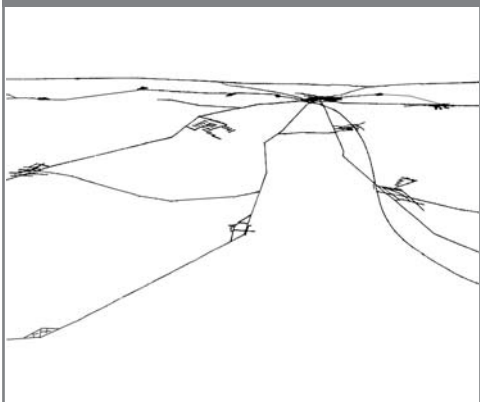
Como pensar o espaço público na arquitectura da cidade dos fluxos? E, como é que o espaço público na cidade dos fluxos (re-)constrói a paisagem urbana europeia contemporânea? – São os reptos aqui propostos.

O desafio ou pertinência desta dissertação consiste em entender e atender às continuidades que a nova urbanidade necessita, uma continuidade que agora é ditada pelos fluxos e energias que ao longo do tempo atravessam e vão mais além da cidade, e fazem com que a arquitectura deva encontrar novas respostas para a nova realidade que, para além de proporcionar o fugidio fluir, deve proporcionar o encontro no espaço público, ou seja, uma arquitectura capaz de reagir à nova cidade, permanentemente activa e aberta – a cidade dos fluxos.

A metodologia para o estudo deste tema tem como base a bibliografia de autores da sociologia, da filosofia, da condição urbana e da arquitectura. Assim sendo, esta dissertação estrutura-se em quatro capítulos. No primeiro – A CIDADE – aborda-se as principais transformações que afectam a vida urbana contemporânea. No segundo – O ESPAÇO PÚBLICO – faz-se a aproximação do tema em questão, o porquê da importância do espaço público na sociedade actual e a variação da relação do espaço público com a cidade ao longo do tempo. No terceiro – O FENÓMENO DOS FLUXOS – explica-se quais os fluxos em questão e quais os considerados essenciais. Por último, no quarto – A CIDADE DOS FLUXOS – procura-se entender a importância dos fluxos na actual cidade alargada, acreditando-se nos benefícios de uma co-relação entre espaço público-fluxos-arquitectura para a vitalidade e a paisagem urbana; de seguida, demonstram-se três exemplos de novas espacialidades no urbano contemporâneo, que reflectem toda a problematização desenvolvida aqui em torno da ideia de espaço público.



¹ Expansão em continuidade com o centro.



² Cidades-satélites.



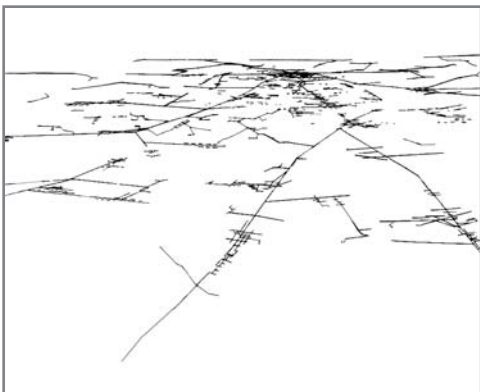
³ Extensão linear.

ENTENDIMENTO I ESQUEMAS ESPACIAIS¹

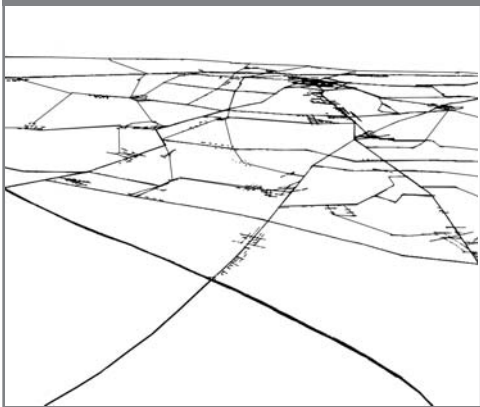
Em 1989, o colóquio de Louvain debruçou-se sobre os problemas inerentes à periferia. Quando falamos da periferia está implícita a sua relação com o centro da cidade – a sua continuidade ou descontinuidade. Aqui reconhece-se que esta forma de desenvolvimento espacial é problemática. Para entender o problema da periferia, Marcel Smets e outros, criaram esquemas espaciais a partir dos subúrbios mais afastados dos centros urbanos, com o fito de introduzir uma primeira distinção morfológica e funcional, entre diferentes formas de desenvolvimento espacial.

Quando a cidade histórica necessitou ir para além do seu limite – a muralha – foi porque o seu tecido urbano não suportava a inclusão de grandes infraestruturas, como as gares e os armazéns, que passaram a implantar-se a partir da sua tradicional zona limítrofe. Este tipo de evolução pode originar uma cidade complementar, devido ao seu próspero potencial em abarcar outras funções, o que permite que grande parte da vida moderna se desenrole nos espaços extramuros, complementando a cidade interna que se conserva intacta. Neste caso da cidade histórica, como nos subúrbios burgueses e nos primeiros subúrbios industriais do séc. XIX, trata-se de uma *expansão em continuidade com o centro* urbano. Encontram-se hoje, em torno da maioria das cidades Europeias, vastos espaços ocupados por loteamentos e casas unifamiliares, que albergaram tanto a pequena como a mais moderna burguesia, assim como indústrias e respectivos bairros de operários. Estas extensões urbanas do século passado caracterizam-se hoje, para além de habitações muito antigas e de fábricas na maioria abandonadas, por habitações sociais relativamente recentes; o declínio das antigas indústrias privam estes espaços da sua consistência interna, o que na maioria das vezes se traduz numa marginalização social, devido às dificuldades de comunicação entre o centro e o envelhecido parque imobiliário.

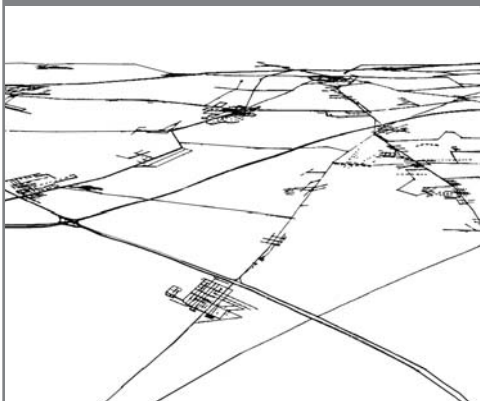
¹ A partir da leitura de: HEYNEN, Hilde; LOECKX, André; SMETS, Marcel – La périphérie: Reconnaissance d'une problématique. In Síntese do colóquio de Louvain de 26 a 28 Outubro 1989.



⁴ Nebulosa.



⁵ Constelação em rede.



⁶ Novos polos de atracção.

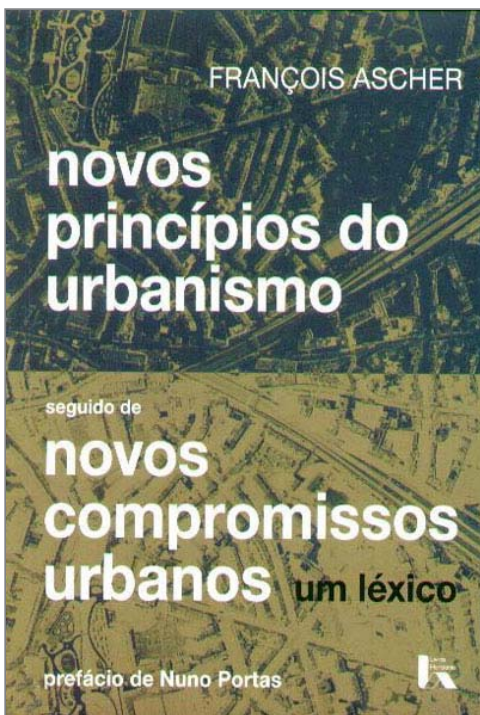
Quando uma descontinuidade é marcada sobre as construções e há uma grande dependência funcional do centro urbano, formam-se as *ciudades-satélite*, isto é, extensões planificadas ou não, situadas a uma distância desse centro. Foi no período do pós-guerra que se assistiu a uma variada explosão de cidades-satélite planificadas – vastos projectos de alojamentos sociais elaborados pelos poderes públicos – de acordo com as ideias dos CIAM² (cujas principais foram o zonamento funcional), surgindo assim neste período gigantescos planos prevendo milhares de alojamentos, dos quais decorreram uma série de desvantagens, relacionadas com a sua implantação, que se sentem até hoje e que vão do défice de equipamentos aos altos custos de manutenção, e mesmo ao estilo de vida desagradável devido à grande ruptura com a cidade tradicional.

Nas zonas muito densas e de planificação pouco rigorosa é frequente desenvolver-se, em ambos os lados das principais vias de comunicação, uma espécie de microcentro onde a função da estrada é ampliada e é também usada para a geração de actividades urbanas, ou seja, para além da habitação instalam-se pequenas empresas, vários médios e grandes espaços comerciais, complexos administrativos e até industriais. Trata-se portanto da chamada *extensão linear*, em que a função da estrada não se limita a ligar duas aglomerações, devido ao fenómeno de urbanismo tentacular.

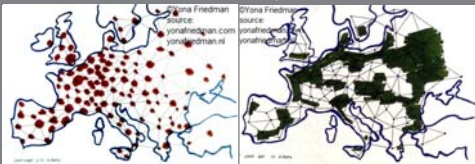
Quando as zonas rurais, incluindo aquelas que não se relacionam directamente com um centro urbano, perdem progressivamente o seu carácter campestre sob o efeito da dispersão, ocorre a fragmentação dos seus espaços agrícolas compactos. Desta invasão pela proliferação urbana sob a forma de casas individuais, de equipamentos ligados ao alojamento, de pequenas empresas ou indústrias, etc., advém a chamada *nebulosa*. As nebulosas são portanto o resultado deste preenchimento difuso do território, conglomerados incoerentes que coexistem sem nenhuma relação entre si, nem com um todo maior, são zonas interurbanas informes desprovidas de uma estrutura espacial coerente. Contudo, este género de desenvolvimento pode originar estruturas polinucleares com uma concentração de actividades em locais específicos que competem e estruturam o espaço envolvente, a chamada *constelação em rede*.

Quando certos nós ou cruzamentos infra-estruturais importantes (auto-estradas, aeroportos, gares) favorecem a implantação de equipamentos complementares específicos, como sejam hotéis, centros de congressos, centros comerciais, etc., forma-se um género de centro secundário que preenche as lacunas da cidade propriamente dita. Este centro secundário pode até ocupar uma posição concorrencial bastante séria, especialmente quando se trata de atrair e receber grandes massas. Estes casos são chamados de *novos pólos de atracção*.

² Congrès Internationaux pour l'Architecture Moderne.

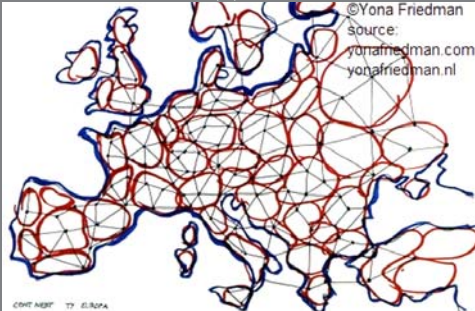


⁷ Capa do livro Novos princípios do urbanismo; seguido de Novos compromissos urbanos: um léxico.



⁸ Continent-City: Europa, 1961, de Yona Friedman.

⁹ As áreas de maior densidade populacional, 1994, de Yona Friedman.



¹⁰ As cidades e respectivos hinterlands, 1994, de Yona Friedman.

Com a globalização, o rumo actual das formas de desenvolvimento espacial dirige-se para o estádio da *metapolização*³ de Ascher – a constelação em rede das metrópoles. As metrópoles distinguem-se das cidades mais pequenas pelo seu grau de complexidade, sua população, sua heterogeneidade, sua intensidade de vida cidadina, etc.⁴. Neste estádio a antiga dicotomia entre centro e periferia já não é clara, nele coexistem diferentes núcleos principais e secundários que fazem com que a periferia interurbana adquira uma espécie de centralidade, uma autonomia própria que enfraquece a sua subordinação a um centro urbano definido⁵. A existência deste centro múltiplo provoca, frequentemente, a polarização de uma nova periferia em todos os espaços que estão situados fora da circunferência da rede primária⁶.

A nova centralidade de múltiplos centros está agora ligada a um acesso fácil e a excelentes comunicações. Baseia-se na mobilidade e não na proximidade, pois a duração da deslocação já não é baseada na distância geográfica. A chamada *expansão em continuidade com o centro* e a *cidade-satélite* são os esquemas espaciais que revelam a tradicional noção de centralidade, onde a subordinação à cidade central subsiste e a hegemonia desta em nada é ameaçada. É a chamada *extensão linear* e a *nebulosa*, que enfraquecem o papel primordial e a centralidade inegável do tradicional centro. Estes fenómenos confirmam, timidamente, o aparecimento de um novo tipo de centralidade, mas como possuem grandes fragilidades, não têm força suficiente para formar uma centralidade pujante. Já a chamada *constelação em rede* e os chamados *novos polos de atracção*, constituem as manifestações evidentes de uma nova centralidade vigorosa, mas ainda com problemas inerentes, ou seja, enquanto os novos impulsos centralizadores não ganham corpo adequado o seu percurso evolutivo de combate à supremacia é feito de uma forma confusa, desordenada.⁷

Apesar do modo de vida urbano estar difundido, importa entender que o processo da metapolização tem como grande combate a incoerência entre a realidade social dos seus lugares constituintes – múltiplos centros e múltiplas periferias. Na realidade, o risco actual está na *condição periférica* e não propriamente no *lugar periférico*.⁸ Um lugar periférico é um lugar situado a uma certa distância de um centro urbano, enquanto a condição periférica é o lugar que tem escassas ligações com esse centro.⁹ O desfaseamento social negativo

³ ASCHER, François - Novos princípios do urbanismo; seguido de Novos compromissos urbanos: um léxico. P. 62. Ou, ver: UMA QUESTÃO PARA O ENTENDIMENTO. P. 33.

⁴ HEYNEN, Hilde; LOECKX, André; SMETS, Marcel – La périphérie: Reconnaissance d'une problématique. In Síntese do colóquio de Louvain de 26 a 28 Outubro 1989.

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.



¹ Condição periférica: Clichy-sous-Bois, um subúrbio isolado de Paris. Uma população desfavorecida, transportes públicos e infra-estruturas insuficientes.



¹² Lugar periférica: Neuilly-sur-Seine, um subúrbio integrado de Paris. Uma população favorecida, transportes públicos e infra-estruturas adequadas.

que pode ocorrer nestes lugares, dá-se pelo estado de submissão e impotência que a condição periférica traz: lugares mal estruturados onde predomina o caos e o arbitrário; lugares mal desenvolvidos devido ao défice de infra-estruturas e equipamentos; e lugares de economias defeituosas que levam ao desemprego lato da população.¹⁰ Estas três formas de submissão não estão sempre reunidas em simultâneo¹¹, porém, a ocorrência de pelo menos uma é já um grande entrave a todos aqueles lugares que não possuem os meios materiais e socioculturais suficientes para se adaptarem e, porventura, funcionarem como uma nova centralidade (ex-periferia¹²) na metrópole policêntrica – eis o grande desafio da cidade contemporânea.

“Este novo cenário urbano supõe graus de desenvolvimento distintos: a existência de uma boa rede de vias rodoviárias de alta capacidade, a supremacia da lógica do automóvel, um nível elevado de rendimento e de motorização são algumas das condições básicas à nova metamorfose urbana. Contudo as tendências estão aí e tendem a modificar radicalmente a ideia corrente de subúrbio¹³ e o estatuto subserviente que convencionalmente lhe estava reservado. A marginalização geográfica social continua a ocorrer, às vezes até com maior intensidade, mas é também cada vez maior a heterogeneidade das situações antes classificadas como suburbanas, e a velocidade e a imprevisibilidade das transformações da forma e do perfil de localização das funções urbanas portadoras ou não de efeitos de centralidade. Neste novo espaço relacional alargado menos reconhecível na forma, porque descontínuo, de escala territorial extensa e fragmentado, as infraestruturas de circulação, as grandes artérias de transporte (auto-estradas, eixos ferroviários, corredores de comunicação, etc.) apresentam-se como os traços mais evidentes deste sistema urbano-territorial complexo.”¹⁴

A tendência actual da dispersão, caracterizada pelo esvaziamento do centro urbano consolidado devido às forças emergentes na periferia, não é de todo vantajosa. Ocorrem extensões urbanas desenfreadas onde o aleatório é a regra, onde não há integração e onde prevalece a autonomia do automóvel, logo, as qualidades espacial, urbanística e arquitectónica resultantes são fracas. Este deslize do crescimento para a periferia reflecte-se desfavoravelmente sobre o sustento do centro original da cidade e também sobre a própria periferia, i.e., os investimentos realizados na expansão maciça da periferia mobilizam capitais que não podem mais servir à revitalização desse centro, dos bairros degradados e das instalações industriais

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem.

¹² DOMINGUES, Álvaro – (Sub)úrbios e (sub)urbanos: o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? [Em linha]. P. 15.

¹³ Subúrbio entendido como uma variante da condição periférica num contexto urbano complexo: a *metápole* de François Ascher.

¹⁴ DOMINGUES, Álvaro – (Sub)úrbios e (sub)urbanos: o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? [Em linha]. P. 12.



¹³ Revista Megalopolis, Nº 7, 2012. Artigos: Que sonho dos subúrbios. Uma vida periférica.



¹⁴ La Haine: Filme Francês de Mathieu Kassovitz, 1995. Conta a história da luta pela sobrevivência de três jovens amigos, de etnias diferente, residentes num dos subúrbios de Paris.

periféricas em desuso. Assim, cria-se o perigoso desequilíbrio na distribuição dos desenvolvimentos positivos e negativos da *metápole* devido à má utilização dos terrenos, das edificações e das infra-estruturas disponíveis. O grande pesar imediato desta desconcentração irracional cai sobre o ambiente, a superfície das zonas agrícolas e naturais, que diminui não somente sob efeito da própria expansão, mas também da necessidade crescente de uma rede de infra-estrutura mais densa. A lógica da mobilidade fácil e muitas vezes única do automóvel como meio de transporte nestas novas áreas, para além do elevado investimento rodoviário e da poluição atmosférica, conduz à discriminação dos não-automobilistas. Daqui, Smets e outros concluem que, o problema da periferia é também uma exigência de qualidade e de estruturação do espaço público.¹⁵

Esta exposição da veloz metamorfose espacial urbana – a nova centralidade polinuclear – e suas consequências demonstra a urgente necessidade de considerar os diversos desenvolvimentos e actuar no seu contexto global, caso contrário a expansão espacial conduzir-nos-á, como Marcel Smets e outros elucidam, a um ordenamento do território que nega os seus próprios fins (transportes, habitação, agricultura, ordenamento dos lugares, expansão económica, reconversão industrial, política, cultura e lazer, etc.)¹⁶.

O desenvolvimento da periferia constata-se em vários países Ocidentais, onde a actividade económica se espalha cada vez mais para estas áreas, gerando-se por vezes a chamada *edge city* que o jornalista e escritor Joel Garreau constatou no seu livro *Edge city: life on the new frontier*¹⁷, de 1991. Contudo, raramente a periferia é objecto de uma política urbana profunda, o que faz aumentar a crescente desarticulação do mosaico urbano.¹⁸ A realidade urbana vive um “*processo feito de coalescências urbanas, organizado por eixos e onde o espaço relacional (interdependências multi-focais; densidade de relações num território alargado e mais ou menos intensamente urbanizado) e o tempo (a distância-tempo encurtada pelo automóvel e pela auto-estrada, que comprimiu o espaço e reduziu a fricção territorial), se sobrepuseram a uma ordem urbana anterior estruturada pela proximidade física, pela contiguidade do tecido construído, pela cidade compacta e pela oposição centro/periferia.*”¹⁹

Pensa-se que no que toca à política urbana e aos profissionais que nela participam, falta-lhes, ou têm-lhes faltado, os instrumentos operativos capazes de resolver com abertura e flexibilidade necessárias os novos problemas de uma maneira social, ambiental e espacialmente aceitável – portanto, é urgente

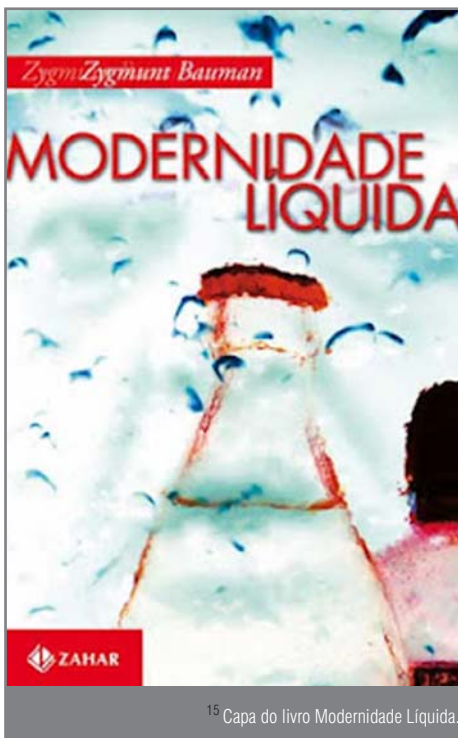
¹⁵ HEYNEN, Hilde; LOECKX, André; SMETS, Marcel – La périphérie: Reconnaissance d'une problématique. In Síntese do colóquio de Louvain de 26 a 28 Outubro 1989.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Joel Garreau caracteriza as *edge city* como gigantescas áreas em torno de grandes metrópoles, desenvolvidas quase do nada, com as mesmas funções de uma cidade, sendo especialmente, a função laboral e comercial a predominante.

¹⁸ HEYNEN, Hilde; LOECKX, André; SMETS, Marcel – La périphérie: Reconnaissance d'une problématique. In Síntese do colóquio de Louvain de 26 a 28 Outubro 1989.

¹⁹ DOMINGUES, Álvaro – (Sub)úrbios e (sub)urbanos: o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? [Em linha]. P 11.



reformular as políticas urbanas.²⁰

ENTENDIMENTO III UMA NOVA ERA²¹ DA MODERNIDADE

Se entendemos que a revolução industrial na Europa trouxe a erupção de novas arquitecturas nos tecidos urbanos de origem medieval, também é fácil constatar que a globalização e o desenvolvimento da tecnologia, em simultâneo, trazem cada vez mais novas formas de arquitectura.²² Este paralelismo conciso feito por Josep Martorell, além de elucidar o grau da transformação física, também revela o grau de desenvolvimento não-físico que a sociedade actual projecta na cidade. Portanto, é evidente que a cidade de agora é muito mais que os seus edifícios – há o sólido e o líquido e ambos são importantes. Para além do construído está o interconectado, segundo Ignasi de Solà-Morales é este âmbito que ultrapassa a arquitectura, e.g., redes de transporte, vias, movimentos logísticos de mercadorias e espaços virtuais da comunicação²³.

No seu livro *Modernidade líquida*, Zygmunt Bauman usa o termo *fluidez* como metáfora para a actual fase da era moderna.²⁴ O sociólogo polaco explica que o próprio do líquido é a incapacidade de manter a sua forma por muito tempo devido ao fluxo que se forma quando está sob pressão. Esta transformação constante ao longo do tempo reflecte-se na fugaz ocupação do espaço; enquanto os sólidos possuem dimensões espaciais estáticas, que em nada se alteram com o tempo. Portanto há aqui uma discordância na relação espaço-tempo: “*Em certo sentido, os sólidos suprimem o tempo; para os líquidos, ao contrário, o tempo é o que importa. Ao descrever os sólidos, podemos ignorar inteiramente o tempo; ao descrever os fluidos, deixar o tempo de fora seria um grave erro. Descrições de líquidos são fotos instantâneas, que precisam ser datadas.*”²⁵

“*Os fluidos se movem facilmente. Eles ‘fluem’, ‘escorrem’, ‘esvaem-se’, ‘respingam’, ‘transbordam’, ‘vazam’, ‘inundam’, ‘borrifam’, ‘pingam’; são ‘filtrados’, ‘destilados’; diferentemente dos sólidos, não são facilmente contidos - contornam certos obstáculos, dissolvem outros e invadem ou inundam seu caminho. Do encontro com sólidos emergem intactos, enquanto os sólidos que encontraram, se permanecem sólidos, são alterados - ficam molhados ou encharcados.*”²⁶

“*Mas a modernidade não foi um processo de ‘liquefação’ desde o começo? Não foi o ‘derretimento*

²⁰ HEYNEN, Hilde; LOECKX, André; SMETS, Marcel – La périphérie: Reconnaissance d'une problématique. In Síntese do colóquio de Louvain de 26 a 28 Outubro 1989.

²¹ Alusão à expressão de Zygmunt Bauman: *Modernidade líquida*.

²² Col.legi d'Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona – Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades. P.6.

²³ *Ibidem*. P.10.

²⁴ BAUMAN, Zygmunt – *Modernidade Líquida*. P.9.

²⁵ *Ibidem*. P.8.

²⁶ *Ibidem*.

*dos sólidos' seu maior passatempo e principal realização? Em outras palavras, a modernidade não foi 'fluida' desde sua concepção?"*²⁷. Isto é, a modernidade para alcançar o seu propósito - um mundo novo – teve e dissolver os sólidos obsoletos da era pré-moderna para criar os seus, mais confiáveis. Assim, o *derreter dos sólidos* significa extinguir os entraves que não permitem a livre mobilidade da nova ordem calculista da economia. Do escudo-protector de estabilidade e de segurança social fazem parte a cultura, a história, as relações sociais primárias e as tradições, que por sua vez são os principais sólidos que impedem a continuidade da nova ordem que segue a via da desregularização e da *fluides* – a modernidade líquida de Bauman.²⁸

Este processo traz o *boom* da libertação total do indivíduo que sem escudos adapta-se ao novo sistema e combate o insucesso em simultâneo – eis o novo estado líquido da condição humana.²⁹ A vivência moderna é alheia ao tempo e ao espaço, isto é, a distância percorrida num dado período de tempo passou a depender da tecnologia: “*Graças a sua flexibilidade e expansividade recentemente adquiridas, o tempo moderno se tornou, antes e acima de tudo, a arma na conquista do espaço. Na moderna luta entre tempo e espaço, o espaço era o lado sólido e impassível, pesado e inerte, capaz apenas de uma guerra defensiva, de trincheiras - um obstáculo aos avanços do tempo. O tempo era o lado dinâmico e ativo na batalha, o lado sempre na ofensiva: a força invasora, conquistadora e colonizadora. A velocidade do movimento e o acesso a meios mais rápidos de mobilidade chegaram nos tempos modernos à posição de principal ferramenta do poder e da dominação.*”³⁰ Desta forma o fluxo dos poderes globais esquiva-se das responsabilidades das consequências da sua acção – a busca de progresso – ao evitar o confronto territorial que lhe é contraproducente e desnecessário portanto.

O resultado marcante de tudo isto é a transformação da estrutura social: a sua desintegração; e, da estrutura espacial: o domínio do espaço dos fluxos. Estas configurações não são as únicas, são as dominantes; como Manuel Castells e Jordi Borja referem, ainda existe o *espaço dos lugares*³¹, o espaço da organização da quotidianidade e da comunhão social, onde as redes de vizinhança ainda não se diluíram. Enquanto o espaço dos fluxos está globalmente integrado, o espaço dos lugares está localmente fragmentado.³² As nossas cidades estão minadas por estas transformações que debilitam a qualidade de vida urbana, e é importante salientar que estes efeitos socio-espaciais variam conforme os países, a cultura, a história urbana e as instituições

²⁷ Ibidem. P.9.

