AS IMAGENS DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

UMA ABORDAGEM AO IMPACTE DO METRO DO PORTO NA IMAGEM DA CIDADE CONSOLIDADA

Frederico Soares de Campos e Sousa | Dissertação de Mestrado Integrado | FAUP 2012.13

AS IMAGENS DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

UMA ABORDAGEM AO IMPACTE DO METRO DO PORTO NA IMAGEM DA CIDADE CONSOLIDADA

Frederico Soares de Campos e Sousa | Dissertação de Mestrado Integrado | FAUP 2012.13

Trabalho realizado sob a orientação do Professor Pedro Leão Neto

"Todo o cidadão possui muitas relações com algumas partes da sua cidade e a sua imaginação está impregnada de memórias e significações. (...) Na maior parte das vezes, a nossa percepção da cidade não é íntegra, mas sim bastante parcial, fragmentária, envolvida noutras referências. Quase todos os sentidos estão envolvidos e a imagem é o composto resultante de todos eles."[1]

[1] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009. p.9/10

AGRADECIMENTOS

_ _

Ao Professor Pedro Leão Neto, não só pela orientação neste trabalho mas, sobretudo, por toda a confiança e amizade demonstrada ao longo dos últimos anos em todas as atividades e projetos em que me tem envolvido.

Aos meus pais, à minha irmã e restante família, que me apoiaram e acompanharam nesta etapa que aqui pretendo encerrar.

Aos meus amigos, que de forma mais ou menos direta me auxiliaram na realização deste estudo, a sua amizade e dedicação deram-me o alento necessário.

À "Invicta Cidade", que me acolheu, se deu a conhecer e me proporcionou momentos inesquecíveis ao longo dos últimos 6 anos.

Por último, agradeço ao meu tio e padrinho Arq. Pedro Duarte [1942 -1991], de quem não consigo ter presente recordações, senão das inspiradoras histórias e memórias de família que, de certa forma poderão ter ajudado a traçar o meu percurso.

A todos eles dedico este trabalho.

RESUMO

– –

O presente estudo pretende incidir sobre o tema da imagem do espaço público urbano, tendo em consideração os aspetos que se relacionam com o caráter comunicacional da cidade, enquanto emissora de uma infinidade de mensagens e significados àqueles que nela se movimentam; assim como nos aspetos relacionados com o caso específico da implementação do Metro do Porto que, consequentemente, apresenta impactes na transformação da imagem da cidade consolidada e, na forma como os protagonistas sociais vivenciam, percecionam e se apropriam do espaço urbano.

Enquanto organismo mutável, a cidade desenvolve-se primordialmente fruto de relações entre pessoas, e da interação destas com os elementos e referentes urbanos no contexto do espaço público; que, tal como a consolidação de novas infraestruturas - como o caso do Metro do Porto - concorrem para a criação e transformação da sua identidade e memória histórica, cultural, económica, social e imagética. Entre as suas formas construídas e o seu intrincado tecido visual, as cidades fazem hoje parte ativa e incontornável do nosso quotidiano urbano e são, provavelmente, o mais poderoso símbolo, artefacto e palco da nossa complexa sociedade. Neste cenário, o desenvolvimento da sua dimensão visual, manifestada através de suportes imagéticos, da própria arquitetura e de outras formas que dão expressão à cidade, pode adquirir um forte e expressivo significado nos indivíduos, na sua perceção e representação espacial.

PALAVRAS-CHAVE: cidade; espaço público; imagem; perceção; representação; protagonista social.

ABSTRACT

– –

This study focus on the image of the urban realm, taking into consideration the aspects that relate to the communicative character of the city, while issuer of a multitude of messages and meanings to those who move through it; as well as the aspects related with the case of the specific implementation of *Metro do Porto*, that shows, consequently, impacts on the transforming image of the consolidated city and in the way that the social protagonists experience, perceive and appropriate the urban realm.

As a changing organism, the city develops itself mainly as a product of the relationships between people, and through their interaction with the urban elements and its referents on the public space context, such as the consolidation of new infrastructures – as it is the case of the Metro do Porto – which contributes to the creation and transformation of its identity and its historical, cultural, economic, social and imagery memory. Among its built forms and its intricate visual fabric, the cities nowadays are an active and inevitable part of our urban daily life pursuits and, probably, they are the most powerful symbol, artefact and stage of our complex society. Within this scenario, its visual development, manifested through the media, through the architecture itself and through other forms that give expression to the city, can acquire a strong and expressive meaning to the individuals concerning their perception and spatial representation.

KEYWORDS: city; public realm; image; perception; representation; social protagonist.

SUMÁRIO

– –

INTRODUÇÃO **11**

Apresentação; Campo; Objetivo; Método; Estrutura 12

CONTEXTUALIZAÇÃO | A CIDADE **19**

Transformação da Cidade: *cidade existente* e *cidade emergente* 20

PARTE I | O ESPAÇO PÚBLICO URBANO **29**

Contributos para a definição de Espaço Público 30

As Dimensões e Valor do Espaço Urbano 34

Tipológica e Morfológica; Funcional e Vivencial; Social e Cultural; Visual e Percetiva

A Identidade dos Espaços Públicos 42

Memória Coletiva; Uso e Apropriação; Genius Loci; Outros Contributos para a definição da Identidade Urbana; Preservação da Identidade Urbana

Síntese 53

PARTE II | A IMAGEM DO ESPAÇO URBANO **55**

A Imagética da Cidade 56

Sobre o conceito de Imagem 62

A Imagem como sistema de Linguagem 68

Visão, Perceção e Visualidade 74

A Imagem da Cidade 80

Visibilidade; Legibilidade

Síntese 91

CASO DE ESTUDO | O METRO DO PORTO: UMA ABORDAGEM AO IMPACTE NA IMAGEM DA CIDADE CONSOLIDADA **93**

Apresentação do Caso de Estudo 94

Intervir no Centro Histórico 96

Os Princípios do Projeto 101

Consequências Urbanas 105

Três Estações 113

S. Bento; Trindade; Casa da Música

Síntese 133

CONCLUSÕES E PERSPETIVAS FUTURAS **135**

BIBLIOGRAFIA **141**

CRÉDITOS DE IMAGENS **149**



INTRODUÇÃO

– –

Fig. 1 - Estação de Metro da Casa da Música, registo das vivências espaciais.

APRESENTAÇÃO

– –

Abordar a temática da imagem do espaço público urbano implica, obrigatoriamente, uma breve reflexão acerca dos seus desígnios, dimensões, valores e características que o constituem como marco identitário e simbólico da cidade.

A cidade é vista como um complexo e expressivo conjunto, onde se articulam espaços marcadamente históricos e enraizados no passado com o aparecimento de novas dinâmicas que emergem acompanhando o crescimento e desenvolvimento da sociedade contemporânea. Hoje, as cidades são entendidas como cenários em constante mutação e são, *"tal como uma obra arquitectónica, construções no espaço, mas uma construção em grande escala, algo apenas perceptível no decurso de longos períodos de tempo"*[2] de forma parcial ou fragmentária, onde dificilmente conseguimos controlar a totalidade dos seus desenvolvimentos uma vez que se encontram permanentemente em transformação no espaço e no tempo.

No entanto, mesmo que seja possível, atualmente, observar certas homogeneidades nas cidades e metrópoles contemporâneas, verifica-se, igualmente, uma força inerente ao lugar, que se traduz numa imagem significativa de determinado espaço; isto é, apesar da globalização, a configuração urbana alicerçada aos valores intrínsecos a cada lugar, variam significativamente de um espaço para outro, determinando a sua identidade e características particulares. Portanto, no que respeita ao seu impacto no observador, a cidade não se limita apenas a ser um aglomerado de edifícios e outros elementos físicos percecionáveis numa imagem finita. O seu "*sentido*"[3] ou significado, transcende a sua forma física e envolve a compreensão das suas qualidades intangíveis, como são os valores sociais, culturais, históricos, funcionais e económicos. Este processo, desperta individualmente, em cada observador, reações práticas ou de carga emocional que este, *"com grande adaptação e à luz dos seus objectivos próprios – selecciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê (...) Assim, a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores"*[4]. Temos, portanto, que a imagem da cidade ultrapassa as questões visuais e estéticas do espaço urbano, remetendo para um processo bila-

[2] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009. p.9

[3] BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011

[4] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009. p.14

teral entre o observador e o meio - de perceção/representação - que resulta, no que Kevin Lynch (1960[2009]) designa de *imagem mental*.

"Esta imagem é o produto da percepção imediata e da memória da experiência passada e ela está habituada a interpretar informações e a comandar acções. A necessidade de conhecer e estruturar o nosso meio é tão importante e tão enraizada no passado que esta imagem tem uma grande relevância prática e emocional no individuo."[5]

CAMPO

– –

Neste trabalho, desenvolvido no âmbito da dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura e intitulado *"As Imagens do Espaço Público Urbano"*, escolheu-se abordar como caso de estudo o Metro do Porto sob o ponto de vista do seu impacto na imagem da cidade consolidada. Para tal, ter-se-á em consideração a sua dimensão visual e imagética percetiva, fruto do seu processo de implementação na estrutura da cidade consolidada. Deve-se entender, neste estudo, a perceção como um processo mental de interação de cada indivíduo com o ambiente, processo este, estabelecido através de mecanismos percetivos captados pelos sentidos. O tema da imagem, vinculada diretamente com as questões da identidade espacial, afasta-se de um estudo da "cidade genérica", enriquecendo a compreensão da cidade enquanto entidade particular percetível por meio das suas marcas e sinais decorrentes da relação quotidiana entre os protagonistas sociais e o ambiente urbano.

OBJETIVO

– –

Numa primeira instância, o objetivo do estudo será aclarar as questões relacionadas com duas das atuais visões acerca da cidade contemporânea - "*cidade existente"* e *"cidade emergente"*. Esta sucinta reflexão, assim como a seguinte apoiada na definição das características e valores do espaço público urbano, obviamen-

[5] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009. p.12

te que dariam, só por si, matéria para um extenso e complexo desenvolvimento; no entanto, conscientes das premissas envolvidas em tal elaboração, e das nossas próprias limitações, o estudo procura apenas estabelecer diretrizes primordiais para uma relação de correspondência entre o espaço público urbano e as questões relacionadas com a perceção da sua imagem.

Assim, seguiremos uma análise no campo da imagem, onde o objetivo será introduzir as noções referentes à generalidade do conceito e à sua definição enquanto sistema emissor de informação, através de uma linguagem composta essencialmente por sinais, signos e símbolos, encontrando um fio condutor que nos leve às questões da perceção e representação espaciais e, consequentemente, à designação da imagem mental do espaço público urbano.

Conscientes de todas as etapas precedentes, o trabalho terá como finalidade, recentrando-nos no seu objetivo, contribuir para uma reflexão suportada pela revisão literária abordada, tendo em conta o papel do Metro do Porto na transformação urbana, social e visual na estrutura e legibilidade da cidade consolidada.

MÉTODO

– –

De forma a atingir os objetivos previamente delineados foi adotada uma metodologia de trabalho essencialmente apoiada na pesquisa bibliográfica. Inicialmente dirigida ao tema da imagem da cidade, verificou-se como sendo pertinente, uma posterior revisão literária que consistisse não só nos temas relacionados com a imagem, mas também, e para maior sucesso na compreensão do tema, uma abordagem apoiada na cidade e no seu espaço público urbano, uma vez que este se caracteriza como o principal suporte, produtor e comunicador das imagens urbanas.

Em relação ao caso de estudo, entendeu-se relevante, num primeiro momento, uma pesquisa bibliográfica que nos elucidasse sobre as metodologias e princípios que estiveram subjacentes ao projeto do Metro do Porto, para que fosse possível partir com conhecimento suficiente para um trabalho de análise *in loco* acerca dos impactos e manifestações visuais que todo processo da sua construção veio despoletar.

ESTRUTURA

– –

A dissertação apresenta-se estruturada tendo por base a preocupação de possibilitar aos seus leitores estabelecer um discurso claro sobre o estudo desenvolvido e está organizada segundo os seguintes itens: uma introdução, onde se declara o interesse na abordagem deste trabalho e os objetivos e metodologias que guiaram a sua preparação e realização; uma contextualização, onde se pretende uma breve abordagem ao tema da transformação da cidade contemporânea; duas partes, que compõem o corpo da revisão literária e onde se desenvolvem os aspetos concetuais; o caso de estudo; e por fim, as considerações finais.

A contextualização [*A CIDADE*], será um capítulo introdutório dedicado aos desígnios da cidade contemporânea em que o texto é encaminhado, sobretudo, para o confronto de duas visões distintas, mas ao mesmo tempo concordantes para a definição de cidade: *cidade existente* e *cidade emergente*; tendo como principal propósito elucidar sobre a expansão e fragmentação da cidade consolidada que, como adiante veremos, a intervenção do Metro do Porto tentará recuperar e agregar novamente, garantindo uma conexão entre o centro da cidade e a malha fraturada da sua área metropolitana.

Na primeira parte da revisão literária [*O ESPAÇO PÚBLICO URBANO*], serão abordadas as características que definem a importância do espaço público como organizador da estrutura da cidade e potenciador da vida urbana, através da análise das suas variadas dimensões - tipológica, morfológica, funcional, social, percetiva, etc - e das questões ligadas à sua identidade enquanto referente urbano identitário e simbólico.

A segunda parte [*A IMAGEM DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO*], é direcionada para as questões ligadas com imagem e a sua relação com os protagonistas sociais, tendo como suporte o espaço visível da cidade. Inicia-se o capítulo com uma reflexão acerca do complexo e quase inesgotável tema da imagem, onde se abordam considerações pertinentes para o presente estudo; de seguida destaca-se o papel comunicativo da imagem, enquanto linguagem apreendida pelos indivíduos, através das suas manifestações físicas e materiais que imperam e pontuam no espaço urbano, potenciando a criação de uma imagem mental através da perceção, que remete

para uma abordagem mais introspetiva e subjetiva do conceito.

A abordagem ao caso de estudo [*METRO DO PORTO*] inicia-se com uma observação prévia sobre as formas de intervir no centro histórico e identitário da cidade, respeitando as pré-existências mas, ao mesmo tempo, sendo capaz de lhe atribuir novos significados e dinâmicas decorrentes da sua transformação, como foi o caso. De seguida, abordam-se os princípios que regeram a construção e desenvolvimento deste projeto, assim como as consequentes transformações urbanas que o processo implicou. Por fim, enunciam-se as estações que serviram de caso prático para esta análise: S. Bento, Trindade e Casa da Música; anotando-se as consequências urbanas e imagéticas que a implantação destas centrais de mobilidade produziram sobre a cidade existente e consolidada.

Terminamos este trabalho tecendo algumas *CONCLUSÕES* que julgamos oportunas e que poderão contribuir, ainda que humildemente, para uma melhor compreensão do presente objeto de estudo e, perspetivando uma possível continuidade futura do trabalho aqui desenvolvido.


TOURIST SERVICE
metro
São Bento

CONTEXTUALIZAÇÃO

– –

A CIDADE

Fig. 2 - Relação espacial e arquitetónica da Estação de Metro de S. Bento com a malha da cidade histórica consolidada.

TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE

Cidade existente e *Cidade emergente*

– –

Segundo Carvalho (2003), a cidade assume-se *"tal como hoje ela é, dispersa, fragmentada e policêntrica, mas ainda* referenciada*, talvez mesmo dominada, pela presença física e simbólica da antiga cidade contínua. (...) constituída por várias partes, cada uma delas com as suas especificidades. Trata-se, assim, de encarar a cidade numa perspectiva globalizante, mas considerando as suas diversas escalas territoriais"*.[6]

– –

São diversas as análises no que respeita à atual reflexão acerca do espaço de cidade que, ao mesmo tempo, se traduzem concordantes para a definição daquilo a que podemos chamar de cidade contemporânea. A cidade atual, dita *cidade emergente*, assim como o seu espaço urbano, está em permanente transformação e a sua forma apresenta-se fragmentada, dispersa e heterogénea no seu conjunto, mas, quase sempre, homogénea na diversidade, um todo que se identifica pela soma dispersa das partes. Falamos de uma cidade resultante de um processo evolutivo, com alterações marcantes no que respeita à sua morfologia, funcionalidade e caráter urbano e sociológico. No entanto, contrapondo-se a esta ideia, resiste uma visão que defende a *cidade existente* ou consolidada. Esta, ligada à tradição e às formas consolidadas da cidade, apoia-se em conceitos como a centralidade, a relevância história dos centros urbanos e sobretudo na preservação da identidade dos lugares, o seu *genius loci*, numa atitude contestatária à globalização das cidades contemporâneas que se verifica atualmente, resultado do avanço tecnológico, da evolução económica e do desenvolvimento de meios de comunicação e circulação, paradigmas de um capitalismo global.

Esta transformação, resultante das crises urbanas provocadas pela Revolução Industrial do século XIX, potenciou o aparecimento da cidade/território, como lugar do descontínuo, do heterogéneo e da transformação permanente. Alterações a nível morfológico, intensificadas pelas evoluções tecnológicas no campo dos transportes e das comunicações que vieram colocar em causa os anteriores conceitos

[6] CARVALHO, J. – ORDENAR A CIDADE. Coimbra: Quarteto Editora, 2003. p.31

e usos tradicionais que regiam as cidades (e que em certas situações ainda regem, embora naturalmente contaminada pela sociedade *hipertexto*[7]). Entre outros acontecimentos, o centro da cidade desvaneceu-se enquanto referência inequívoca, provocando uma rutura entre a sua expressão física, funcional e simbólica e a ideia de cidade que estava outrora profundamente vinculada à *cidade existente*.

Em termos gerais, o território passou de uma geografia de polos (que correspondem genericamente à cidade moderna) para uma geografia de linhas com nodosidades, estruturadas em redes assimétricas e descontínuas.[8] Esta nova versão de cidade, que emerge na paisagem contemporânea, em que a mancha da cidade recente se articula de uma forma complexa, e muitas vezes adversa, com a cidade histórica tradicional, revela-se como a afirmação da cidade difusa, *"que engloba superfícies cultivadas, montes e áreas florestadas, fazendo desaparecer a ancestral oposição entre a cidade e o campo e reformando profundamente o conceito de paisagem."*[9]

Esta *urbanização extensiva*[10], traduz o "desconfinamento" da cidade *"como um corpo com forma, limites, centro e processos de auto-regulação"*[11], acentuando um progressivo desgaste dos conceitos e qualidades habitualmente atribuidos aos "lugares". Para Álavaro Domingues, o aumento dramático da mobilidade (física e informacional), alterou os modos de organização da sociedade sobre o espaço urbano, que antes estavam muito dependentes da proximidade física e da aglomeração. *"A perda de certos atritos territoriais – traduzida nos conceitos de espaço de fluxos ou espaço relacional – mobiliza lógicas muito diversas de territorialização, de espacialização dos modos de organização social."*[12]

---

[7] François Ascher, no seu trabalho, identifica o aparecimento de uma sociedade hipertexto, que se caracteriza como: uma mudança de natureza, diversificação, maior fragilidade mas também maior elasticidade dos laços sociais. Uma estrutura social em redes interconectadas assegurando uma mobilidade crescente entre pessoas, bens e informação, fundando novas solidariedades e permitindo uma solidariedade reflexiva assente na consciência de pertença a sistemas coletivos. Uma multiplicidade de pertenças sociais em que, como as palavras num hipertexto, os indivíduos dão sentido aos distintos textos-campos sociais a que pertencem interagindo com os restantes indivíduos. ASCHER, François - LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO: El fin de las ciudades no está a la orden del día. Madrid: Alianza editorial, 2005.

[8] OLIVEIRA, Maria M. - IN MEMORIAM, NA CIDADE. Tese de Doutoramento, orientada pelo Professor Arq. Nuno Portas. Braga - U. Minho, 2007.

[9] Ibidem. p.292

[10] DOMINGUES, Álvaro - NEM LUGAR NEM NÃO-LUGAR: O Site da Arrábida. Ensaio de análise hipertextual aplicado às neo-aglomerações urbanas. Porto, 2010.

[11] Ibidem.

[12] Ibidem.





Fig. 3 e 4 - Extensos rasgamentos horizontais das linhas de circulação do metropolitano ligeiro de superfície do Porto, adaptadas dos antigos canais ferroviários, que ligam o centro da cidade à sua àrea metropolitana.

Podemos constatar, acerca deste assunto, que têm sido várias as interpretações e reflexões de autores acerca da atual situação ou designação da cidade contemporânea. Desde aquelas que não admitem outras formas de urbanidade legítima que não a da *cidade existente* e as que veem na dissolução dessa cidade a única resposta possível, e adequada, à situação contemporânea.[13] Iremos apoiar o nosso estudo parcelarmente nestas duas visões como ponto de partida para o desenvolvimento do nosso trabalho. Na reflexão da cidade enquanto processo de crescimento e evolução através de meios de dinâmica urbana que permitem reescrever o tecido urbano; e nas consequentes transformações que a implantação de novas infraestruturas de transporte, como o caso do Metro do Porto, associadas à *cidade emergente*, geram na imagem da malha urbana da cidade consolidada, dita *existente*.

Atualmente, "*falar de cidade é também falar de fluxos, de movimentos, de mobilidades.*"[14] Durante o século XX a cidade evoluiu em função do transporte privado e das redes viárias (autoestradas, vias de cintura, novos acessos) criadas para facilitar o uso do automóvel e para resolver os problemas das acessibilidades. A cidade cresceu e desenvolveu-se em direção à periferia, impedindo em muitos casos que se impusessem sistemas coerentes entre os diversos espaços, acabando por se tornar numa sucessiva soma de fragmentos, *uma manta de retalhos*. O caminho-de-ferro anulou muitos atritos territoriais, permitindo a expansão do subúrbio operário e, definitivamente, opondo a cidade dos lugares (a cidade antiga carregada de símbolos e vivências), à cidade das relações, das continuidades e descontinuidade e das (inter)dependências assimétricas; ou seja, a cidade deixa de ser algo que se possa identificar dentro de certos limites.

Para Álvaro Domingues (2007), *"Hoje, o significado da periferia urbana perde-se ainda mais no mosaico da urbanização extensiva. Quando o território passa efectivamente a ser organizado por sistemas de fluxos, redes e relações (que associam escalas urbanas e elementos muito distintos), e não apenas por critérios de contiguidade-proximidade física, as posições «centrais» e, por oposição, as «periféricas», baralham-se nos seus atributos sociais, morfológicos, funcionais, simbólicos (e agora, cada vez mais, ambientais)."*[15]

---

[13] OLIVEIRA, Maria M. - IN MEMORIAM, NA CIDADE. Tese de Doutoramento, orientada pelo Professor Arq. Nuno Portas. Braga - U. Minho, 2007.

[14] TELES, Paula - OS TERRITÓRIOS SOCIAIS DA MOBILIDADE: Um desafio para a área metropolitana do Porto. Porto: 2005. p.23

[15] DOMINGUES, Álvaro - QUALIFICAÇÃO DAS PERIFERIAS *in* Inforgeo, Julho de 2007. p.139





Fig. 5 e 6 - Extensos rasgamentos horizontais das linhas de circulação do metropolitano ligeiro de superfície do Porto, adaptadas dos antigos canais ferroviários, que ligam o centro da cidade à sua àrea metropolitana.

Há muito que a cidade abandonou a sua condição estática e imutável, centrada no seu núcleo histórico. A cidade contemporânea é hoje encarada como um organismo livre e complexo, expansível, em que os meios de transporte funcionam como *"a seiva que impulsiona todo o seu crescimento"*[16], quais fios de uma teia que lhe dão forma e formato.

"A metrópole é multicêntrica e fragmentada, conformando um sistema difuso, na distribuição de infra-estuturas, espaços verdes, habitação, e localização de actividades."[17]

Fernando Távora (2006[1962]) afirma, referindo-se à organização do homem no espaço contemporâneo, que *"A manifestação mais visível, pelas suas dimensões, da descontinuidade e da desordem do espaço contemporâneo, é a cidade, e se o homem como ser urbano tem já longos antecedentes, a verdade é que a cidade típica dos nossos dias apresenta aspectos e problemas completamente inéditos."*[18]

Tal como em qualquer outra cidade, no que respeita à cidade do Porto, o seu esquema de crescimento para a periferia criou novos núcleos urbanos. Núcleos que também se expandiram, fundindo-se no território geográfico e morfologicamente heterogéneo, um cenário que faz parte do crescimento da metrópole. Nas últimas décadas, cidade e a sua área metropolitana, foi palco de grandes investimentos que constantemente foram alterando a sua estrutura e vivências espaciais. Podemos salientar, por exemplo, como sendo das mais relevantes, as transformações que ocorreram no Centro Histórico da cidade no âmbito do projeto "Porto - Capital Europeia da Cultura 2001" e, a introdução do Metro Ligeiro do Porto (a comemorar 10 anos de existência), à escala metropolitana. Estes projetos, apesar de terem sido idealizados com propósitos distintos e a escalas geográficas diferentes, tiveram como objetivo primordial, trabalhar sobre o tema do espaço público. Estas transformações pretenderam criar de raiz, renovar ou reciclar os espaços públicos da cidade e da sua envolvente, atribuindo-lhes um caráter unificador do espaço urbano onde o mote seria converter os espaços num todo unitário. No caso do Metro do Porto, a criação ou reformulação destes espaço, para além do objetivo básico de receber os utentes do serviço, seria o de revitalizar determinada área

[16] MARTINS, Armando - METRO NO PORTO: Espaços (Públicos) para a mobilidade. Porto: Faup, 2005/2006. p.45

[17] DOMINGUES, Álvaro; SÁ, Manuel F.; SILVA, Helena C.; SILVA, Luís Pedro - ÁREA METROPOLITANA DO PORTO: Estrutura territorial - O presente e o futuro, Junta Metropolitana do Porto. Porto, CEAU-FAUP, 2000. p.26

[18] TÁVORA, Fernando - DA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO. Porto: FAUP, 2006. p.34

urbana, atribuindo-lhe qualidade espacial, social e possivelmente cultural. De salientar, que alguns dos arquitetos nomeados para o projeto do Metro estavam simultaneamente a trabalhar nestes dois projetos, "*uma coincidência fundamental*"[19] para Souto de Moura[20], que conseguia assim realizar uma concordância com os vários trabalhos propostos para a Baixa da cidade. O insucesso dos resultados do previsto *regresso à Baixa*[21], assim como os atrasos que se foram sucedendo no projeto de requalificação urbana da Porto 2001, acabaram por servir de pretexto para esta intervenção à escala metropolitana. Surgindo assim, o metropolitano ligeiro de superfície, como elemento agregador e unificador da dispersão territorial entre as várias centralidades.



Fig. 7 - Extensos rasgamentos horizontais das linhas de circulação do metropolitano ligeiro de superfície do Porto, adaptadas dos antigos canais ferroviários, que ligam o centro da cidade à sua àrea metropolitana.

[19] FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.24

[20] Quando em 1995 é lançado o concurso internacional para o projeto do "Metro do Porto", três dos quatro consórcios de empresas que participaram no concurso envolviam arquitetos portuenses. Álvaro Siza pela empresa Metro Portucalense, Alcino Soutinho pela Metropor e Eduardo Souto de Moura pela empresa Normetro. Em 1997, depois de uma prévia seleção, as empresas Metropor e Normetro são convidadas a apresentar um estudo prévio com estimativa orçamental, de que resultou como escolha final para a execução do projeto a Normetro e, consecutivamente a escolha do Arq. Eduardo Souto de Moura como o arquiteto do Metro do Porto.

[21] MENDES, Manuel - PORTO 2001: Regresso à Baixa - Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense. Porto: FAUP Publicações, 2001.

Em suma, as cidades enquanto construções evolutivas no espaço e no tempo, são sujeitas a uma constante transformação no que diz respeito à sua morfologia e caráter urbano, sociológico e imagem projetada. Na sua globalidade, a cidade contemporânea, altera-se segundo processos evolutivos que resultam de várias alterações na sua estrutura: o surgimento de redes de trânsito e novas acessibilidades, construção ou reconstrução da sua rede de espaços públicos e a implantação de novas infraestruturas de mobilidade que facultam a circulação de pessoas, bens e informação. Uma vez que o desenvolvimento do nosso trabalho - e consequentemente o caso de estudo - se irá focar essencialmente nos aspetos inerentes aos impactos e transformações no espaço público urbano, inserido na estrutura da cidade consolidada, através da introdução de dinâmicas de movimento associadas à *cidade emergente*, entende-se relevante esta primeira abordagem, como um apoio para enquadrar e lançar as bases para a compreensão da temática que se irá desenvolver ao longo do trabalho – o impacto do Metro do Porto na imagem da cidade consolidada.



PARTE I

– –

O ESPAÇO PÚBLICO URBANO

Fig. 8 - Fluxo de movimentos pedonais associados às vivências quotidianas do espaço público da Estação de Metro da Trindade.

CONTRIBUTOS PARA A DEFINIÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO

– –

"O espaço público é o principal património comum dos habitantes da cidade. Nas suas diversas formas – rua, praça, terreiro, jardim ou parque – é um elemento primordial da estruturação dos tecidos urbanos. É igualmente um elemento central da organização do 'mapa mental' que cada um faz para si e lhe permite reconhecer-se e orientar-se na cidade, um palco onde se exprimem a vivência individual e colectiva da cidade. Pela forma como se organiza e é construído e pelo modo como é usado e mantido, o espaço público, exprime muito do que é cada cidade e a sociedade que nela habita."[22]

– –

Poderemos ainda acrescentar a esta afirmação de Vitor Campos (2008), o nível do subsolo, que em certas cidades também se apresenta como espaço primordial de circulação, encontro e vivências quotidianas. Esta ocupação é materializada, principalmente, nas vias de transporte de metropolitano e nas suas estações e infraestruturas que servem como elementos de comunicação (vasos comunicantes) da cidade nos seus eixos horizontais e verticais.

Ao longo dos tempos cada cultura foi produzindo e reproduzindo a sua própria versão de espaço público. Como lugares de importantes funções comerciais, culturais, políticas e sociais, o espaço público é assim portador de diversas dimensões (sociais, económicas, politicas e arquiteturais), uma herança que nos foi legada e que está inevitavelmente ligada ao nosso quotidiano. Falar de espaço público implica associar o seu significado a dois aspetos essenciais. Por um lado, temos o seu caráter físico e social, onde se desenvolvem quotidianamente as vivências e apropriações dos protagonistas sociais, relacionadas com as questões ligadas à própria arquitetura e urbanismo. Por outro lado, e apenas a título de referência uma vez que não entraremos por este campo, temos o espaço virtual ou digital que cada vez mais se torna uma extensão do anterior. Espaço onde decorre um quotidiano paralelo e fragmentado, imaterial e eletrónico que liga lugares, pessoas e informações numa rede quase infinita.[23]

---

[22] CAMPOS, Vitor *in* Nota de Apresentação – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008.

[23] ÁLVARES, Ricardo - A BILHARDICE: Projecto de intervenção estético-artística para a cidade do Funchal.

Sob o ponto de vista sociológico, a cidade vive dos espaços onde agem e interagem os protagonistas sociais. Cada ser social portador de objetivos e interesses relaciona-se com outros indivíduos pertencentes ao seu meio – ao seu espaço social. Estas interações têm primordialmente lugar nos espaços públicos, uma vez que estes se constituem como elementos estruturantes e organizativos da vida e da forma urbana, o palco das mais diversas manifestações sociais. Os espaços públicos devem ser vistos como bens de utilização livre, de acordo com um padrão de uso coletivo e socialmente aceite, *"uma singularidade que os homens reconhecem facilmente"*[24], podendo contudo, ser ou não de propriedade pública.

Esta relação público/privado do espaço urbano é de extrema importância pelo modo como define a dimensão visível e edificada da cidade. Os limites entre o espaço público/privado são campos indissociáveis e intimamente relacionados com a estrutura urbana que, tal como nas palavras de Nuno Portas (2007) *"não pode haver edifício que não faça cidade"*[25], e que esta seja, portanto, uma composição de todos estes espaços e elementos, sem exceção. Em termos jurídicos esta questão torna-se pertinente, uma vez que os espaços públicos não são somente os espaços de usufruto coletivo. Certos espaços de gestão privada são, de facto, espaços públicos, como por exemplo: entradas de edifícios, cafés, centros comerciais, estações de transporte, estádios de futebol, etc, no sentido em que o seu uso é praticamente livre para todos, mas, reciprocamente, muitos destes domínios públicos não são acessíveis a todos, uma vez que o seu direito de uso é condicionado pelo pagamento ou controlo de entradas. De qualquer forma, o espaço público é, supostamente, por natureza mais aberto e a primeira função que o distingue do espaço privado é a facilidade de acesso. Entendido como conjuntos de elementos construídos e não construídos – ou até como o espaço "entre edifícios" – o espaço público é o elemento estruturante dos tecidos urbanos, desempenha um papel determinante na ligação e continuidade territorial, funcional e espacial das cidades, assim como na configuração da vivência comum da coletividade.[26]

Dissertação de Mestrado em Arte e Património: No contemporâneo e Actual sob orientação da Professora Dr. Isabel Santa Clara e do Professor Doutor Carlos Valente. Madeira: Universidade da Madeira.