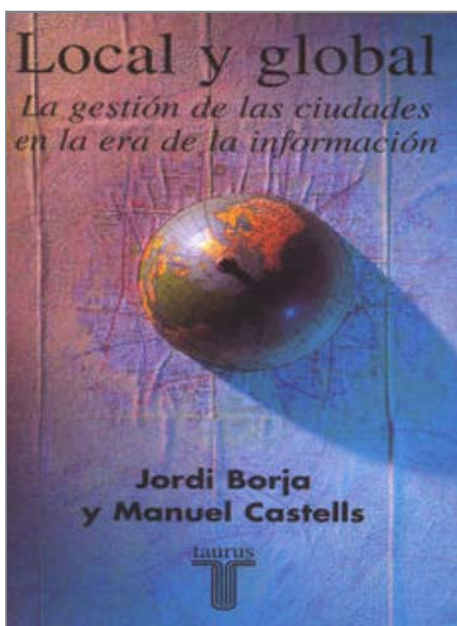
²⁸ Ibidem. P.9-12.

²⁹ Ibidem. P.13-15.

³⁰ Ibidem. P.16.

³¹ BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel – Local e global: la gestión de las ciudades en la era de la información. P.67.

³² Ibidem.



¹⁶ Capa do livro Local y global.

(os sólidos pré-modernos de Bauman que tendem a dissolverem-se).

No livro *Local y global*, Castells e Borja propõem a construção de uma relação dinâmica e criativa entre o local e o global como solução à possibilidade, e mesmo à necessidade, de renovar o papel da cidade no actual mundo de urbanização crescente. Estes autores questionam se as políticas de gestão não devem mudar, se não devem focar-se nas diferentes formas de relação entre espaço e sociedade e até ponderam o risco das cidades poderem desaparecer como formas específicas de organização social, de expressão cultural e de gestão política.³³

*“Ahora bien, el relanzamiento de las ciudades como formas dinámicas de vida y gestión es sólo una posibilidad. Podemos evolucionar, efectivamente, hacia un mundo sin ciudades, al menos en una gran parte del planeta y para la mayoría de la población. Un mundo organizado en torno a grandes aglomeraciones difusas de funciones económicas y asentamientos humanos diseminados a lo largo de vías de transporte, con zonas semirurales intersticiales, áreas periurbanas incontroladas y servicios desigualmente repartidos en una infraestructura discontinua.”*³⁴

*“ (...) la articulación entre sociedad y economía, tecnología y cultura en el nuevo sistema puede realizarse más eficaz y equitativamente a partir del reforzamiento de la sociedad local y de sus instituciones políticas. Lo global y lo local son complementarios, creadores conjuntos de sinergia social y económica, como lo fueron en los albores de la economía mundial en los siglos XIV-XVI, momento en que las ciudades-estado se constituyeron en centros de innovación y de comercio a escala mundial.”*³⁵

Acredita-se que é fundamental olhar para o actual processo que articula a tecnologia, a economia, a sociedade e o espaço, como um processo aberto que nos pode conduzir à prosperidade material e à criatividade cultural, e não necessariamente a um estágio fatídico sem retorno da condição humana.³⁶

³³ Ibidem. P.11-13.

³⁴ Ibidem. P.13.

³⁵ Ibidem. P.14.

³⁶ Ibidem. P.12-14.

Pierre Merlin ■ Françoise Choay

DICTIONNAIRE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT



puf

¹⁷ Capa do Dictionnaire de l'urbanisme.

Como receptáculo, o espaço público proporciona em simultâneo a vivência do sistema de paisagem e de cidade. É nesta coincidência que está o seu fascínio. A visão panorâmica que se retira desta experiência na cidade contemporânea complexa – entre a sua arquitectura e a sua paisagem – parte do homem, logo a sua integração nestes sistemas depende da usufruição e comunhão do espaço público.

UMA DEFINIÇÃO

Para um melhor entendimento da noção de espaço público apresenta-se, de seguida, um périplo pelos dicionários de urbanismo mais importantes e esclarecedores:

- No *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*³⁷, de 1988, é referido que a noção de espaço público não segue uma definição rigorosa dentro da linguagem do planeamento urbano, assim, é explicado que pode ser considerado espaço público a parte do domínio público não construído atribuído a usos públicos, todavia do domínio público também fazem parte os edifícios públicos. Portanto, o espaço público abrange tanto os espaços abertos como os fechados deste domínio, mas também fazem parte os chamados espaços minerais (ruas, praças, avenidas, passagens cobertas) e espaços verdes (parques, jardins públicos, alamedas, bosques, etc.).

É mencionado que por extensão, muitos urbanistas consideram também do âmbito do espaço público as construções de direito privado como as estações ferroviárias, os centros comerciais, e inclusive, os meios de transporte comuns ou os equipamentos colectivos – os autores, P. Merlin e F. Choay, não corroboram esta ampliação.

Os autores referem que a arquitectura e o urbanismo distinguem, muitas vezes, outro tipo de espaço que joga entre o espaço público e o espaço privado, o chamado espaço intermédio. Esta classificação serve o espaço reservado ao uso de um particular sem ser o proprietário, ou, ao uso comum de um espaço com

³⁷ MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise – Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. P.220-222.

**Diccionario
de términos
sobre la ciudad
y lo urbano**
Lorenzo López Trigal



¹⁸ Capa do Dicionário de términos sobre la ciudad y lo urbano.

proprietário individual.

Daqui retira-se, de maneira explícita, que a noção de espaço público vai-se adaptando às diferentes abordagens destes profissionais do espaço. Assim, o urbanismo culturalista³⁸ apropria-se desta noção para desenvolver os seus propósitos, baseados no estudo da relação entre o indivíduo e a comunidade; o urbanismo progressista³⁹ com a oposição radical de *superfície construída* e da *superfície livre* composta de *equipamentos colectivos* ao ar livre (parques, florestas, estádios), reduz o espaço público para além de qualquer escala de convivência; só a partir de 1960, devido ao questionamento crítico do movimento moderno, juntamente com a análise da crítica e da sociologia urbana, é que o espaço público inicia uma abordagem evolutiva sobre o pensamento do seu papel na vida da cidade, inicia-se assim a grande discussão em torno do espaço público, onde por exemplo, para J. Jacobs, o espaço público e o espaço privado não devem misturar-se, enquanto para C. Alexander uma grande sofisticação no desenvolvimento e no estatuto do uso dos espaços exteriores, respectivamente articulados com os construídos adjacentes ou comunicantes, é profícuo.

- No *Diccionario de Términos sobre la Ciudad y lo Urbano*⁴⁰, de 2010, é definido o espaço público como componente da trama urbana de acesso livre – por isto, diferente do espaço privado apesar de este poder ser de acesso tolerado⁴¹ –; como âmbito para o desenvolvimento da vida de relação cidadã, espaço para a opinião pública e encontro colectivo; como um espaço condicionado por factores como o desenho, o mobiliário urbano, os muitos tipos de funções e actividades que se instalam e, sobretudo, pelo próprio enquadramento urbanístico e social.

Aqui o espaço público é visto como um espaço que por um lado, fomenta aspectos como a convivência e a inter-relação, mas por outro, podem ser zonas inóspitas segregadas. O autor explana que ao longo da história o espaço público aparece tanto como lugar de integração, como de confronto. Lorenzo López Trigal (geógrafo) considera perversa a tendência actual de privatizar, por nos poder levar a um défice de espaço público ou espaço colectivo.

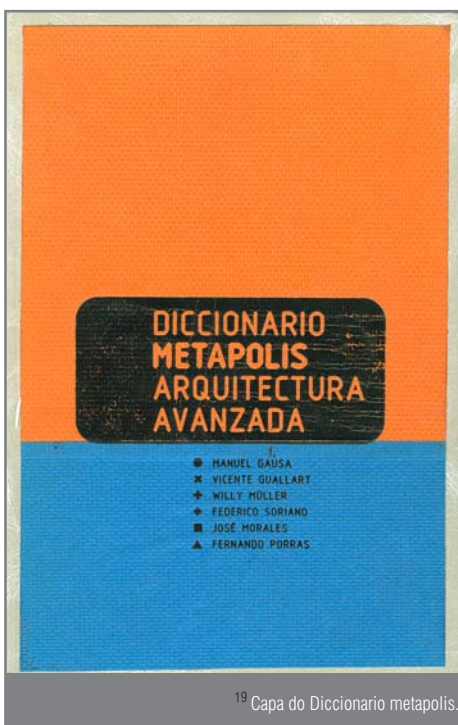
O autor expõe o outro lado presente na noção de espaço público, o lado da representação, o espaço onde a sociedade faz-se visível: nas praças, nas ruas, nos parques e nos equipamentos colectivos. Estes espaços para além de serem indicadores de qualidade urbana, também são os instrumentos privilegiados da

³⁸ Iniciado pelo arquitecto austriaco Camillo Sitte, este opunha-se à cidade industrial porque perdera a relação cidade-pessoa e venerava a cidade medieval como modelo para tal.

³⁹ Codificado na carta de Atenas (1943), rejeita a complexidade espacial da cidade tradicional.

⁴⁰ LÓPEZ Trigal, Lorenzo - *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. P. 173.

⁴¹ Ou seja, o espaço pode ser privado de uso público, e.g.: centros comerciais, aeroportos.



¹⁹ Capa do Dicionário metapolis.

política urbanística. Assim entendidos, o autor inclui também os parques e jardins, passeios e eixos urbanos, marinas dos portos de acesso livre, e muitos outros espaços, que têm evoluído morfológica e funcionalmente nos últimos tempos.

O autor salienta e designa um outro tipo de espaço público: o espaço *post-it*. Caracteriza-o como alternativo, não codificado, onde é possível qualquer tipo de comportamento social improvisado, armado entre os limites do público/privado da cidade, de uso intenso e periódico por parte de grupos colectivos marginais, como vendedores ambulantes, grupos festivos de jovens, zonas de intercâmbio sexual e alguns tipos de instalações de arte, por exemplo. Noutra perspectiva diferente, certos acontecimentos ocasionais ou tradicionais também estão aqui incluídos, como os desfiles militares, os concertos musicais, e outras manifestações cívicas.

- No *Diccionario Metapolis: Arquitectura Avanzada*⁴², de 2001, confronta-se a tensão e o movimento gerado entre o espaço público e o espaço privado. Federico Soriano caracteriza o espaço público como um espaço indeterminado que está sempre num equilíbrio instável, e o espaço privado, por seu lado, como um espaço funcional que está por necessidade sempre estável. Noutra nível espacial, Soriano refere que apesar da matriz do espaço colectivo pertencer ao domínio do público, a perda da relação da propriedade e do uso, na actualidade, faz com que espaços de propriedade privada sejam usados de maneira pública e que espaços públicos sejam usados de maneira privada. Portanto, surge uma nova modalidade em que o colectivo, o uso por um amplo grupo de indivíduos, é a única característica constante.

Manuel Gausa completa esta ideia e diz que passamos do espaço público para o espaço relacional. Isto significa que passamos para um espaço autenticamente colectivo, aberto ao uso, ao disfrute, ao estímulo, à surpresa e à actividade entre os usufruidores e a própria envolvente. Um espaço com dispositivos geradores de acção, instalações temporárias para o ócio, o desporto, a cultura, a intercomunicação, a diversidade, a relação e a projecção do cidadão – muitas vezes são espaços precários da cidade que são transformados –, gerando-se novas paisagens a partir da apropriação e da interacção.

Este encadeamento de ideias sobre o conceito de espaço público culmina no desafiante espaço-esgrima de Soriano: um espaço gerado pelo movimento, que tal como na esgrima, enquanto não se joga não há movimento e não há espaço. Ele propõe que a nossa arquitectura seja assim, um espaço que seja o rasto instantâneo do uso, ágil e instantaneamente materializado.

⁴² GAUSA, Manuel. [et. al.] - Diccionario Metapolis: Arquitectura Avanzada. P.203-205.

UMA QUESTÃO PARA O ENTENDIMENTO

Feito este percurso, é inevitável a pertinente questão: como pensar hoje a relação entre o espaço privado e o espaço público da cidade?

A resposta a uma pergunta como esta abarca o entendimento da realidade actual, e desta nova realidade fazem parte uma variedade de fenómenos urbanos como os descritos no capítulo anterior. Acredita-se que o fundamental a reter aqui é que o processo de urbanização acompanhou e segue a modernização, mas a sua escala agora é dada pela globalização. Neste processo há dois estádios, o da *metropolização* e o da *metapolização*, onde o segundo deriva do primeiro, sustentado por esta nova realidade. A metropolização é descrita por François Ascher como “*um crescimento urbano organizado dentro, à volta e a partir das aglomerações mais importantes*”, Ascher diz que desta formam-se as *metápoles* e descreve-as como sendo “*vastos territórios à escala dos quais se organiza a vida urbana, doméstica e económica, formando um espaço urbanizado extenso, descontínuo, heterogéneo, polinuclear, que integra no mesmo conjunto cidade densa e neo-rural, pequena cidade, vila e subúrbio.*”⁴³

“*Ao tomar forma, a cidade antiga juntou numerosos órgãos dispersos da vida comum e, dentro dos seus muros, promoveu a sua interacção e a sua fusão. As funções comuns a que a cidade servia eram importantes; contudo, foram ainda mais significativos os objectivos comuns que vieram a surgir por força dos métodos mais rápidos de comunicação e cooperação. A cidade ficava a meio caminho, entre a ordem cósmica, revelada pelos seus sacerdotes astrónomos, e os empreendimentos unificadores da realeza. Aquela tomou forma dentro do templo e do seu complexo sagrado, a outra dentro da cidadela e da muralha delimitadora da cidade. Polarizando aspirações humanas até então ignoradas e reunindo-as em núcleo central, político e religioso, a cidade pode enfrentar a imensa abundância geradora da cultura neolítica*”⁴⁴

Assim sendo, considera-se deveras importante completar a questão: como pensar a relação entre o espaço privado e o espaço público da cidade contemporânea, dominada pelas novas exigências da visibilidade e reconhecimento do global? As contendidas que daqui decorrem ultrapassam a arquitectura, mas, como também a condicionam, devem por isso mesmo ser objecto de reflexão da própria prática arquitectónica.

Preocupa-nos o crescente processo de privatização do espaço público enquanto este não se converte num processo de forças construtivas para a cidade, i.e., enquanto a tendência dos empreendimentos privados

⁴³ ASCHER, François – Novos princípios do urbanismo; seguido de Novos compromissos urbanos: um léxico. P.105.

⁴⁴ MUMFORD, Lewis – A cidade na história: as suas origens, transformações e suas perspectivas. In RODRIGUES, José Manuel, coord. [et. al.] – Teoria e crítica de arquitectura século XX. P.461.



²⁰ Centro comercial Colombo, Lisboa.
Aberto ao público desde 1997.



²¹ Disneyland Resort Paris: acesso veículos.
Inaugurado em 1992.



²² Disneyland Resort Paris: parques de estacionamento e estação ferroviária Marne-la-Vallée-Chessy.

se basear na repetição das soluções de sucesso, dá-se a autodestruição da diversidade e, por conseguinte, a *autodestruição da cidade* de Jane Jacobs.⁴⁵ Esta autora apela pela *firmeza dos edifícios públicos*⁴⁶ como uma das potenciais ferramentas que pode impedir a duplicação descontrolada de usos, ela considera que os organismos públicos, ou de usos públicos, para além de acrescentar diversidade ao local escolhido, devem permanecer firmes, i.e., resistirem às ofertas independentemente do valor que a propriedade possa atingir, devido ao sucesso circundante que se cria e que ajudou a criar, impedindo-se desta forma a banal duplicação dos espaços de sucesso na trama urbana.

Dos diferentes nomes ou rótulos que possamos dar aos projectos urbanos resultantes da combinação do público e do privado, Guido Giangregorio questiona se o *projecto da auto-exclusão*, como sejam os centros comerciais, condomínios fechados ou parques temáticos, não prejudica o carácter próprio de inclusão da cidade, assim como a necessária inter-relação entre as partes que a compõem.⁴⁷ Este arquitecto considera “*mais oportuno falar do actual processo de privatização do espaço do público como de um problema, perante o qual resulta necessário pensar em propostas paradigmáticas que possam ser exemplares também para a intervenção do privado.*”⁴⁸ Sublinha também, que “*não pode ser considerado anacrónico pensar a condição do público como forma excelente do social.*”⁴⁹

“*Aos Centros Comerciais deve-se chegar por cima (pelo terraço, de helicóptero?) ou por baixo (pelo parque de estacionamento ou de metropolitano), nunca pela porta. As portas à superfície são geralmente cenográficas de uma urbanidade histórica, vazia, tentando disfarçar a indiferença, ou até o nojo, com que o Centro Comercial se relaciona com a cidade.*”⁵⁰

“*Assim, no que diz respeito à questão do espaço público, deverá ser considerado essencial o estudo da sua complementaridade com a arquitectura, tendo em conta a necessária congruência entre as características tipológicas dos edifícios e as diferentes exigências das várias (e cada vez mais indistinguíveis) tipologias de espaço público (...). Mais precisamente, tal essencial complementaridade deve ser aprofundada não apenas em termos de objectivos cenográficos ou superficialmente neo-barrocos (cairíamos ainda num banal formalismo) mas sim tendo em conta a continuidade de uso interior/externo que desde sempre caracterizou*

⁴⁵ JACOBS, Jane – A autodestruição da cidade. In RODRIGUES, José Manuel, coord. [et. al.] – Teoria e crítica de arquitectura século XX. P. 469-477.

⁴⁶ Ibidem. P. 475-476.

⁴⁷ GIANGREGORIO, Guido – Crítica e projecto na cidade contemporânea: algumas conclusões preliminares. In ECDJ: Novos mapas para velhas cidades. P. 12.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ FIGUEIRA, Jorge – Os cogumelos substitutos. In J-A: A cidade e as serras. P. 55.

a essência do espaço público”⁵¹

O diálogo entre estas tensões – público e privado – é fundamental para a cidade; a criação de novos espaços públicos – vazios ou cheios, de propriedade pública ou privada – a partir dos quais os seus cidadãos para além de vivenciar em simultâneo o sistema de cidade e de paisagem, podem sentir-se *seguros* por ser o espaço que possibilita a conexão à nova cidade que se estrutura em rede, e se organiza em múltiplos centros – a actual cidade dos fluxos.

O PORQUÊ DO ESPAÇO PÚBLICO

Neste sentido, o espaço público é mais do que um receptáculo, é o espaço que acrescenta valor à esfera íntima dos indivíduos, é onde se vivencia a forma pública das nossas cidades, são os espaços que podem estimular o heterogéneo e fragmentado tecido urbano e que podem possibilitar a interconexão com o novo meio flutuante contemporâneo. Acredita-se que a concordância entre a arquitectura e o espaço público são a base de novos desenhos e de novos projectos que podem dar resposta à complexa realidade em movimento das nossas cidades⁵².

De modo a reforçar-se a consistência da importância do espaço público no meio urbano contemporâneo, expressam-se quatro considerações base:

- *“Seja qual for o futuro das cidades, e por muito que o seu traçado mude, ou mudem o seu aspecto e o seu estilo, ao longo dos anos e dos séculos, haverá uma sua característica que continuará sempre presente: as cidades são lugares cheios de desconhecidos que convivem em estreita proximidade”*⁵³

*“À medida que o multilinguismo e a diversidade cultural do meio urbano que caracterizam a globalização se vão estabelecendo – e trata-se de um fenómeno que, em vez de declinar, decerto se intensificará com o tempo –, as tensões resultantes da perturbante estranheza da situação continuarão a provocar, com toda a probabilidade, impulsos segregacionistas.”*⁵⁴

Compreender o espaço público como um sistema potenciador de experiências positivas entre os sujeitos da multicultural sociedade moderna, que vive na global rede de interligações, sem depender de

⁵¹ GIANGREGORIO, Guido – Crítica e projecto na cidade contemporânea: algumas conclusões preliminares. In ECDJ: Novos mapas para velhas cidades. P. 14.

⁵² Prix, Wolf – El lugar como haz de fuerzas. In QUADERNS: Forum internacional, 2. P. 110.

⁵³ BAUMAN, Zygmunt – Confiança e medo na cidade. P. 33.

⁵⁴ Ibidem.



²³ Capa do Livro Confiança e medo na cidade.

uma centralidade espacial única, mas de uma policentralidade obtida em cada intersecção da dita rede, é o que possibilita pensar a cidade de outra maneira. Para tal considera-se necessário entender quais são as reais necessidades humanas que o novo modo de vida urbano traz e, conseqüentemente, o conhecimento específico do cidadão destinatário, e não do cidadão genérico, de Le Corbusier.

Este processo passa também por entender o que está em causa na transição da modernidade sólida para a modernidade líquida, exposta por Zygmunt Bauman em *Confiança e medo na cidade*: a modernidade líquida é a consequência do rompimento das relações da fase sólida da modernidade que extinguiu a solidariedade e trouxe o individualismo, muito devido às incontroláveis forças mundiais.⁵⁵ Assim, a competição substituiu a solidariedade e as pessoas foram abandonadas aos seus próprios recursos, tornando-se bastante receosas perante os outros.⁵⁶ A vivência urbana torna-se mais difícil quando passam a actuar no mesmo espaço diversas culturas e etnias, situação que aumenta a sensação de perigo perante o próximo – a mixofobia.⁵⁷

Pensa-se que neste contexto, o espaço público pode ajudar ao desenvolvimento da mixofilia, ao contribuir *“para um sentimento de confiança acrescido”*⁵⁸ que tem estado em falta.⁵⁹ A cidade tem de saber que público está a procurar servir, este facto é fundamental para o desenvolvimento da consciência cívica e para a integração social sem destruição das diferenças, pois, *“a fusão exigida pelo entendimento mútuo só pode resultar da experiência partilhada, e partilhar a experiência é inconcebível se, primeiro, se não partilhar o espaço.”*⁶⁰

- *“O papel que o espaço colectivo é chamado a desempenhar ao nível simbólico consiste (como sempre) em tornar reconhecível a imagem de unidade do todo, dentro de um sistema de partes complementares por mais diversificadas que estas sejam. Mais do que um “grande” desenho é um “meta” desenho que pode responder a esta ambição – que não será, no entanto, credível nem viável se não acompanhar processos tendentes a níveis mais justos de coesão social.”*⁶¹

“É também impensável aplicar ao território desurbanizado uma estratégia de continuidade do edificado

⁵⁵ Bauman diz que estas relações de protecção artificial do indivíduo (modernidade sólida) são as que substituíram as relações anteriores de parentesco ou de colectividade próprias dos mecanismos de protecção do estado pré-moderno. Por exemplo, fazem parte da fase sólida da modernidade a solidariedade entre trabalhadores e sindicatos, vínculo importante na redução dos riscos do mercado laboral. Ver: BAUMAN, Zygmunt – *Confiança e medo na cidade*. P. 9-16.

⁵⁶ *Ibidem*. P. 9-20.

⁵⁷ *Ibidem*. P. 40.

⁵⁸ *Ibidem*. P. 46.

⁵⁹ *Ibidem*. P. 45.

⁶⁰ *Ibidem*. P. 47.

⁶¹ PORTAS, Nuno – *Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita*. P. 119.

NUNO PORTAS

OS TEMPOS DAS FORMAS

vol. 1: A Cidade Feita e Refeita

Prefácio de Manuel de Soló-Morales



ESCRITOS 1963 - 2004

²⁴ Capa do Livro Os tempos das formas: A cidade feita e refeita.

*através da colmatção de vazios que pode ter êxito onde eles são a excepção mas já não é realista onde são dominantes. A cidade alargada não terá mais a densidade média e a homogeneidade que caracteriza a cidade histórica tal como chegou até nós. A continuidade a que se pode aspirar será sempre feita com descontinuidades: entre nós das vias mais rápidas, morros ou vales, assentamentos populares ou industriais, mais ou menos erráticos.”*⁶²

Nuno Portas denomina e posiciona o espaço público como sendo o sistema do espaço colectivo (SEC)⁶³ que para além de dar o acesso ao edificado, sustentou as cidades de todos os tempos mesmo antes das suas volumetrias, i.e., as cidades tiveram sempre como base o traçado do espaço público – o chamado “*modelo tradicional de traçar e urbanizar antes e construir depois*”⁶⁴.

Este modelo fora subvertido a meados do séc. XX pelo urbanismo e arquitectura moderna que com afinco ansiava o novo, fora este o momento em que a importância estruturante do espaço público perdera a sua capacidade de orientação do crescimento da cidade, muito embora a dimensão e velocidade da sua transformação também ajudara.⁶⁵ Isto acarretou até hoje a uma extensão descontrolada, descontínua e irresponsável da malha urbana, porque, apesar de tudo, “*faltou sempre o projecto do chão, único suporte eficaz da continuidade do espaço público através da diversidade dos desígnios.*”⁶⁶

Pensa-se que através deste sistema de espaços colectivos (SEC) se promova uma estrutura urbana que reforce, crie e articule centralidades que completem e qualifiquem a grande rede⁶⁷ a partir do discernimento dos fluxos favoráveis ou daqueles em que se possa aglutinar com qualidade um espaço público cheio de sentido, por isto mesmo. Assim, não se trata de um tradicional revivalismo urbano porque sim, mas de um espaço público actual que já não se desenha da mesma maneira ou já não responde às mesmas exigências de tempos anteriores, devendo fazer parte do projecto arquitectónico, para que haja uma verdadeira relação entre o edificado e o espaço público, inovação das acessibilidades e diminuição das descontinuidades existentes.⁶⁸ Desta forma, apesar das incertezas que a cidade contemporânea sofre nas suas constantes mutações, crê-se no potencial de um sistema de espaços públicos ou colectivos aberto, diverso e ao serviço do seu devir⁶⁹.

⁶² Ibidem. P.118.

⁶³ Ibidem. P.195-197.

⁶⁴ Ibidem. P.30.

⁶⁵ Ibidem. P.30, 39.

⁶⁶ Ibidem. P.40.

⁶⁷ Ibidem. 43.

⁶⁸ Ibidem. P.118-119.

⁶⁹ Estando em causa o desígnio da forma urbana, explanada por Nuno Portas, como estratégia. Isto é, as actuações de política urbana resultante das confrontações entre certezas e incertezas, necessidades e riscos, tomadas ao longo do tempo. Tal como os desígnios Portugueses, pelo menos até ao séc. XVI (o modelo histórico), tomados: cidades que

- “Sem esta ambição reestruturadora dos grandes espaços através dos elementos de continuidade da nova dimensão do espaço público, a cidade metrópole emergente ficará condenada à reprodução do dualismo cidade de prestígio/cidade genérica, continuando esta última a ser considerada a cidade “sem qualidades”, “sem lugares” e sem estima. A estratégia não pode ser a de abandonar a requalificação da cidade herdada e dos seus espaços mais centrais mas antes a de favorecer ou reforçar centralidades e amenidades periféricas complementares para fazer cidade fora da cidade – com formas que serão diferentes porque os processos urbanísticos e os modos de vida o são também.”⁷⁰

Os sujeitos das ciências sociais foram os primeiros a preocuparem-se, ainda na década de 50, com os efeitos da alteração de referências e de escalas do novo meio ambiente da cidade moderna.⁷¹ Contudo, foi também devido aos movimentos sociais emergentes que a partir dos anos 60 surgiram políticas de recuperação e reabilitação, com o fim de ligar e diversificar o que tinha sido desligado e homogeneizado por zonas nas décadas passadas.⁷²

As primeiras actuações, restritas, caíram sobre o património de áreas centrais que fora tratado como um objecto amorfo a ser simplesmente cuidado e protegido, só depois é que fora alvo de intenções mais dinâmicas com o acolhimento de novos usos e de novas pessoas, mas este rejuvenescer exigiu rapidamente o repensar das acessibilidades, do estacionamento, do conflito peão-automóvel, etc. devido à falta de estratégia para o desenvolvimento urbano.⁷³

Foi nos anos 80 que as reformas para a cidade se auxiliaram do espaço público como uma ferramenta vantajosa, um indutor de investimento e iniciativa local, pois o Estado, ao investir no espaço público, incentivava os promotores particulares a fazerem-no no edificado, reduzindo ao mesmo tempo os elevados custos públicos, caso assim não fosse.⁷⁴ Há que salientar que esta estratégia, por um lado, foi crucial para uma actuação o mais expandida possível, mas por outro, muito devido à apneia moderna, fez com que a inventiva concordância entre o espaço público e o edificado, defendida por nós, fosse inexistente ou trivial nas pré-existências.

Contudo, considera-se que este modo de actuação estratégico que opera “*por layers em vez de*

se iam fazendo por reformas e adições – ensinamentos entendidos como úteis ainda hoje pelo autor. Ver: *Ibidem*. P. 29-43.

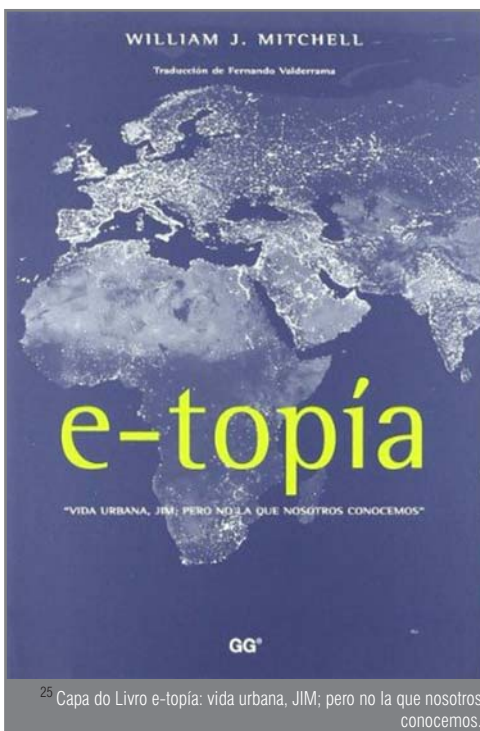
⁷⁰ PORTAS, Nuno – *Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita*. P. 119.

⁷¹ *Ibidem*. P. 112.

⁷² *Ibidem*. P. 113.

⁷³ *Ibidem*. P. 197-198.

⁷⁴ *Ibidem*. P. 198.



²⁵ Capa do Livro e-topía: vida urbana, JIM; pero no la que nosotros conocemos.

*perímetros*⁷⁵ deve ir sempre a par com o diálogo constante entre o privado e o público, como do local e o global, para que exista a desejada relação entre o espaço público e a arquitectura, como do espaço público e os principais fluxos. Isto sobretudo, quando se trata de (re)criar e equilibrar os nós da rede para que a conexão na cidade actual ou nas múltiplas cidades se faça procurando a continuidade e a equidade da qualidade paisagística e não se limite só aos centros consolidados.⁷⁶

- *“En la nueva economía la productividad y la competitividad de las regiones y de las ciudades está determinada por su habilidad para combinar capacidad de información, calidad de vida y conectividad a la red de los grandes centros metropolitanos a nivel nacional e internacional.”*⁷⁷

Como William Mitchell diz, estamos no momento de aprender a construir *e-topías*: cidades económicas e ecológicas servidas pela electrónica, para a criação de uma rede digital global que lhes permite funcionar de um modo mais sustentável.⁷⁸ Ou seja, Mitchell acredita que é o momento de reinventar o desenho e o desenvolvimento das cidades, de redefinir o papel da arquitectura numa cidade que já não é capaz de manter a sua coesão, nem de cumprir a sua função como antes por causa dos *bits* – do actual e inevitável confronto entre o físico e o virtual.⁷⁹

O sistema de informação – as omnipresentes redes de telecomunicações – que cria um mundo interconectado globalmente, altera a convivência que tínhamos com o espaço e o tempo, fazendo surgir uma nova relação social, que parece ter-se emancipado do espaço do público, isto é, da vida pública feita no espaço físico.⁸⁰ Considera-se a possível perda do espaço público fatal para a convivência na cidade, o que agudizaria todos os pressupostos anteriormente expostos, por esta razão, considera-se essencial o repensar de toda a cidade a partir da reinterpretação do espaço público, i.e., fazer com que o edificado, o sistema de espaço público e a infra-estrutura digital sejam co-dependentes num novo modo de reorganizar as funções e os valores dos espaços e lugares em que ocorre a nossa vida diária⁸¹.

Por um lado, trata-se de criar novos espaços e por outro, de activar os espaços tradicionais a partir do equipamento electrónico, tornando assim esta inclusão física e virtual profícua,⁸² ao impedir que

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Ibidem. P.199-200.

⁷⁷ CASTELLS, Manuel – Ciudades europeas, la sociedad de la información y la economía global. [Em linha]. P.7.

⁷⁸ MITCHELL, William J. – e-topía: vida urbana, JIM; pero no la que nosotros conocemos. P.155-164.

⁷⁹ Ibidem. P.7-13.

⁸⁰ Ibidem. P.9-10.

⁸¹ Ibidem. P.12.

⁸² Ibidem.

o fenómeno dos fluxos virtuais possa terminar, principalmente ao nível social, com a nossa percepção do urbano⁸³ e contrariar o que se tem verificado: *“los habitantes de la metrópolis no esperan ninguna solución arquitectónica y manifiestan una especial – casi pavorosa – capacidad de ‘habitar’ sus redes, probablemente siguiendo diferentes procesos de asimilación a sus ciudades de flujos.”*⁸⁴

Logo, espera-se dos arquitectos e restantes profissionais do espaço a responsabilidade de compreender e tirar partido dos novos sistemas tecnológicos que constroem a nova e complexa relação social, de modo a serem combinados com o espaço real, possibilitando a criação de um novo espaço público que, quanto mais extenso for, maior e mais plural será a sua capacidade de conexão entre pessoas e lugares, resultando numa relação mais equitativa entre pessoas e informação, mesmo que se localizem em áreas mais pequenas ou isoladas⁸⁵ – não podemos esquecer que a condição dual desta sociedade de informação, ou do conhecimento emergente, é um problema a esbater porque *“la economía de la información tiene una tendencia estructural para generar una estructura ocupacional polarizada según la capacidad informacional de los diferentes grupos sociales.”*⁸⁶

É a possibilidade de tudo isto – do desenvolvimento da mixofilia; da promoção de uma estrutura urbana polinuclear coesa; do aspecto estratégico; e, da integração das novas tecnologias digitais – que faz com que o espaço público seja muito mais do que um receptáculo e a arquitectura muito mais do que um objecto na espacialidade das nossas cidades. A nova urbanidade, como forma de vida dependente do fluir contemporâneo, carece de um espaço aberto e acessível para a sociabilidade, que se faz e desfaz na deriva dos encontros, das situações e das apropriações transitórias dos seus sujeitos; ou seja, de um espaço que é mais da *urbs* do que da *polis*, tal como defende Manuel Delgado, apesar de este ser também o espaço onde *“los individuos y los grupos definen y estructuran sus relaciones con el poder, para someterse a él, pero también para insubordinarse o para ignorarlo mediante todo tipo de configuraciones autoorganizadas.”*⁸⁷

⁸³ Ibidem. P.91-104.

⁸⁴ MANTZIARAS, Panos – Fluxos. QUADERNS: Forum internacional, 2. P.148.

⁸⁵ MITCHELL, William J. – e-topia: vida urbana, JIM; pero no la que nosotros conocemos. P.77-89.

⁸⁶ CASTELLS, Manuel – Ciudades europeas, la sociedad de la información y la economía global. [Em linha]. P.8.

⁸⁷ DELGADO, Manuel – De la ciudad concebida a la ciudad practicada. [Em linha].



²⁶ Pintura do Mercado del Born, anónimo, 1775. Situava-se no Bairro de La Ribera, um importante centro económico da época medieval, parcialmente demolido em 1714 para a construção da fortaleza da Cidadela, após a derrota Catalã na Guerra de Sucessão.



²⁷ Ring, Viena. Filmagem dos irmãos Lumière, 1897.



²⁸ Champs Élysées, Paris. Filmagem dos irmãos Lumière, 1897.



²⁹ Place du Pont, Lyon. Filmagem dos irmãos Lumière, 1897.



³⁰ Cours Belsunce, Marseille. Filmagem dos irmãos Lumière, 1897.

O REGRESSO DA PRIMAZIA DO ESPAÇO PÚBLICO À CIDADE: O EXEMPLO DE BARCELONA

Ao longo da história da cidade, o espaço público foi em simultâneo, lugar de encontro, de comércio, de circulação⁸⁸ e de representação, mas ao longo do tempo estes usos foram-se desequilibrando. Assim, após a segunda Guerra Mundial assistiu-se, sobretudo na Europa, a uma drástica redução qualitativa e quantitativa da convivência humana no espaço público devido a novos critérios urbanísticos, mais benevolentes com a especulação imobiliária – estimulação do investimento e crescimento económico – e com o uso do automóvel individual como principal meio de transporte.⁸⁹ Paulatinamente foram-se perdendo os benefícios do espaço da sociabilidade, do espaço simbólico da colectividade e as possibilidades que um espaço comum oferece como mediador de diferenças socioeconómicas e de oportunidades⁹⁰ numa sociedade que é cada vez mais competitiva e menos solidária, como a contemporânea.

“Los nuevos espacios urbanos de la segunda mitad del siglo XIX funcionaban como un macrosistema técnico que concentrava todas las innovaciones de la modernidad; pero cumplían también com los requisitos de una nueva sociabilidad.”⁹¹

“Al reducir sus capacidades a la dimensión circulatoria, la calle se convierte en una carretera y renuncia a su vocación de espacio público.”⁹²

Retrocedendo, verificamos que foi a vontade cultural e política de se diferenciarem das cidades pré-industriais, através da construção de uma paisagem urbana de qualidade, que fez com que o espaço público de então fosse preparado com os requisitos técnicos e funcionais necessários para o desenvolvimento de uma cidade salubre e próspera, onde a mobilidade geral, o usufruto e a convivência social no espaço comum, fossem possíveis.⁹³ Esta nova paisagem passou a ser construída com elementos preparados e pensados para potenciar cada um dos usos da cidade. Foi nesta altura que os passeios para peões ao longo das faixas de circulação viárias, e as redes de caminho-de-ferro, foram implementadas com o possível cuidado ambiental, estético e social.⁹⁴ Esta vontade conjugada, de uma organização equilibrada das necessidades e

⁸⁸ Os três principais usos do espaço público mencionados por Jan Gehl e Lars Gemzøe no livro *Novos espaços urbanos*. P. 10.

⁸⁹ ROYES, Manuel – La reconquista de Europa. Espacio público europeo. In CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – La reconquista de Europa: espacio público urbano 1980-1999. P. 6.

⁹⁰ Os três campos de actuação do espaço público referidos por Albert Garcia Espuche no livro *La reconquista de Europa: espacio público urbano 1980-1999*. P. 10.

⁹¹ GARCIA ESPUCHE, Albert – La reconquista de europa. ¿Por qué el espacio público? In CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – La reconquista de Europa: espacio público urbano 1980-1999. P. 16.

⁹² *Ibidem*. P. 20.

⁹³ *Ibidem*. P. 12-14.

⁹⁴ *Ibidem*.



31 32 Os primeiros semáforos de Barcelona.



33 Avenue du Palais em 1910, Saint-Cloud, França.



34 Auto-estrada A13 em 1992, Saint-Cloud, França.



35 Rue des Francs Bourgeois antes da intervenção, Strasbourg, França.



36 Rue des Francs Bourgeois depois da intervenção, Strasbourg, França. Esta primeira linha de metro de Strasbourg, realizada entre 1991-1998, serviu para promover o transporte público, reestruturar o tecido urbano e aproximar as áreas periféricas à cidade.

aspirações, foi fundamental para proporcionar o salto de escala que algumas cidades em meados do séc. XIX desenvolveram – a nova escala metropolitana.⁹⁵ Este fenómeno traduziu-se na urbanização para uma população crescente, com base nos traçados do espaço público, de que são exemplos emblemáticos a Paris de Haussmann ou a Barcelona de Cerdá. Aí, a conexão, a acessibilidade e a mobilidade passaram a ser determinantes.⁹⁶ Contudo, como Nuno Portas expõe, estes exemplos seguiram rumos diferentes no que diz respeito à articulação com as preexistências: no primeiro exemplo o modo de actuação foi marcado pela expressiva substituição, enquanto no segundo por extensão (*ensanche*).⁹⁷ Há que salientar que o uso plural do espaço público nestas cidades em franco crescimento na segunda metade do séc. XIX, deveu-se ainda à moderada e localizada intensidade de ocupação por parte da mobilidade, situação que começou a mudar no início do séc. XX, com a fabricação em massa do automóvel, que fez com que ao longo do tempo a circulação privada fosse assumindo o uso predominante, tornando-se incompatível com os restantes usos do espaço público – sentenciou-se assim o fim de um espaço público genericamente plurifuncional⁹⁸.

Foi já no final do séc. XX, que ressurgiu de modo evidente uma vontade cultural e política, que permanecera indiferente, na Europa, durante quase todo o desenrolar do séc. XX. Esse processo, tornou-se capaz de impor medidas importantes para a reestruturação de uma cidade que se queria mais humana e sustentável, ao potenciar o transporte público, limitar a velocidade do automóvel, proteger peões e ciclistas, recuperar espaços industriais, ferroviários e portuários obsoletos, criar novas áreas verdes, melhorar os espaços envolventes residenciais – tratava-se do início do processo de reconquista do espaço público.⁹⁹

“La revalorización del espacio público que está teniendo lugar en las ciudades Europeas pretende mucho más que recuperar esteticamente los espacios abiertos de la ciudad.”¹⁰⁰

Por conseguinte, trata-se de um processo mais profundo, iniciado em várias cidades europeias, sendo que, considera-se Barcelona como um dos casos mais representativos do uso do espaço público como meio de reinvenção criativa da cidade durante as décadas transactas. Por esta razão pretende-se, através da selecção de alguns projectos e obras aí realizados, demonstrar o importante papel que a recuperação do espaço público pode ter na urgente qualificação da paisagem urbana de uma grande cidade. O desafio e

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ PORTAS, Nuno – Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita. P. 37.

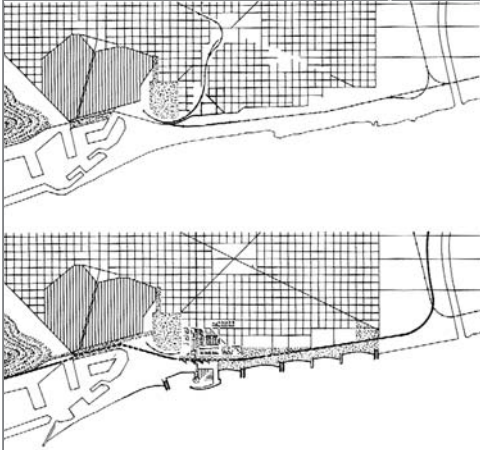
⁹⁸ Tal como explica Albert Garcia Espuche no livro *La reconquista de Europa: espacio público urbano 1980-1999*. P. 18-24.

⁹⁹ Ibidem. P. 24.

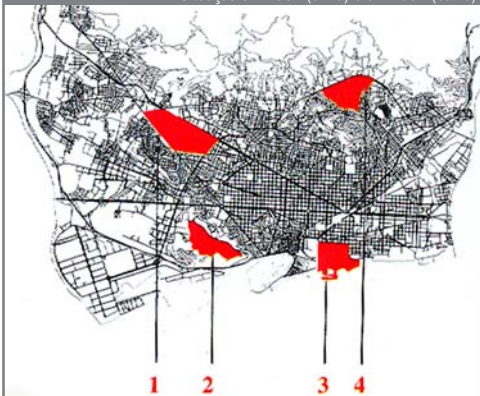
¹⁰⁰ Ibidem. P. 34.



³⁷ Capa da revista *Vivir en Barcelona*, de Junho de 1989, dedicada às mudanças da cidade.



³⁸ Esquemas das infraestruturas na frente marítima de Barcelona. Situação em 1987 (cima) e em 1992 (baixo).



³⁹ As quatro áreas olímpicas. Avenida Diagonal-1, Montjuïc-2, Poblenou-3, Vall d'Hebrón-4.

objectivo final consistem em entender como certas actuações, as que residem na articulação em rede destes espaços, podem alcançar uma alargada qualidade de vida urbana, e não a sua privação. Para tal, aspira-se ao respeito e equilíbrio entre o público e o privado, o peão e o automóvel, o verde e o construído, a tradição e a modernidade, o global e o local, ou o todo e a parte, como posições de partida.¹⁰¹

Barcelona, ao longo da sua história foi palco de eventos internacionais como a Exposição Universal de 1888, a de 1929, e os Jogos Olímpicos de 1992, já em período democrático.¹⁰² Foi precisamente o último destes eventos que serviu de pretexto ao desencadeamento da recuperação de um espaço público que se passou a desenhar como parte da arquitectura. O espaço público renasce aqui como uma nova visão que pretende recuperar o que estava perdido: Oriol Bohigas foi o principal impulsionador desta nova estratégia de projectar o contrário, em vez do cheio, projectar o vazio – a mudança de paradigma.¹⁰³

Portanto, o momento em que o espaço público reaparece no discurso arquitectónico na Europa, iniciou-se de modo especial entre o final dos anos 70 e o início da década de 80.¹⁰⁴ Período em que Barcelona conseguiu transformar a preparação dos jogos Olímpicos de 1992 numa mais-valia para a cidade e os cidadãos, ao contrário dos seus anteriores eventos.¹⁰⁵ Aqui, os projectos de diferentes escalas então realizados, são a consequência da aliança política e arquitectónica que, sabiamente, tirou partido desta ocasião para uma renovação alargada da metrópole. A actuação de arquitectos como Oriol Bohigas e mais tarde, Joan Busquets, foi fundamental. A ideia base que orientava estes profissionais, era a de que a reestruturação da cidade partiria da maximização das suas próprias qualidades. Por exemplo, a recuperação dos escassos espaços livres existentes, transformados em espaços públicos de qualidade (inclusive sobre a frente marítima portuária); a implantação integrada das áreas e instalações olímpicas de forma descentrada; e, a reestruturação infraestrutural concordante com a envolvente.¹⁰⁶

Após um importante período de análise e delineamento cronológico das acções a desenvolver até ao evento de 1992 – incluindo os acordos entre as autoridades públicas e os interesses privados –, a questão da mobilidade foi o primeiro grande problema a resolver.¹⁰⁷ A criação da nova rede de conectividade, de Rondas¹⁰⁸, entre 1989-1992, foi essencial. Este anel de circulação com 35Km de extensão permite a conexão

¹⁰¹ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territorios. P. 50.

¹⁰² CURTIS, William J. R. – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 9, 13.

¹⁰³ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territorios. P. 50.

¹⁰⁴ *Ibidem*.

¹⁰⁵ CURTIS, William J. R. – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 9.

¹⁰⁶ MONTANER, Josep Maria – Argumentos de la Barcelona poliédrica. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 19.

¹⁰⁷ CURTIS, William J. R. – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 9.

¹⁰⁸ COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 41. AJUNTAMENT DE BARCELONA – Barcelona espácio público. P. 18.



40 A rede viária de Barcelona em 1978. As vias de circulação rápida sobrecarregavam o centro da cidade.



41 A rede de Rondas construída entre 1989-1992. Actuação que possibilitou novas relações entre as partes da cidade de Barcelona.



42 Esquema da cidade de Barcelona em 1992.



43 Localização do conjunto: Boca Sur del Túnel de la Rovira-2, Plaza de la Font Castellana-3, jardim-4, Parc de les Aigües-5, Biblioteca-6, Parque d'estacionament coberto-7.



44 Ronda del Guinardó-1, Boca Sur del Túnel de la Rovira-2, Plaza de la Font Castellana-3, jardim-4, Parc de les Aigües-5, Biblioteca-6, Parque d'estacionament coberto-7.



45 Vista desde o jardim em 1992, ao fundo o Viaducte d'Alfons X.
46 Elementos lúdicos colocados no espaço inferior do Viaducte d'Alfons X, na ocasião dos Jogos Olímpicos de 1992.



47 Passagem elevada que liga a Plaza de la Font Castellana ao Parc de les Aigües.



48 Prolongamento da passagem elevada (todo o percurso diagonal).
49 Caminho ao longo do jardim.



50 Vista desde a Plaza de la Font Castellana.



51 Localização: Avenida de Gaudí-1, Rambla del Poblenou-2.

com as principais vias de acesso à cidade; a Ronda Litoral e a Ronda de Dalt – para além da Ronda Besos e da Ronda Llobregat – melhoraram significativamente o tráfego da cidade, ao permitirem que ruas centrais e mesmo zonas desarticuladas da cidade, se unissem a esta rede. A integração urbana das *rondas* como de outras vias de circulação rápida foi fundamental tanto para a circulação geral da metrópole como para a melhoria da sua paisagem urbana, estes traçados procuraram amenizar a sua forte presença ao acrescentar valor às diferentes zonas urbanas que atravessavam, através da conjugação e criação de espaços públicos de apoio a transeuntes.¹⁰⁹ Foi o caso da Boca Sur del Túnel de la Rovira¹¹⁰ (1985-1990): zona em que o Viaducte d'Alfons X, que passava sobre a Ronda del Guinardó e acedia ao Túnel, tornava a área quase intransitável e inabitável aos moradores da área, e mais tarde acabou por ser demolido. Mas, para os Jogos Olímpicos, o que se tentou fazer foi dar um carácter lúdico ao espaço inferior desta infraestrutura, com a colocação, junto às sapatas à vista, de elementos destinados a acrobacias de bicicletas; sobre a entrada deste túnel fez-se um jardim, local em que se implantaria mais tarde um parque de estacionamento coberto e uma biblioteca, organizando-se com caminhos e uma passagem elevada que permitiu uma ligação, da redesenhada Plaza de la Font Castellana¹¹¹ (1989-1991) ao Parc de les Aigües, através de um movimento diagonal que permitiu ultrapassar, até hoje, o corte urbano que o túnel e a diferença de cotas faziam aqui sentir.

De seguida fizeram-se as primeiras remodelações de praças e eixos de intenso usufruto pedonal – as *ramblas*. Uma das primeiras propostas de forte intenção estrutural foi realizada na avenida de Gaudí¹¹². Esta avenida possibilita a importante conexão entre a Igreja da Sagrada Família e o hospital de Sant Pau. Actuações como esta, para além de possibilitarem a desejada leitura unitária entre pontos importantes, também fomentaram possíveis extensões estratégicas destes núcleos com focos de menor relevo, ou mais distantes, como no caso da Rambla del Poblenou¹¹³ (1990-1991). Neste passeio estruturador da relação mar-montanha, o acesso à praia fez-se de imediato através do Parc del Poblenou, enquanto no seu extremo contrário a ligação ao Parc del Clot ficou dependente do cruzamento com a Avenida de la Diagonal (obras iniciadas em 1991). Entretanto, para que a continuidade e o conforto deste passeio urbano fosse assegurado aos seus transeuntes em toda a sua extensão, e o automóvel não imperasse, as pracetas dos cruzamentos também foram alvo da devida atenção.

¹⁰⁹ CURTIS, William J. R. – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P.9.

¹¹⁰ AJUNTAMENT DE BARCELONA – Barcelona espácio público. P.144-147.

¹¹¹ Ibidem. P.142-143.

¹¹² Ibidem. P.14, 15, 18.

¹¹³ Ibidem. P.64-65.



52 Rambla del Poblenou.



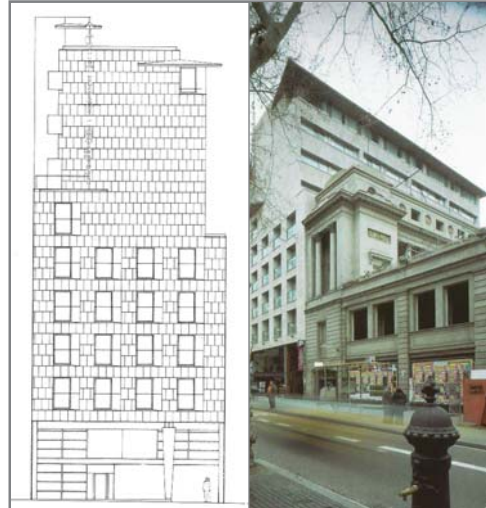
53 Espaços públicos de Barcelona antes de 1992.



54 Espaços públicos de Barcelona depois de 1992.



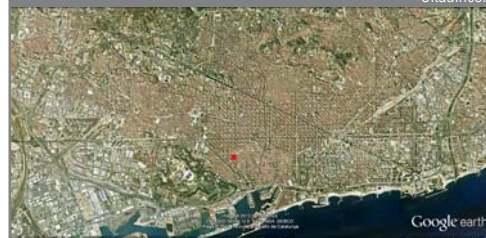
55 Localização do Aparthotel Citadines.



56 57 Alçado e vista do Aparthotel Citadines desde a Rambla dels Estudis.



58 Vista da Passatge de la Rambla no piso térreo do Aparthotel Citadines.



59 Localização do conjunto: Biblioteca, Hogar de Jubilados e Espaço Interior de Manzana.



60 Vistas da Manzana antes da intervenção dos RCR Arquitectes.

Neste período de tempo, que mediou entre o início dos anos 80 e meados de 90, Barcelona tornou-se uma espécie de laboratório¹¹⁴ que testou as capacidades generativas do sistema de espaços públicos. O salto quantitativo de que estes espaços, antes e imediatamente depois dos Jogos Olímpicos, foram capazes de demonstrar, a partir de um investimento mais contido e aplicado no espaço público, mas muito disseminado territorialmente, mostrou-se vantajoso para a humanização da cidade.¹¹⁵ Isto, juntamente com a potenciação das novas centralidades criadas – como as quatro áreas olímpicas, parques, porto marítimo, equipamentos culturais, Avenida de la Diagonal, etc. – revelou que poderiam funcionar como catalisadores capazes de controlar, atrair e equilibrar os fluxos especulativos com a vitalidade social de uma cidade que, deixou de ser olímpica no dia em que todos os atletas e visitantes desse evento partiram.¹¹⁶ Voltava a ser a cidade que necessita de continuar a reabilitar o seu edificado, criar espaço público, natural ou artificial de qualidade, de integrar equipamentos que correspondessem às necessidades de uma sociedade em evolução.

O caso de Barcelona de 1992, é muito útil para entendermos que não se trata da génese do espaço público, mas sim da redescoberta de algo que tem muita história, e que agora se deve adaptar à contemporaneidade.

Dos projectos realizados após 1992 há a destacar o Aparthotel Citadines¹¹⁷, de Esteve Bonell, construído em 1994 no centro histórico da cidade. Trata-se de um projecto que faz fronteira a sul com a Rambla dels Estudis e a norte com a Plaza Villa de Madrid. O edifício desenhou-se respeitando este facto, no piso térreo estes espaços públicos podem interligar-se através da Passatge de la Rambla, que é uma peça articuladora, resultante da ideia de que o espaço público pode furar o espaço privado para permitir um fluxo pedonal importante entre dois pontos, conjugado com o acesso ao aparthotel e às lojas comerciais aí criadas. Esta ideia que demonstra que a vitalidade urbana está refém da capacidade de mantermos activos certos fluxos, tal como as várias galerias e passagens cobertas da Paris do séc. XIX, ainda anteriores ao plano de Haussman, tão bem o exemplificam.