[24] BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011. p.34

[25] PORTAS, Nuno - A CIDADE COMO ARQUITECTURA: Apontamentos de método e crítica. Lisboa: Livros Horizonte, 2007. p.15

[26] FERREIRA, Vítor M. – FASCÍNIO DA CIDADE: Memória e projecto da urbanidade. Lisboa: ISCTE & Ler Devagar, 2004.





Fig. 9 e 10 - Espaço Público da Estação de Metro da Trindade.

Individualizados como marcos de identidade urbana, os espaços públicos denotam simbolismo (político e cultural), ostentam variadas funções e usos específicos e acolhem utilizadores de diferentes grupos sociais (moradores, visitantes, turistas, entre outros de forma individual ou coletiva) que apresentam expectativas distintas entre si.

Em suma, o espaço público, através da arquitetura e do planeamento urbano, compreende-se como espaço acessível, em principio, a qualquer um, e no qual se pode experimentar o comportamento coletivo e presenciar a vida urbana nas suas mais diversas manifestações. O espaço público é palco da vida quotidiana, e portanto o seu desenho é um processo de grande complexidade e que requer uma forte lógica de integração interdisciplinar. Como veremos de seguida, nas suas diversas dimensões e valências, o espaço público classifica-se como elemento atribuidor de qualidades aos indivíduos e à coletividade, tanto em termos materiais (urbanísticos, ocupação física) como em termos imateriais (históricos, culturais, sociais, de identidade) que condicionam a vivência urbana e sobre este aspeto, *"assumem-se como analisadores da própria qualidade social, cultural e urbana da cidade."*[27]

No estudo sobre o sistema de metropolitano do Porto, como é o nosso caso, torna-se então imperativo falar de espaço público, visto ter sido este um dos objetivos primordiais que sustentaram a realização deste projeto. Como veremos adiante neste trabalho, o Metro do Porto pretendeu resolver os problemas do espaço público existente (na malha fraturada e descaracterizada) e criar espaço público novo (nas zonas de futuro crescimento da cidade ou periferia). Reestruturar a cidade através de processos de criação e transfiguração do espaço público é alterar inevitavelmente hábitos coletivos, garantir continuidades, relacionar funções que cada espaço público possui mas também alterar a perceção que os indivíduos têm desses espaços, criando novas relações espaciais e emocionais entre os indivíduos e o meio ambiente envolvente.

[27] FERREIRA, Vítor M. – FASCÍNIO DA CIDADE: Memória e projecto da urbanidade. Lisboa: ISCTE & Ler Devagar, 2004. p.134

AS DIMENSÕES DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

– –

"As diferentes dimensões em que podemos avaliar o espaço público têm por base não só diferentes características tipológicas e morfológicas mas também os seus significados, através dos elementos que transmitem informação simbólica, conferindo uma crescente diversidade e complexidade ao valor do espaço público."[28]

– –

O espaço público – e consequentemente a sua imagem - assume-se sob várias tipologias que se diferenciam e destacam entre si pelas suas características intrínsecas (como a sua forma, função, uso) e pelas relações que as pessoas estabelecem com esses mesmos espaços. Distinguem-se, portanto, uns de outros, pelas dimensões físicas concretas, mas também pelas dimensões mais intangíveis que esses espaços suportam, como são os seus valores: históricos, culturais, religiosos, políticos, sociais e imagéticos, entre outros. E é sob a reunião e contributo de todas estas características e dimensões inerentes a cada espaço que se constrói a sua identidade, como veremos posteriormentel.



Fig. 11 - Praça Almeida Garret, Espaço Público da Estação de Metro de S. Bento.

[28] BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011. p.34

Dimensão tipológica e morfológica

– –

A utilização dos espaços públicos é múltipla e feita tenho em conta os seus traços físicos e a forma como os cidadãos deles se apropriam. A diversidade das suas tipologias permitem-nos formar um elenco de categorias, classificadas por afinidades de sentido urbano sendo que, essa categorização é dinâmica, alterando-se e acrescentando novas tipologias decorrentes de transformações estruturais que ocorrem na cidade. Podemos categorizá-los e dividi-los segundo duas tipologias espaciais genéricas: locais de permanência e de circulação.[29]

Os espaços de permanência definem-se como cenários de atividade e comportamento, isto é, são lugares que estimulam ações e comportamentos espontâneos e a assistência ou participação nestes acontecimentos. São espaços geralmente concebidos e que possuem mobiliário urbano próprio, conforme o tipo de uso ou comportamentos que lhes estão destinados ou que pretendem estimular. Os espaços de circulação, por seu turno, definem-se como "percursos urbanos", por permitirem a mobilidade de pessoas e veículos. Podem ser exclusivamente para peões, mistos ou exclusivamente para veículos. Estes espaços públicos tornam-se cada vez mais presentes no espaço urbano uma vez que as deslocações adquirem uma crescente importância no nosso quotidiano.

Se orientarmos a nossa observação para os aspetos morfológicos, às tipologias atrás referidas, que são a matriz estrutural dos espaços, devemos acrescentar fatores que lhes conferem diversidade e características próprias. Isto é, a mesma tipologia de espaço pode ser origem de formas urbanas bastante distintas, consoante as suas características formais, dimensionais, de escala ou de outros elementos caracterizadores da sua forma, como: os perfis e dimensões das ruas, a escala do espaço e edifícios que incorpora, assim como a sua monumentalidade e composição dos elementos urbanos como a própria iluminação, a disposição do mobiliário urbano, as estruturas naturais, entre outros.[30]

[29] MATOS, Fátima L. - ESPAÇOS PÚBLICOS E QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES: O caso da cidade Porto. Porto: DGFLUP/GEGOT, 2010.

[30] BRANDÃO, Pedro – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008.





Fig. 12 e 13 - "Meia de Leite Directa", organizada pelo projeto Manobras no Porto. A imagem mostra a versátilidade do espaço público em acolher diversos usos e vivências, que potenciam novas apropriações. 2011.

Dimensão funcional e vivencial

– –

O espaço público urbano tem uma função que pressupõe o seu uso. A essência destes espaços está na forma como são utilizado e vivenciados pelos atores sociais, ou seja, das práticas que os espaços possam acolher[Fig.12 e 13]. No entanto, o favorecimento ou inibição de certas práticas muitas vezes são condicionadas pela própria morfologia espacial.

A diversidade de funções que os espaços públicos integram, são um fator importante na segurança e controlo dos espaços de cidade através das interações sociais que se manifestam no exterior. O conforto, a tranquilidade, o envolvimento (ativo ou passivo) do individuo no espaço, quer seja no quotidiano ou seja nos momentos festivos e de socialização reclamam um espaço que proporcione a vida coletiva, mas também o anonimato, a privacidade e a salvaguarda da intimidade no 'espaço vital' da pessoa.[31] Os aspetos temporais da utilização do espaço público (o dia e a noite, o permanente, o temporário e o efémero), também determinam o seu êxito. A função do espaço público, assim como a natureza e o conteúdo da interação social que nele operam, varia com a classe, grupo étnico, idade, estruturas e tipo de especialização funcional de determinado meio em que está inserido. No entanto, este uso já não se faz só em função das dimensões objetivas dos indivíduos, mas cada vez mais incorporam outros aspetos mais subjetivos, como as suas motivações, aspirações e os outros valores.

Pedro Brandão destaca que segundo Wittgenstein, *"o 'uso' é o primeiro sentido da arquitectura, e, nesse quadro, será na vida quotidiana e na utilização real (ou apropriação) dos sítios pelos seus utilizadores, cidadãos, que a cidade se realiza. Assim, a questão da legitimidade dos actores ganha uma parte maior no sentido da cidade."*[32]

A dimensão simbólica ganha força e os espaços passam a ser utilizados também pela sua imagem, conforto e qualidade. Jan Gehl (1986) refere que os espaço públicos de qualidade reduzida influenciam um usufruto das atividades estritamente necessárias, enquanto que espaços de grande qualidade, para além de abarcar

[31] GEHL, Jan – LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO: La vida entre los edifícios. Barcelona: Reverté, 2005.

[32] BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011. p.11

igualmente as mesmas atividades indispensáveis à vida humana, potenciam ainda a ocorrência de outras, nomeadamente sociais.[33]

Segundo Fátima Matos (2010): *"As novas e crescentes necessidades da população urbana, associadas a mutações de ordem demográfica e a novas exigências geracionais, repercute-se, na utilização e em novas procuras dos espaços públicos."*[34] Ou seja, a constante transformação dos hábitos comportamentais entre grupos ou escalões sociais da nossa sociedade, favorece a constante procura de novas atividades e modos distintos de vivenciar o espaço.



Fig. 14 - "Olha Lá", Exposição Fotográfica no âmbito do projeto Manobras no Porto, realizada na Estação de Metro do Bolhão, 2012.

[33] GEHL, Jan – LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO: La vida entre los edifícios. Barcelona: Reverté, 2005.

[34] MATOS, Fátima L. - ESPAÇOS PÚBLICOS E QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES: O caso da cidade Porto. Porto: DGFLUP/GEGOT, 2010. p.20

Dimensão social e cultural

– –

Pedro Brandão (2008), citando G. Levitas (1986):*"Hoje o papel do espaço público, assim como a natureza e conteúdo da interacção social que nele tem lugar varia com a classe, grupo étnico, idade, estruturas e tipo de especialização do bairro onde se localiza."*[35]

Poder-se-á dizer que entre as formas do edificado e não edificado e os comportamentos sociais, parece existir uma inter-relação inquestionável e que mediante as características das primeiras e suas respetivas tendências de transformação, afetam (com maior ou menor grau) as relações das segundas. Isto é, as relações sociais, comportamentais e as atividades dos indivíduos são influenciadas diariamente pelas características formais e funcionais do espaço público, comandadas consoante as suas necessidades psicológicas de segurança, sentido de pertença e autoestima, etc.

"Deste modo, o valor simbólico e de referência dos espaços públicos permite dimensionar a representação social e o interesse cultural que os diversos contextos urbanos projectam na estrutura cognitiva individual e na memória colectiva dos actores sociais. Locais de normas e de ajustamentos incessantes, de distância e de proximidade, de presença e de ausência do outro, enfim de interacção concentrada, os espaços públicos interrogam o próprio processo de produção na vida social."[36]

É de notar que a constante movimentação urbana das relações socioculturais no contexto atual das estruturas urbanas, desencadeia muitas vezes alterações e novas adaptações dos espaços públicos, alterando as suas funções, reinventando-se para comportar atividades sociais.

---

[35] LEVITAS, G. – ANTHROPOLOGY AND SOCIOLOGY OF STREETS. Stantford: MIT Press, 1986. p.231 *in* BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011. p.11

[36] FERREIRA, Vítor M. – FASCÍNIO DA CIDADE: Memória e projecto da urbanidade. Lisboa: ISCTE & Ler Devagar, 2004. p.134





Fig. 15 - *Graffitis* no espaço público adjacente à Estação de Metro da Casa da Música.

Fig. 16 - Estrutura ritmada dos muros suporte do canal de circulação do Metro.

Dimensão visual e percetiva

– –

A dimensão visual e percetiva do espaço corresponde às imagens mentais que o individuo constrói acerca da cidade. A legibilidade do tecido urbano, a orientação no espaço e a sua representação podem ter variações de sentido cultural e estético. Os espaços icónicos e simbólicos distinguem-se dos "lugares indistintos" ou *não--lugares*[37] pela construção identitária que fazemos deles, fruto da sua forte expressividade enquanto imagem. Mas se nem todos os lugares podem ser excecionais, a qualidade "genérica" do espaço público é também identitária.[38]

As cidades despertam nos indivíduos comportamentos fruto de estímulos produzidos da relação destes com o espaço. É esta infinidade de estímulos produzidos pela cidade, quando percorrida e vivenciada pelos transeuntes - seja ela de forma mais ou menos consciente - que apuram os sentidos dos indivíduos e são capazes de despertar nestes emoções, reações e reflexões que remetem para o carácter urbano afetivo, intelectual e fantasioso de uma cidade - para o seu imaginário.

Em síntese, poder-se-á dizer que, para uma melhor compreensão das dimensões do espaço público há que perceber a relação desses espaços com o contexto urbano em que estão inseridos. As suas diversas tipologias, funções e características, mas também, e sobretudo, a forma como as pessoas, individual e coletivamente, usam e se apropriam quotidianamente destes espaços. A interação entre a forma urbana e o comportamento humano pode ser concordante ou conflituosa mas no entanto é intrínseca à vida urbana. A perceção dessas qualidades surgem como consequência das imagens que se têm do local, da maneira de como essas imagens são apreendidas e por quem. Será precisamente na importância desta dimensão, nos seus aspetos que se prendem com as suas características visuais e percetivas na construção de uma imagem do espaço público urbano, que nos debruçaremos com mais profundidade na segunda parte da revisão literária deste trabalho.

---

[37] Marc Augé (2005[1994]), introduz na sua obra o conceito de não-lugares como oposto dos lugares antropológicos. Estes (os lugares), correspondem a uma forte relação entre o homem e o espaço, que caracteriza as sociedades arcaicas, e são portadores de três dimensões: são identitários, históricos e relacionais. No entanto, segundo o autor, estes lugares vão desaparecendo fruto das recentes transformações da sociedade e, sendo por isso, substituídos pelos não-lugares. Para os definir, o autor vais explorar as principais transformações que se verificam nas sociedades ocidentais: excesso de tempo, de espaço e da figura do indivíduo - que resultam no que Marc Augé denomina de sobremodernidade.

[38] BRANDÃO, Pedro – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008.

A IDENTIDADE URBANA

– –

"Analisar a identidade da cidade histórica é fulcral para podermos definir os meios mais adequados para a sua conservação (...) perceber o que define a identidade da cidade histórica ou de um território urbanizado, e averiguar as relações entre identidade e qualidade urbanas; estudar as formas de variação com a identidade e perceber o que se ganha, ou o que se perde com a identidade perdida ou renovada."[39]

– –

O papel do espaço público em lugares que se encontram em transformação, como é o caso do Metro do Porto é, por vezes, o de projetar uma imagem de como se reconstituirá a sua identidade. A noção de identidade é frequentemente invocada nos projetos urbanos, seja no desígnio de respeitar contextos e continuidades, seja, pelo contrário, no de facilitar a adesão das populações à inovação que tais projetos possam conter.[40] Porém não é fácil definir o que faz a identidade dos lugares.

"A construção das identidades territoriais possui duas dimensões, uma ancorada na memória colectiva, construída em torno do passado para confirmar uma diferenciação e construir, com maior sucesso, uma identidade. E outra ancorada nos referenciais espaciais, tanto do passado como do presente que podem ter várias origens."[41]

Tal como já foi dito, os espaços públicos acarretam uma multiplicidade de funções e de designações, cuja diversidade se estende no tempo, nos usos e mesmo na memória dos lugares. Interessa-nos agora entender como é que as dimensões do espaço público, juntamente com outros valores intangíveis do espaço, concorrem para a construção da identidade do espaço urbano.

As dimensões da identidade urbana têm por base não só as características tipológicas e morfológicas do espaço público acima referidas mas também os seus significados, através de elementos que transmitem informação simbólica, tanto nas suas formas tradicionais - da *cidade existente* - como nas novas tendências

[39] AGUIAR, José - COR E CIDADE HISTÓRICA: Estudos cromáticos e Conservação do Património. Porto: FAUP Publicações, 2005. p.117

[40] BRANDÃO, Pedro – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008. p.12

[41] HAESBAERT (2007) *in* BORGES, João C.; JUNIOR, Ildemar G. – TERRITÓRIO, IDENTIDADE E MEMÓRIA: Tramas conceptuais para pensar a piauniensidade.

da *cidade emergente*, configurando uma crescente diversidade e complexidade da identidade. Como tal, o caráter identitário de uma cidade resulta da combinação de vários fatores importantes para a sua distinção das demais: o seu planeamento, os seus referentes urbanos, o seu valor patrimonial, as suas pretensões culturais e religiosas, entre outros fatores associados à individualidade dos seus habitantes (como a educação, os seus movimentos e vivências, etc).