Outro projecto interessante nesta cidade é o conjunto: Biblioteca, Hogar de Jubilados e Espacio Interior de Manzana¹¹⁸, dos RCR Arquitectes, que foi a proposta vencedora do concurso realizado em 2002. A obra, integrada no plano promovido pelo Ayuntamiento de Barcelona, nasce da associação de capitais públicos e

¹¹⁴ MONTANER, Josep Maria – Argumentos de la Barcelona poliédrica. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 20.

¹¹⁵ AJUNTAMENT DE BARCELONA – Barcelona espácio público. P. 15-19.

¹¹⁶ MONTANER, Josep Maria – Argumentos de la Barcelona poliédrica. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 21.

¹¹⁷ COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 68. EL CROQUIS: Arquitectura española. P. 162-164.

¹¹⁸ EL CROQUIS: RCR Arquitects 1999-2003. P. 150-157. EL CROQUIS: RCR Arquitects 2003-2007. P. 201-211. ARQA.COM: Comunidad abierta de arquitectura, construcción y diseño – Biblioteca, Hogar de jubilados y Espacio interior de manzana, en Barcelona. [Em linha].



61 Vista do interior da Manzana depois da intervenção.



62 Corte pelo acesso ao interior da Manzana.



63 64 Vistas do acesso desde o exterior e interior da Manzana.



65 Localização: Fórum Universal das Culturas-Barcelona 2004-1, Torre Agbar-2.



66 Vistas aérea da construção do Fórum Universal das Culturas-Barcelona 2004.



67 Fotomontagem do projecto da Torre Agbar.



68 Localização do Bairro Poblenou.



69 Poblenou industrial.

privados, para recuperar espaços situados dentro dos blocos de Cerdá, que caíram em desuso. Trata-se de uma actuação que pretendeu reavivar a inicial intenção comunitária que estes pátios das *manzanas* deveriam oferecer, e dinamizar o bairro através de serviços vários, distribuídos em toda a sua extensão. Neste projecto, a ideia principal consiste na análise particular de cada projecto de arquitectura – a combinação programática de um equipamento público com um espaço público ao ar-livre –, como pretexto para se criar uma nova pequena centralidade, capaz de devolver a vitalidade urbana desejada.

Em 2004 Barcelona apoiou-se novamente noutro evento para continuar a sua reestruturação: O Fórum Universal das Culturas-Barcelona.¹¹⁹ A ocasião proporcionou a regeneração da restante frente marítima – a área que finalmente permite a abertura da Avenida de la Diagonal com o mar.¹²⁰ Basicamente tratou-se de uma actuação que, ao contrário da de 1992, é muito pontual no território, e caracterizou-se por ser uma concentração de equipamentos importantes, como o Edifício Fórum de Herzog & Meuron ou o Centro de Congressos Internacionais de Josep Lluís Mateo, cujas relações entre volumetrias e restantes espaços – a esplanada e dois parques – em nada se aproximam da cultura e da trama urbana tradicional de Barcelona.¹²¹ Esta mudança de referências iniciou-se no início deste século, com a implantação de uma espécie de Centro Cívico, formado por torres como a Torre Agbar¹²² de Jean Nouvel (2001-2004), na Plaza de les Glòries Catalanes, que pretende apresentar uma nova Barcelona – a Barcelona Globalizada.¹²³ A intenção destas propostas foi seguir um novo urbanismo que se generalizou como próprio de qualquer centro de interacção global: uma arquitectura espectacular que concentra determinadas volumetrias e símbolos representativos de uma metrópole internacional, seja esta Barcelona ou Tóquio – daqui resultam os inevitáveis confrontos da nova *era da modernidade*¹²⁴: o novo e o velho, o local e o global, que ao nível urbano e social nos provocam mil e uma incertezas.¹²⁵

Em contraponto, o urbanismo seguido pelo Plan 22@ Barcelona¹²⁶, aprovado em 2000, mostra como uma Barcelona não menos globalizada pode ser feita sem romper com as suas referências. Trata-se de uma actuação orientada para adaptar o bairro de Poblenou – antiga área industrial – à actual época pós-industrial

¹¹⁹ COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 183-194. AJUNTAMENT DE BARCELONA: 22@ Barcelona – Innovación urbana. [Em linha].

¹²⁰ CURTIS, William J. R. – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 13.

¹²¹ MONTANER, Josep Maria – Argumentos de la Barcelona poliédrica. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 23.

¹²² COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 176.

¹²³ J. R. CURTIS, William – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 12-16. MONTANER, Josep Maria – Argumentos de la Barcelona poliédrica. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 22-23.

¹²⁴ Ver: ENTENDIMIENTO III UMA NOVA ERA DA MODERNIDADE. P. 21.

¹²⁵ J. R. CURTIS, William – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 12-16. MONTANER, Josep Maria – Argumentos de la Barcelona poliédrica. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 22-23.

¹²⁶ COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 195-201. AJUNTAMENT DE BARCELONA: 22@ Barcelona – Innovación urbana. [Em linha].



⁷⁰ Vista da Passatge del Sucre, Plan 22@ Barcelona.
Local de uma antiga fábrica transformada em 22 lofts.



⁷¹ Ciclovía, Plan 22@ Barcelona.



⁷² Edifício MEDIA-TIC, Plan 22@ Barcelona.
Espaço de encontro para empresas e profissionais.



⁷³ FUNDACIÓN VILA-CASAS, Plan 22@ Barcelona.
Um espaço cultural implantado numa antiga fábrica.



⁷⁴ Vista desde o Barrío de Poblenou, Plan 22@ Barcelona.

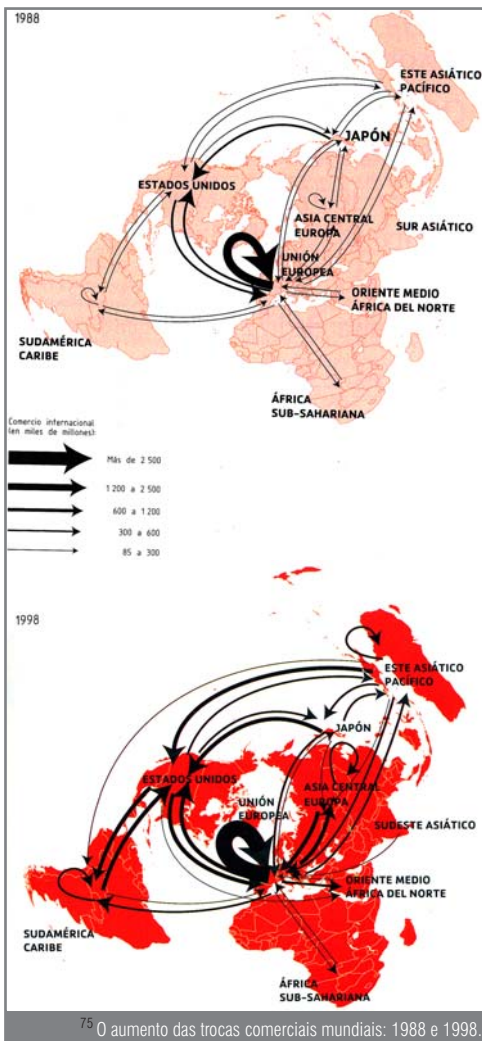
de serviços, e conseguir com que a morfologia existente do plano de Cerdá, as preexistências industriais, e também as sociais, sirvam as actividades e as pessoas relacionadas com as novas tecnologias, a informação e a sustentabilidade.¹²⁷ Pretende-se criar um novo centro onde empresas inovadoras, centros de investigação e de formação, habitação, equipamentos e espaços públicos, estejam integrados com o património industrial, e se devolva o poder económico que este bairro simbolizou outrora.¹²⁸ Esta iniciativa, de apoio privado e público, que busca servir, estimular e atrair a crescente sociedade de informação,¹²⁹ faz com que Barcelona se repositone novamente como um Laboratório urbano, social, e agora, tecnológico, compatível com a sua identidade, fazendo-nos lembrar que *“las ciudades desempeñan un papel simbólico además de comercial, y esto nunca debería subestimarse cuando se trata de comprender la arquitectura, que es la más pública de las artes.”*¹³⁰

¹²⁷ MONTANER, Josep Maria – Argumentos de la Barcelona poliédrica. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 23.

¹²⁸ Ibidem.

¹²⁹ J. R. CURTIS, William – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 12. MONTANER, Josep Maria – Argumentos de la Barcelona poliédrica. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 23.

¹³⁰ J. R. CURTIS, William – La arquitectura y la ciudad en expansión: Barcelona a finales del siglo XX. In COSTA, Guim – Barcelona 1992-2004. P. 15.



FLUXOS

*“Los territorios pierden sus perfiles y se cruzan con los problemas de movimiento y de tiempo. Todo se relativiza. Aparecen espacios nuevos. Mutaciones e flujos nos indican esta nueva relación espacio-temporal.”*¹³¹

Da *Megalopolis*¹³² descrita em 1961 pelo geógrafo Francês Jean Gottman à *Global City*¹³³ publicada em 1991 pela socióloga Alemã Saskia Sassen, os discursos elucidam a rápida transfiguração das cidades, que ao expandirem a urbanidade fizeram-se policêntricas e ao entretecerem entre si os fluxos globais, fazem-se participantes da grande rede de interacção. Agora as cidades e a arquitectura estão sujeitas à nova realidade, na qual os fluxos informativos e os de transporte – os fluxos imateriais e os materiais – já não deixam de fora das suas redes nenhuma parte do mundo. Contudo, são as cidades e a arquitectura que formam os lugares nodais ou as intersecções importantes dessa rede de interacção mundial.¹³⁴

“Pero el contenido de esa movilidad universal no es otra cosa que un flujo distributivo. No tendría sentido pensar, por un lado, la forma de la red o del conducto y por otra la forma del contenido. Medio y mensaje son inseparables porque ambos no son más que las dos caras de un único fenómeno distributivo por el que personas, bienes, servicios e informaciones circulan incesantemente.

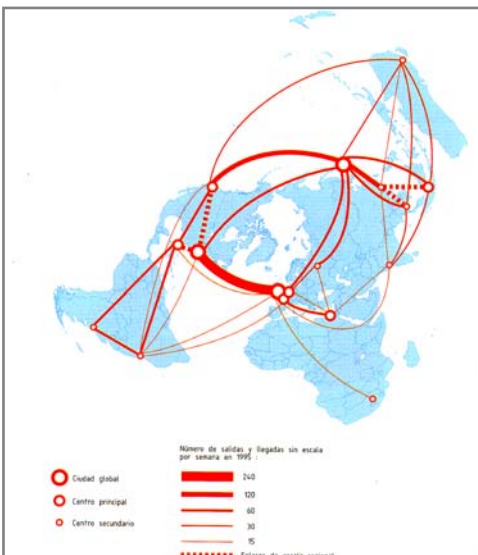
Que esta fluctuación permanente provoque en la arquitectura una crisis de su concepción estable, estática y permanente y reclame arquitecturas móviles, soporte en las redes por las que fluyen cualquier tipo

¹³¹ RAMONEDA, Josep – ¿Para qué sirven los arquitectos? In COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades. P. 9.

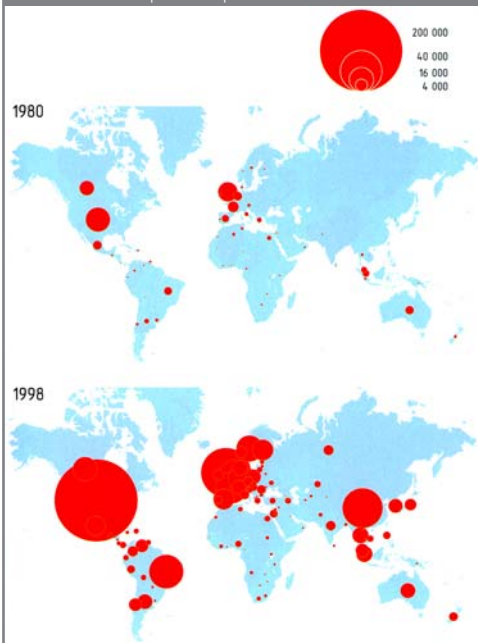
¹³² Ver: GOTTMANN, Jean – *Megalopolis: the urbanized northeastern seaboard of the United States*.

¹³³ Ver: SASSEN, Saskia - *The global city : New York, London, Tokyo*.

¹³⁴ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Presente y futuros. Arquitectura en las ciudades. In COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades. P. 10-23.



76 Principais correspondências aéreas mundiais em 1995.



77 O aumento dos investimentos internacionais: 1980 e 1998. (Em milhões de dólares)

*de objetos o productos, está fuera de toda duda.*¹³⁵

Esta crise na arquitectura vista por Ignasi de Solà-Morales, pode ser interpretada como um efeito da modernidade líquida de Bauman – que provoca o *derreter dos edificios* – que se encharcam ou modificam pela intersecção de fluidos ou fluxos que reclamam a porosidade e a elasticidade de toda a arquitectura. Este autor salienta que esta crise não se restringe aos projectos de transporte, e.g., estações ferroviárias, marítimas e aeroportos, mas a todos aqueles onde acontece a interacção com a nova rede de distribuição. Este fenómeno não pode ser ignorado, a cidade e a arquitectura devem aliar a transformação formal e a criação dos lugares nos momentos cirúrgicos de se articularem com a nova modernidade fluida.¹³⁶

A estreia deste processo transformador, veloz e autónomo, apela por uma absoluta interacção e inovação entre os sistemas e a arquitectura: entre o espaço privado e o espaço público, entre a mobilidade e os seus interfaces, entre o global e o local, entre o físico e o virtual, etc., de modo a ser possível a passagem de um estádio urbano a outro, conforme as linhas configuradoras que geram novos espaços a partir das lógicas e necessidades próprias do novo processo de mutação, que em pouco se iguala aos processos do passado onde a arquitectura capturava e retinha o tempo em si. Estamos no momento em que a arquitectura tem de ser capaz de descobrir os seus instrumentos e a sua capacidade de intervir na grande rede de interconexões da cidade e de cidades, onde o ritmo dos fluxos muda por completo a forma e a função dos espaços ao longo do tempo – eis o novo desafio da arquitectura contemporânea.¹³⁷

“ (...) Sin embargo, a pesar de nuestra desorientación y nuestra falta de conocimientos sabemos que todo esto es absolutamente real, que forma parte del dinamismo más activo del mundo actual y que la globalidad de estos procesos ya no permite evadirse con el alibi de las culturas regionales ni con las nostalgias historicistas.

*Estamos de nuevo ante fenómenos donde la realidad, potente y selvaje, está ya por delante de nuestros conocimientos. Nos encontramos ante hechos que ponen en tela de juicio, para la arquitectura, su capacidad para hacerse con esta forma de ciudad permanentemente activa, expansiva y, en su despliegue, ciega.”*¹³⁸

Esta constatação, sobre o facto de a actual realidade flutuante ultrapassar os nossos conhecimentos,

¹³⁵ Ibidem. P.15.

¹³⁶ Ibidem. P.10-23.

¹³⁷ Ibidem.

¹³⁸ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territorios. P.52-53.

feita por Ignasi de Solà-Morales, deve-nos levar a uma reflexão activa e cuidadosa de como a disciplina arquitectónica pode aqui actuar. Para tal, é basilar entendermos os fluxos como uma ferramenta interpretativa e operativa que temos ao dispor quando adquirida a percepção, como o arquitecto Mantziaras explicou, de que não é somente a cidade que contém os fluxos, mas também estes que contêm a cidade¹³⁹.

“¿Cuál es en la actualidad la posición del concepto de ‘flujos’ en la producción de la forma urbana?”¹⁴⁰

“(…), penso que temos de nos perguntar a nós próprios para onde se dirigem as forças que contribuem para definir o espaço. Estão orientadas em prol do urbano ou o oposto? Pedem ordem ou desordem? Jogam no contínuo ou no descontínuo? Qualquer que seja a resposta, existe aí um movimento e uma dinâmica que precisamos conhecer, porque são a matéria do projecto.”¹⁴¹

Pensa-se que é a compreensão do movimento e da dinâmica como matéria do projecto, apontada por Rem Koolhaas, que poderá ajudar-nos a encarar o carácter fluido da cidade contemporânea e fazer com que os fluxos incluam a cidade, i.e., o desenho dos espaços da cidade deverá ser concebido a partir duma constante e aberta co-produção do fluxo e do social. Encontramo-nos, portanto, no momento em que a não consideração do fenómeno dos fluxos na arquitectura é afastar a arquitectura da realidade que a cidade contemporânea comporta – uma arquitectura inoperante portanto. À partida, pensa-se que o espaço do fluxo e o espaço da sociabilidade são dissociáveis. Esta paradoxal coexistência, explicada por Mantziaras, reflecte-se numa indeterminação programática da arquitectura, dado que, por um lado, todo o espaço de interacção social impede o fluxo e, por outro, toda a situação de fluxo coíbe a interacção social¹⁴².

“La ciudad está correlacionada con la ruta. No existe si no es en relación con la circulación y con los circuitos; es el punto excepcional sobre los circuitos que crea o que la crean. Se define a sí misma por entradas y salidas... Impone una frecuencia. Crea una polarización de materia, ya sea inerte, viva o humana; hace de manera que los flujos, pasen a través de ella de un sentido a outro, siguiendo líneas horizontales. Es un fenómeno de ‘transconsistencia’, es una ‘red’, puesto que, fundamentalmente, está relacionada con otras ciudades. Representa un umbral de ‘desterritorialización’, puesto que toda materia dada ha de ser suficientemente desterritorializada para poder entrar en la red; debe someterse a la polarización, há de seguir

¹³⁹ MANTZIARAS, Panos – Fluxos. QUADERNS: 2 forum internacional Barcelona 96. P. 148.

¹⁴⁰ Ibidem. P. 149.

¹⁴¹ KOOLHAAS, Rem – Em direcção à cidade contemporânea. In RODRIGUES, José Manuel, coord. [et. al.] – Teoria e crítica de arquitectura século XX. P. 865-866.

¹⁴² MANTZIARAS, Panos – Fluxos. In QUADERNS: Forum internacional, 2. P. 150.

el registro urbano y de las calles.”¹⁴³

Esta nova situação das nossas cidades, figura-se como um grande nó górdio, cujo deslaçamento passa por uma arquitectura capaz de qualificar a dinâmica rede de forças económicas globais – um processo de adaptação espacial constante que joga em dois níveis: a verdade é que caminhamos em direcção a uma vivência que tende para o global, mas a cidade para além de captar este tipo de fluxos, não pode desconsiderar os seus utilizadores, tanto globais como locais; assim, os primeiros procuram a fácil fruição desta rede enquanto os segundos, para além disso, tendem à apropriação social do espaço que a rede cria – pensa-se que são aspectos que não podemos ignorar mais.

*“O conteúdo das mensagens aos diferentes níveis depende de uma série de correspondências ou defasamentos entre as formas emissoras e as formas receptoras. Mas, diremos nós, são sujeitos e não formas que recebem a mensagem. Certamente, mas esta mensagem tem uma componente espacial e é dela que se trata.”*¹⁴⁴

*“É necessário que uma diligência com base nas práticas ideológicas não caia no subjectivismo, porque as práticas só podem ser compreendidas por oposição ao conteúdo ideológico veiculado e ao lugar que ocupam no processo global. Partir das práticas ideológico-espaciais para descobrir a linguagem das formas, inserindo as suas relações no conjunto das relações sociais de uma unidade urbana, aí está a perspectiva complexa, mas bem definida, que seria necessário desenvolver sobre este tema, tão rico quanto inexplorado.”*¹⁴⁵

Portanto, o que está em questão é o que Colin Rowe ponderou, o permanente debate de opostos, a permanente colisão de interesses – público e privado, global e local –, e não um ideal de gestão universal sustentado por certezas científicas; indo mais longe, questionou o porquê de não tentarmos a aceitação, tanto na teoria como na prática, desta situação dialéctica.¹⁴⁶ Desta forma, para Rowe, uma sociedade mundial totalmente integrada, combinando bondade e conhecimento científico, é uma impossibilidade, pois, *“a sociedade aberta depende da complexidade das suas partes, da competição de interesses de grupos que não obedecem a uma lógica obrigatória mas que, colectivamente, podem não só controlar-se mutuamente mas podem também, por vezes, servir como uma espécie de membrana protectora entre o indivíduo e a forma*

¹⁴³ DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. Apud MANTZIARAS, Panos – Fluxos. In QUADERNS: Forum internacional, 2. P.151.

¹⁴⁴ CASTELLS, Manuel – A questão urbana (excerto). In RODRIGUES, José Manuel, coord. [et. al.] – Teoria e crítica de arquitectura século XX. P.634.

¹⁴⁵ Ibidem. P. 635.

¹⁴⁶ ROWE, Colin – A cidade colisão e a política da bricolage. In RODRIGUES, José Manuel, coord. [et. al.] – Teoria e crítica de arquitectura século XX. P.718.

de autoridade colectiva.”¹⁴⁷

Uma cidade que se faz enquanto é receptora de qualquer tipo de troca (material e virtual) passa pela criação de espaços capazes de servir, em simultâneo, os fluxos como o seu meio social – logo, espaço não somente para o fluir, mas também para a participação cívica. Como processo autónomo, o espaço dos fluxos caracteriza-se pela continuidade, pela interligação e pela impermanência orientada por forças mutantes intrínsecas: uma formação e transformação constante desta rede de espaços que tende para a desresponsabilização da cidade ao apenas servir-se do que lhe é benéfico para o próprio processo. Isto enquanto a tendência do espaço social é permanecer descontínuo e segregado ou mesmo suprimido.¹⁴⁸

Como expõe Saskia Sassen, as cidades converteram-se em lugares chave para processos globais, que trazem consigo a conseqüente remodelação de identidades, a transformação espacial e organizativa da actividade económica; que, o que faz é reforçar o poder do centro económico, ao sobrevalorizar os sectores empresariais superiores que operam globalmente, e, ao desvalorizar a classe trabalhadora urbana considerada inferior. A autora menciona que estas mudanças ocorrem nas economias mais desenvolvidas – i.e., nas grandes cidades – constituindo-se assim o potencial começo de uma importante desigualdade, já notória, que de seguida generalizar-se-á, dado hoje em dia, existir a impressão de que muitos trabalhadores, empresas e fábricas se encontram obsoletos perante uma economia da informação dita avançada; mas de facto, muitos destes estão na realidade ao serviço do centro económico. É evidente que esta realidade, este fluxo contínuo que circula sem barreiras em prol do cego crescimento económico que não pára nem possibilita um diálogo para uma possível diminuição da desigualdade, supera uma qualquer intervenção arquitectónica. Sassen salienta que na grande cidade, para além deste pujante fluxo económico, concentra-se também a diversidade de culturas e de identidades, sendo então fácil de entender que a globalização não está unicamente constituída em termos de capital (finanças internacionais, telecomunicações, fluxos de informação), mas também em termos de pessoas e culturas. Assim, é principalmente nas cidades europeias ocidentais, que os processos de globalização adoptam uma série de posições, umas consideradas globais e outras não, que devem ser devidamente estudadas de modo a serem tomadas medidas – de política internacional – caso se pretenda uma séria diminuição de conflitos e de desigualdades para os habitantes das nossas cidades.¹⁴⁹

Todavia, podemos interrogar-nos: será que existe o potencial de reestruturar e estimular o tecido

¹⁴⁷ *Ibidem*. P. 720.

¹⁴⁸ A noção de fluxo contínuo, ver: SASSEN, Saskia – La identidad en la ciudad global: encasillamientos económicos y culturales. In SOLÀ-MORALES, Ignasi de; COSTA, Xavier, ed. Lit. – Metrópolis: cidade, redes, paisajes. P. 20-33.

¹⁴⁹ *Ibidem*.

urbano a partir dos fluxos? É possível criar espaços adequados e flexíveis capazes de dar sentido ao todo flutuante, de maneira a este incluir a cidade? Que fluxos podem colaborar neste sentido? “*¿Existe una arquitectura materialmente líquida, atenta y configuradora no de la estabilidad sino del cambio y, por tanto, habiéndoselas con la fluidez cambiante que ofrece toda realidad? ¿Es posible pensar una arquitectura del tiempo más que del espacio? ¿Una arquitectura cuyo objetivo sea no el de ordenar la dimensión extensa, sino el movimiento y la duración?*”¹⁵⁰

Para além dos fluxos económicos globais, salientam-se três tipos de fluxos importantes. O fluxo individual, que corresponde à mobilidade e à acessibilidade das pessoas (pedonal e transportes), nos quais, estão incluídos todo o tipo de deslocações, que agora não se restringem a uma área específica, pelo contrário, fazem-se numa área cada vez mais expansível. O fluxo logístico das mercadorias e dos bens. E o fluxo da informação, no qual a Internet tem cada vez mais um maior predomínio; o cruzamento da informação com o conhecimento torna as pessoas mais exigentes em relação a um meio urbano qualificado, mais selectivas e imaginativas em relação às suas ambições e desejos de cidade, que procuram e anseiam encontrar.

Porém, como se expôs, há muitos fluxos que têm sido privilegiados em relação à reconstrução de um modelo de convivência social e urbana atraente (o automóvel, a especulação económica, etc.) – é isto o que está em confronto. Por exemplo, pretende-se que a circulação automóvel, de grande velocidade (os não-lugares do tráfego) não interfira na cidade, e que essa fractura seja absorvida, que não fragmente o urbano como foi sendo feito nas décadas anteriores, ou seja, que não comprometa a qualidade que se deseja para a cidade dos fluxos. Na essência, o que está em causa é entender: como é que o desenho se pode apropriar destas coisas, e também, como é que podemos mudar os modelos de pensamento e de acção.

Acredita-se nas potencialidades do espaço público porque, como Manuel Delgado expõe, tudo o que flutua numa cidade ocupa este espaço, i.e., é a *superfície* onde se produzem as deslocações de todos os actores do urbano e onde a instável vida social flui¹⁵¹. Pretende-se que este pensamento se reflecta numa arquitectura onde espaços, acontecimentos e movimentos, fundamentem novos espaços¹⁵²; ou seja, uma arquitectura que ao ter em conta as *texturas* do urbano e as energias que nele actuam, crie os espaços geradores de organização e acção, que ao longo do tempo acolhem infindáveis acontecimentos¹⁵³, – eis as

¹⁵⁰ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territorios. P. 126.

¹⁵¹ DELGADO, Manuel – El animal público: Hacia una antropología de los espacios urbanos. P. 26.

¹⁵² TSHUMI, Bernard – Algunos conceptos urbanos. In Col.legi d'Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona – Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades. P. 40-43.

¹⁵³ DELGADO, Manuel – El animal público: Hacia una antropología de los espacios urbanos. P. 32-34.

características dos novos espaços necessários na cidade dos fluxos. Daí o motivo de se defender uma maior e constante relação entre o espaço público e a arquitetura, nesta escala mais próxima. Mas, estes não são os únicos espaços que interessam à cidade dos fluxos, explica-se no capítulo seguinte o porquê da necessidade de um conceito de espaço público mais amplo.

O NOMADISMO URBANO

“El espacio público es – repitámoslo – solo la labor de la sociedad urbana sobre sí misma y no existe – no puede existir – como un proscenio vacío a la espera de que algo o alguien lo llene. No es un lugar donde en cualquier momento pueda acontecer algo, puesto que ese lugar se da sólo en tanto ese algo acontece y sólo en el momento mismo en que acontece. Ese lugar no es un lugar, sino un tener lugar. Puro acaecer, el espacio público sólo existe en tanto es usado, que es lo mismo que decir atravesado, puesto que en realidad sólo podría ser definido como eso: una mera manera de pasar por él.”¹⁵⁴

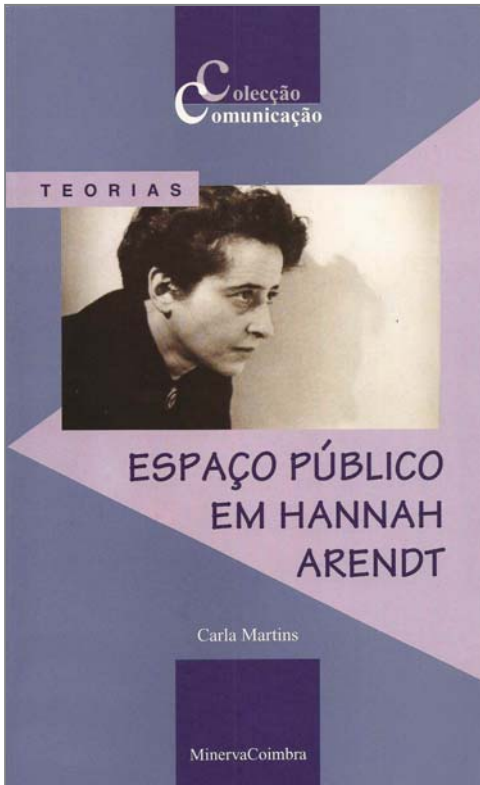
A relação espaço-sociedade está sendo alterada, principalmente, devido aos poderosos fluxos económicos globais. Mas, quais são as consequências deste fluir ininterrupto no modo de vida dos homens? Já foi referido que se traduz numa condição humana igualmente fluida – um estado vital de incerteza. Portanto, a sobrevivência do homem fica dependente da sua capacidade de se movimentar na procura de oportunidades e de melhores condições de vida, numa constante e sucessiva renovação espacial. Este mimético modo de sobreviver do ser moderno *“significa hoje em dia, ser incapaz de parar e ainda menos capaz de ficar parado. Movemo-nos e continuaremos a nos mover (...) por causa da ‘impossibilidade’ de atingir a satisfação: o horizonte da satisfação, a linha de chegada do esforço e o momento da auto-congratulação tranquila movem-se rápido de mais.”¹⁵⁵*

O efeito de tudo isto traduz-se na individualização de toda uma sociedade, num processo que deixou de ser uma escolha para ser uma fatalidade, já que o indivíduo é relegado aos seus próprios recursos num destino instável.¹⁵⁶ Nestas condições, onde reside o cidadão? Nas palavras de Zigmunt Bauman *“o ‘cidadão’ é uma pessoa que tende a buscar seu próprio bem-estar através do bem-estar da cidade – enquanto o indivíduo tende a ser morno, cético ou prudente em relação à ‘causa comum’, ao ‘bem comum’, à ‘boa sociedade’ ou*

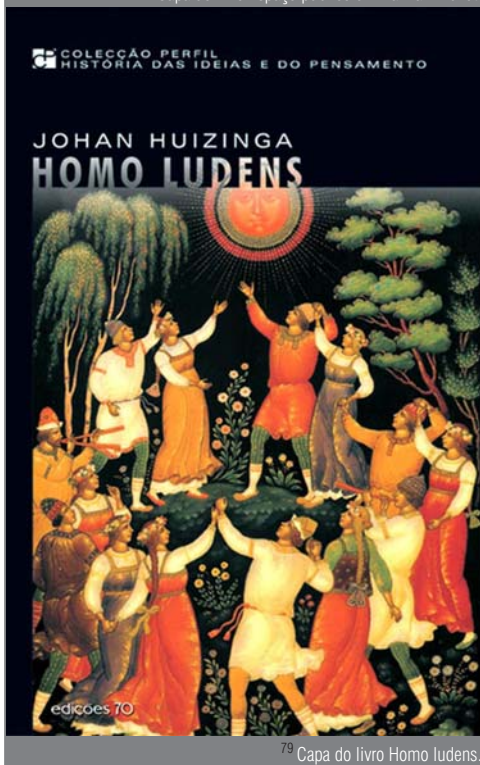
¹⁵⁴ DELGADO, Manuel – De la ciudad concebida a la ciudad practicada. [Em linha]. P. 3.

¹⁵⁵ BAUMAN, Zygmunt – Modernidade Líquida. P. 37.

¹⁵⁶ Ibidem. P. 43.



⁷⁸ Capa do livro Espaço público em Hannah Arendt.



⁷⁹ Capa do livro Homo ludens.

à ‘*sociedade justa*’.¹⁵⁷ O que resume o que está a acontecer: a desconsideração pelos lugares.

“*O mundo comum acaba quando é visto apenas sob um aspecto e só lhe é permitida uma perspectiva.*”¹⁵⁸ A quebra dos valores no mundo artificial humano inicia-se com o fracasso do *homo faber*, isto é, quando os objectos por ele fabricados deixaram de ser úteis e perduráveis, para serem objectos de prazer e de rápido consumo.¹⁵⁹ Hannah Arendt¹⁶⁰ referiu que, “*os ideais do homo faber, o fabricante do mundo, que são a permanência, estabilidade e durabilidade, foram sacrificados à abundância, o ideal do animal laborans*”¹⁶¹ – passagem que na Europa dá-se com o pós-guerras e acentua-se com a globalização: momentos que marcam o decurso da destruição da esfera comum, o isolamento do homem e a dissolução da esfera social¹⁶², devido à fusão da necessidade vital e orgânica da sobrevivência da espécie (o labor) com o desenvolvimento produtivo (o trabalho), e, ao afastamento da convivência entre os homens como corpos políticos (a acção).¹⁶³

Antes do *homo faber*, temos o *homo ludens* aclamado no livro de 1938, com este nome, de Joan Huizinga¹⁶⁴. Este *homo*, vindo da época medieval, segundo Huizinga, teve o seu momento auge no séc. XVIII, antes da erupção da revolução industrial por toda a Europa no séc. XIX.¹⁶⁵ O elemento jogo é caracterizado pela liberdade; por não fazer parte da *vida normal*, no sentido de ser uma actividade temporária, no tempo e no espaço, na vida quotidiana; por ter valor ético pelo facto de se praticar a honestidade, segundo determinadas regras geradores de ordem; por ter sentido estético que introduz ritmo e harmonia à vida; por ser uma actividade despegada dos bens materiais ou do lucro; e por incutir a busca de estratégias que resolvam da melhor maneira determinado problema.¹⁶⁶ Huizinga pretende demonstrar que o jogo, como elemento lúdico, é um apoio importante da civilização¹⁶⁷, indispensável para uma construção social saudável e responsável, capaz de dar sentido às acções entre os homens.¹⁶⁸

Não foi por acaso que Constant Nieuwenhuys, membro do grupo Situacionista, criado em 1957, quis

¹⁵⁷ *Ibidem*. P. 45.

¹⁵⁸ ARENDT, Hannah. Apud MARTINS, Carla – Espaço público em Hannah Arendt: o político como relação e acção comunicativa. P.162.

¹⁵⁹ MARTINS, Carla – Espaço público em Hannah Arendt: o político como relação e acção comunicativa. P. 139.

¹⁶⁰ Hannah Arendt (1906-1975), filósofa política Alemã, de origem Judaica, defendeu sempre um conceito de *pluralismo* no âmbito político: a inclusão do outro.

¹⁶¹ ARENDT, Hannah. Apud MARTINS, Carla – Espaço público em Hannah Arendt: o político como relação e acção comunicativa. P.150.

¹⁶² *Ibidem*. P. 151.

¹⁶³ MARTINS, Carla – Espaço público em Hannah Arendt: o político como relação e acção comunicativa. P.43-45, 145-147.

¹⁶⁴ Johan Huizinga (1872-1945), historiador e crítico da cultura Holandês.

¹⁶⁵ HUIZINGA, Johan – *Homo Ludens*: Um estudo sobre o elemento lúdico da cultura. P.215, 230.

¹⁶⁶ *Ibidem*. P. 24-29.

¹⁶⁷ *Ibidem*. P. 21.

¹⁶⁸ *Ibidem*. P. 17, 20.



⁸⁰ Frame da curta-metragem New Babylon de Constant Nieuwenhuys.



⁸¹ Desenho de Constant, New Babylon.

que a sua cidade alternativa, expressada no seu grande projecto de cidade – New Babylon¹⁶⁹ –, respondesse às necessidades de um *homo Ludens* pós-industrial, carente de espaços para o encontro entre cidadãos, para as actividades lúdicas dos tempos livres, e para os novos modos de vida de uma sociedade nómada.¹⁷⁰ No seu texto intitulado: *Otra ciudad para otra vida*, publicado pela revista Internacional Situacionista nº3, de dezembro de 1959, em Paris, Constant interroga: “*Ante la necesidad de construir rápidamente ciudades enteras, nos disponemos a construir cementerios de hormigón armado, en los que grandes masas de la población están condenadas a morirse de aburrimiento. Ahora bien, ¿para qué sirven los inventos técnicos más asombrosos que el mundo tiene ahora a su disposición, si faltan las condiciones para sacar provecho de ellos, si no añaden nada al ocio, si falta la imaginación?*”¹⁷¹

De facto, o repescar do elemento jogo na montagem de discursos e de experiências situacionistas, demonstrativas das vantagens do lúdico na vida quotidiana, pode ser entendido como uma espécie de ponte entre o material e o imaterial, isto é, entre a utilidade e o desprender das coisas¹⁷².

Contudo, quer-se salientar que, todas as teorias e práticas do grupo Internacional Situacionista sobre o urbano – a deriva, a situação construída, a psicogeografia, o urbanismo unitário, o desvio, etc.¹⁷³ – tinham como principal objectivo criticar a falta de criação conjunta entre o urbanismo, a arte e a sociologia (entendiam ser a condição essencial para se atender às necessidades da sociedade de então e da futura).¹⁷⁴ O uso do conceito de jogo de Huizinga no redesenho da cidade e de sua paisagem foi fundamental tanto para contraporem o fútil devaneio social – “*el tiempo libre como consumo passivo (...) establecido*”¹⁷⁵ – que tanto contestaram, como para acreditarem nas potencialidades deste impulso primário, adormecido, como *despertador* de consciências¹⁷⁶.

Ideias como: um meio ambiente cativante, além de funcional¹⁷⁷; uma integração dos cenários existentes com os novos através da experiência do urbano¹⁷⁸; um espaço público inter-relacional¹⁷⁹; uma circulação capaz

¹⁶⁹ Constant dedicou mais de 20 anos da sua carreira ao projecto de New Babylon.

¹⁷⁰ Costa, Xavir – Le grand jeu à venir: ciudad de situaciones. In SOLÀ-MORALES, Ignasi de; COSTA, Xavir, ed. Lit. – Metrópolis: cidade, redes, paisajes. P. 101-106.

¹⁷¹ NIEUWENHUYNS, Constant – Otra ciudad para otra vida. [Em linha].

¹⁷² HUIZINGA, Joham – Homo Ludens: Um estudo sobre o elemento lúdico da cultura. P. 18.

¹⁷³ As definições destes e doutros conceitos situacionistas, ver: INTERNACIONAL SITUACIONISTA – Definições. [Em linha].

¹⁷⁴ INTERNACIONAL SITUACIONISTA – Antologia: Internacional Situacionista. P. 52.

¹⁷⁵ INTERNACIONAL SITUACIONISTA – Sobre el empleo del tiempo libre. [Em linha].

¹⁷⁶ INTERNACIONAL SITUACIONISTA – Antologia: Internacional Situacionista. P. 55.

¹⁷⁷ *Ibidem*. P. 52.

¹⁷⁸ *Ibidem*. P. 54.

¹⁷⁹ NIEUWENHUYNS, Constant – Otra ciudad para otra vida. [Em linha].



⁸² Desenho de El Roto.

de proporcionar prazer¹⁸⁰; uma arquitectura flexível e ajustável aos movimentos de uma sociedade¹⁸¹; uma usufruição da paisagem urbana entre o trabalho e o ócio, o público e o privado sem limites¹⁸²; uma actuação conjunta, criativa, livre e responsável entre os homens num processo de constante renovação no tempo e no espaço¹⁸³; propostas pelo grupo Internacional Situacionista, parecem continuar a ter todo sentido.

Qual é o *homo* impulsionador de novos conceitos, ideias e imagens para a cidade de hoje? Pensa-se que a noção de um *homo Versatilis*¹⁸⁴, aquele que procura movimentar-se e adaptar-se facilmente a situações e espacialidades novas com entusiasmo, pode ser uma indicação. Ou seja, as dinâmicas ou fluxos que daqui decorrem têm uma correlação directa com as questões espaciais, onde as ambições deste *homo* preenchem-se com a capacidade de combinar o motivo do fluxo, a qualidade espacial dos sítios em questão e um determinado gozo.

Por conseguinte, o desafio para as cidades consiste em conjugar a informação capaz de atrair novas pessoas e actividades com a activação de todo o urbano através de uma oferta construída, variada e qualificada. As cidades que realmente estão muito vivas – receptora de vários tipos de fluxos – são aquelas que começam a ter esta oferta construída ao longo do seu território todo. As cidades que não têm capacidade para implementar isto, fazem ilhas de excelência, praticáveis só para alguns. As cidades contemporâneas tendem a ser uma cidade de fluxo contínuo e de oferta contínua, que vai construindo os seus desenhos em função das geografias locais e do desenvolvimento que têm ou não. Nesta cidade o papel do espaço público é importante, na medida em que, enquanto vai acrescentando valor ao urbano vai satisfazendo e agregando grupos. É através desta experiência próxima com o meio urbano que construímos os nossos modelos espaciais, simbólicos e sociais; que redescobrimos o prazer que pode haver ao expandimos a nossa área de deslocação – eis o nomadismo urbano: uma experiência positiva.

Portanto, a cidade dos fluxos que se deseja atingir, é aquela que proporciona o redescobrir do andar a pé. Ou seja, está em causa o remontar de uma identidade que volta a dar valor aos lugares. As pessoas estão de novo à procura do espaço real, não querem só os espaços fechados interiores. Provavelmente estará a ocorrer uma renovação nos modos de vivenciar a cidade e o espaço público. As necessidades deste *homo Versatilis* consistem em encontrar espaços seguros, facilmente adaptáveis e transitáveis, independentemente

¹⁸⁰ DEBORD, Guy – Posições situacionistas sobre a circulação. [Em linha].

¹⁸¹ *Ibidem*.

¹⁸² *Ibidem*.

¹⁸³ INTERNACIONAL SITUACIONISTA – Manifesto. [Em linha].

¹⁸⁴ Derivação proposta pela autora do *homo Ludens* de Joan Huizinga.

da duração da sua permanência. É por isto que se invoca o regresso de um espaço público inovador e confortável, para o homem que se move com paixão ao enfrentar os desafios.

Pensa-se que cada vez mais façam sentido as palavras de Manuel Delgado quando reclama o facto de o arquitecto ver todo o espaço urbano como *texto* e não como uma *textura*, onde “*sus grietas y sus porosidades, ocultan todo tipo de energías y flujos que oscilan por entre lo estable, corrientes de acción que lo sortean o lo transforman.*”¹⁸⁵ – Eis o desafio do arquitecto: perceber que pode ser um gerador de oportunidades quando desenha, sobre o território, o grande espaço comum e colectivo.

¹⁸⁵ DELGADO, Manuel – De la ciudad concebida a la ciudad practicada. [Em linha]. P. 2.

Cada vez mais as nossas cidades entram em processos de mutação súbita, que implicam o fortalecimento da relação entre a forma da arquitectura e o urbano, de um modo completamente diferente da arquitectura clássica e da arquitectura moderna¹⁸⁶, i.e., ao restringir a cidade à arquitectura está-se a excluir os restantes componentes que também fazem cidade, como sejam, a sociedade, a economia, a política, a tecnologia, a informação.

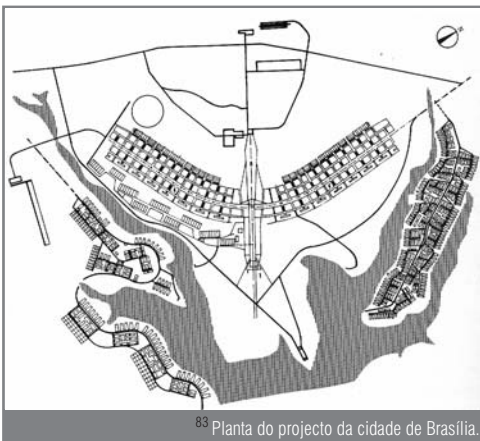
*“Assim como o somatório de componentes construtivos não faz um edifício significativo, assim o somatório de edifícios, ou de estradas, ou de parques, não faz uma cidade, nem sequer um troço de cidade, mas apenas aglomerações, ainda que tenham o seu plano de urbanização ou urbanista encartado.”*¹⁸⁷

Mutações de mutações: passamos da cidade pré-industrial à cidade-industrial da segunda metade do séc. XVIII, na qual se assistiu ao início da estagnação do mundo rural e ao crescente aumento da vida nas cidades; desta à grande-cidade, da segunda revolução industrial, como resultado de um século a aprimorar e a desenvolver tecnologias que permitiram meios de transporte mais ágeis e uma redução do tempo na produção em massa, entre outros, descobriu-se a cidade, entendida como unidade de produção, que juntamente com o capitalismo crescente nos levou à aceleração da economia mundial; na viragem para o séc. XX, com as vanguardas artísticas, como o futurismo e o construtivismo russo, ocorreu a ruptura com a tradição na procura de novas expressões que melhor correspondessem ao progresso e aos novos gostos que as sociedades ocidentais urbanas de consumo haviam desenvolvido, mas agora num sentido determinado de atingirem uma evolução tanto ao nível material como social.

Os CIAM (Congres Internationaux pour l'Architecture Moderne) foram a tentativa de estabelecer

¹⁸⁶ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Presente y futuros. Arquitectura en las ciudades. In COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades. P. 10-12.

¹⁸⁷ PORTAS, Nuno – A cidade como arquitectura. Apointamentos de método e crítica. In RODRIGUES, José Manuel, coord. [et. al.] – Teoria e crítica de arquitectura século XX. P. 595.



83 Planta do projecto da cidade de Brasília.

uma doutrina e uma metodologia comum das ideias desenvolvidas no primeiro quartel do séc. XX para as cidades europeias. Assim, a cidade funcional deveria substituir a obsoleta cidade histórica; dos primeiros congressos e da Carta de Atenas, de 1933, resultaram as propostas de organização da grande cidade. Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), com a urgente reconstrução em grande escala de inúmeras cidades europeias, chegara o momento de experienciar as ideias da cidade moderna que até aqui não passavam de conceitos e imagens. As acções arquitectónicas nestas cidades demonstraram o esquematismo com que o arquitecto concebia os complexos processos da formação da cidade. A cidade de Brasília (1956-1960), de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer no Brasil, é um dos exemplos práticos dos critérios da arquitectura moderna numa nova cidade. É bem o exemplo de como as necessidades dos diferentes grupos sociais são imprevisíveis e de como as respostas aos problemas das cidades modernas não podem ser universalizadas. Mas, por outro lado, as experiências modernas também demonstraram que a construção da cidade, as tipologias e a relação do edificado com o espaço livre, não tinham que estar, exclusivamente, restringidos às soluções da cidade histórica – generalizava-se a consciencialização de uma arquitectura necessariamente aberta.¹⁸⁸

Logo, o que caracteriza a arquitectura e a cidade actual, começou a ser detectado nos anos 50 pelos membros do Team X, que acreditavam numa arquitectura moderna que não descurava a qualidade ambiental, a qualidade social, a capacidade criativa e participativa dos indivíduos na arquitectura. Para tal, não obstante a grande escala, atenderam em simultâneo à escala intermédia, com todo o engenho e convicção.¹⁸⁹

“Exploradores de geometrias más complejas, experimentadores de tipologías más sofisticadas, atentos a los más mínimos movimientos de los usuarios, los arquitectos del Team X se comportaban no como filósofos ni como utopistas sociales sino como etnólogos, lectores atentos de los comportamientos y buscadores insaciables de todas aquellas riquezas que la ciudad histórica o la cultura popular supieron generar para enriquecimiento de la vida colectiva en pueblos y ciudades.

*(...). Era el primer momento en el que, desde dentro, se sometían a crítica, criterios y principios considerados indiscutibles. Pero la labor del Team X no se detuvo en la crítica. Eram arquitectos que en Milán, Amsterdam, Londres, Filadelfia, Barcelona, Rotterdam o Toulouse introducirían nuevas piezas urbanas hechas de delicada investigación, caso por caso, de las condiciones de vida que el programa reclamaba.”*¹⁹⁰

¹⁸⁸ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territorios. P. 40.

¹⁸⁹ Ibidem. P. 40-41. O Team X era um grupo de jovens, ouvintes dos últimos CIAM, que discordavam dos consensos universalistas aí estabelecidos até então. Assim, em 1959, precisamente naquele que seria o último desses congressos, em Otterlo, o grupo preparou e organizou o encontro, e assim constituíam informalmente o grupo de reflexão, que assinava o nome que era o número ordinal do congresso, Xº (décimo).

¹⁹⁰ Ibidem. P. 41-42.

A mudança conceptual inicia-se portanto com a crítica do Team X ao urbanismo dos CIAM. A grande diferença advém da noção de movimento que, na carta de Atenas, é objecto de tratamento separado, tal como a habitação, o trabalho e o ócio, – as quatro grandes funções da cidade. Enquanto para o Team X, tal como explica Ignasi de Solà-Morales, é o conceito de *moção* – acto ou efeito de mover-se sem vínculo temporal – que é mais importante do que o seu significado, convertendo-se assim num conceito abstracto. Para este grupo de jovens, todo o tipo de *moção* na cidade e na arquitectura contemporânea é deveras central. É então que redes e malhas começam a ser figuras recorrentes num modo de projectar, onde cada vez mais os movimentos de todo o tipo formam a essência do projecto.¹⁹¹

Será a partir do momento em que a *moção* se conceptualiza como fluxo que se concluirá, de forma definitiva, a diferença entre a *moção de espaço-tempo*, utilizada pela vanguarda arquitectónica dos anos 20-40, e a *moção de fluxo*, tal como nos últimos anos tem começado a ocupar um lugar central, no momento de explicar a arquitectura e a cidade contemporânea. Para além disto, Ignasi de Solà-Morales salienta que não se trata de um fluxo como o da auto-estrada ou do telefone, mas sim da sobreposição duma multiplicidade de fluxos. Esta será a primeira constatação de que a realidade em que vivemos está formada por malhas que acumulam interconexões.¹⁹²

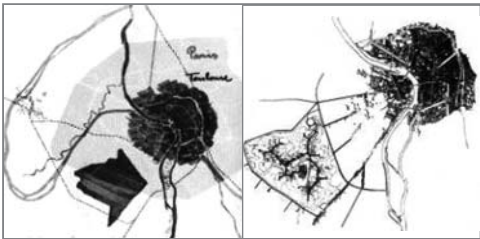
Os projectos levados a cabo pelo grupo de arquitectos Candilis-Jossic-Woods¹⁹³, associados desde 1956, exprimem a ruptura com os ideais racionalistas de então. Para eles, a organização da cidade devia acompanhar as actividades humanas, e não ser uma abstracção de esquematismos geométricos.¹⁹⁴ Desta forma, são estas actividades que criam os fluxos, os movimentos das pessoas – as principais premissas que orientam o edificado, o espaço público, o natural, e a circulação rodoviária. As suas preocupações recaíam sobre os cidadãos, na busca de uma arquitectura mais humana. Ensaíaram, teorias e práticas, focadas na relação entre o espaço privado e o espaço público, tanto entre as edificações como no interior dos próprios edifícios; e ainda na volatilidade das acções humanas, tanto na habitação como nos restantes espaços da cidade, através de uma arquitectura flexível, que distinguia as funções relativamente específicas, ou fixas, como a circulação e os acessos; também se concentraram nas funções indeterminadas, aquelas que estão sujeitas a transformações ao longo do tempo, de modo a possibilitarem às pessoas um desenvolvimento

¹⁹¹ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Presente y futuros. Arquitectura en las ciudades. In COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades. P. 14-16.

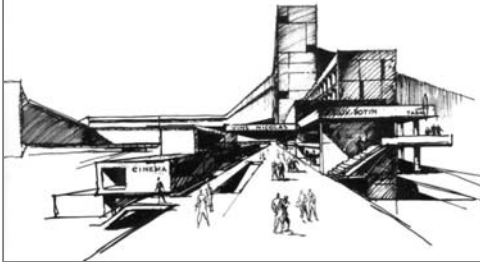
¹⁹² Ibidem.

¹⁹³ Candilis, Jossic e Woods foram membros activos do Team X.

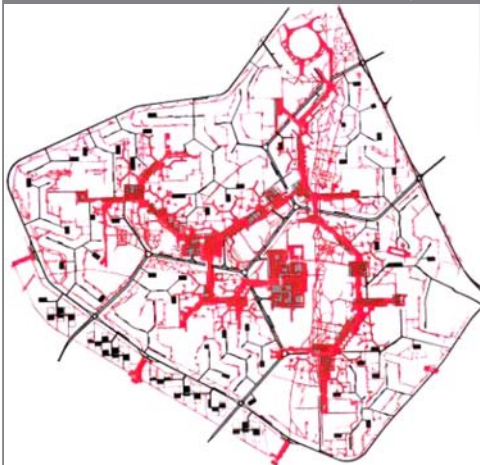
¹⁹⁴ JOEDICKE, Jürgen – Candilis-Josic-Woods: Una década de arquitectura y urbanismo. P. 12.



84 89 Relação Toulouse com Paris e Le Mirail com Toulouse.



86 Desenho do Stem: centro linear, Le Mirail.



87 Rede principal de peões (vermelho), rede principal de veículos (preto), Le Mirail.



88 Maqueta da proposta, Le Mirail.

livre. Os seus estudos pretendiam construir uma nova forma de pensar a arquitectura e o urbanismo, tendo em conta as especificidades culturais de determinada sociedade analisada: a europeia, a muçulmana e a tropical. A maior parte das suas análises e actuações, devido à acelerada urbanização necessária à reconstrução do pós-Guerra, centralizaram-se na procura de soluções para um número elevado de pessoas. Destas actuações destaca-se o sistema estruturador desenvolvido: o Stem – uma espécie de centro linear organizador das actividades –, aplicado por exemplo no projecto Toulouse-le-Mirail, de 1958. Le Mirail, o novo bairro de Toulouse, foi concebido para comportar uma densidade elevada de pessoas e suas actividades, daí a contínua articulação entre o espaço construído e o espaço livre ser exclusivamente destinada a peões. Todo o sistema de circulação automóvel, o estacionamento, os acessos às habitações e às actividades, estava no nível inferior dessa plataforma linear e distributiva.¹⁹⁵ Durante este período de crítica ao racionalismo Moderno, muitos outros membros do Team X debruçaram-se sobre a investigação e a execução de novas peças urbanas, capazes de responder aos modos de vida, aos programas, e à vitalidade urbana que determinada população necessitava.

Passado o período de recuperação do pós-Guerra, a consolidação económica conduziu as populações dos países mais avançados ao enveredar pelo delírio do consumismo. Assim, no final da década de 60, marcavam-se novas críticas: crítica aos novos costumes, à moda, enfim, ao espectáculo da imagem que se montou. Nestas circunstâncias, grupos como os Archigram tentaram quebrar com os modos de fazer cidade até então instituídos. A arquitectura passou a ser, ironicamente, mais um objecto de consumo, que podia ser customizado, portátil e económico. Imaginavam que o resultado de tudo isto – o uso das novas tecnologias, os novos espaços colectivos e a mobilidade ilimitada –, fosse uma cidade mais livre para a emergente sociedade do lazer e da cultura.¹⁹⁶ Outros grupos, como os Situacionistas, já mencionados, pretendiam criticar e pôr em evidência a transformação ocorrida numa sociedade que preferiu o espectáculo fingido à experiência da vida real¹⁹⁷, isto é, que fez do espectáculo a sua vida¹⁹⁸. Guy Debord, membro do grupo Internacional Situacionista, descreve o espectáculo como sendo aquilo que dá sentido a uma formação económico-social: um sector económico avançado que modela a multidão através de imagens e objectos¹⁹⁹. A deriva dos situacionistas, uma experiência espacial, expurgada de qualquer tipo de motivos: de consumo, de trabalho, de lazer, de

¹⁹⁵ JOEDICKE, Jürgen – Candilis Josic Woods: Una década de arquitectura y urbanismo. INA.FR: Toulouse le Mirail (vídeo). [Em linha].