A procura de uma identidade espacial tem o sentido de compreender e reconhecer um passado e de assegurar e dar sentido ao presente, enfim, é através da identidade espacial que uma tradição legitima o espaço. Pensar uma identidade, requer considerar que esse espaço foi construído historicamente, através de práticas discursivas exaustivas e repetitivas que acabam por impor um sentido e um significado únicos que passam a referenciar aquele lugar. *"Afinal de contas, os significados, os sentidos e os valores atribuídos a um espaço, e que constituem a sua identidade, não existem desde sempre nem são inerentes à sua natureza. São inventados e reinventados a cada momento."*[42]

As identidades territoriais são assim construídas valendo-se do reconhecimento de alguma origem comum, ou de características que são partilhadas com outros grupos ou pessoas, ou ainda com base no mesmo ideal. Estas surgem a partir de um processo de apropriação do homem pelo espaço, onde o mesmo estabelece uma relação de identificação e pertença, tanto concreta quanto subjetivamente com o espaço criado por si e para si. Por outras palavras, o homem constrói espaços para si com os quais estabelece relações de pertença e identificação. A identidade de um território é ainda condicionada pelo conhecimento prévio a nível cultural, artístico, literário, cinematográfico, geográfico, entre outros. A descoberta da cidade está relacionada com a análise comparativa associada ao conhecimento de outros ambientes urbanos. É esta comparação que permite a criação de uma identidade baseada na expressão das diferenças, e promove a defesa das características culturais específicas das cidades em relação a outras.

Podemos concluir, portanto, que a identidade do espaço urbano se manifesta através dos múltiplos traços que emergem e pontuam física e simbolicamente o tecido urbano e os usos que lhes tão adscritos. Esses traços, assumidos enquanto marcadores que potenciam identidades, articulam-se flexivamente numa matriz que

[42] BORGES, João C.; JUNIOR, Ildemar G. – TERRITÓRIO, IDENTIDADE E MEMÓRIA: Tramas conceptuais para pensar a piauniensidade. p.1

assegura a imagem mental da cidade. Essa afinidade territorial, entre habitantes e território humanizado, materializar-se-á através do estabelecimento de um sistema de espaços públicos e coletivos, de serviços e equipamentos, de infraestruturas e monumentos.





Fig. 17 - Relação visual entre a Ponte Luís I, adaptada à circulação do Metro, e a muralha Fernandina.

Fig. 18 - Relação visual entre a Estação de Metro de S. Bento e a emblemática Sé do Porto.

Memória Coletiva

– –

Um dos aspetos diretamente relacionados com a produção da identidade urbana é o que podemos designar de memória coletiva. No que respeita à morfologia das cidades, o conjunto das suas formas e elementos físicos, quando definem uma arquitetura tradicional - identitária tanto de uma determinada população, cultura ou sociedade - adquire uma dimensão histórica que promove o que podemos designar de memória coletiva, defensora de identidade, como materialização das múltiplas memórias que resultam dos processos de acrescento e de transformação urbana, num quadro onde as chamadas cidades históricas, surgem como referentes de especificidades arquitetónicas que adquirem configurações particulares.[43]

Numa cultura em que a nossa relação com a memória é física e visual, a materialidade da cidade histórica adquire um papel fundamental no valor da identidade enquanto património urbano.

Em linhas gerais, a memória é o elemento legitimador da identidade, mais do que o simples arquivo classificatório de informação a reinventar o passado, é um referencial norteador na construção de identidades. História e memória caminham juntas na construção de identidades.[44] Para Pollak (1992), a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, *"na medida em que ela é também um factor importante do sentimento de continuidade e de coerência do grupo em sua reconstrução em si."*[45]

A memória coletiva dos lugares constrói-se em várias camadas, isto é, a partir da sobreposição da memória individual sobre uma memória coletiva pertencente a cada individuo. Cada habitante tem uma memória individual e uma memória coletiva que incluí a lembrança dos outros, do meio, mas que ainda se perspetiva a partir de dentro.[46] Existe, no entanto, uma distinção entre o que diz respeito à

[43] ÁLVARES, Ricardo - A BILHARDICE: Projecto de intervenção estético-artística para a cidade do Funchal. Dissertação de Mestrado em Arte e Património: No contemporâneo e Actual sob orientação da Professora Dr. Isabel Santa Clara e do Professor Doutor Carlos Valente. Madeira: Universidade da Madeira. p.14

[44] BORGES, João C.; JUNIOR, Ildemar G. – TERRITÓRIO, IDENTIDADE E MEMÓRIA: Tramas conceptuais para pensar a piauniensidade. p.5

[45] POLLAK, Michael – MEMÓRIA E IDENTIDADE SOCIAL. Rio de Janeiro: Revista Estudos Históricos, vol.5, nº10, 1992. p.204

[46] BRANDÃO, Pedro – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008.





Fig. 19 e 20 - Relação visual e espacial da Estação de Metro de S. Bento com a cidade histórica e a sua homónia Estação Ferroviária.

memória coletiva e à memória histórica, uma vez que a segunda, pelo contrário, se perspetiva a partir de fora. Para Halbwachs (1950) a memória histórica é baseada no isolamento de um momento ou período, na busca que o diferencia do anterior e do posterior, para compreender a transformação, enquanto a memória coletiva trata da permanência e da continuidade.[47]

O mesmo autor acrescenta que a memória não é só um fenómeno de interiorização individual, mas uma construção social e um fenómeno coletivo. Sendo que as memórias coletivas caracterizam-se pelo dinamismo, na medida em que elas se vão modificando e definindo, de acordo com a inserção dos indivíduos nos grupos sociais. Enfatiza, também, a relação entre memória e lugar: *"não há memória colectiva que não se desenvolva num quadro espacial"*[48].

De acordo com Aldo Rossi (1977[2001]), *"a própria cidade é a memória colectiva dos povos; e tal como a memória está ligada a factos e a lugares, a cidade é um locus da memória colectiva. Esta relação entre o locus e os cidadãos torna-se, pois, a imagem proeminente, a arquitectura, a paisagem; (...)"*[49]

Temos então que a memória coletiva é contínua, definida por adição de referências e pelo enlace entre várias memórias, individuais e coletivas. Ligada aos antepassados e alterações técnico-económicas do local, mas também às pessoas e acontecimentos espaciais, sociais e culturais do lugar, como desastres naturais ou hábitos culturais e festivos.

Uso e Apropriação

– –

Outra ideia associada à identidade dos lugares é a que depende da continuidade do uso, o afeiçoamento dos utentes a um lugar e reciprocamente a boa adaptação do espaço ao uso. A apropriação é um conceito contrário à alienação capaz de promover o desenvolvimento social, baseado na vida quotidiana, através da simples relação de encontro, proximidade, vizinhança entre diferentes grupos que integram a comunidade ou na interação quotidiana entre as várias atividades urbanas,

[47] HALBWACHS, Maurice – MEMÓRIA COLETIVA. São Paulo: Centauro, 2006.

[48] HALBWACHS, Maurice – MEMÓRIA COLETIVA. São Paulo: Centauro, 2006.

[49] ROSSI, Aldo – A ARQUITECTURA DA CIDADE. Lisboa: Edições Cosmos, 2001. p.192

a presença no mesmo espaço de diferentes funções, desde o simples ato de estar e circular às atividades de maior envolvimento social (religioso, cultural, desportivo, politico).[50] A ideia de apropriação como já referimos, deverá ter em conta os limites de adequação entre espaço e uso, nomeadamente limites sociais e culturais.

A ideia de uso está também intimamente relacionada com a conservação dos espaços e vice-versa. O uso escasso ou desadequado conduz ao abandono, ao desgaste e à destruição dos espaços, resultando muitas vezes em atos de vandalismo.

Embora um lugar esteja carregado de significado, existem sempre novos significados que se podem acrescentar a um lugar, fruto da implantação de novos usos, os lugares vão-se assim transformando pelos homem, que a eles se acomodam e se identificam, *"com a afirmação espacial do próprio eu"*[51]. A identidade dos lugares é, portanto, um processo de construção.

Individualmente a questão da identidade é percebida através das apropriações e do sentimento de pertença, numa coerente relação entre as narrativas e a experiência pessoal do lugar – individual ou social. A dinâmica de apropriação dos espaços públicos remete, assim, para os diferentes níveis de relação com o espaço, atendendo quer às práticas de vizinhança que utilizam o espaço público como prolongamento do espaço doméstico, quer às práticas de proximidade ligadas às necessidades da vida quotidiana, tanto à escala do bairro como da cidade. Aquela dinâmica aparece ainda associada às práticas de sociabilidade, relacionadas com os espaços representativos que se destacam em termos de convívio comunitário. Nessa medida, não deixa de ser significativo registar, nos usos e na apropriação dos espaços públicos, o duplo dimensionamento dos processos de *socialização* e de *individuação,* que aquelas práticas sociais e individuais necessariamente condicionam e determinam.[52]

[50] BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011. p.66

[51] BRANDÃO, Pedro – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008. p.15

[52] FERREIRA, Vítor M. – FASCÍNIO DA CIDADE: Memória e projecto da urbanidade. Lisboa: ISCTE & Ler Devagar, 2004. p.143

Genius Loci

– –

Outro aspeto que define identidade do espaço, relacionada com a paisagem é o que podemos denominar como o *genius loci*. Caracteriza-se por um cenário espacial, uma paisagem humanizada através do qual se verifica a correspondência entre o caráter natural e artificial da cidade, mais precisamente entre as edificações e o meio onde foram construídas.[53] A cidade, aliando a sua construção, ou paisagem humanizada, com o território onde está inserida, vai contribuir para a sua identidade referencial, sustentada pela sua morfologia e implantação. O *genius loci* pode também estar patente nas próprias características formais dos edifícios, no seu *skyline* urbano ou no simbolismo ou monumentalidade do espaço (significados).

Outros contributos para a definição da Identidade Urbana

– –

Sobre as questões da identidade dispomos também de informação proveniente de outras áreas disciplinares que nos podem ajudar a estabelecer o conceito de identidade urbana ou identidade dos lugares, para além das já referidas.

A psicologia social e ambiental aborda a questão da identidade, como a pertença a um ambiente, que pode ser a cidade, como parte da identidade que foi sendo construída, de acordo com algumas categorias socio-espaciais: territorial (limites), comportamental (práticas), social (estilo de vida) e temporal (história comum). Para a psicologia social, o significado acrescentado a um espaço, está estritamente relacionado com a "apropriação" desse espaço".[54] (Ref. Pol, H. e Valera, S,)

Num outro ângulo de análise, a sociologia, releva que o caráter de construção social é sublinhado pela história do grupo, sustentado num espaço reflexivo e de superação: a ideia de emancipação de uma identidade; e pelo conjunto das finalidades da ação que constroem três tipos de identidade: a identidade legitimadora,

[53] BRANDÃO, Pedro – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008.

[54] POL, H. e VALERA, S. - SIMBOLISME DE L'ESPACE PUBLIC ET IDENTITÉ SOCIAL *in* BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011. p.64

que se aplica ao poder e suas estruturas, a identidade de resistência, que se aplica a grupos de contestação e ou com necessidade de afirmação contra os padrões dominantes e *status quo* e, por fim, a identidade de projeto, que parte da redefinição do grupo social para a transformação da identidade.[55]

Por fim, para terminarmos, esta breve abordagem a outros pontos de vista das ciências sociais, a antropologia aborda a identidade espacial como algo que consiste na afirmação simbólica dos territórios, onde o indivíduo na interação com o outro constrói o espaço enquanto comunidade.[56]

As três abordagens deixam-nos uma linha comum e/ou dominante, reafirmando a ideia que as relações com o que nos é exterior são propensas à construção coletiva de uma identidade e a perceção que temos dessa identidade faculta-nos o reconhecimento do carácter de um lugar não tanto por ser constante ou uniforme, mas porque nos transmite uma linha de coerência com a qual nos identificamos e nos sentimos parte integrante.



Fig. 21 - Relação visual entre os muros de suporte e a cantaria elétrica do canal de circulação do Metro, na chegada à Estação da Trindade, e a torre da Câmara Municipal do Porto.

[55] BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011.

[56] Ibidem.

Preservação de Identidade Urbana

– –

Em relação aos diferentes aspetos que promovem a valorização da identidade urbana, há que fazer uma reflexão também sobre os que promovem a sua deterioração, em contraponto aos que a preservam.

Num fenómeno de crescente globalização à escala mundial, a perda de identidade está relacionada, por um lado, com a fragilidade económica e cultural que dificulta a manutenção dos símbolos identitários de um lugar e, por outro, com a alteração brusca da teia urbana, na sequência do progresso das sociedades capitalistas e especulativas. Atualmente, a exploração do solo, cujo valor económico se sobrepõe ao valor do uso, frequentemente anula qualquer reminiscência histórico-cultural de um lugar. Ou seja, se num determinado lugar as variações ou transformações da arquitetura da cidade são frequentes, a identidade ou o sentido de pertença em relação a esse lugar vai alterar-se, e provavelmente perder-se. Entretanto, o que se considera e valoriza como histórico é sempre objeto de excessivo zelo. O exacerbado "consumo" de identidade, caracteriza-se pela exagerada preocupação das zonas consideradas históricas que, esvaziadas dos seus habitantes, passam a ser zonas históricas desumanizadas e orientadas para o turismo que acaba por ser o propulsor da perda de identidade porque, ao serviço de quereres económicos, se apodera dos espaços históricos e afugenta os habitantes. Esta fuga provoca a desertificação dos espaços, tornando-os vazios de identidade.[57] Felizmente, existe uma crescente preocupação pelo retorno à ocupação dos centros históricos através da recuperação do património imobiliário edificado, embora nem sempre seja consensual no meio "arquitetónico" pelo tipo de intervenções que muitas vezes acabam por ter efeito "perverso", tendendo a satisfazer mais do que a identidade dos locais o interesse imobiliário. Apesar da polémica e importância do caso, não aprofundaremos esta questão por não ser objeto deste trabalho.

Preservar e conservar a "imagem da cidade" como forma de respeito pela história urbana e social, pelo nosso passado, presente e futuro, implica considerar as dimensões construtivas, decorativas e estéticas, mas também os significados, sen-

[57] ÁLVARES, Ricardo - A BILHARDICE: Projecto de intervenção estético-artística para a cidade do Funchal. Dissertação de Mestrado em Arte e Património: No contemporâneo e Actual sob orientação da Professora Dr. Isabel Santa Clara e do Professor Doutor Carlos Valente. Madeira: Universidade da Madeira.

tidos e valores simbólicos, sociais e culturais inerentes a tais dimensões.[58] Considerando que a expressividade de um lugar está intimamente relacionada com as representações sócio espaciais que dele se fazem e, por sua vez, com as práticas sociais e discursos produzidos sobre o espaço, depreendendo a existência de dimensões simbólicas, para além das sociais e físicas, a compreensão do significado do espaço público revela-se uma premissa essencial para esboçar uma reflexão mais aprofundada sobre a imagem que os indivíduos têm do espaços em que se relacionam.



Fig. 22 - Ruínas da Arca de Água de Mijavelhas, encontradas nas escações das obras do Metro do Porto e incorporadas na Estação do Campo 24 de Agosto. *"Em muito pouco tempo, arquitectos, engenheiros e construtores, souberam superar obstáculos aparentemente intransponíveis, escavaram as vísceras graníticas da área mais antiga do Porto, realizaram galerias e pontes, recuperaram restos da memória urbana, introduziram elementos de elevado conteúdo artístico e demonstraram que é possível produzir um renascimento urbano através da construção de um elemento infra-estrutural como é o caso de uma rede de metro."*[59]

[58] MENEZES, Marluci; TAVARES, Martha L. – A IMAGEM DA CIDADE COMO PATRIMÓNIO VIVO. Lisboa: 3º ENCORE, LNEC, Maio 2003.

[59] FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.11

SÍNTESE

– –

Como vimos, a cidade constitui-se e vive essencialmente da relação entre os protagonistas sociais e os seus diversos espaços - públicos e privados. O espaço público, pelas suas variadas características, dimensões e valores, apresenta uma grande diversidade tipológica, morfológica, funcional e visual que atribuem à cidade uma identidade particular que a distingue como entidade única e irrepetível. Enquanto lugar por excelência das expressões de cariz social, o espaço público urbano, caracteriza-se como fundador da forma urbana, importante na estrutura e organização da cidade, como sua referência enquanto marco identitário e simbólico. Os espaços públicos urbanos, em relação à movimentação e ao diálogo entre os habitantes e destes com o espaço, despertam e potenciam comportamentos segundo os estímulos que produzem. Esses estímulos estão fundamentalmente associados às relações, vivências e apropriações, que decorrem dum processo de descoberta essencialmente exterior do espaço da cidade. Um processo que apura os sentidos e é capaz de desencadear nos indivíduos sensações, emoções e ações que remetem para o carácter simbólico e afetivo da cidade de que resulta a perceção da sua identidade.