¹⁹⁶ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territorios. P. 40-45.

¹⁹⁷ DEBORD, Guy – A sociedade do espectáculo. P. 9.

¹⁹⁸ *Ibidem*. P. 11.

¹⁹⁹ *Ibidem*. P. 13-14.

relações pessoais, etc., permitia o verdadeiro encontro com a cidade, o conhecimento dos seus espaços da mobilidade²⁰⁰, e, sobretudo, a recuperação do sentido crítico que se perdeu com a espectacularidade²⁰¹. Outras figuras importantes deste período, anos 60 e 70, foram Aldo Rossi, Robert e Leon Krier. Estes destacaram-se pela crítica aos entusiasmos futuristas e utópicos da altura, e apelavam por uma arquitectura e uma cidade que evoluísse segundo os critérios do desenho urbano e da composição do espaço público, recuperados da cidade histórica. Foram estes critérios que muitos cidadãos consideraram mais confortáveis e ricos, do que os da arquitectura moderna. Posições estas que, como Ignasi de Solà-Morales expôs, eram perigosas, pois facilmente transformavam a cidade num *pastiche* Historicista.²⁰²

De tudo isto quer-se extrair a actual falta de debate/diálogo crítico e reflexão sobre os problemas da cidade contemporânea. É um debate que se quer aberto a todos os intervenientes da cidade: os profissionais do urbano (em toda as suas vertentes), as populações, os representantes da política urbana e as empresas. Ou seja, considera-se deveras necessário o confronto de ideias e vontades, que nos levem a teorias e práticas capazes de solucionarem e ensaiarem soluções para os verdadeiros problemas com que nos deparamos.

A cidade dos fluxos corresponde à actual condição da cidade europeia, uma cidade que difere das anteriores pela sua complexidade: a descentralização, a fragmentação, o ilimitado, o aleatório, a memória, a tradição, a identidade, a cultura, a inovação, o líquido, o sólido, o cheio, o vazio, o novo, o obsoleto, o público, o privado, o global, o local, a informação, as novas tecnologias, a desresponsabilização, a apatia, a incerteza, a velocidade, a competição, a solidariedade, ... mas, sobretudo, a sua organização em múltiplas redes justapostas e interligadas com outras cidades.

Afinal, como é que os espaços públicos podem desenhar esta nova cidade? Pensa-se que, todo o emaranhado de fluxos, para além de atravessar a cidade, deve fazer cidade, ao possibilitar a isoacessibilidade²⁰³ — entendida como o espaço público²⁰⁴ capaz de qualificar a vida urbana, clarificar o valor ubiqüitário do urbano e de sua paisagem.

A ideia é seguir um conceito de espaço público amplo que, por um lado, acompanhe os fluxos existentes de maior força e, por outro, conduza e crie novos fluxos. Pensa-se que para promover uma cidade alargada e difusa, só um conceito alargado de espaço público pode permitir a desejada multiplicação

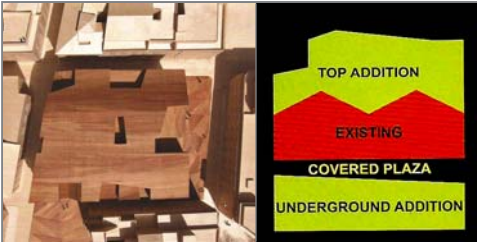
²⁰⁰ COSTA, Xavier — Ciudad distraída, ciudad informe. In Col.legi d'Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona — Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades. P. 187-188.

²⁰¹ DEBORD, Guy — A sociedade do espectáculo. P. 19.

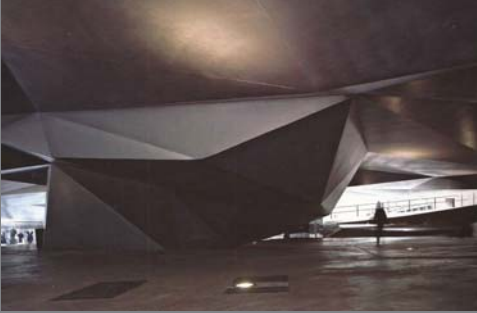
²⁰² SOLÀ-MORALES, Ignasi de — Territorios. P. 46-49.

²⁰³ Conceito de isoacessibilidade, ver: PORTAS, Nuno — Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita. P. 257-267.

²⁰⁴ Com todas as qualidades e possibilidades descritas anteriormente.



89 90 Maqueta e esquema do projecto CaixaForum, Madrid.



91 Vista desde a praça coberta, CaixaForum, Madrid.



92 Vista exterior da galeria de arte e arquitectura Storefront, Nova Iorque.



93 94 Vista interior e exterior da galeria Storefront, Nova Iorque.



95 Vista da ponte pedonal sobre a Ribeira da Carpinteira, Covilhã.

e equilíbrio entre os centros, ou nós da rede de fluxos. Um processo que não invalida todo o sistema de espaço público mais próximo, pois ambos se devem complementar. Tal como Nuno Portas nos ensina, a cidade contemporânea é cada vez mais um espaço de mobilidades de pessoas e actividades, no território e no tempo²⁰⁵ — em síntese, a cidade dos fluxos.

Neste contexto a ideia de isoacessibilidade está para além da sua definição, meramente utilitária, destinada a reforçar o uso do automóvel.²⁰⁶ Pelo contrário, trata-se de esbater esse uso, ao tornar os espaços da cidade acessíveis de um modo mais prático, eficaz e sustentável, tanto no sentido mais extenso, como mais restrito. Pretende-se uma conjugação entre o transporte colectivo energeticamente eficiente, como o metro; o aeroporto; o intermodal; o transporte individual alternativo, como a bicicleta; as pontes pedonais que ligam margens e populações; as passadeiras e escadas rolantes; as ruas confortáveis ao peão; os parques lineares; e, outro tipos de sistemas articuladores e integradores do urbano. Sistemas que, por sua vez, no urbano mais consolidado, jogam com o edificado a partir da complementaridade entre o público e o privado, entre o espaço público e a arquitectura. Numa combinação o mais inventiva e permeável possível.

Como acontece na CaixaForum²⁰⁷ em Madrid, projecto de Herzog & Meuron (2001-2003), oficialmente aberto desde 2008; resultante da recuperação do edifício de uma antiga central eléctrica e do derrube da antiga estação de gás, convertidos em museu de arte contemporânea; onde as duas praças adjacentes se fundem, ao nível da rua, com o edifício, criando um praça coberta, que funciona como um abrigo ou ponto de encontro, por onde também se acede ao novo programa. Ou, na galeria de arte e arquitectura Storefront²⁰⁸ em Nova Iorque (1992-1993), colaboração do arquitecto Steven Holl com o artista plástico Vito Acconci, para a renovação da fachada; esta longa fachada é o elemento estrutural mais importante do estreito espaço triangular da galeria; a intervenção consistiu em diluir as fronteiras do interior com o exterior, através de painéis pivotantes, que quando abertos, cumprem a intenção de expandir o mundo da arte para a rua. Ou mesmo, a ponte pedonal sobre a Ribeira da Carpinteira, na Covilhã²⁰⁹ (2003-2009), de Carrilho da Graça. Uma linha ou ligação que veio permitir um novo movimento de atravessamento deste vale, através de uma ligação em altura, de nível, pedonal, entre o centro e as áreas periféricas, possibilitando, novas relações físicas e sensoriais com a paisagem e o revisitar de uma vitalidade produtiva que ficou esquecida no tempo.

²⁰⁵ PORTAS, Nuno — Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita. P. 199-200.

²⁰⁶ GRAÇA DIAS, Manuel — Mobilidade, densificação, transformação. In RODRIGUES, José Manuel, coord. [et. al.] — Teoria e crítica de arquitectura século XX. P. 990-994.

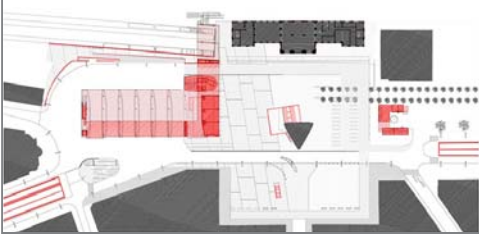
²⁰⁷ AREA: Save energy. P. 78-93

²⁰⁸ STEVEN HOLL ARCHITECTS: Storefront for art and architecture. [Em linha].

²⁰⁹ ARQUITECTURA E ARTE (arpa): Reabilitações urbanas. P. 64-71. CARRILHO DA GRAÇA ARQUITECTOS: Pedestrian bridge over the carpinteira stream. [Em linha].



96 Vista do interface intermodal de Leuven, Bélgica.



97 Planta do interface intermodal de Leuven, Bélgica.



98 Corte do interface intermodal de Leuven, Bélgica.



99 Vista do túnel, interface intermodal de Leuven, Bélgica.



100 Vista aérea, Casa da Música, Porto.



101 102 Percurso Interior e vista desde o interior da Casa da Música, Porto.



103 104 Cobertura e entrada principal da Casa da Música, Porto.



105 106 Vistas do exterior, Casa da Música, Porto.



107 Espaço exterior, Casa da Música, Porto.



108 Espaço exterior, Casa da Música, Porto.

Ainda, o interface intermodal de Leuven na Bélgica²¹⁰ (1996-2002), de Manuel de Solà Morales; constituído por elementos importantes: a praça, o túnel destinado aos fluxos rodoviários rápidos, e o estacionamento subterrâneo; uma construção que no seu conjunto articula a *cidade histórica* com a *cidade exterior*, num lugar onde o caminho-de-ferro era uma cintura que separava estas *cidades*; é o tipo de projecto que traz a oportunidade de se discutir o espaço público de uma outra forma, a partir da urgente necessidade de fundir fluxos, de fundir as dinâmicas com o espaço público, sendo a arquitectura apenas o pretexto. Também na Casa da Música²¹¹ (1999-2005), do *atelier* OMA, enquadrada no evento Porto Capital Europeia da Cultura de 2001; que, apesar da sua forma concentrada, é sem dúvida uma sala de concertos aberta ao público e à cidade; o seu interior organiza-se por um percurso público contínuo, em torno do Grande Auditório, que conecta os diferentes espaços, através de escadas, plataformas e escadas mecânicas; este percurso juntamente com os enquadramentos de paisagem da cidade, que pontualmente o animam, torna-o numa experiência marcante; no seu exterior, a grande praça possibilita a vivência de outras experiências: espaço de encontro, de jogo e de passagem.

Há muitos outros exemplos demonstrativos de como os fluxos podem produzir espaços públicos diferentes, próprios da actual condição, que poderiam aqui ser referidos. Mas, o que está em questão é compreendermos que a relação espaço público-fluxos-arquitectura é essencial para mantermos e criarmos a vitalidade urbana, dentro e fora, de uma grande cidade. Acredita-se que a vitalidade urbana está refém dos fluxos, isto é, da nossa capacidade de mantermos activos e dinâmicos os fluxos mais recentes, sejam os de pessoas, os laborais ou de negócios, os económicos, etc.; de identificarmos novas maneiras do espaço público materializar essa dinâmica dos fluxos; e, de discernirmos para cada tipo de fluxo os espaços adequados. Tendo sempre em consideração que na cidade alargada é importante que a mobilidade não seja fracturante.

Agora, perante este modo de pensar, surge a inevitável questão: será possível compactar, concentrar e tornar os espaços mais atractivos através de um espaço público, que acompanhe os fluxos e tende a disseminar esta qualidade pelo território? É o desafio que fica em aberto, mas, acredita-se que sim, que após a implementação de um espaço público mais lato – a isoacessibilidade –, a densidade vá acontecendo ou, pelo menos, se reduza a expansão descontrolada; e a qualificação do espaço público mais próximo não se encerre apenas em pequenas ilhas de excelência. O interessante desta cidade dos fluxos está, não só, na possibilidade de ser uma cidade de espaços públicos atractivos e desenhados contemporaneamente mas,

²¹⁰ SOLÀ-MORALES, Manuel de – *Desining cities* . P. 86-91. MANUEL DE SOLÀ: Stationsplein Leuven. [Em linha].

²¹¹ OMA: Casa da música. [Em linha].

sobretudo, na possibilidade de ser uma cidade onde esses espaços públicos são o reflexo dos desejos da sociedade actual. A sociedade é hoje extremamente exigente em termos de qualidade do seu conforto, do tipo pedonal, da qualidade de relação artificial-natural e da qualidade da disponibilidade da informação em cada lugar. Não se quer uma cidade dos fluxos que às 19h encerre porque o serviço comercial fechou; quer-se que, quando uma actividade feche, outra comece; para tal, será necessária uma oferta intensa e multifuncional, com informação, conforto, segurança, bons equipamentos urbanos. São estes lugares que as pessoas procuram, lugares estáveis onde o *homo Versatilis*²¹² possa ir habitando.

Com os seguintes exemplos pretende-se demonstrar a essência do uso do espaço público na cidade dos fluxos e na sua paisagem, como activador de novas realidades e de comportamentos colectivos, necessariamente urbanos na contemporaneidade.

EXEMPLO: IBA EMSCHER PARK'99: PARQUE DUISBURG NORD

Peter Latz aponta que o principal problema da paisagem contemporânea é a sua fragmentação: os pedaços desconexos que põe em causa a sustentabilidade do território²¹³. Esta constatação amplia a nossa visão do problema contemporâneo, um problema que está para além do urbano – é mais horizontal –, abarca tanto a nossa relação com os espaços naturais como os da cidade.

*“La ciudad ya no se experimenta como una articulada estructura en la que se dispone lo que nos es común y propio y de la cual somos parte activa, partícipes. Por el contrario, vivimos en ciudades que, como en los paisajes, lo que intentamos es construir nuestro territorio, un lugar seguro, indemne, en el que sea posible morar con nosotros mismos y con los nuestros.”*²¹⁴

Portanto, a fragmentação desta paisagem é o resultado de um somatório de egocentrismos expressos no território: *“una situación de continua construcción y destrucción, de permanente crecimiento y renovación, de mutación y obsolescencia, la condición casual imprevisible de la ciudad se convierte en su verdadero modo de exposición. La ciudad actual se apropia de su energía pero también sus conflictos sociales, geológicos, ambientales, aceptando con fatalismo convivir con ellos.”*²¹⁵ A isto, Solà-Morales acrescenta que o espaço público desta arquitectura individualista tende a converter-se em paisagem,²¹⁶ isto é, deixa de ser o espaço

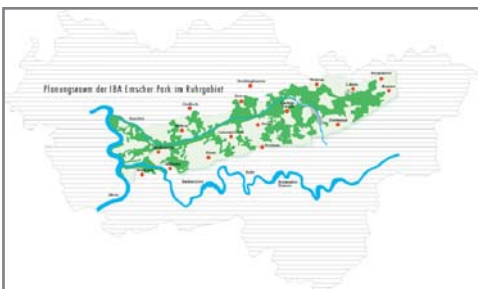
²¹² Rever: O NOMADISMO URBANO. P. 75.

²¹³ LATZ, Peter – Entrevista: El problema del paisaje actual es la fragmentación. BABELIA. Suplemento do jornal El País (15 Mar. 2008). P. 24.

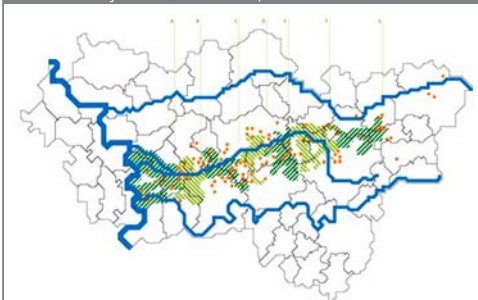
²¹⁴ SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territorios. P. 154.

²¹⁵ Ibidem. P. 157.

²¹⁶ Ibidem.



¹⁰⁹ Localização das 17 cidades implicadas no IBA Emscher Park'99.



¹¹⁰ Localização dos 120 projectos integrados no IBA Emscher Park'99.

da experiência entre sujeitos, o espaço da integração social, da expressão cívica e da identidade, para se tornar no espaço sobranter, no espaço da desresponsabilização.

Nestas circunstâncias tem sentido falar-se de espaço público? Pensa-se que sim, que a resolução de muitos problemas passa pela instrumentalização do espaço público como activador de consciências, articulador de espaços, indutor de segurança, corrector de desigualdades e indicador da qualidade de vida urbana e ambiental. A reconstrução da nossa paisagem passa por considerá-la do domínio do *populus*, ou seja, a paisagem como causa pública: do interesse da sociedade, da política e da economia.

Ao longo da evolução da cidade muitos espaços foram deixados ao abandono, simplesmente porque os seus usos deixaram de existir. O caso do Emscher Park – antiga zona industrial do Ruhr – é um exemplo de como estes espaços esquecidos, os vazios deixados na paisagem, podem ser novamente explorados. Há que ter em atenção que este caso não é o urbano tradicional, é o interurbano e o intermunicipal – diz respeito à regeneração territorial da metrópole extensiva. Portanto, trata-se de um parque de escala regional que integra 17 cidades – entre Duisburg e Dortmund – numa área com cerca de 800km² ao longo do rio Emscher e seus afluentes²¹⁷. Situa-se numa antiga zona industrial muito importante que não resistiu à crise da indústria siderúrgica pesada dos anos 80; conseqüentemente, gerou-se neste extenso e desordenado tecido urbano um grande problema socioeconómico e ambiental para toda a região²¹⁸. Foi em 1988 que o governo Alemão deu início ao processo de adaptação pós-industrial, nesta área com graves problemas económicos (o desemprego alargado desta população) e ambientais (elevada contaminação produzida pelas instalações mineiras e siderúrgicas) através da IBA Emscher Park'99²¹⁹: *“um novo modelo de ‘exposição de arquitectura’, focado nas características socioeconómicas de toda uma vasta região e concebido como um laboratório de transformação da paisagem e das próprias condições de vida numa sociedade já pós-industrial.”*²²⁰

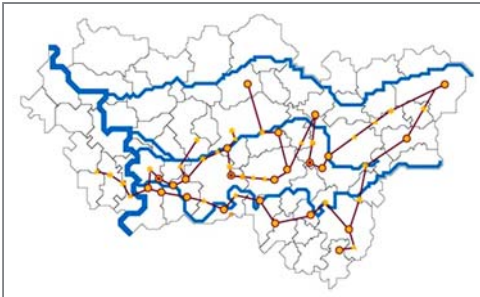
Durante essa década (1988-1999) reflectiu-se sobre como actuar em paisagens danificadas pela industrialização e determinaram-se os critérios base para os projectos que depois se realizaram. Foi só em 1999 que se apresentou a IBA Emscher Park, uma organização formada por uma equipa de 30 pessoas, responsável por convocar os concursos de ideias, promover a participação das administrações locais, atrair investidores privados, gerir os fundos estatais e europeus, coordenar as intervenções e promover um diálogo pluridisciplinar entre arquitectos, artistas, técnicos, políticos, etc. O passo seguinte, após os concursos, foi

²¹⁷ POMAR, Alexandre - IBA Ruhr. (Revista Expresso de 3 Jul. 1993, p.55). [Em linha].

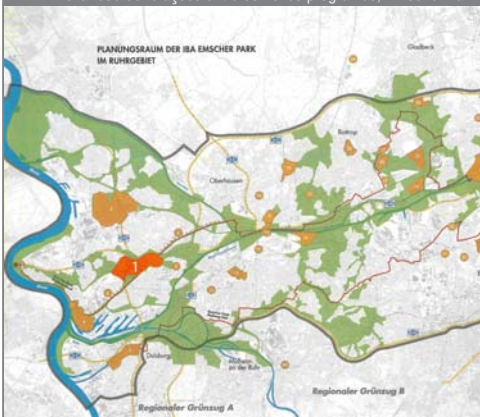
²¹⁸ SCHLEIPEN, Dominik – IBA Emscher Park. In QUADERNS: Las escalas de la sostenibilidad. P. 108.

²¹⁹ Ibidem.

²²⁰ POMAR, Alexandre - IBA Ruhr. (Revista Expresso de 3 Jul. 1993, p.55). [Em linha].



111 Nova rede de relações entre os novos programas, Emscher Park.



112 Localização: parque de Duisburg-Nord-1.



113 114 Construções industriais preexistentes, Duisburg-Nord.



115 116 Parque do forno-alto, Duisburg-Nord.



117 Piazza Metálica, parque do forno-alto, Duisburg-Nord.

descentralizar as responsabilidades e as decisões entre as diversas equipas pluridisciplinares que desenvolveram e executaram os 120 projectos, sempre em coordenação directa com as administrações locais.²²¹

O princípio estruturador deste grande projecto, consiste na criação de um sistema de parques descentrado e inter-relacionado, capaz de estabelecer conexões directas com as cidades circundantes²²². Desta forma, cada parque é um ponto importante da nova rede de ligações. Eles formam pequenos centros que activam novos fluxos a partir da complementaridade de funções e das acessibilidades criadas. O projecto de arquitectura tem como propósito valorizar cada um destes nós, através da qualificação de todo o espaço residual entre infra-estruturas, em espaço público de qualidade; da reconversão das instalações industriais para novos usos, um procedimento que permite criar *“novas formas de trabalho, de habitação e de cultura, e, por isso, o programa de intervenção da actual IBA é extensivo a todos os domínios da sociedade, aberto a soluções alternativas nos terrenos do emprego, das novas tecnologias e da gestão dos lazeres”*²²³; e da preservação de todo o valor simbólico da paisagem industrial. Cada parque funciona também como barreira ao crescimento desregulado das cidades, contudo, como alguns destes centros urbanos eram altamente densos e se verificou a tendência das populações para procurarem áreas menos ocupadas, nos subúrbios, a IBA definiu *a priori* a integração e articulação de zonas urbanizáveis no programa e a reconversão dos antigos bairros de operários²²⁴. Esta disseminação de parques ao longo de toda a antiga área industrial é também essencial para o lento processo ambiental de descontaminação dos solos, das águas, e de recuperação de ecossistemas que durará décadas.²²⁵

Um destes projectos é o parque de Duisburg-Nord, de Latz & Partner, desenhado entre 1990 e 2002. Situa-se entre dois bairros periféricos de Duisburg – Meindrich y Hamborn – e organiza-se à volta das instalações de uma antiga fábrica siderúrgica²²⁶. Esta actuação pretende valorizar as enormes estruturas de ferro e o edifício existentes através da criação de percursos exploratórios e de áreas temáticas. Assim, temos o parque do forno-alto, cujo elemento central é a Piazza Metálica, local de diversos eventos, símbolo da transformação das estruturas industriais em espaço público: o pavimento desta praça é feito com aproveitamento de materiais; o parque-galeria do grande Bunker (parcerias com artistas locais e o museu Lehmbruck de Duisburg) é formado por um labirinto de caminhos, túneis e pontes que depois de romperem com as maciças

²²¹ SCHLEIPEN, Dominik – IBA Emscher Park. In Quaderns: Las escalas de la sostenibilidad. P. 108.

²²² Ibidem. P. 109.

²²³ POMAR, Alexandre - IBA Ruhr. (Revista Expresso de 3 Jul. 1993, p.55). [Em linha].

²²⁴ SCHLEIPEN, Dominik – IBA Emscher Park. In Quaderns: Las escalas de la sostenibilidad. P. 109.

²²⁵ Ibidem. P. 109.

²²⁶ Ibidem. P. 114.



118 Parque-galeria do grande Bunker, Duisburg-Nord.



119 120 Percursos do parque-galeria do grande Bunker, Duisburg-Nord.



121 Canal de água, parque aquático, Duisburg-Nord.



122 123 Parque aquático, Duisburg-Nord.



124 Parque de jogo, Duisburg-Nord.



125 126 Parque de jogo, Duisburg-Nord.



127 Parque da sinterização, Duisburg-Nord.



128 129 Jardins e ponte elevada, parque da sinterização, Duisburg-Nord.



130 Parque da via-férrea, Duisburg-Nord.



131 Parque da via-férrea, Duisburg-Nord.

paredes, levam-nos a diferentes jardins artificiais e a intervenções artísticas; o parque aquático, junto ao antigo canal que dividia esta área (este e oeste) e funcionava como esgoto a céu aberto, está agora limpo e acompanhado de pontes e pequenas docas; o parque de jogo, espalhado por quase toda a área, é concebido para a aventura e o divertimento através da adaptação de estruturas industriais para a escalada, o mergulho, o skate, etc.; o parque da sinterização (o equipamento que realizava este processo foi derrubado) é o local de maior contaminação do solo, tendo por isso grande parte do terreno sido retirado, depositado e selado entre os grandes muros da fundação, e feitos por cima diversos jardins com diferentes cotas assim como, uma ponte elevada junto a estes, que permite o desfrute de toda a área; e, o parque da via-férrea, constituído pela antiga linha de comboio, transformada no percurso mais contínuo do parque, que possibilita a ligação aos Bairros adjacentes. São percursos que bifurcam e tornam a encontrar-se, e entre estas estruturas lineares desenvolve-se uma flora que anima todo o trajecto, sendo que, estas linhas terminam perto dos jardins da galeria do grande Bunker²²⁷. Duisburg-Nord é, no fundo, um “*parque de parques*”²²⁸ para o gozo, o exercício físico, o retiro e a contemplação do *natural*.

Este grande projecto mostra-nos que o desafio contemporâneo está em trabalharmos com o caos da nossa envolvente a partir da reactivação de novos fluxos – económicos e de acessibilidade de pessoas – capazes de transformar lugares incertos, desacreditados, mas também bastantes singulares, em lugares necessários para o trabalho, para o habitar, para a relação social, para a relação com o *natural*. Acredita-se que a complementaridade e a relação entre a arquitectura e o espaço público, podem possibilitar uma vivência mais comum e menos individual, através do redesenho de uma *paisagem* mais próxima, que permite a fruição e talvez, certamente, o despertar de consciências.

II EXEMPLO: BIBLIOTECA AO AR LIVRE, MAGDEBURGO

Dentre os 27 projectos-piloto de investigação, realizados no âmbito do programa de pesquisa alemão: ExWoSt-Inovações favoráveis às famílias-e Bairros antigos,²²⁹ encontra-se a Biblioteca ao Ar livre.

Foi desta forma, sob a orientação do *atelier* Karo*, que a população moradora iniciou, em 2005, a jornada criativa e participativa pretendida para o distrito de Salbke, no sudeste de Magdeburgo²³⁰.

Tal como muitos outros subúrbios da Alemanha Oriental, as fábricas abandonadas, os comércio

²²⁷ LATZ+PARTNER. [Em linha].

²²⁸ AV MONOGRAFIAS: Pragmatismo y paisaje. P. 82.

²²⁹ ExWoSt: Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (Habitação Experimental e Desenvolvimento Urbano), é um programa do Ministério Federal dos Transportes, Construção e Desenvolvimento Urbano (BMVBS) e do Instituto Federal de Construção, Urbanismo e Desenvolvimento Espacial (BBSR). Ver: BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Instituto Federal de Construção, Urbanismo e Desenvolvimento Espacial). [Em linha].

²³⁰ KARO*. [Em linha].



132 Relação Salbke com Magdeburgo.



133 134 Antes e depois, Biblioteca ao Ar Livre.



135 Planta da Biblioteca ao Ar Livre.



136 Ensaio da aceitabilidade da proposta, Biblioteca ao Ar Livre.

encerrados, as casas devolutas, os terrenos baldios e os escassos equipamentos públicos, revelam o estado de decadência física e social atingido.²³¹ Este cenário nefasto, de uma população resiliente, mas deveras deprimida, foi o mote para a experiência urbanística denominada City on Trial.²³² Assim, com o objectivo de reactivar a participação interpessoal em prol duma atitude cívica próspera, o primeiro passo que se deu foi a elaboração de um programa de necessidades, o rastilho orientador para os desenhos do equipamento.²³³ De seguida, realizou-se, precisamente no vazio deixado pelo derrube da anterior biblioteca, uma espécie de maquete à escala real (a partir de caixas de cerveja), para se testar a aceitabilidade e a exequibilidade da proposta unanimemente escolhida, ao longo do decurso de um pequeno festival de leitura e poesia, de dois dias.²³⁴ Foi o êxito desta iniciativa, reflexo da vontade explícita de toda a população, em reforçar a identidade/memória comum através de práticas culturais – angariaram-se mais de 20 000 livros –, que fez com que o Governo Federal outorgasse os fundos necessários para a construção do equipamento.²³⁵

Desde a inauguração, em 2009, que o conjunto – biblioteca, cafetaria, pequeno palco e espaços verdes – denominado Biblioteca de Confiança, pelos seus usufruidores, está aberto 24 horas por dia e é autogerido pelos moradores que podem levar os livros sem qualquer tipo de registo, mas, voluntariamente, devem devolvê-los ou substituí-los.²³⁶ Apesar de ter sofrido um pequeno acto de vandalismo, normal nestes contextos socialmente deprimidos, a nova Biblioteca ao Ar Livre funciona optimamente.²³⁷

Durante o processo participativo, vários cidadãos propuseram que fossem reutilizados ou reciclados materiais em prol de uma maximização dos recursos disponíveis. Foi uma feliz coincidência as peças pré-fabricadas da fachada de um edifício modernista dos anos 60 (o armazem Horten da cidade de Hamm, demolido em 2007) estarem disponíveis com um preço baixo e um bom estado de conservação. Por conseguinte, incorporou-se esta fachada sem qualquer alteração do sistema construtivo – apenas a cor dos módulos de alumínio foi alterada – para a nova intervenção. Todos os cidadãos de Salbke ficaram satisfeitos com o novo ícone que configura o surgir duma nova atitude.²³⁸

Pretende-se com este projecto salientar a importância que o rendimento e a qualidade de vida

²³¹ PUBLIC SPACE. [Em linha].

²³² ARQUITECTURA E ARTE (arqa): Experiências participativas. P. 70.

²³³ PUBLIC SPACE. [Em linha].

²³⁴ Ibidem.

²³⁵ Ibidem.

²³⁶ ARQUITECTURA E ARTE (arqa): Experiências participativas. P. 70.

²³⁷ PUBLIC SPACE. [Em linha].

²³⁸ ARQUITECTURA E ARTE (arqa): Experiências participativas. P. 70.



137 Vista geral dos espaços da Biblioteca ao Ar Livre.



138 Vista desde a rua Alt Salbke, Biblioteca ao Ar Livre.

quotidiana, expressada por Nuno Portas, têm no espaço urbano.²³⁹ Sendo que, neste caso a preocupação dirige-se para os problemas quantitativos do espaço público (insuficientes), resultantes dos baixos meios económicos existentes numa população inquietada pela sua subsistência.

Este autor refere a ocorrência de dois preconceitos teóricos, bastante graves do ponto de vista estratégico da cidade alargada. O primeiro parte da percepção da realidade urbana como algo relativamente estático, e que, por isto mesmo, evita projectar o devir, o entender das necessidades da população, e o encontrar de soluções para a edificação em desuso. Já o segundo, parte da desacreditação do valor produtivo e social (ainda que indirecto) proveniente do conforto, da sociabilidade, e da promoção cultural que as intervenções urbanas podem oferecer.²⁴⁰

Um dado interessante, acrescentado por este arquitecto, é a constatação de que, apesar das diferenças entre os estados evolutivos das diversas sociedades, as populações urbanas apresentam necessidades parecidas ao longo do seu processo de evolução.²⁴¹ As necessidades e os problemas colectivos têm sido desvalorizados e, conseqüentemente, o ser humano avista-se desprotegido e inoperante enquanto presença, apaticamente, o crescer descontrolado de toda uma região metropolitana, à qual parece ter deixado de pertencer.²⁴² O problema no sudeste de Magdeburgo, derivado do cego processo de desindustrialização (próprio do processo evolutivo do mundo ocidental), resume-se à quebra dos fluxos económicos, sustentadores e dinamizadores de toda a *vita activa*²⁴³ da população residente. Esta quebra fez com que aquele pequeno *centro* entrasse num processo de esvaziamento e abandono social – que pode ser intitulado de *anti-fluxo*.

Para contrariar este *anti-fluxo*, é fundamental compreendermos e maximizarmos as potencialidades criadoras dos indivíduos e grupos de uma sociedade através de equipas interdisciplinares e da participação dos próprios usuários. É por isto que Portas defende as ciências humanas como meio de análise e expressão das necessidades e desejos de determinado público-alvo, muito úteis para uma arquitectura urbana fomentadora de valores socioculturais. Portanto, o desafio consiste em aliciar novos fluxos, económicos e de pessoas, a partir da conjugação – o mais diversificada e próxima possível – de uma distribuição funcional de novas actividades locais e de um espaço público interactivo. Esta condição é necessária para que cada possível centro da global rede de fluxos alcance uma estrutura social clara e integrada – programa que Nuno Portas

²³⁹ PORTAS, Nuno – Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita. P. 143-153.

²⁴⁰ *Ibidem*.

²⁴¹ *Ibidem*.

²⁴² *Ibidem*.

²⁴³ Segundo o exame fenomenológico de Hannah Arendt, a *vita activa* debruça-se sobre três termos: as condições da existência humana, as actividades do homem e os espaços onde têm lugar essas actividades. Explicado por: MARTINS, Carla – Espaço público em Hannah Arendt: o político como relação e acção comunicativa. P. 43.



139 140 Relação moradores-Biblioteca ao Ar Livre.



141 Manhattan antes da construção do High Line.



142 High Line em funcionamento.

chama de “*humanizar a cidade*”.²⁴⁴

O exemplo da Biblioteca ao Ar Livre tem de ser visto como o início do processo de humanizar, de uniformizar e de solidarizar os direitos de uma urbanidade digna, entre partes da mesma cidade.²⁴⁵ Nestes contextos, o que está em confronto é a competitividade global (perdida) e a solidariedade local (sentida), expostas por Nuno Portas²⁴⁶. São termos que dificultam a procura de soluções inovadoras e conciliadoras entre eles, porque as práticas urbanas os encaram *a priori* como incompatíveis. Pensa-se que esta visão deve ser ultrapassada na cidade contemporânea, ou seja, os nossos projectos arquitectónicos devem actuar nestas duas frentes em simultâneo. Apesar de, tal como expõe o autor, o consenso ser mais facilmente conseguido na esfera dos princípios do que no momento de seleccionar os programas e os recursos. Isto é, no momento de decidir o onde, o quando, o para quem e o quanto, de cada medida, na hora de dosear a competitividade lucrativa dos grupos favorecidos e a solidariedade dos grupos excluídos ou esquecidos.²⁴⁷ Assim sendo, reconhece-se que todos estes problemas também podem ser resolvidos no projecto arquitectónico, como pontos de partida e vectores direccionais, para a resolução das complexidades que nos surgem no lato meio urbano contemporâneo.

É deste modo que o novo equipamento público, no sudeste de Magdeburgo, deve ser encarado, como um projecto que, sobre dadas circunstâncias, pretende oferecer e disseminar um ambiente de qualidade a uma sociedade civil que é capaz de emancipar-se da protecção vertical do Estado²⁴⁸, quando esta vontade passa a ser um objectivo comum. Contudo, ainda é muito cedo para nos apercebermos do sucesso, ou não sucesso, desta intervenção. Mesmo assim, já se começaram a vender e a renovar as primeiras casas na zona circundante ao local.²⁴⁹

III EXEMPLO: RECONVERSÃO DO HIGH LINE, NOVA IORQUE

O High Line foi construído por volta de 1930, incitado por um projecto infraestrutural público-privado denominado West Side Improvement. A intenção de elevar as linhas de caminho-de-ferro foi fundamental para libertar as ruas dos perigos causados pelos comboios, em Manhattan, um dos maiores distritos industriais de então. Foi projectado para intersectar as edificações, o que, por um lado, evitou a sobreposição sobre a

²⁴⁴ PORTAS, Nuno — Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita. P. 143-153.

²⁴⁵ PORTAS, Nuno — Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita. P. 257-267.

²⁴⁶ *Ibidem*.

²⁴⁷ *Ibidem*.

²⁴⁸ PUBLIC SPACE. [Em linha].

²⁴⁹ ARQUITECTURA E ARTE (arqa): Experiências participativas. P. 70.



143 144 Relação High Line-edificado.



145 Fases da reconversão do High Line.
 1ª fase: Verde claro; 2ª fase: verde escuro;
 3ª fase: cinza (não realizada).

10th Avenue e, por outro, permitiu a conexão directa a fábricas e armazéns. Desta forma, produtos alimentares e bens fabricados podiam ser transferidos sem causar problemas de circulação ao nível da rua. A extensão do High Line abrangia a 34th Street até ao St. John's Park Terminal, na Spring Street. Mas, com o tempo e a evolução da cidade, o uso deste tipo de infraestrutura deixou de ser necessário; assim, em 1960 a secção mais a sul acabou por ser demolida e, em 1980, desactivada a restante linha. A década de 80 foi marcada por contestações, por parte de alguns activistas e defensores do restabelecimento funcional do High Line, que evitaram apenas o seu restante derrube. Chegados à década de 90, a ameaça de derrubar esta estrutura surgiu novamente, o que despoletou em 1999, a partir da ideia de dois residentes desta área, a vontade de conservar e reusar o High Line como um espaço público aberto. Esta ideia ganhou força com a fundação do movimento cívico: Friends of the High Line.²⁵⁰

Portanto, o encorajamento da população e de algumas instituições foi fundamental para se realizarem os primeiros estudos e pesquisas, essenciais para a determinação de um plano de actuação. Em 2002, após a obtenção do apoio do Concelho Municipal da Cidade, os Amigos do High Line prosseguem com estudos ao nível dos custos, cuja conclusão demonstrou que era viável seguir com a ideia. Em 2003, o passo seguinte foi a realização de um concurso de ideias aberto, denominado Designing the High Line, no qual 720 equipas de 36 países apresentaram as suas propostas de reconversão da estrutura. Entre Março e Setembro de 2004, os Amigos do High Line e a Cidade de Nova Iorque procederam à selecção da equipa vencedora do concurso: o *atelier* de arquitectura Diller Scofidio + Renfro, e restantes especialistas de outras áreas como horticultura, engenharia, arte, etc. Após várias negociações com a instituição proprietária: a CSX Transportation, Inc., foi a assinatura do contrato de utilização do troço sul do High Line, de Gansevoort Street até a 30th Street, que legitimou a sua doação à cidade. Finalmente, em 2006, começou a limpeza da primeira secção (Gansevoort Street até 20th Street), em 2008, a construção da nova paisagem: a instalação dos percursos, dos pontos de acesso, do mobiliário, da iluminação e do plantio, e, em 2009, a pretendida abertura ao público. Só mais tarde, em 2011, é que foi possível a abertura da segunda secção (20th Street até 30th Street). Os Amigos do High Line são agora uma organização sem fins lucrativos que juntamente com New York City Department of Parks & Recreation, prestam serviços de conservação e certificação da qualidade do High Line, programação pública de eventos e angariação de fundos privados, tanto para fazer face às despesas anuais, como para defender a preservação e transformação final da restante secção (30th Street até Rail Yards).²⁵¹

²⁵⁰ HIGH LINE: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line. [Em linha].

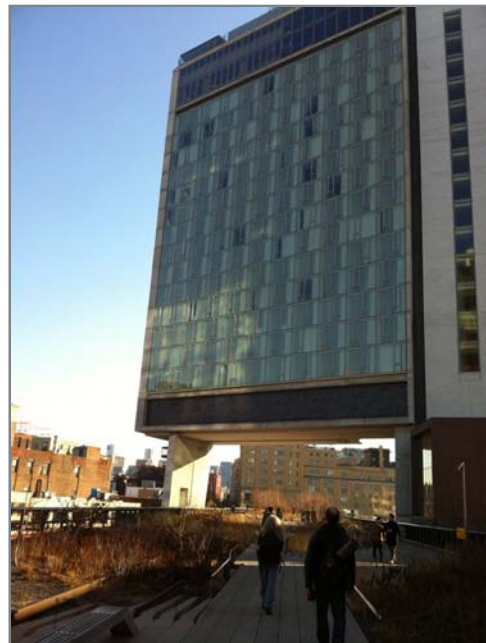
²⁵¹ Ibidem.



146 Mapa programático do High Line.



147 Vista aérea do High Line.



148 High Line.



149 High Line.



150 Crianças a brincar com o Workyard Kit, High Line. Um jogo especialmente criado para o High Line, baseado na sua história industrial, possibilita a construção do próprio brinquedo.

A aceitação do público é excelente, visitantes e moradores ficam encantados com o usufruto da nova paisagem.²⁵² Para animar todo o percurso, normalmente usado para passeios ou para o *jogging*, foram criados espelhos de água, espaços verdes e pequenos miradouros que permitem disfrutar as vistas sobre o rio Hudson e a cidade.²⁵³ O projecto pretende, para além de respeitar o carácter industrial do ferro, dotar o espaço com outras particularidades, tais como, o *natural*, o sossego e o social²⁵⁴.

O novo uso dado a uma infraestrutura obsoleta na cidade consolidada – o novo parque High Line de Nova Iorque – é o resultado dos esforços de uma sociedade empenhada em transformar a histórica estrutura num espaço público de qualidade, proveitoso para todos. É este facto que se pretende salientar com este projecto. Em todo o processo foi fundamental a actuação levada a cabo por uma sociedade de elevada consciência cívica e crítica, que se fez ouvir e honrar pela participação activa na defesa de uma melhor qualidade ambiental no próprio meio urbano. Portanto, trata-se de todo um processo que contrasta com o caso de estudo anterior – a Biblioteca ao Ar Livre em Magdeburgo. Uma vez que existe um equilíbrio dos fluxos e dinâmicas na área urbana em questão, os comportamentos e preocupações da massa de indivíduos que aqui residem, transferem-se para os problemas qualitativos da organização da cidade em que se movem.²⁵⁵ Trata-se de um outro tipo de sociedade, mais informada e economicamente mais equilibrada, na qual é deveras importante um espaço público alargado que responda às suas necessidades diárias, o que, ao mesmo tempo, torna a cidade mais apetecível e dinâmica. Também é de salientar o papel que a internet desempenhou como *praça pública* para a discussão, organização e divulgação de todo o procedimento. Pode-se dizer que se tratou de uma discussão virtual que se reflectiu no meio físico. Cada vez mais são os locais não físicos que unem pessoas num determinado interesse comum – a transformação do espaço público provocado pelos novos meios de comunicação.²⁵⁶

²⁵² BBC: NEWS US & CANADA Millions stroll in New York's 'park in the sky' (vídeo). [Em linha].

²⁵³ TRAÇO: Arquitectura + design. P. 14-15.

²⁵⁴ DILLER SCOFIDIO+RENFRO. [Em linha].

²⁵⁵ PORTAS, Nuno – Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita. P. 143.

²⁵⁶ Ver: Innerarity, Daniel – O novo espaço público.

A cidade dos fluxos, encarada como o último estágio de desenvolvimento da cidade, demonstra as transformações sociais e espaciais actualmente sentidas. Um processo que é exposto como oportunidade de contrariarmos a cidade dual, caso todas as dinâmicas do urbano sejam tidas em conta. Pois, para a construção da grande rede de interligações – as relações entre os múltiplos centros no espaço – não se pode escapar ao confronto entre o público e o privado, o local e o global, e aos fluxos que jogam entre estas dualidades: os da economia global, da informação e da mobilidade das pessoas. Sendo que, há a forte convicção de que a adequabilidade do espaço público a estes fluxos, proporcionará o reencontro do homem e da sociabilidade.

Assim sendo, defende-se que, efectivamente, o espaço público tem um papel na cidade dos fluxos particular, tanto na reconstrução da paisagem urbana, como na reaproximação ao urbano. O que implica a experiência de descobrir o modo como cada pessoa/cidadão pode sentir o espaço público mais seu, e, eventualmente, construir um modo de usufruto comum.

Portanto, trata-se de um espaço público inclusivo e diferenciador ao mesmo tempo. Nunca esquecendo que já não se pode partir da permanência, o ponto de partida agora é a complexa realidade em movimento. Nesta dissertação está em causa perceber que os arquitectos e restantes profissionais do urbano, ao afastarem-se da responsabilidade da cidade perdem o meio espaço público. O espaço público hoje é realmente o negativo, mas já não é o negativo só das ruas, é um negativo mais complexo, um *layer* de espaços que pode ser muito rico tipologicamente, e que está à disposição dos nossos desígnios.

A&V MONOGRAFÍAS DE ARQUITECTURA Y VIVENDA: Barcelona olímpica. Madrid. Nº 37 (1992) ISSN 0213-487X.

AJUNTAMENT DE BARCELONA – **Barcelona espácio público**. Barcelona: Ajuntament de Barcelona: Regidoria d'Edicions i Publicacions, 1993. 207p. ISBN 84-7609-589-9.

AJUNTAMENT DE BARCELONA – Oriol Bohigas: pasión por la ciudad. Madrid: Electa; Barcelona: Institut de Cultura de Barcelona, 1999. (Modernos contemporâneos, vol. 3). ISBN 84-8156-247-5.

ALEXANDER, Christopher – **La estructura del medio ambiente**. Barcelona: Tusquets Editor, 1971. 133p. Depósito Legal: B. 49338-1971.

AREA: Save energy. Milão. Nº 99 (2008) ISSN 0394-0055.

ARQUITECTURA E ARTE (arqa): Espaços públicos. Lisboa. Nº 73 (2009) ISSN 1647-077X.

ARQUITECTURA E ARTE (arqa): Experiências participativas. Lisboa. Nº 90/ 91 (2011) ISSN 1647-077X.

ARQUITECTURA E ARTE (arqa): Reabilitações urbanas. Lisboa. Nº 92/ 93 (2011) ISSN 1647-077X.

ASCHER, François - **Novos princípios do urbanismo**; seguido de **Novos compromissos urbanos: um léxico**. Lisboa : Livros Horizonte, 2010. 174 p. ISBN 978-972-24-1670-2.

AV MONOGRAFÍAS: Pragmatismo y paisaje. Madrid. Nº 91 (2001) ISSN 0213-487X.

BANHAM, Reyner – Teoría y diseño en la primera era de la máquina. Barcelona: Paidós, 1985. 332p. (Paidós Estética; vol. 4). ISBN 84-7509-347-7.

BAUMAN, Zygmunt – Confiança e medo na cidade. Lisboa: Relógio D'Água Editores, 2006. 87p. (Antropos) ISBN 972708937

BAUMAN, Zygmunt – **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. 258p. ISBN 978-85-7110-598-0.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel – Local e global: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus, 1997. 418p. (Pensamiento). ISBN 84-306-0269-0.

BUSQUETS, Joan – Barcelona: Evolución urbanística de una capital compacta. 2ª ed. Madrid: Mapfre, 1994. 425p. (Colección ciudades de iberoamérica ; vol. 12) ISBN 84-7100-536-0.

- CARDIELOS, João Paulo – A construção de uma arquitectura da paisagem. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009. 2 Vol. Tese de doutoramento.
- CARERI, Francesco - Walkscapes. El Andar como Pratica estética. Barcelona: GG, 2002. 203 p. (Land&scape) ISBN 84-252-1841-1
- CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – **La reconquista de Europa: espacio público urbano 1980-1999**. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 1999. 200p. ISBN 84-7794-615-9
- COL.LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – **Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades**. Barcelona: Comitè d'Organizació del Congrés UIA Barcelona 96: Col.legi d'Arquitectes de Catalunya: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y ACTAR, 1996. 309p. ISBN 89-89698-03-4
- COSTA, Guim – **Barcelona 1992-2004**. Barcelona: Gustavo Gili, 2004. 201p. ISBN 84-252-1884-5.
- DEBORD, Guy – A sociedade do espectáculo. 2ª ed. Lisboa: Mobilis in Mobile, 1991. 174p. (Mobilis in Mobile; vol. 3). ISBN 972-716-002-6.
- DELGADO, Manuel – **El animal público: Hacia una antropología de los espacios urbanos**. 4ª ed. Barcelona: Anagrama, 1999. 218p. ISBN 84-339-0580-5.
- EL CROQUIS: Arquitectura española. Madrid. Nº 70 (1994) ISSN 0212-5683.
- EL CROQUIS: RCR Architects 1999-2003. Madrid. Nº 115/116, vol. 3 (2003) ISSN 0212-5683.
- EL CROQUIS: RCR Architects 2003-2007. Madrid. Nº 138 (2008) ISSN 0212-5633.
- FIGUEIRA, Jorge – Os cogumelos substitutos. J-A: A cidade e as serras. Lisboa: Ordem dos Arquitectos. ISBN 0870-1504. Nº 195 (2000), p. 52-56.
- FRIEDMAN, Yona – Utopias realizáveis. Lisboa : Socicultur, 1978. 177p. (Ágora; vol. 4). Nº Dep. Legal 375414-VII-78 PT.
- FURTADO, Gonçalo – As novas formas urbano-territoriais: A cidade e o Arquitecto (2000). ARQUITECTURA E ARTE (arqa): Condições Periféricas. Lisboa. ISSN 1647-077X. Nº 68 (2009), p. 78-81.
- GAUSA, Manuel. [et. al.] - **Diccionario metapolis: arquitectura avanzada**. Barcelona: Instituto Metápolis de Arquitectura Avanzada, 2001. 624p. ISBN 84-95273-93-4.
- GEHL, Jan; GEMZØE, Lars – **Novos espaços urbanos**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. 263p. ISBN 87-252-1910-8
- GIANGREGORIO, Guido – Crítica e projecto na cidade contemporânea: algumas conclusões preliminares. Ecdj: Novos mapas para velhas cidades. Coimbra. ISSN 0874-6168. Nº 3 (2000), p. 10-18.

- GIDDENS, Anthony - **As consequências da Modernidade**. 4ª ed. 3ª reimpressão. Oeiras: Celta Editora, 2005. 126p. ISBN 972-8027-91-5
- HEYNEN, Hilde; LOECKX, André; SMETS, Marcel – La périphérie: Reconnaissance d'une problématique. In Síntese do colóquio de Louvain de 26 a 28 Outubro 1989. [S.l. :s. n.], [1989].
- HOLL, Steven – **Entrelazamientos: Steven Holl, obras y proyectos 1989-1995**. Barcelona: Gustavo Gili, 1997. 175p. ISBN 84-252-1711-3.
- HUIZINGA, Joham – Homo ludens: Um estudo sobre o elemento lúdico da cultura. Lisboa: Edições 70, 2003, 237p. (Coleção perfil: História das ideias e do pensamento; vol. 11). ISBN 972-44-1184-2.
- INNERARITY, Daniel – **O novo espaço público**. Lisboa: Teorema, 2010. 320p. ISBN 978-972-695-906-9
- INTERNACIONAL SITUACIONISTA – **Antologia: Internacional Situacionista**. Lisboa: Edições Antígona, 1997. 333p. ISBN 972-608-088-6.
- JOEDICKE, Jürgen – **Candilis-Josic-Woods: Una década de arquitectura y urbanismo**. Barcelona: Gustavo Gili, 1968. 226p. ISBN N/A.
- KHAN, Hasan-Uddin - **Estilo internacional: arquitectura moderna de 1925 a 1965**. Colónia: Taschen, 2001. 237p. ISBN 3-8228-1269-2.
- KOOLHAAS, Rem; BOERI, Stefano; [et. al.] – **Mutaciones**. Barcelona: ACTAR, 2000. 720p. ISBN 84-95273-54-3.
- LATZ, Peter – Entrevista: El problema del paisaje actual es la fragmentación. BABELIA. Madrid. ISSN 0213-4608. Nº 851, suplemento do jornal El País (15 Mar. 2008), p. 24-25.
- LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo - **Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano**. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2010. 421p. ISBN 978-84-9940-089-1
- MARTINS, Carla – Espaço público em Hannah Arendt: o político como relação e acção comunicativa. Coimbra: MinervaCoimbra, 2005, 172p. (Coleção Comunicação: Série Teorias; vol. 40). ISBN 972-798-154-2.
- MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise – **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement**. 2ª ed. Paris: Presses Universitaires de France, 1996. 624p. ISBN 2130474152.
- MITCHELL, William J. – **E-topía: vida urbana, JIM; pero no la que nosotros conocemos**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001. 191p. ISBN 84-252-1816-0
- NORBERG-SCHULZ, Christian; DIGERUD, J. G. coord. – **Louis I. Kahn, idea e imagen**. Madrid: Xarait, 1990. 133p. ISBN 84-85434-14-5.

PORTAS, Nuno – Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita. 1ª ed. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, 2005. 309p. (SÉRIE ARQuivos 0001; vol. 1) ISBN 972-99822-0-1

QUADERNS: Forum internacional, 2. Barcelona. Nº 214 (1996) ISSN 0211-9595.

QUADERNS: Las escalas de la sostenibilidad. Barcelona. Nº 225 (2000) ISSN 1133-8857.

ROCHA, Paulo Mendes da – **Paulo Mendes da Rocha: projectos 1957-1999**. São Paulo: Cosac & Naif, 2000. 239p. ISBN 85-863-7476-8.

RODRIGUES, José Manuel, coord. [et. al.] - **Teoria e crítica de arquitectura século XX**. Lisboa: Ordem dos Arquitectos-Secção Regional Sul: Caleidoscópio, 2010. 1022p. ISBN 978-989-658-065-0.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de – **Territorios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. 207p. ISBN 84-252-1864-0

SOLÀ-MORALES, Ignasi de; COSTA, Xavier, ed. Lit. – Metrópolis: cidade, redes, paisajes. Barcelona: Gustavo Gili, 2005. 251p. (Escritos Ignasi de Solà-Morales) ISBN 84-252-1950-7

SOLÀ-MORALES, Manuel de – Designing cities. Milão: Electa, 2001. 131p. (Lotus Quaderni Documents; vol. 23). ISBN 88-289-0990-0.

TRAÇO: Arquitectura + design. Lisboa. Nº 10, suplemento do Jornal Construir Nº 153 (2011) Depósito legal: 194726/03.