Pensando no nosso caso de estudo que apresentaremos em capítulo posterior, o projeto do Metro do Porto envolveu exclusivamente arquitetos portuenses que conseguiram produzir uma imagem partilhada mas, sobretudo, uma identidade assente na qualidade de construção, no respeito pelas pré-existências[Fig.22] (identidade dos lugares). Foi evidente o comprometimento com o respeito pelas regras pré-estabelecidas e uma certa linguagem comum que resultou numa vasta rede de estações de grande qualidade, capaz de criar e representar por si só uma imagem de contemporaneidade arquitetónica para toda a Área Metropolitana do Porto.

De seguida, na continuidade da temática do espaço público abordada até então, debruçaremo-nos sobre uma revisão literária acerca da imagem do espaço urbano, de forma a traçar as bases para o posterior desenvolvimento do nosso caso de estudo.


P

PARTE II

– –

A IMAGEM DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

Fig. 23 - Imagem da cidade, Estação de Metro da Casa da Música.

A IMAGÉTICA DA CIDADE

– –

"A cidade afigura-se a um território onde as imagens conquistam um peso importante na forma como nos relacionamos socialmente, como entendemos o meio em nosso redor e nos orientamos nele. Actualmente, as imagens e os dispositivos visuais desempenham funções muito diversificadas, sendo apropriados por distintas entidades e grupos sociais como mecanismos fundamentais para a acção."[60]

– –

A cidade e, consequentemente, o espaço público urbano, são o lugar primordial ao desenvolvimento de produção e consumo de imagens que contribuem para o cenário visual urbano e para a forma como os diferentes protagonistas sociais representam mentalmente a cidade e agem sobre a mesma. A arquitetura[Fig.23], publicidade[Fig.25], sinalética, arte urbana, vandalismo[Fig.26], entre outros, são apenas alguns exemplos materiais destas manifestações imagéticas que salientam a diversidade de meios e códigos que se empregam atualmente num espaço cada vez mais amplo e democrático que é a cidade.[61] Estas imagens concorrem para a criação de uma *cultura visual urbana*[62], moldando a paisagem citadina e atribuindo-lhe uma atmosfera singular, que se projeta diretamente sobre os seus habitantes ou outros atores sociais.

O meio urbano, da mesma maneira que se exprime como sendo o espaço mais propício ao desenvolvimento destas linguagens é, também, o principal catalisador das suas mensagens. Por vezes, a mescla de linguagens que aí se opera é a principal causa do aspeto confuso e desregrado das cidades contemporâneas. Ora, essa aparência caótica geral é intrínseca à condição urbana, e mais não é do que a sua garantia de unidade como um todo complexo. Henri Bergson define esta condição urbana como: *"a desordem é uma ordem que não podemos ver"*, ou seja, é uma unidade que não é fácil nem óbvia, mas que é conseguida e sentida pela compreensão da diversidade de conflitos que esta naturalmente gera.

---

[60] BRIGHENTI, Andrea M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011. p.2

[61] CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao graffiti urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007

[62] CAMPOS, Ricardo - IDENTIDADE, IMAGEM E REPRESENTAÇÃO NA METRÓPOLE in BRIGHENTI, Andrea M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011. p.18

Esta cultura visual urbana, própria da cidade contemporânea, é marcada pela complexidade e polifonia do território, vincada por um edificado em constante transformação e um urbanismo cunhado por vários tipos de suportes visuais como já referimos. No entanto, a cidade também se alimenta das distinções simbólicas que se caracterizam a partir de múltiplos estilos de vida urbanos, das diversidades étnicas, sociais e culturais, que se expressam não só à sua superfície visível, mas também nas suas "entranhas", onde se desenvolvem, por exemplo: os seus túneis de tráfego viário, canais de circulação do metro, assim como respetivas estações e interfaces subterrâneos que pontualmente vêm comunicar com a cidade à sua superfície.

"A cidade pode, então, ser concebida como um palco ou "passerelle". Lugar de exibição e de visibilidade[63]*. Lugar estrategicamente usado pelo poder político como espaço de exposição mas, igualmente de vigilância; inteligentemente usado pelo poder económico para propagandear bens e serviços; tacticamente empregue pelo contra-poder para disseminar slogans subversivos."*[64] A sociedade contemporânea está profundamente imersa em imagens, sendo o reino da visualidade[65] o cenário de fundo para muitas das leituras que os indivíduos fazem do espaço urbano, refletindo os modos como entendemos e agimos visualmente sobre a realidade, conferindo-lhe significação.

A variedade de imagens que compõe o espaço urbano funciona como mecanismos de produção, circulação e assimilação de significados, e caracterizam-se como elementos cruciais para a compreensão das identidades sociais e culturais do meio citadino e da vida quotidiana. Daí que vários autores tenham acentuado a importância desta visualidade na sociedade atual, entendendo os sistemas visuais como mediadores de significado cada vez mais importantes, presentes em diversos patamares da nossa vida coletiva. Muito daquilo que é o significado social que quotidianamente assimilamos e preenche o nosso imaginário, mobilizando a nossa atenção, é veiculado visualmente e contribui para uma complexa rede de cir-

[63] O conceito de "visibilidade" pretende definir o que se considera como o horizonte percetível que se oferece ao nosso olhar e, como tal, se encontra à superfície visível do mundo.

[64] CAMPOS, Ricardo - IDENTIDADE, IMAGEM E REPRESENTAÇÃO NA METRÓPOLE in BRIGHENTI, Andrea M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011. p.15

[65] O conceito de "visualidade" atribuído ao espaço público urbano por diversos autores, remete para a forma como o olhar é culturalmente modelado, sugerindo a existência de modos plurais de olhar, em função dos contextos históricos, socioculturais e geográficos.

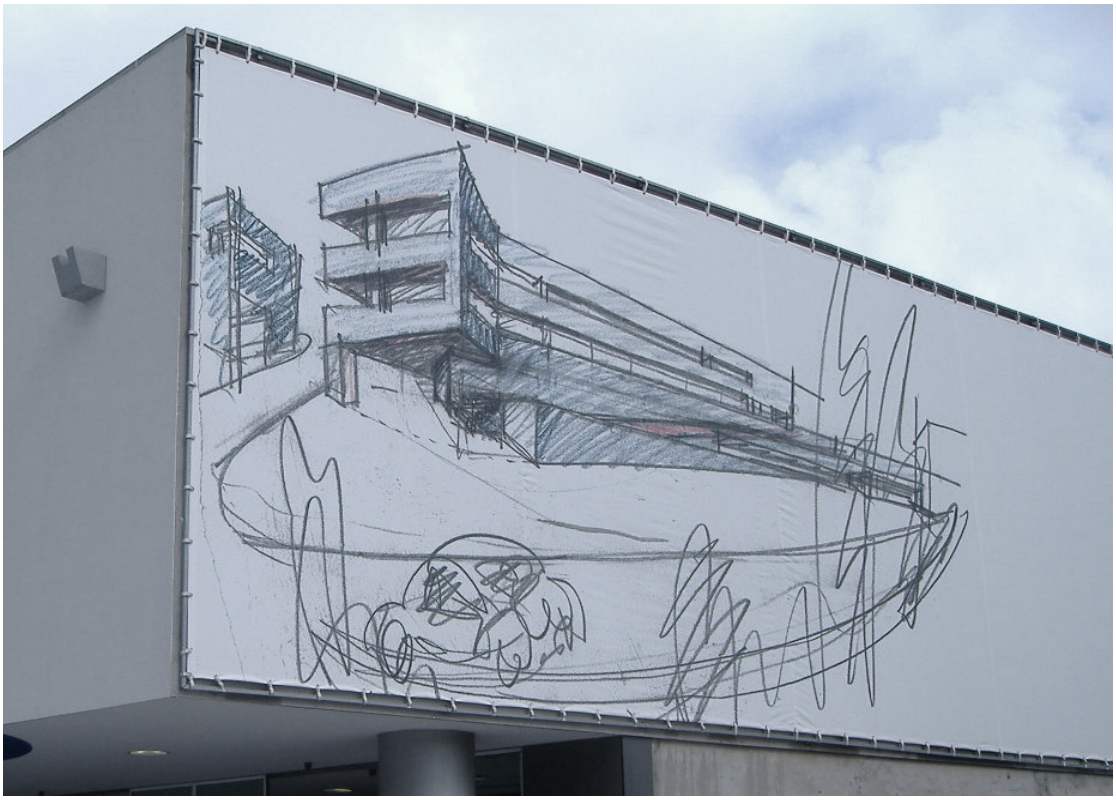




Fig. 24 - Esquisso do Arq. Souto de Moura, exemplo do uso de arte aplica ao espaço de cidade. Estação de Metro da Trindade.

Fig. 25 - Painél publicitário 'Agros' e Sinalética Metro do Porto, Estação de Metro da Trindade.

culação de informação. À crescente oferta de informação visual, corresponde um enérgico desenvolvimento das tecnologias de natureza audiovisual, reforçando a relação visual do homem com o ambiente circundante.

Neil Leach (2005), referindo-se à atual sociedade mediática em que estamos envolvidos e aos sucessivos avanços tecnológicos em matéria de telecomunicações e dos métodos de reprodução visual afirma que nos encontramos constantemente envolvidos e inundados por imagens.[66] A atual proliferação e dispersão massiva de imagens deu origem a uma multiplicação de signos e consequente acumulação de informação, culminando, tal como foi acima referido, no que se designa de "caos visual", patente de forma mais ou menos evidente, em qualquer cidade contemporânea. Sendo a cidade uma mistura de distintas e diversas realidades, a sua imagem não poderia deixar de ser caótica, descontínua e variada. Segundo nos descrever René Huyghe:

"(...) a intuição apercebe-se de imediato que toda a imagem é um sinal onde, como um rosto, podemos encontrar, para além da semelhança ou da beleza, a inscrição de uma alma"[67]

Neste sentido, a imagem da cidade não é mais do que o reflexo da "alma" urbana, ou se preferirmos, o espelho da sociedade onde se insere. O seu caráter comercial e mediático reflete-se diretamente na invasão publicitária[Fig.25] e na crescente preocupação estética das atividades em geral (incluindo a arquitetura); enquanto a sua complexificação se traduz em novos e arrojados programas arquitetónicos, como é o exemplo do Metro do Porto.

A cidade e a sua sociedade vivem, portanto, impregnadas de signos e mensagens, que se apresentam sobretudo sob a forma de um código visual. São as imagens que se espalham incessantemente e nos rodeiam em todas as cidades fazendo parte ativa do nosso quotidiano e na perceção que temos do espaço. É precisamente nessa riqueza visual que nos parece residir a essência do poder comunicativo das grandes urbes e que resulta, posteriormente, na possível criação de imagens mentais que os indivíduos produzem sobre o espaço de cidade, através de um processo de apreensão, seleção e significação dos elementos do urbano.

---

[66] LEACH, Neil - A ANESTÉTICA DA ARQUITECTURA. Lisboa: Antígona, 2005.

[67] HUYGHE, René - O Poder da Imagem. Lisboa: Edições 70, 1986. p.?.

"Na viagem que nos conduz por dentro dos meandros da cidade, vamos à descoberta da sua própria "geografia multissensorial", que afecta os nossos sentidos, as nossas emoções. O aspecto visual, inserido num ambiente de hipertrofia ocular, que caracteriza o nosso mundo, designa assim esta "geografia", que será então estruturada por uma intensa solicitação visual."[68]

Na nossa experiência sensorial da cidade, com um crescimento de estímulos visuais, o olhar do homem vê-se constantemente confrontado com a necessidade de selecionar os múltiplos significados das mensagens visuais que encontra nos seus percursos, organizando-as mentalmente e dotando-as de sentido consoante as suas próprias expectativas e interesses individuais, que podem diferir de pessoa para pessoa. A imagem do espaço urbano que um individuo constrói mentalmente é, como aprofundaremos mais adiante neste estudo, individual, podendo ser ou não coincidente com outras, como por exemplo, no caso de indivíduos pertencentes a grupos sociais e culturais semelhantes. Deste modo, aquilo que para alguns não constitui suporte a uma relação privilegiada do ponto de vista visual pode ser, para outros, alvo de desfrute, fazendo-os explorar visualmente o meio circundante e até estabelecer relações do foro emocional.



Fig. 26 - Os *Graffitis* e o Vandalismo são uma presença constante na imagem da cidade contemporânea. Dada a grande visibilidade da rede de Metro do Porto, este torna-se um lugar por excelência para a prática destas actividades.

[68] LA ROCCA, Fábio - A CIDADE VISUAL, A presença das imagens no espaço urbano in BRIGHENTI, Andrea M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011. p.51

Um cenário urbano povoado por edifícios e objetos em constante mutação parece estimular um forte entrelaçar visual com aquilo que nos rodeia. A superfície da cidade apela a um olhar apetrechado para descodificar não apenas os usos conferidos ao espaço, mas, igualmente, a simbologia aí inscrita. Roland Barthes (1987), abrindo caminho a uma abordagem semiológica da paisagem citadina, afirma que *"A cidade é um discurso, e esse discurso é verdadeiramente uma linguagem: a cidade fala aos seus habitantes, nós falamos a nossa cidade, a cidade onde nós nos encontramos simplesmente quando a habitamos, a percorremos, a olhamos."*[69]

Propusemo-nos, desde o início deste trabalho, a pensar o espaço de cidade enquanto entidade comunicante, procurando interrogá-lo particularmente na relação atenta à visualidade do quotidiano e na forma como essa visualidade se impõe e influi sobre os indivíduos. Como veremos nesta segunda parte da revisão literária, o conceito de imagem é bastante complexo e abrangente. Sendo que a sua definição não é fácil, atentaremos de forma consciente numa abordagem que nos pareça mais relevante à problemática do nosso estudo; daí que nos focaremos essencialmente na importância da imagem segundo duas versões distintas na sua conceção, mas igualmente importantes e concordantes para a criação da imagem do espaço urbano. Primeiramente, abordaremos o conceito de imagem enquanto um espetro muito alargado de objetos e de contextos que remetem para a fabricação de conteúdos com vista à comunicação visual. E, em segundo, na forma de como essa visualidade, assim como outros aspetos inerentes ao espaço de cidade, como sendo os seus valores identitários, sociais e culturais, etc, são potenciadores na formulação de imagens mentais - uma categoria mais abstrata do conceito.

[69] BARTHES, Roland – A AVENTURA SEMIOLÓGICA. Lisboa: Edições 70, 1987. p.187

SOBRE O CONCEITO DE IMAGEM

– –

"A imagem tem, desde tempos remotos, suscitado atitudes divergentes. É uma relação complexa e conturbada aquela que o homem estabelece com as suas imagens. (...) Desta relação resulta, também, uma história repleta de invenções, ferramentas, técnicas e linguagem pictóricas, que enunciam uma ligação particular do homem com aquilo que o rodeia."[70]

– –

Para continuarmos a abordagem ao tema da imagem do espaço urbano, peça central no desenvolvimento do nosso trabalho, parece-nos importante um breve esclarecimento relativamente à forma como entendemos neste trabalho a noção de imagem. Sendo que uma definição precisa deste conceito não é fácil, dada a globalidade de sentidos associados à imagem provenientes da sua abundante produção intelectual, cultural e artística de que resultam diversos géneros de imagem, tentaremos abordá-la de uma forma pertinente.

Desde os tempos em que eram preanunciadores de escrita (Joly, 2001), representando os primeiros sistemas visuais de comunicação humana, que as imagens funcionam como suportes de conhecimento e orientação no mundo.[71] Na atualidade o tema da imagem continua a ser uma questão importante, suscitando debates e reflexões uma vez que se acentua a sensação de uma presença crescente do domínio visual na vida quotidiana. O presente, parece estar particularmente imerso numa visualidade que inunda o quotidiano, brotando de diferentes fontes. Na ciência, na religião, na política, na publicidade, na comunicação social e nas artes, a imagem parece imperar e todas elas pretendem visibilidade.

Hoje, quem circula por uma grande cidade apercebe-se da profusão de imagens de diversa ordem que, em cartazes publicitários e políticos, sinaléticas diversas, expressões de arte pública ou de *graffiti*, vão ocupando o seu lugar, e conquistando uma parcela do território disponível. Tornou-se comum referir que habitamos uma civilização da imagem. Esta revelação, que à priori nos parece óbvia, levanta

[70] CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao graffiti urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007. p.9

[71] JOLY, Martine - INRODUÇÃO À ANÁLISE DA IMAGEM. Lisboa: Edições 70, 2001.

algumas questões teóricas, fundamentais para uma correta apreciação do que está em causa quando falamos de imagem, visão ou visualidade no mundo contemporâneo.

Segundo Ricardo Campos (2007), quando nos debruçamos sobre o tema da imagem, ocorre-nos, regra geral, a ideia de imagem associada aos *media* e às tecnologias visuais - à sua produção mediatizada - quer seja através da televisão, do cinema, da imprensa, da publicidade ou da internet que, tendem a absorver a nossa atenção, dada a sua presença abundante no campo da perceção visual quotidiana.[72] No entanto, podemos assumir que a noção de imagem não é exclusiva do atual mundo mediático, tendo desde tempos remotos servido de suporte simbólico à atuação do homem no mundo e utilizada para comunicar o sentido desse mesmo mundo. Aliás, as diversas expressões que a imagem pode atualmente assumir são o resultado de um processo histórico e cultural ao longo dos tempos, o que reflete o caráter social do conceito. Assim, temos que a própria noção de imagem, enquanto conceito polimórfico, adquire diferentes sentidos e é de difícil definição, mas também engloba um sentido social, cultural, e histórico que reflete o modo como as imagens são fabricadas, usadas e entendidas pelo homem.

Esta desconstrução é importante quando constatamos que, ao longo dos tempos, a imagem raramente é tratada sem um certa dose de polémica, tendo suscitado constantemente animados debates advindos da sua utilização, como por exemplo: em atitudes extremadas e conflitos coletivos. A imagem é, portanto uma construção e um fator de envolvimento coletivo e que está densamente carregada de significado simbólico. Independentemente do tipo de imagens em causa, parece ser consensual a ideia de que esta desfruta de enorme poder, atuando emocionalmente e positivamente sobre os indivíduos, apreendida e descodificada através do olhar.

Geralmente associamos a temática da imagem a um leque de referências que se apoiam sobretudo na sua presença física, visível e material. Se analisarmos a identificação dos elementos da realidade que geralmente categorizamos como imagem, rapidamente chegamos à conclusão que este universo está repleto de imagens divididas por categorias e subcategorias extremamente diversificadas, compostas por objetos e contextos distintos. Portanto, se atendermos a uma abordagem le-

[72] CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao graffiti urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007.





Fig. 27 e 28 - *Outdoors* publicitários do Metro do Porto.

viana sobre o tema, esta parece-nos aparentemente relacionada sobretudo com os objetos físicos com os quais estabelece uma qualquer relação de analogia e similitude. No entanto, apesar deste pressuposto estar inteiramente adequado para algumas imagens, para outras a situação é completamente diferente. Muitas vezes a imagem é utilizada para criar um objeto inteiramente diferente do real, sem referência física evidente ou até, utilizada por alusão a objetos e contextos imateriais, existindo exclusivamente nos meandros da mente e, por isso, apelidada de imagem mental.

"...a imagem pode então, ser uma reprodução ou uma representação, pode assumir-se como metáfora, uma reminiscência de percepção, ou um símbolo. Esta aparente profusão de significados associados a um termo tão abrangente não nos impede de a utilizarmos com frequência no nosso quotidiano, em contextos diversificados e remetendo a uma enorme diversidade de situações e objectos."[73]

Martine Joly (2005) expõe a questão da imagem como um termo que deriva de um longo desenrolar histórico e fruto de ramificações diversas com origens nos usos, costumes e entendimentos que concorrem para moldar a forma como entendemos esse mesmo termo e associações que lhe atribuímos.[74] A autora, fala-nos de diferentes tipos de imagem, referindo-se por exemplo, à imagem mediática, território privilegiado da atenção social e, geralmente entendido como o "ecossistema" por excelência das imagens contemporâneas. No entanto, não sendo as imagens estritamente do campo mediático, como já referimos, M. Joly (2001), fala-nos de outras conceções do termo, que nos remetem para ideias remotas e míticas, para as memórias e as origens, não esquecendo as imagens psíquicas, a imaginária científica ou as novas imagens,[75] confirmando a teoria já referenciada de que o tema é algo evasivo, existindo uma pluralidade de conceções de imagem que decorre da diversidade de olhares e pontos de vista, quer da natureza dos objetos que carregam este particularidade.

Thomas Mitchell (1986), por seu turno, sustenta que é melhor considerar as imagens como uma grande família, capaz de ser estudada a partir da sua árvore genealógica, sendo que, apenas algumas versões dentro desta ramificação corresponde-

[73] CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao graffiti urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007. p.29

[74] JOLY, Martine - A IMAGEM E OS SIGNOS. Lisboa: Edições 70, 2005.

[75] JOLY, Martine - INTRODUÇÃO À ANÁLISE DA IMAGEM. Lisboa: Edições 70, 2001.





Fig. 29 - Campanha publicitária Renova. Estação de Metro da Trindade, 2012.

Fig. 30 - Veículo do Metro do Porto revestido por campanha publicitária Vodafone, 2012.

rão a uma versão legítima do conceito. A partir da imagem, enquanto semelhança, o autor define cinco grandes ramos de imagens: imagem gráfica (desenhos, pinturas, etc); imagem ótica (espelhos, projeções, etc); imagem percetiva (aparências, informação sensorial, etc); imagem mental (memórias, ideias, sonhos, etc); e imagem verbal (metáforas, descrições, etc). O autor aponta os dois primeiros ramos - as imagens gráficas e óticas - como sendo versões mais legítimas acerca do conceito de imagem, aquelas que assim são denominadas no seu sentido literal, estando as restantes endereçadas para um sentido mais metafórico da questão - as imagens percetivas, mentais e verbais. Segundo Mitchell, no que designa como "ramo ilegítimo", as imagens caracterizam-se pelo facto de não serem estáveis ou permanentes como as imagens reais, serem por vezes abstrações sem correspondente real e não serem exclusivamente visuais podendo envolver todos os sentidos humanos.[76]

Entendemos, portanto, que uma visão unitária da imagem converte-se num projeto difícil de sustentar, dada a multiplicação de sentidos, de objetos, de paradigmas e perspetivas doutrinárias em torno do tema. Daí, que se compreende por imagem, um leque muito alargado de objetos, contextos ou situações que remetem para a fabricação de conteúdos com vista à comunicação visual, ou que, de alguma forma são examinados do ponto de vista do observador como um enunciado visual. Sendo a imagem algo com referência material ou imaterial, no que toca ao tema da imagem da cidade, o conceito aparece-nos segundo duas versões. A primeira, que a seguir veremos, faz referência a uma realidade formada por imagens que existem independentemente da presença do indivíduo que as contempla, mas que no fundo são as imagens materiais [Fig.29 e 30] que têm visibilidade na superfície visível da cidade e que o seu propósito seria, ainda assim, o de ser comunicadas/vistas - imagens gráficas, objetos, referentes urbanos, etc. A segunda, que abordaremos posteriormente, será a imagem imaterial, isto é, fruto da reflexão e interpretação do real, a imagem mental que cada indivíduo constrói para si mesmo.

[76] MITCHELL, William J. T. - ICONOLOGY. Chicago: University of Chicago Press, 1986.

A IMAGEM COMO SISTEMA DE LINGUAGEM

– –

Coloquemos para já de lado as imagens mentais, que remetem para um sentido mais abstrato e imaterial, e centremo-nos na restante família tendo em consideração aquilo que nos parece essencial no discurso sobre as imagens enquanto linguagem. O território, e tudo aquilo que este comporta é, desde tempo imemoriais, empregue para comunicar, sendo apropriado por indivíduos e grupos que lhe empregam um determinado significado. Tal como foi anteriormente referido, o meio urbano é um espaço marcadamente visual, lugar de consumo, produção e circulação de imagens, daí que a cidade seja constituída por signos variados e possua uma memória que não é apenas física mas igualmente simbólica.

Considerar a imagem como linguagem implica, necessariamente, que a entendamos enquanto signo imbuído de significado cultural. Ou seja, devemos partir do pressuposto que esta, independentemente dos objetivos do seu produtor, nos comunica algo, uma vez que transporta códigos, culturalmente significativos e que podem ser descodificados. Esta tem sido, historicamente, a principal função das imagens, que em dimensões diferentes da vida coletiva (religião, arte, política, economia, ciência), têm sido utilizadas como elementos de um sistema de comunicação que convive em paralelo com outras linguagens como, por exemplo, a verbal.[77] Para Ricardo Campos (2007), é este o principal interesse das imagens enquanto objeto de estudo e análise, na medida em que o seu significado histórico, simbólico, social e cultural, é revelador de particulares momentos, de dinâmicas socioculturais ou de modos de comunicação, servindo para entender melhor o homem em sociedade. Falar da imagem enquanto ato de comunicação, implica, portanto, considerar a existência de uma linguagem (visual) e de uma série de signos (visuais), bem como de um processo em que tomam parte diferentes intervenientes, nomeadamente os emissores e recetores da informação - protagonistas sociais. *"Os diferentes territórios em que a imagem é fabricada e, se quisermos, os diferentes tipos de imagem, possuem uma lógica interna própria, marcada por convenções estilísticas, elementos simbólicos e modos de produção, que são distintos e afectam o significado transportado."*[78]

---

[77] CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao graffiti urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007. p.34

[78] Ibidem.

Encontramo-nos perante uma imagem, disposta perante os observadores com o intuito de ser descodificada, interpretada de acordo com determinados padrões de leitura e contextos. O estado atual do conhecimento relativamente à imagem é particularmente devedor dos métodos e teorias da semiótica[79], aplicados ao estudo dos sistemas de signo linguísticos e posteriormente visuais. O signo funciona como um elemento de representação de algo, explora as capacidades humanas de associação entre um elemento presente e visível e um elemento ausente, seja este uma ideia, um objeto, um sentimento, etc.. Deste modo, qualquer elemento pode funcionar como signo, dependendo, neste caso, da forma como é interpretada a sua presença. Segundo André Martinet (1983), podemos encontrar diversos tipos de signos: os indícios, cuja presença revela a existência de outra realidade ausente; os sinais, que são signos construídos com o sentido de comunicarem algo, desencadeando um ato de interpretação, na medida em que existe um produtor do sinal e um recetor dessa comunicação; os ícones, que se caracterizam por representarem o objeto original, que, embora não sendo necessariamente de índole visual, são construídos à sua imagem e semelhança; e os símbolos, que remetem para a correspondência entre dois objetos.

"*Os ícones são diferentes dos indícios, na medida em que são fabricados pelo homem com o intuito de representarem, pela semelhança, o objeto de referência, enquanto os segundos* são uma espéc*ie de emanação do objeto original., os símbolos* são uma esp*é*cie de emanação do *objeto original.»*[80]

Segundo nos refere Lucrécia Ferrara (1999[1993]), esta divisão do signo em subcategorias reforça a espécie de relação que o signo desenvolve com o seu objeto. Mais adiante iremos debruçar-nos sobre o conceito de ícone, segundo aquilo que nos parece fundamental para o estudo da imagem urbana. Ainda segundo Lucrécia Ferrara, Charles Peirce[81] elaborou, entre 1895 e 1908, várias definições de ícone que não são coincidentes. No entanto, em 1903, o filósofo assinala o caráter de

[79] A semiótica, do grego semeion (signo), é a ciência que estuda os signos e tem raízes bem antigas, remontando à Antiguidade Grega. Semiótica e semiologia, apesar de muitas vezes serem entendidas como sinónimos, têm origens históricas e científicas diferentes, marcando duas vertentes da ciência dos signos. A semiótica é de origem americana, sendo entendida como a filosofia das linguagens; a semiologia é de origem europeia, sendo entendida como o estudo de linguagem particulares (imagens, gesto, teatro, etc.). Uma verdadeira aplicação da teoria semiológica/semiótica à imagem surge na Europa com Roland Barthes, que procurou aplicar o sistema de Saussure à análise do signo visual.

[80] CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao graffiti urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007. p.36

[81] Charles S. Peirce (1839-1914) foi um filósofo, cientista e matemático americano. Fundador do Pragmatismo e da ciência dos signos, a semiótica.





Fig. 31 e 32 - Cartazes publicitários 'Música na Rua'. Um evento decorrido nas estações da rede de Metro do Porto, organizado em parceria com com a Casa da Música e CMP.

Fig. 33 - *Performance* durante o evento 'Música na Rua'. Estação de Metro do Bolhão, 2010.

similaridade que caracteriza a relação entre o signo icónico e o seu objeto, atribuindo-lhe a designação de "hipoícone". Os hipoícones podem ser divididos em imagens, diagramas e metáforas. As imagens desenvolvem, com o objeto, uma similaridade, não apenas na evidência da relação entre o signo e o seu objeto; mas numa relação entre ícones na tentativa de representar ideias ou formalizar conhecimentos, um diagrama matemático, por exemplo; metáforas representam o caráter representativo de um representante (signo) pela representação de um paralelismo com alguma outra coisa.

"A metáfora representa o objecto salientando nele o índice que, institucionalmente, caracteriza o elemento que ele, hipoícone metafórico, representa: a coroa ou a tiara sobre a cabeça de uma rainha, por exemplo. É nesta dimensão da metáfora que podemos compreender a imagem da cidade que se faz representar, sensivelmente, pelos elementos que a norma cultural estabelece para sua descodificação."[82]

Martine Joly (2001) afirma que aquilo que entendemos por imagem (ou mensagem visual) é algo heterogéneo, *"o que quer dizer que ela reúne e coordena, no âmbito de um quadro (de um limite) diferentes categorias de signos: imagens no sentido teórico do termo (signos icónicos, analógicos), mas também signos plásticos: cores, formas, composição interna ou textura (e a maior parte do tempo também signos linguísticos) da linguagem verbal."*[83] Ou seja, geralmente aquilo que entendemos por imagem é uma unidade complexa, um objeto compósito de diferentes signos que não são, necessariamente, de carácter pictórico.

Segundo Lucrécia D' Allessio Ferrara (1999[1993]), *"as características culturais sedimentam a cidade enquanto império fervilhante de signos que cria uma linguagem e justifica uma óptica de estudos voltada para ela enquanto modo específico de produzir informação, ou seja, uma representação, um modo de ser que substitui e concretiza o complexo económico e social responsável pelo fenómeno urbano."*[84]

Por outras palavras, integrar a imagem num circuito de comunicação implica considerar a existência de um conjunto de agentes e de processos. Deste modo, pressupõe em primeiro lugar, falar de um autor e de um observador e, consequente-

---

[82] FERRARA, Lucrécia D'Allessio - OLHAR PERIFÉRICO: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999. p. 250

[83] JOLY, Martine - INRODUÇÃO À ANÁLISE DA IMAGEM. Lisboa: Edições 70, 2001. p.38

[84] FERRARA, Lucrécia D'Allessio - OLHAR PERIFÉRICO: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999. p.201





Fig. 34 - Pintura sobre azulejos da autoria do Pintor Júlio Resende. Estação de Metro do Bolhão.

Fig. 35 e 36 - Pintura sobre azulejos da autoria do Arq. Siza Vieira. Estação de Metro de S. Bento. Mais uma vez, exemplos de arte aplicada ao espaço de cidade.

mente, de contextos de produção e receção das imagens. Pressupõe, em segundo lugar, falar das diferentes funções que a imagem cumpre enquanto mensagem, ato de comunicação entre pessoas e grupos.

Vejamos a primeira questão. Contemplar a imagem nestes termos, obriga-nos a equacionar a dinâmica comunicacional tendo em atenção diferentes elementos, como sejam o texto (imagem-texto), o seu autor/emissor e o seu observador/recetor. Como vimos, o sentido da imagem não é uniforme, não é um dado adquirido, antes resulta de uma complexa trama em que diferentes intervenientes e elementos contextuais tomam parte. Para Joly (2001) a vitalidade e polissemia da imagem residem, essencialmente, no momento da sua receção, da sua descodificação. A imagem transporta um sentido, aquele que é intencionalmente atribuído pelo criador/produtor, no entanto, no momento do seu consumo/receção, dá-se uma segunda oportunidade de criação, neste caso de recriação, de manipulação, interpretação ou assimilação do sentido original. Daí que muitos atribuam aos observadores um papel fundamental e ativo neste processo, considerando que no momento de apreensão têm lugar processos cognitivos, social e culturalmente orientados, que conferem sentido ao objeto percecionado. É neste momento que surge a produção de sentido, a leitura do texto de acordo com os padrões coletivos, interesses e desejos dos atores.