REFERÊNCIAS ELECTRÓNICAS

AJUNTAMENT DE BARCELONA: 22@ Barcelona – Innovación urbana. [Em linha]. [Consult. 5 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.22barcelona.com/content/blogcategory/50/281/>

ARQA.COM: Comunidad abierta de arquitectura, construcción y diseño - Biblioteca, Hogar de jubilados y Espacio interior de manzana, en Barcelona. [Em linha]. [Consult. 1 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.arqa.com/esp/arquitectura-internacional/biblioteca-hogar-de-jubilados-y-espacio-interior-de-manzana-en-barcelona.html>

BBC: NEWS US & CANADA – Millions stroll in New York's 'park in the sky' (vídeo). [Em linha]. [Consult. 18 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/news/world-us-canada-15208873>

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Instituto Federal de Construção, Urbanismo e Desenvolvimento Espacial). [Em linha]. [Consult. 13 de Julho de 2012] Disponível em: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/exwost__node.html

CARRILHO DA GRAÇA ARQUITECTOS: Pedestrian bridge over the carpinteira stream. [Em linha]. [Consult. 23 de Julho de 2012] Disponível em: <http://WWW.jlcg.pt/covilha>

- CASTELLS, Manuel – Ciudades europeas, la sociedad de la información y la economía global. [Em linha]. [Consult. 7 de Maio de 2012] Disponível em: http://www.areaciega.net/index.php/plain/content/download/233/836/file/txt_art_ARCHIP_Manuel%20Castells.pdf
- CATZ, Fernando – Los situacionistas contra la ciudad del espectáculo. [Em linha]. [Consult. 7 de Maio de 2012] Disponível em: http://www.areaciega.net/index.php/plain/content/download/248/885/file/txt_art_Situacionistas%20y%20Ciudad.pdf.
- DEBORD, Guy – Posições situacionistas sobre a circulação. (Revista Internacional Situacionista, nº3, Dezembro de 1959, Paris) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://antivalor.atspace.com/is/circula.htm>
- DEBORD, Guy – Teoría de la deriva. (Revista Internacional Situacionista, nº2, Dezembro de 1958, Paris) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://antivalor.atspace.com/is/deriva.htm>
- DEBORD, Guy – Teses sobre a revolução cultural. (Revista Internacional Situacionista, nº1, Junho de 1958, Paris) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://antivalor.atspace.com/is/tesesrevcult.htm>
- DELGADO, Manuel – De la ciudad concebida a la ciudad practicada. [Em linha]. [Consult. 7 de Maio de 2012] Disponível em: http://www.areaciega.net/index.php/plain/content/download/230/827/file/txt_art_ARCHIP_Manuel%20Delgado.pdf.
- DILLER SCOFIDIO+RENFRO. [Em linha]. [Consult. 17 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.dsny.com/>
- DOMINGUES, Álvaro – (Sub)úrbios e (sub)urbanos: o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? [Em linha]. [Consult. 1 de Maio de 2012] Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1588.pdf>.
- FRÉTIGNÉ, Hélène – UMA PRAÇA ADIADA: estudo de fluxos pedonais na praça do duque de saldanha (lisboa). [Em linha]. [Consult. 7 de Maio de 2012] Disponível em: <http://www.iscte.pt/~mjsr/Docs/H%20Fretigne%20-%20Coord%20Manuel%20Ramos%20-%20Uma%20Praca%20Adiada%20-%20Fluxos%20Pedonais%20no%20Saldanha%20-%20ACAM%202006.pdf>.
- HIGH LINE: The official web site of the high line and friends of the high line. [Em linha]. [Consult. 17 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.thehighline.org/>
- INA.FR: Toulouse le Mirail (vídeo). [Em linha]. [Consult. 21 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.ina.fr/art-et-culture/architecture/video/I07110334/toulouse-le-mirail.fr.html>
- INTERNACIONAL SITUACIONISTA – Definições. (Revista Internacional Situacionista, nº1, Junho de 1958, Paris) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://antivalor.atspace.com/is/definicoes.htm>
- INTERNACIONAL SITUACIONISTA – Manifesto. (Revista Internacional Situacionista, nº4, Junho de 1960, Paris) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://antivalor.atspace.com/is/manifesto.htm>

- INTERNACIONAL SITUACIONISTA – Sobre el empleo del tiempo livre. (Revista Internacional Situacionista, nº4, Junho de 1960, Paris) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://antivalor.atspace.com/is/tempolivre.htm>
- IVAN, Gilles – Formulario para un nuevo urbanismo. (Revista Internacional Situacionista, nº1, Junho de 1958, Paris) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://antivalor.atspace.com/is/novourbanismo.htm>
- KARO*. [Em linha]. [Consult. 13 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.karo-architekten.de/architektur-projekte/52>
- LATZ+PARTNER. [Em linha]. [Consult. 10 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.latzundpartner.de/>
- MANUEL DE SOLÀ: Stationsplein Leuven. [Em linha]. [Consult. 29 de Novembro de 2011] Disponível em: http://www.manueldesola.com/proys/Leuven_eng.htm
- NIEUWENHUYS, Constant – Otra ciudad para otra vida. (Revista Internacional Situacionista, nº3, Dezembro de 1959, Paris) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://antivalor.atspace.com/is/outracidade.htm>
- OMA: Casa da música. [Em linha]. [Consult. 23 de Julho de 2012] Disponível em: <http://oma.eu/projects/2005/casa-da-musica>
- POMAR, Alexandre - IBA Ruhr. (Revista Expresso de 3 Jul. 1993, p.55). [Em linha]. [Consult. 10 de Julho de 2012] em: http://www.alexandrepomar.typepad.com/alexandre_pomar/2007/08/iba-ruhr.html
- PUBLIC SPACE. [Em linha]. [Consult. 13 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.latzundpartner.de/projects/listcat/1>
- STEVEN HOLL ARCHITECTS: Storefront for art and architecture. [Em linha]. [Consult. 23 de Julho de 2012] Disponível em: <http://www.stevenholl.com/project-detail.php?type=museums&id=24&page=1>
- URBANIA 4: New Babylon. (Revista sobre projectos de cidades) [Em linha]. [Consult. 21 de Março de 2012] Disponível em: <http://urbania4.org/category/archives/new-babylon/>

¹ Expansão em continuidade com o centro. P. 10

² Cidades-satélites. P. 10

³ Extensão linear. P. 10

⁴ Nebulosa. P. 12

⁵ Constelação em rede. P. 12

⁶ Novos polos de atracção. P. 12

La périphérie: Reconnaissance d'une problématique, de Hilde Heynen, André Loeckx, Marcel Smets. In Síntese do colóquio de Louvain de 26 a 28 Outubro 1989. P. 20-22.

⁷ Capa do livro *Novos princípios do urbanismo*; seguido de *Novos compromissos urbanos: um léxico*. P. 14

Novos princípios do urbanismo; seguido de Novos compromissos urbanos: um léxico, 2010, de François Ascher (1ª edição de 2001, 2008).

⁸ Continent-City: Europa, 1961, de Yona Friedman. P. 14

⁹ As áreas de maior densidade populacional, 1994, de Yona Friedman. P. 14

¹⁰ As cidades e respectivos hinterlands, 1994, de Yona Friedman. P. 14

<http://www.yonafriedman.nl/wp-content/uploads/wppa/212.jpg>

<http://www.yonafriedman.nl/wp-content/uploads/wppa/213.jpg>

<http://www.yonafriedman.nl/wp-content/uploads/wppa/214.jpg>

¹¹ Condição periférica: Clichy-sous-Bois, um subúrbio isolado de Paris. P. 16

¹² Lugar periférica: Neuilly-sur-Seine, um subúrbio integrado de Paris. P. 16

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/e4/Clichy-sous-Bois_map.svg/587px-Clichy-sous-Bois_map.svg.png

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a4/Neuilly-sur-Seine_map.svg/587px-Neuilly-sur-Seine_map.svg.png

¹³ Revista *Megalopolis*, Nº 7, 2012. Artigos: Que sonho dos subúrbios; Uma vida periférica. P. 18

<http://www.megalopolismag.com/wp-content/uploads/2012/03/couv-235x300.jpg>

¹⁴ *La Haine*: Filme Francês de Mathieu Kassovitz, 1995. P. 18

http://images.allocine.fr/r_640_600/b_1_d6d6d6/medias/nmedia/18/72/21/87/19158471.jpg

¹⁵ Capa do livro *Modernidade Líquida*. P. 20

Modernidade Líquida, 2001, de Zygmunt Bauman (1ª edição de 2000).

¹⁶ Capa do livro *Local y global*. P. 24

Local e global: la gestión de las ciudades en la era de la información, 1997, de Jordi Borja e Manuel Castells.

¹⁷ Capa do *Dictionnaire de l'urbanisme*. P. 26

Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, 1996, de Pierre Merlin e Françoise Choay. (1ª edição de 1988).

¹⁸ Capa do *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. P. 28

Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano, 2010, de Lorenzo López Trigal.

¹⁹ Capa do *Diccionario metapolis*. P. 30

Diccionario metapolis: arquitectura avanzada, 2001, de Manuel Gausa, [et. al.].

²⁰ Centro comercial Colombo, Lisboa. P. 34
<http://cdn1.igogo.pt/fotos/02/28/centro-comercial-colombo-1.jpg>

²¹ Disneyland Resort Paris: acesso veículos. P. 34
<http://embarquemundoafora.com/wordpress/wp-content/uploads/2012/04/image060.jpg>

²² Disneyland Resort Paris: parques de estacionamento e estação ferroviária Marne-la-Vallée-Chessy. P. 34
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/91/DowntownDisneyland-paris.jpg>

²³ Capa do Livro *Confiança e medo na cidade*. P. 38
Confiança e medo na cidade, 2006, de Zygmunt Bauman (1ª edição de 2003).

²⁴ Capa do Livro *Os tempos das formas: A cidade feita e refeita*. P. 40
Os Tempos das Formas: A Cidade Feita e Refeita, 2005, de Nuno Portas.

²⁵ Capa do Livro *e-topia: vida urbana, JIM; pero no la que nosotros conocemos*. P. 44
E-topia: vida urbana, JIM; pero no la que nosotros conocemos, 2001, de William J. Mitchell (1ª edição de 1999).

²⁶ Pintura do Mercado del Born, anónimo, 1775. P. 48

²⁷ Ring, Viena. Filmagem dos irmãos Lumière, 1897. P. 48

²⁸ Champs Élysées, Paris. Filmagem dos irmãos Lumière, 1897. P. 48

²⁹ Place du Pont, Lyon. Filmagem dos irmãos Lumière, 1897. P. 48

³⁰ Cours Belsunce, Marseille. Filmagem dos irmãos Lumière, 1897. P. 48

³¹ ³² Os primeiros semáforos de Barcelona. P. 50

³³ Avenue du Palais em 1910, Saint-Cloud, França. P. 50

³⁴ Auto-estrada A13 em 1992, Saint-Cloud, França. P. 50

³⁵ Rue des Francs Bourgeois antes da intervenção, Strasbourg, França. P. 50

³⁶ Rue des Francs Bourgeois depois da intervenção, Strasbourg, França. P. 50

La reconquista de Europa: espacio público urbano 1980-1999, 1999, de Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. P. 9, 14, 15, 16, 24, 25, 78.

³⁷ Capa da revista *Vivir en Barcelona*, de Junho de 1989, dedicada às mudanças da cidade. P. 52
Oriol Bohigas: pasión por la ciudad, 1999, de Ajuntament de Barcelona. P. 39.

³⁸ Esquemas das infraestruturas na frente marítima de Barcelona. P. 52
Barcelona: Evolución urbanística de una capital compacta, 1994, de Joan Busquets. P. 367.

³⁹ As quatro áreas olímpicas. P. 52
A&V monografias de arquitectura y vivienda: Barcelona olímpica, nº 37, 1992. P. 6.

⁴⁰ A rede viária de Barcelona em 1978. P. 54
Barcelona: Evolución urbanística de una capital compacta, 1994, de Joan Busquets. P. 341.

⁴¹ A rede de Rondas construída entre 1989-1992. P. 54
Barcelona 1992-2004, 2004, de Guim Costa. P. 41.

⁴² Esquema da cidade de Barcelona em 1992. P. 54
Barcelona: Evolución urbanística de una capital compacta, 1994, de Joan Busquets. P. 401.

⁴³ Localização do conjunto: Boca Sur del Tunel de la Rovira, Plaza de la Font Castellana, Parc de les Aigües. P. 54

⁴⁴ Ronda del Guinardó-1, Boca Sur del Túnel de la Rovira-2, Plaza de la Font Castellana-3, jardim-4, Parc de les Aigües-5, Biblioteca-6, Parque d'estacionamento coberto-7. P. 54

Google Earth.

⁴⁵ Vista desde o jardim em 1992, ao fundo o Viaducte d'Alfons X. P. 54

⁴⁶ Elementos lúdicos colocados no espaço inferior do Viaducte d'Alfons X, na ocasião dos Jogos Olímpicos de 1992. P. 54

⁴⁷ Passagem elevada que liga a Plaza de la Font Castellana ao Parc de les Aigües. P. 54

⁴⁸ Prolongamento da passagem elevada (todo o percurso diagonal). P. 54

⁴⁹ Caminho ao longo do jardim. P. 54

⁵⁰ Vista desde a Plaza de la Font Castellana. P. 54

Barcelona espácio público, 1993, de Ajuntament de Barcelona. P. 142, 145, 146, 147.

⁵¹ Localização: Avenida de Gaudí-1, Rambla del Poblenou-2. P. 54
Google Earth.

⁵² Rambla del Poblenou. P. 56
Barcelona espácio público, 1993, de Ajuntament de Barcelona. P. 65.

⁵³ Espaços públicos de Barcelona antes de 1992. P. 56

⁵⁴ Espaços públicos de Barcelona depois de 1992. P. 56
Barcelona espácio público, 1993, de Ajuntament de Barcelona. P. 15, 19.

⁵⁵ Localização do Aparthotel Citadines. P. 56
Google Earth.

⁵⁶ ⁵⁷ Alçado e vista do Aparthotel Citadines desde a Rambla dels Estudis. P. 56
EL CROQUIS: Arquitectura española, nº 70, 1994. P. 166.
Barcelona 1992-2004, 2004, de Guim Costa. P. 69.

⁵⁸ Vista da Passatge de la Rambla no piso térreo do Aparthotel Citadines. P. 56
EL CROQUIS: Arquitectura española, nº 70, 1994. P. 166.

⁵⁹ Localização do conjunto: Biblioteca, Hogar de Jubilados e Espacio Interior de Manzana. P. 56
Google Earth.

⁶⁰ Vistas da Manzana antes da intervenção dos RCR Arquitectes. P. 56
EL CROQUIS: RCR Architects 2003-2007, nº 138, 2008. P. 194.

⁶¹ Vista do interior da Manzana depois da intervenção. P. 58
http://1.bp.blogspot.com/-kVvNzi6bFg/Tr1cLBsFO8I/AAAAAAAAJAQ/7_4JDih4eZo/s1600/RCR+Arquitectes+.+Biblioteca+Joan+Oliver+.+Barcelo+na+%25287%2529.jpg

⁶² Corte pelo acesso ao interior da Manzana. P. 58
<http://WWW.arqa.com/wordpress/wp-content/files/2009/01/p06111.jpg>

⁶³ ⁶⁴ Vistas do acesso desde o exterior e interior da Manzana. P. 58
EL CROQUIS: RCR Architects 2003-2007, nº 138, 2008. P. 197, 199.

⁶⁵ Localização: Fórum Universal das Culturas-Barcelona 2004-1, Torre Agbar-2. P. 58
Google Earth.

⁶⁶ Vistas aérea da construção do Fórum Universal das Culturas-Barcelona 2004. P. 58

⁶⁷ Fotomontagem do projecto da Torre Agbar. P. 58
Barcelona 1992-2004, 2004, de Guim Costa. P. 179, 184.

⁶⁸ Localização do Bairro Poblenou. P. 58
Google Earth.

⁶⁹ Poblenou industrial. P. 58

⁷⁰ Vista da Passatge del Sucre, Plan 22@ Barcelona. P. 60

⁷¹ Ciclovía, Plan 22@ Barcelona. P. 60

⁷² Edifício MEDIA-TIC, Plan 22@ Barcelona. P. 60

⁷³ FUNDACIÓN VILA-CASAS, Plan 22@ Barcelona. P. 60

http://farm6.staticflickr.com/5007/5268573407_66b3fd2f44_z.jpg
http://farm6.staticflickr.com/5167/5268571345_a91252f0af_z.jpg
http://farm6.staticflickr.com/5047/5269177928_00f48ed061_z.jpg
http://farm6.staticflickr.com/5242/5268574977_04bd1f2e47_z.jpg
http://farm6.staticflickr.com/5243/5268574041_78b39ea768_z.jpg

- ⁷⁴ Vista desde o Barrio de Poblenou, Plan 22@ Barcelona. P. 60
<http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/31281435.jpg>
- ⁷⁵ O aumento das trocas comerciais mundiais: 1988 e 1998. P. 62
- ⁷⁶ Principais correspondências aéreas mundiais em 1995. P. 64
- ⁷⁷ O aumento dos investimentos internacionais: 1980 e 1998. P. 64
Mutaciones, 2000, de Rem Koolhaas, Stefano Boeri, [et. al.]. P. 52-55.
- ⁷⁸ Capa do livro Espaço público em Hannah Arendt. P. 76
Espaço público em Hannah Arendt: o político como relação e acção comunicativa, 2005, de Carla Martins.
- ⁷⁹ Capa do livro Homo ludens. P. 76
Homo ludens: Um estudo sobre o elemento lúdico da cultura, 2003, de Joham Huizinga. (1ª edição de 1955).
- ⁸⁰ Frame da curta-metragem New Babylon de Constant Nieuwenhuys. P. 78
- ⁸¹ Desenho de Constant, New Babylon. P. 78
<http://urbania4.org/wp-content/uploads/2011/12/vlcsnap-2011-11-24-06h42m04s95-300x225.png>
http://urbania4.org/wp-content/uploads/2011/12/60_NEW_prp1_ext_112a-1024x696.jpg
- ⁸² Desenho de El Roto. P. 80
La reconquista de Europa: espacio público urbano 1980-1999, 1999, de Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. P. 198.
- ⁸³ Planta do projecto da cidade de Brasília. P. 86
Estilo internacional: arquitectura moderna de 1925 a 1965, 2001, de Hasan-Uddin Khan. P. 217.
- ⁸⁴ ⁸⁵ Relação Toulouse com Paris e Le Mirail com Toulouse. P. 90
- ⁸⁶ Desenho do Stem: centro linear, Le Mirail. P. 90
- ⁸⁷ Rede principal de peões (vermelho), rede principal de veículos (preto), Le Mirail. P. 90
- ⁸⁸ Maqueta da proposta, Le Mirail. P. 90
Candilis-Josic-Woods: Una década de arquitectura y urbanismo, 1968, de Jürgen Joedicke. P. 184, 186, 188-189.
- ⁸⁹ ⁹⁰ Maqueta e esquema do projecto CaixaForum, Madrid. P. 94
- ⁹¹ Vista desde a praça coberta, CaixaForum, Madrid. P. 94
AREA: Save energy, nº 99, 2008. P. 80, 82, 88.
- ⁹² Vista exterior da galeria de arte e arquitectura Storefront, Nova Iorque. P. 94
- ⁹³ ⁹⁴ Vista interior e exterior da galeria Storefront, Nova Iorque. P. 94
<http://www.stevenholl.com/media/files/119/93-093-15B---W-PROJECT-HORI.jpg>
<http://www.stevenholl.com/media/files/119/93-093-07B---W-PROJECT-HOR.jpg>
<http://www.stevenholl.com/media/files/119/93-093-10B---W-PROJECT-HORI.jpg>
- ⁹⁵ Vista da ponte pedonal sobre a Ribeira da Carpinteira, Covilhã. P. 94
<http://jlcg.pt/images/portfolio/covilha/01.jpg>
- ⁹⁶ Vista do interface intermodal de Leuven, Bélgica. P. 96
- ⁹⁷ Planta do interface intermodal de Leuven, Bélgica. P. 96
- ⁹⁸ Corte do interface intermodal de Leuven, Bélgica. P. 96
- ⁹⁹ Vista do túnel, interface intermodal de Leuven, Bélgica. P. 96
http://www.manueldesola.com/img/proys/Leuven/flotants/Leuven_17.jpg
http://www.manueldesola.com/img/proys/Leuven/flotants/Leuven_12.jpg
http://www.manueldesola.com/img/proys/Leuven/flotants/Leuven_10.jpg
http://www.manueldesola.com/img/proys/Leuven/flotants/Leuven_18.jpg
- ¹⁰⁰ Vista aérea, Casa da Música, Porto. P. 96
http://oma.eu/contentimages/projects/2005-CASA-DA-MUSICA/Casa-da-musica-casa-da-musica-oma-2_big.jpg
- ¹⁰¹ ¹⁰² Percurso Interior e vista desde o interior da Casa da Música, Porto. P. 96
http://www.iwan.com/work/photography/casa_da_musica_porto_OMA/pix/Porto-Casa-da-Musica-5398.jpg
http://www.iwan.com/work/photography/casa_da_musica_porto_OMA/pix/Porto-Casa-da-Musica-5150.jpg

^{103 104} Cobertura e entrada principal da Casa da Música, Porto. P.96
http://oma.eu/contentimages/projects/2005-CASA-DA-MUSICA/Casa-da-musica-cdm-nf-helitour-1-655-resize_big.jpg
http://www.iwan.com/work/photography/casa_da_musica_porto_OMA/pix/Porto-Casa-da-Musica-5060.jpg

^{105 106} Vistas do exterior, Casa da Música, Porto. P.96
http://www.iwan.com/work/photography/casa_da_musica_porto_OMA/pix/Porto-Casa-da-Musica-4941.jpg
http://oma.eu/contentimages/projects/2005-CASA-DA-MUSICA/Casa-da-musica-3605-18_big.jpg

¹⁰⁷ Espaço exterior, Casa da Música, Porto. P.96

¹⁰⁸ Espaço exterior, Casa da Música, Porto. P.96
http://www.iwan.com/work/photography/casa_da_musica_porto_OMA/pix/Porto-Casa-da-Musica-5018.jpg
http://www.iwan.com/work/photography/casa_da_musica_porto_OMA/pix/Porto-Casa-da-Musica-4951.jpg

¹⁰⁹ Localização das 17 cidades implicadas no IBA Emscher Park'99. P.100
http://www.iba.nrw.de/images/thema/1_daten1.gif

¹¹⁰ Localização dos 120 projectos integrados no IBA Emscher Park'99. P.100

¹¹¹ Nova rede de relações entre os novos programas, Emscher Park. P.102
<http://www.mai-nrw.de/typo3temp/pics/32ab3ec415.jpg>
<http://www.mai-nrw.de/typo3temp/pics/d7e3a12264.jpg>

¹¹² Localização: parque de Duisburg-Nord-1. P.102
QUADERNS: Las escalas de la sostenibilidad, nº 225, 2000. P.106.

^{113 114} Construções industriais preexistentes, Duisburg-Nord. P.102

^{115 116} Parque do forno-alto, Duisburg-Nord. P.102

¹¹⁷ Piazza Metálica, parque do forno-alto, Duisburg-Nord. P.102

¹¹⁸ Parque-galeria do grande Bunker, Duisburg-Nord. P.104

^{119 120} Percursos do parque-galeria do grande Bunker, Duisburg-Nord. P.104

¹²¹ Canal de água, parque aquático, Duisburg-Nord. P.104

^{122 123} Parque aquático, Duisburg-Nord. P.104

¹²⁴ Parque de jogo, Duisburg-Nord. P.104

^{125 126} Parque de jogo, Duisburg-Nord. P.104

¹²⁷ Parque da sinterização, Duisburg-Nord. P.104

http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_a/01_14a_duisburg_01.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_a/01_14a_duisburg_02.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_b/01_14b_duisburg_04.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_b/01_14b_duisburg_06.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_b/01_14b_duisburg_01.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_g/01_14g_duisburg_01.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_g/01_14g_duisburg_03.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_g/01_14g_duisburg_04.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_c/01_14c_duisburg_02.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_c/01_14c_duisburg_01.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_c/01_14c_duisburg_05.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_f/01_14f_duisburg_03.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_f/01_14f_duisburg_06.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_f/01_14f_duisburg_05.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_d/01_14d_duisburg_01.jpg

^{128 129} Jardins e ponte elevada, parque da sinterização, Duisburg-Nord. P.104
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_d/01_14d_duisburg_03.jpg
AV MONOGRAFIAS: Pragmatismo y paisaje, nº 91, 2001. P.85.

¹³⁰ Parque da via-férrea, Duisburg-Nord. P.104

¹³¹ Parque da via-férrea, Duisburg-Nord. P.104
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_e/01_14e_duisburg_01.jpg
http://www.latzundpartner.de/files/project_img/duisburg_e/01_14e_duisburg_02.jpg

¹³²Relação Salbke com Magdeburgo. P.106

Google Earth.

¹³³ ¹³⁴ Antes e depois, Biblioteca ao Ar Livre. P.106

¹³⁵ Planta da Biblioteca ao Ar Livre. P.106

¹³⁶ Ensaio da aceitabilidade da proposta, Biblioteca ao Ar Livre. P.106

¹³⁷ Vista geral dos espaços da Biblioteca ao Ar Livre. P.108

¹³⁸ Vista desde a rua Alt Salbke, Biblioteca ao Ar Livre. P.108

¹³⁹ ¹⁴⁰ Relação moradores-Biblioteca ao Ar Livre. P.110

http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/F084_01.jpg&w=1000&h=667&zc=1&q=95

http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/F084_02.jpg&w=1000&h=670&zc=1&q=95

http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/F084_03.jpg&w=1000&h=945&zc=1&q=95

http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/F084_06.jpg&w=1000&h=750&zc=1&q=95

http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/F084_12.jpg&w=1000&h=658&zc=1&q=95

http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/F084_08.jpg&w=1000&h=658&zc=1&q=95

http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/F084_11.jpg&w=1000&h=671&zc=1&q=95

http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/F084_16.jpg&w=1000&h=735&zc=1&q=95

¹⁴¹ Manhattan antes da construção do High Line. P.110

¹⁴² High Line em funcionamento. P.110

¹⁴³ ¹⁴⁴ Relação High Line-edificado. P.112

http://farm4.static.flickr.com/3385/3250620063_8f06f23e03_b.jpg?rand=253798256

http://farm4.static.flickr.com/3323/3250737625_6c27d4032f_b.jpg?rand=862360887

http://farm4.static.flickr.com/3110/3250738107_84884c68fb_b.jpg?rand=340941021

http://farm4.static.flickr.com/3257/3251566660_38be489cea_b.jpg?rand=550109688

¹⁴⁵ Fases da reconversão do High Line. P.112

http://teteatetedemenina.files.wordpress.com/2012/03/fhl_map-1-1.jpg

¹⁴⁶ Mapa programático do High Line. P.114

<http://www.gsd.harvard.edu/pbcote/courses/archive/2010/gsd6447/bighorse/high-line-map1.jpg>

¹⁴⁷ Vista aérea do High Line. P.114

<http://www.outnext.com/.a/6a00d8341f5c9853ef011570f30627970b-800wi>

¹⁴⁸ High Line. P.114

http://teteatetedemenina.files.wordpress.com/2012/03/img_0204.jpg

¹⁴⁹ High Line. P.114

<http://www.outnext.com/.a/6a00d8341f5c9853ef011570f306e1970b-800wi>

¹⁵⁰ Crianças a brincar com o Workyard Kit, High Line. P.114

http://timeoutnewyorkkids.com/sites/default/files/imagecache/timeout_493/highline04.jpg

9	INTRODUÇÃO
11	CAPÍTULO I A CIDADE
11	ENTENDIMENTO I ESQUEMAS ESPACIAIS
15	ENTENDIMENTO II UMA NOVA CENTRALIDADE
21	ENTENDIMENTO III UMA NOVA ERA DA MODERNIDADE
27	CAPÍTULO II O ESPAÇO PÚBLICO
27	UMA DEFINIÇÃO
33	UMA QUESTÃO PARA O ENTENDIMENTO
37	O PORQUÊ DO ESPAÇO PÚBLICO
49	O REGRESSO DA PRIMAZIA DO ESPAÇO PÚBLICO À CIDADE: O EXEMPLO DE BARCELONA
63	CAPÍTULO III O FENÓMENO DOS FLUXOS
63	FLUXOS
75	O NOMADISMO URBANO
85	CAPÍTULO IV A CIDADE DOS FLUXOS
99	I EXEMPLO: IBA EMSCHER PARK'99: PARQUE DUISBURG NORD
105	II EXEMPLO: BIBLIOTECA AO AR LIVRE, MAGDEBURGO
111	III EXEMPLO: RECONVERSÃO DO HIGH LINE, NOVA IORQUE
117	CONCLUSÃO
119	BIBLIOGRAFIA
131	ÍNDICE E FONTES DE IMAGENS