É necessário, portanto, ter em consideração num processo comunicacional que se estabelece onde a imagem é a mensagem, as expectativas dos agentes e os contextos onde estes se situam. Estas dimensões revelam que não existem apenas fatores internos ao signo, mas igualmente externos, que remetem para a situação comunicacional criada e para as expectativas do recetor/espectador, que vão determinar os modos como se interpretam as imagens. A subjetividade da experiência singular ocorre no confronto entre o sujeito e o objeto invocando o capital de conhecimentos acumulado, as preferências estéticas, os objetivos da leitura, entre outras dimensões. Não há, portanto, um modo uniforme de ler uma mensagem, uma mesma imagem desperta sentimentos, imaginários, conexões lógicas ou memórias, completamente díspares de indivíduo para indivíduo.

VISÃO, PERCEÇÃO E VISUALIDADE DO URBANO

– –

A cidade - e consequentemente o seu espaço urbano - é algo para ser contemplado à medida que é percorrida no tempo e no espaço, sendo que a sua perceção[85] é feita parcialmente. Kevin Lynch (2009[1960]) defende que nada é vivenciado em si mesmo, isto é, de forma individual e independente, mas sim em relação com a sua envolvente, daí que elementos semelhantes mas inseridos em contextos distintos possam adquirir significados também diferentes.[86] É, a partir desta noção de perceção e das relações que os indivíduos estabelecem com o meio envolvente, que resulta a construção da imagem do espaço urbano. Assim como outros elementos móveis da cidade, os protagonistas sociais são tão importantes na construção da imagem da cidade como os seus elementos fixos, isto é, a sua imagem não resulta apenas da perceção das formas físicas e permanentes do espaço urbano - como é o caso da arquitetura, do mobiliário urbano, etc - mas também, e sobretudo, das pessoas e das atividades que estas desenvolvem. Logo, o individuo não é apenas um observador passivo deste espetáculo quotidiano que se desenrola nas nossas cidades, mas sim parte ativa dele. Ele é agente e ator, observador e produtor do espaço urbano, agindo sobre a imagem visual que lhe está associada.

A apreensão da cidade, parcial e fragmentada, envolve quase todos os sentidos do individuo e vai-se desenrolando naturalmente à medida que é experienciada, *"a cada instante existe mais do que a vista alcança e mais do que o ouvido pode ouvir, como se fosse um cenário à espera de ser analisado."*[87] Gordon Cullen, define esta sucessão de acontecimentos que surgem ao transeunte à medida que se desloca pela cidade como visão serial[88], uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas que dão vida ao percurso e que têm grande impacto visual sobre o observador.

Os sentidos, com especial enfoque na visão, são essenciais à forma como nos rela-

---

[85] A perceção é a faculdade básica de perceber através dos sentidos e da mente. É um processo mental ativo que consiste na aquisição, interpretação, seleção e organização de informação obtida pelos sentidos. A perceção envolve a memória e a experiência passada, isto é, o conhecimento adquirido anteriormente pelos sentidos. A natureza da perceção é uma questão complexa e continua, ainda em aberto, de diversos estudos e teorias (desde a antiguidade clássica, empirismo, racionalismo, à escola da gestalt, ao construtivismo, à fenomenologia, ecologia percetual ao cognitivismo).

[86] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009. p.14

[87] Ibidem. p.10

[88] CULLEN, Gordon – PAISAGEM URBANA. Lisboa: Edições 70, 2009. p.11

cionamos com o espaço urbano e apreendemos a sua imagem. Para Pedro Castro (2008), a visão e a imagem não são um todo indivisível, pelo contrário, trata-se de uma mescla de informação que compreende cor, contraste, forma, movimento e outros elementos que são percecionados e analisados em processos paralelos no nosso cérebro e que, ao seu conjunto, chamamos imagem. Ora, o desafio lançado ao nosso cérebro é, mais do que ver/percecionar, o de perceber o mundo, extraindo-lhe a informação mais significante. O mesmo autor, acrescenta ainda, que *"o* cérebro perce*ciona o essencial e o resto é preenchido mentalmente."*[89] O cérebro é o motor da compreensão e a perceção envolve a memória (a experiência anterior) que necessita de duas funções fundamentais: a capacidade de fixação, que é a função responsável pelo acréscimo de novas informações à consciência e graças à qual é possível adquirir novo material mnemónico; e a capacidade de evocação, ou reprodução, pela qual os traços mnésicos são revividos e colocados à disposição.[90]

"Uma observação mais atenta da actividade humana e da forma como interagimos com o mundo perceptível leva-nos, invariavelmente, à conclusão de que a nossa espécie é, primordialmente visio-orientada. A visão é, de facto, o mais nobre dos sentidos"[91]

A imagem é fabricada para ser apreendida pelos olhos, para comunicar visualmente. Retomando a matéria dos sentidos, constatamos que são vários os que constituem o corpo humano e que nos ligam ao mundo permitindo-nos percecioná-lo. O tato, a audição, o olfato, a visão e o paladar, constituem os suportes que nos permitem apreender aquilo que nos está próximo. Independentemente da relação que estes órgãos sensoriais estabelecem entre si, a visão é, para muitos o sentido humano mais poderoso. A visão, fruto da herança e aperfeiçoamento biológico do homem, é entendida como o órgão que mais informação fornece, sendo um elemento central na forma como experimentamos e qualificamos o mundo.

É, portanto, incontornável pensar a imagem do espaço urbano em união com o olhar. Parte-se do pressuposto de que a relativa importância que a imagem assume em determinados contextos está profundamente vinculada ao papel que a

[89] CASTRO, Pedro - NEUROPSICOLOGIA DO SISTEMA VISUAL: Ao processo de (meta)construção imagética do cérebro humano *in* Revista Dédalo. Porto, 2008. p.5

[90] GOMES, Patrícia - DESENHO DO ESPAÇO. Dissertação de Mestrado em Desenho, orientada pelo Professor Catedrático Pintor Lima de Carvalho. Lisboa - FBAUL, 2007. p. 37

[91] CASTRO, Pedro - NEUROPSICOLOGIA DO SISTEMA VISUAL: Ao processo de (meta)construção imagética do cérebro humano *in* Revista Dédalo. Porto, 2008. p.4





Fig. 37 e 38 - A perceção do espaço de cidade de dentro e fora dos veículos do Metro do Porto.

visão adquire na nossa correspondência com o mundo[92]. A perceção será, também influenciada pela necessidade, expectativa ou motivação do sujeito, existindo uma componente afetiva que contribui para a imagem representada. Tal como Kevin Lynch (2009[1960]) refere, algumas impressões podem ser captadas mais intensamente que outras, dependendo do interesse afetivo, da atitude pensada e da situação emocional de quem recebe.

Os sentidos, mediadores da comunicação entre o homem e o mundo, moldam a forma como construímos o nosso entendimento do mesmo e transmitimos *sentido*[93] àquilo que nos rodeia. A forma diferencial como as várias culturas utilizam os sentidos, determina os modos como percecionam a realidade, agem sobre a mesma e comunicam sentido. A nossa experiência com aquilo que nos rodeia é sempre multissensorial e clarifica a relação que o corpo e os diferentes sentidos estabelecem entre si e na forma como simultaneamente nos apropriamos da realidade. Sobre esta questão, Edward T. Hall (1986[1966]), nos seus estudos revela a importância dos sentidos na forma como construímos a noção de espaço, nos movimentamos nele e comunicamos com os outros seres, revelando que os indivíduos pertencendo a culturas diferentes, habitam mundos sensoriais e percetivos diferentes. *"A selecção dos dados sensoriais consiste em admitir certos elementos ao mesmo tempo que são eliminados outros; assim, a experiência será percebida de modo muito diferente de acordo com a diferença de estrutura dos filtros perceptivos de uma para outra cultura (...) A análise do modo pelo qual os diferentes povos se servem dos seus sentidos, nas suas interferências com o meio ambiente vivo ou inanimado, proporciona-nos dados concretos acerca das suas diferenças."*[94]

Para Hall, a construção e manipulação de um ambiente físico é um óbvio sintoma dos modos como são utilizados os órgãos sensoriais, bem como dos seus atuais prolongamentos tecnológicos. O espaço arquitetónico e urbano, as peças de uso comum e outros utensílios, revelam o modo particular como os sentidos são esti-

[92] Embora esta reflexão seja verdadeira, convém salvaguardar a existência de casos excecionais, como por exemplo: os invisuais, que têm uma perceção do espaço urbano apoiada pelos outros sentidos.

[93] Kevin Lynch (2010[1981]), introduz o termo "sentido" para definir a aparente clareza com que o espaço urbano pode ser apreendido e identificado, e a facilidade com que os seus elementos podem ser ligados a outros acontecimentos e locais numa representação mental coerente no tempos e no espaço, e o modo como essa representação pode ser ligada a conceitos e valores não espaciais. Esta é a união entre a forma do ambiente e os processos humanos de perceção e cognição. Estas imagens, ou representações mentais, são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio, na medida em que o meio oferece distinções e relações que o observador mediante as suas capacidades e interesses, organiza e dota de sentido. Seleciona, organiza e confere-lhe significado conforme os seus interesses e objetivos individuais.

[94] HALL, Edward T. - A DIMENSÃO OCULTA. Lisboa: Relógio d'Água, 1986. p.13

mulados, trabalhados, educados, ao longo da nossa história cultural.

Retornando às imagens e à visualidade, devemos ter em atenção o facto de, dificilmente, encontrarmos uma inter-relação entre o homem e o meio em que esteja em causa uma experiência unicamente visual. Isto é, dificilmente conseguiremos isolar de forma autónoma experiências sociais em que o corpo enquanto totalidade não participe de forma ativa, independentemente da nossa consciência.

*"A percepção resulta, geralmente, de uma actividade multissensorial. Pode existir, todavia, um privilégio de ordem simbólica, fruto dos modos como ordenamos culturalmente o nosso corpo físico que, como sabemos, é um aparelho socializado. Desta forma, tal como o corpo é composto por regiões com diferentes valores, fun*ções e aplicações, moldado pela história e cultura, também o será ao nível dos seus sensores."[95]



Fig. 39 - A perceção do espaço de cidade durante uma viagem no Metro do Porto.

[95] CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao graffiti urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007. p.42

A dualidade entre inato e adquirido, natureza e cultura, obriga-nos então a distinguir visão de visualidade. A visão está fundamentalmente relacionada com as capacidades fisiológicas humanas para olhar o que nos rodeia. A visualidade, remete para a forma como o olhar é construído, de acordo com o contexto histórico, social e cultural. Os modos como visualmente entendemos o mundo e os objetos que o povoam, não partem de um puro processo de perceção, pois são, igualmente, o resultado de mecanismos cognitivos específicos e de uma ação sobre o meio envolvente.[96] O olhar permite construir e apreender imagens e objetos. A nossa realidade e, consequentemente, o nosso espaço público urbano, é fruto de uma lenta e gradual construção, sujeita a transformações e a um constante acumular de informação. Diversos sujeitos participam neste processo que, sendo individual, é simultaneamente coletivo. Os olhos veem o mundo através do coletivo em que nos situamos. Em comunidade apuramos o olhar e modelamos os sentidos. É, também, a comunidade que nos fornece os códigos através dos quais focalizamos o nosso olhar, representamos a realidade e criamos estruturas de sentido, que, substituindo a realidade, nos comunicam algo sobre a mesma. *"Aprendemos a decifrar o mundo e a comunicar sentido no mundo. As diferentes linguagens, entre elas a não-verbal (incluindo a corporal, pictórica, iconográfica, etc.) são adquiridas nestes contextos culturais e sociais em que nos movemos e crescemos."*[97]

Após estas considerações, concluímos que o olhar e a perceção visual do mundo, não são processos lineares, exatos, unívocos e transparentes como se poderia dar a entender se os considerássemos como uma aparente naturalização do processo visual, concebido como mera operação fisiológica, poderia dar a entender. Não existe por si só, um modo mais válido e intrinsecamente mais verdadeiro ou superior de olhar e retratar a realidade. O olhar segue sempre uma orientação, que podendo ser individual, está submetida a regras socioculturais procurando, em função de determinado contexto, aquilo que é mais útil, interessante ou permitido. A cidade parece estar profundamente associada à imagem e ao olhar de diferentes formas. Esta é uma situação que decorre da condição comunicante do território urbano.

---

[96] Segundo Ricardo Campos (2007), "desde cedo diversas instâncias socializadoras trabalham no sentido de conferir significado àquilo que a nossa actividade sensorial capta do mundo em redor. Aprendemos que certos objectos têm um determinado cheiro, volume, forma e textura, manifestam a sua presença através de determinados sons. Aprendemos que estes podem ser reproduzidos e comunicados recorrendo a diferentes códigos e tecnologias. Os conceitos e a sua representação visual são, assim, consequência de uma acção cultural." p. 45

[97] CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao graffiti urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007. p.45

A IMAGEM MENTAL DO URBANO

– –

"As imagens do meio ambiente são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio. O meio ambiente sugere distinções e relações, e o observador - com grande adaptação e à luz dos seus objectivos próprios – selecciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê (...) Assim, a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores."[98]

– –

Pelos conceitos gerais que temos vindo a desenvolver, a imagem do espaço urbano deveria apoiar-se numa relação de similaridade para com o seu objeto, a cidade. No entanto, o tema tem sido interpretado de modo bastante particular por autores que, voltados para o tema do urbanismo, abordaram esta temática de uma forma metafórica que nos remete, sobretudo, para as questões da apreensão e interpretação da visibilidade do tecido urbano que influi na criação de uma imagem mental que atua sobre o modo como nos relacionamos e apropriamos do espaço de urbano.

Como vimos anteriormente, o conceito de imagem significa a representação de um objeto ou a reprodução mental de uma sensação criada na ausência da causa que a produziu. Essa representação mental, consciente ou inconscientemente, é formada a partir de vivências, memórias e perceções passadas e é passível de se ir transformando à medida que novas experiências vão decorrendo. Por outro lado, o imaginário da cidade, corresponde ao produto da imaginação, à sua função. Composto por imagens mentais, o imaginário é definido a partir de várias óticas que, segundo Gilbert Durand (1997), se trata de um *"conjunto das imagens e das relações da imagens que constitui o capital pensado do Homo Sapiens"*[99], portanto, o grande e fundamental denominador, onde se encaixam todos os procedimentos do pensamento humano. Por seu turno, Andrea Brighenti (2011), defende que os processos associados à produção e circulação de imagens não são meramente semióticos ou simbólicos, mas contêm uma evidente e não desprezível carga afetiva. O que faz com que as imagens, imaginação e as ações dos indivíduos se encontrem

[98] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009. p.14

[99] DURAND, Gilbert - AS ESTRUTURAS ANTROPOLÓGICAS DO IMAGINÁRIO. São Paulo: Martins Fontes, 1997. p.14

numa zona de coexistência denominada pela autora por "imaginacção"[100]. "As "imaginacções" correspondem à imaginação social e ao próprio processo de ação sobre o território, daí que as imagens não devam ser consideradas como simples artefactos ou mediadores, que claramente também o são, mas principalmente, como poderosos agentes integrantes do rosto da cidade capazes de influir no imaginário e, consequentemente na ação dos protagonistas sociais. Na mesma linha de pensamento, Ricardo Campos (2011), acrescenta que a *"profusão de imagens, alicerçada em poderosos circuitos tecnológicos, tem consequências não apenas ao nível do consumo corriqueiro de imagens, mas, igualmente, na configuração de um campos de acção e de imaginação para os indivíduos. A capacidade de imaginar o mundo é, no fundo, uma das bases operativas para a acção e para a criatividade. (...) Cada imagem endereça sempre para um universo mais lato, para um certo imaginário."*[101] O imaginário tornou-se, portanto, elemento essencial na compreensão da cidade que, enquanto produto construído sob o entendimento de apenas alguns grupos restritos de pessoas, manifesta o seu caráter universal e social interativo com o transeunte através da multiplicidade de experiências e acontecimentos decorrentes da diversidade de imaginários que a traduz. *"O imaginário actua e é actuado em e através da produção da cidade"*[102]

Com o crescimento de estímulos visuais na cidade, o "homem transeunte" ou o "homem promenade", se quisermos, por analogia e a propósito, citar Le Corbusier (2009[1923]), vê-se solicitado a percorrer com o seu olhar o espaço urbano e, através de um processo de seleção, organizar os múltiplos significados das mensagens visuais que encontra ao longo do seu percurso. Fabio La Rocca (2011), referindo-se ao mecanismo de seleção de imagens que o cérebro desenvolve aquando do movimento pela cidade, afirma que, "*Esta sensorialidade por códigos visuais comunica-nos o estado da intensidade visual do homem pós-moderno na sua imersão espacial."*[103], num espaço visualmente

---

[100] BRIGHENTI, Andrea M. - "IMAGINACÇÕES" - Imagens Actuantes e a Imaginação dos Territórios Urbanos *in* BRIGHENTI, Andrea M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011. p.31

[101] CAMPOS, Ricardo - IDENTIDADE, IMAGEM E REPRESENTAÇÃO NA METRÓPOLE *in* BRIGHENTI, Andrea M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011. p.17

[102] EADE, John; MELE, Christopher - UNDERSTANDING THE CITY: Contemporary and future perspectives. Oxford: Blackwell Publishers, 2002. p.7 *in* SILVA, Gonçalo M. - UMA INTERPRETAÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA: A influência da imagem na/da arquitectura. Prova Final em Arquitectura sob orientação da Professora Arq. Teresa Cálix. Porto: FAUP, 2007.

[103] LA ROCCA, Fabio - A CIDADE VISUAL: A presença das imagens no espaço urbano *in* BRIGHENTI, Andrea





Fig. 40, 41, 42 e 43 - *Frames* de vivências espaciais quotidianas, Estação de Metro da Casa da Música.

M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011. p.52

carregado de informação de "contorno feérico, até mesmo folclórico", que estimula a nossa visão e transforma a experiência do olhar nos nossos percursos.[104]

A relação existente entre as estruturas físicas e visuais da cidade e os seus respetivos significados dependem dos indivíduos e é através desta relação que entra em linha de importância fatores como: a consciência, a memória e os processos imaginativos. O espaço urbano representa o lugar onde diferentes grupos de atores, segundo as suas características identitárias e interesses, narram, descrevem e representam mentalmente o espaço de cidade. A importância dos símbolos e signos na cidade, já referidos anteriormente, verifica-se porque grande parte da comunicação no espaço de cidade acontece de forma não-verbal. A forma como nos deslocamos no tecido urbano fragmentado, a diversidade de estruturas e referentes urbanos e o caráter comunicativo do tecido urbano resulta na sua configuração polimórfica e multivisual, sendo que a sua perceção, como vimos anteriormente, é feita exteriormente através dos elementos comunicativos que a compõe.

No entanto, muitas vezes a forma como nós, protagonistas sociais, nos deslocamos pelo espaço urbano, a um certo ritmo que leva a uma perceção superficial ou apenas das características apelativas da cidade contemporânea, fazendo com que muitas vez se preencha mentalmente o "vazio" deixado pela perceção fragmentada que temos do espaço. Esta imagem mental, recorrente do contexto físico, depende também da forma como interagimos socialmente no espaço e na forma como nos movimentamos. É esta imagem mental que cria a nossa perceção do espaço construído e, inerentemente, de todas as estruturas urbanas, pela associação da perceção individual de diversos objetos ou de um conjunto urbano com características associáveis. *"As imagens graficamente, verbalmente ou literalmente, transmitidas implicam diferentes percepções e geram possíveis imagens mentais distintas das que se formam a partir da realidade física."*[105]

Kevin Lynch (2009[1960]), provavelmente o autor mais influente nesta temática, legou-nos um trabalho que veio impor a leitura e perceção da imagem das cidades como elemento-chave para a compreensão da sua estrutura e, logo, da sua identi-

[104] LA ROCCA, Fabio - A CIDADE VISUAL: A presença das imagens no espaço urbano *in* BRIGHENTI, Andrea M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011. p.52

[105] SILVA, Gonçalo M. - UMA INTERPRETAÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA: A influência da imagem na/da arquitectura. Prova Final em Arquitectura sob orientação da Professora Arq. Teresa Cálix. Porto: FAUP, 2007. p.75



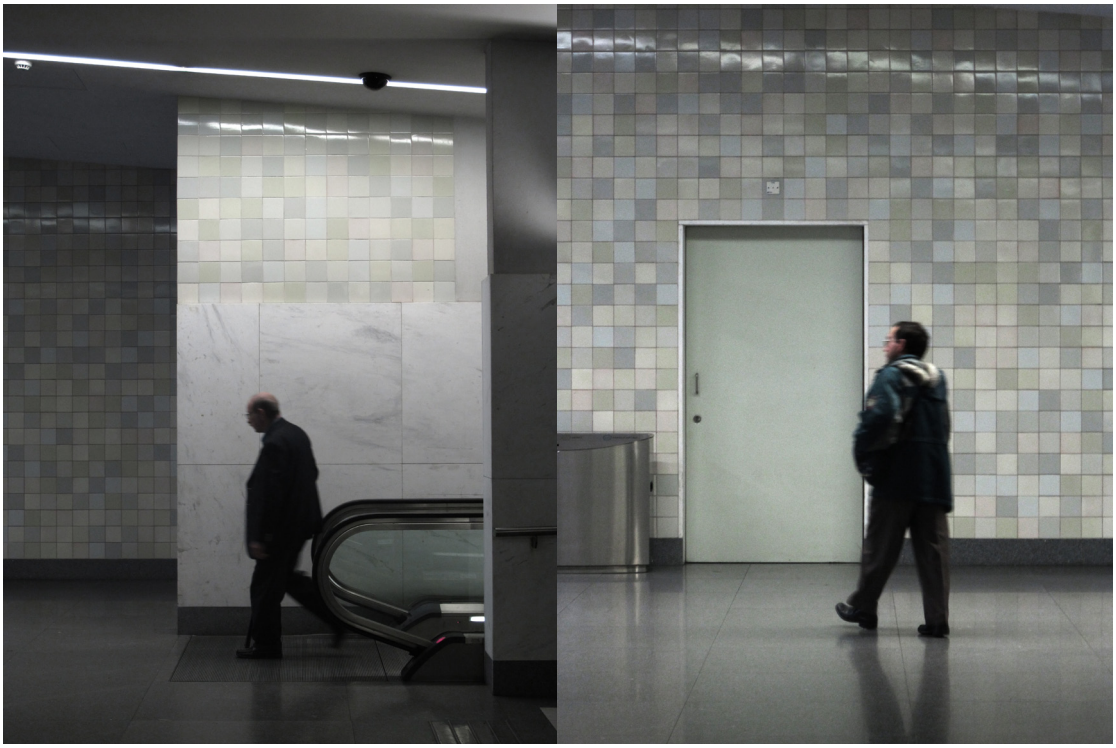


Fig. 44, 45 e 46 - *Frames* de vivências espaciais quotidianas, Estação de Metro de S. Bento.

dade. O autor defende que a legibilidade é crucial na estrutura citadina. Analisar os mecanismos dessa legibilidade e tentar provar como a sua articulação poderia ser usada quando se reconstroem as cidades foram os objetivos fundamentais do estudo clássico de Kevin Lynch. Para compreender a necessidade de uma legibilidade, justificava Lynch, teríamos de "*considerar a cidade não como algo em si mesmo, mas a cidade como objecto da percepção dos seus habitantes"*[106]. As cidades contribuem ativamente para a criação de uma imagem, que é a representação generalizada do seu mundo físico exterior. Deste modo, a imagem atua como marco de referência das crenças e do conhecimento, e proporciona a matéria-prima para os símbolos e as recordações coletivas de comunicação entre a coletividade.

O autor afirma ainda, que uma imagem viável do meio ambiente pode ser analisada segundo três componentes: estrutura, identidade e significado[107]. Embora sejam mencionados como conceitos indissociáveis no processo de perceção do espaço urbano, eles podem ser separados para atendermos melhor à sua compreensão. Por identidade, o autor pretende definir a distinção de um objeto em relação a outros elementos, o seu reconhecimento como entidade separável, individual e particular. Em segundo lugar, a imagem tem de incluir o padrão espacial ou a relação do objeto com o observador e com os demais objetos, entendido como estrutura.

No que respeita ao significado, o autor é mais cauteloso, não se aprofundado muito no conceito. A ênfase no estudo da perceção do ambiente é, portanto, dada à identidade e à estrutura. No entanto, argumenta que o objeto deverá ter sempre algum significado para o observador, seja este de ordem prática ou emocional, e que isso está intimamente ligado à sua identidade e ao seu papel dentro de uma estrutura mais ampla.[108]

---

[106] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009. p.11

[107] Ibidem.

[108] Ibidem.

A Visibilidade

– –

A imagem mental que gravamos da cidade concentra-se em dois requisitos básicos: a sua qualidade visual e a sua legibilidade. A complexidade de orientação nas grandes cidades pode ser resolvida se forem bem planeadas do ponto de vista ótico, responsável por um forte significado expressivo.[109] Portanto, essa qualidade é condição de perceção, entendida como exclusivamente visual, e responsável pela possibilidade de transformar a cidade num conjunto de pontos claramente identificáveis e, portanto, marcados por um rápido e imediato reconhecimento. Como constatamos anteriormente, apesar de se apontar para uma participação polissensorial na perceção ambiental, é fácil observar certa hegemonia da visão como registo sensível do exterior, capaz de estimular e criar uma imagem mental. Logo, a perceção da imagem da cidade depende prioritariamente do impulso visual, ou seja, a base percetiva é notadamente orgânica e condicionada pela intensidade e definição visuais.

A imagem da cidade que cada um de nós possui é uma combinação entre o nosso universo mental visualizado e as mensagens urbanas, muitas vezes coercivas e autoritárias, dos signos e suportes. Essa imagem codificada opera como uma norma, lei ou símbolo de como a cidade deve ser vista e atua como signo suporte da noção urbana que quer transmitir. Na realidade, trata-se não só da imagem da cidade, mas de uma imagem cultural que utiliza a primeira como um suporte.[110]

Esta visibilidade cria uma tensão e ambiguidade entre imagem da cidade e representação urbana. Porém, a visibilidade da imagem da cidade encontra o seu alicerce no carácter prático envolvido na sua legibilidade.

---

[109] LYNCH, Kevin – A BOA FORMA DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2010.

[110] FERRARA, Lucrécia D'Allessio - OLHAR PERIFÉRICO: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

A Legibilidade

– –

A legibilidade a que Lynch (2009[1960]) se refere aquando do seu estudo para uma "imagem da cidade" provém dos aspetos visuais da cidade, ou seja dos elementos que estão diretamente ligados com a construção da imagem e que exprimem a clareza com que podemos ler e organizar as partes de uma cidade numa estrutura coerente.

"Estruturar e identificar o meio ambiente é uma actividade vital de todo o animal. São muitos os tipos de orientação usados: a sensação visual da cor, da forma, do movimento... assim como outros sentidos, tais como o cheiro, o ouvido, o tacto, a cinestesia, a noção de gravidade..."[111]

A seletividade visual recorta e fragmenta a cidade em imagens que constituem unidades de leitura, a partir de uma gramática que atraiu a objetividade do autor. Os esquemas ou mapas mentais propostos na sua obra, constituem estruturas que orientam a leitura da imagem da cidade no sentido de permitir o reconhecimento dos seus pontos significativos. Nesse sentido, a ideologia da produção do ambiente urbano induz a sua legibilidade.

Kevin Lynch (2009[1960]), introduz um conceito fundamental na compreensão desta temática: A imaginabilidade[112]. A imaginabilidade define as características de um determinado objeto físico que lhe confere uma forte probabilidade de evocar uma imagem no observador. É a forma, cor, disposição, que facilita a produção de imagens mentais vivamente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis à vivência no espaço urbano. Os resultados obtidos, tendo em conta as diversas fontes, levaram o autor a concluir que cada individuo possui uma imagem própria e única do espaço, que, contudo, se aproxima da imagem pública da cidade. Esta imagem resulta, não só dos elementos físicos percetíveis, mas também de outros fatores, tais como o significado social do lugar, prazer sensorial, a sua função e outros fatores.

A imagem é tida em conta como ponto de referência que marca os cidadãos e, a partir dos seus esquemas mentais, impede que eles se percam ou se desorientem

[111] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009. p.11

[112] LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009.

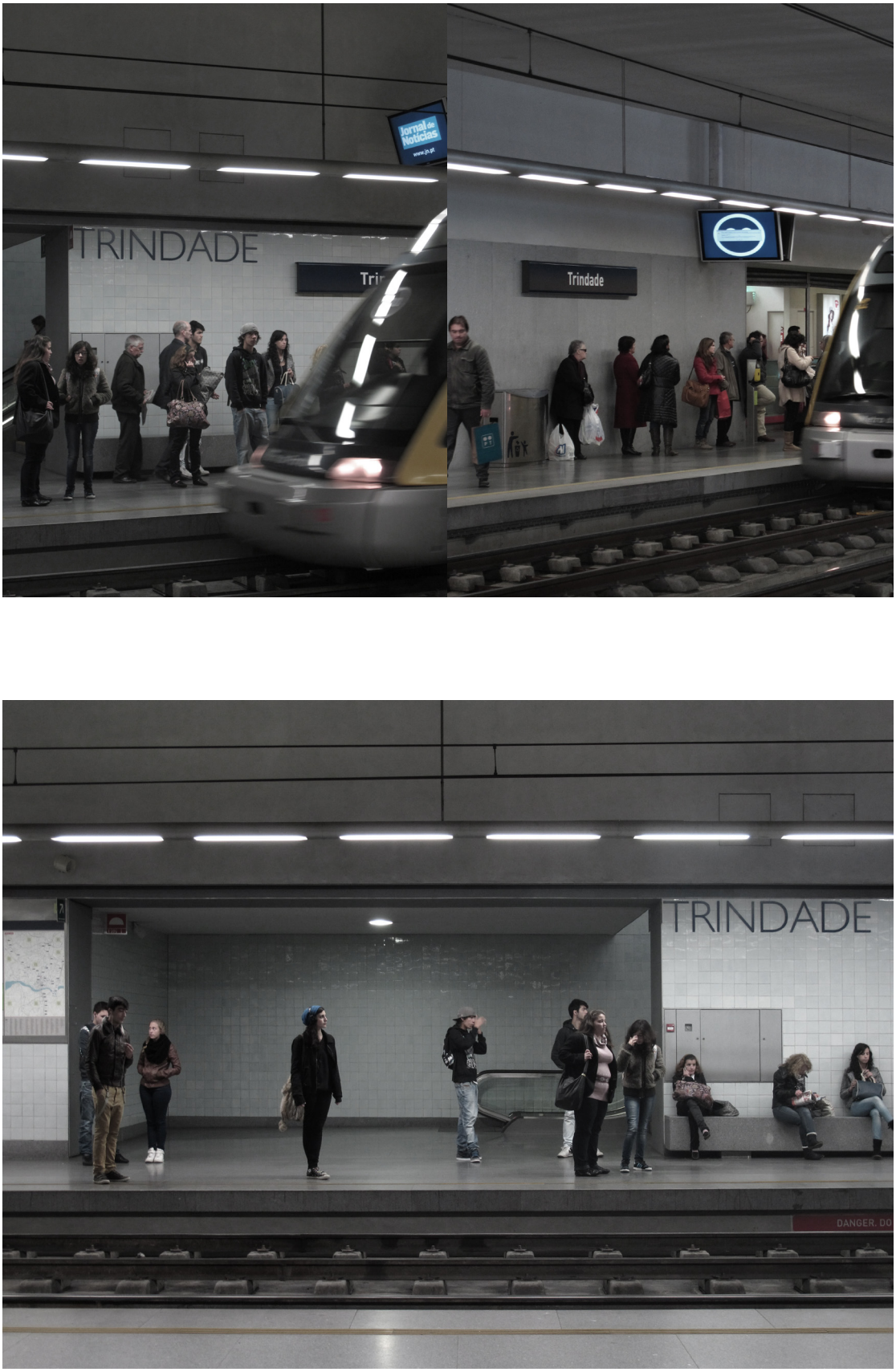


Fig. 47, 48 e 49 - *Frames* de vivências espaciais quotidianas, Estação de Metro da Trindade.

na cidade. A imagem mental que cada individuo retém da cidade é o elemento fundamental no processo de orientação[113]. Esta imagem é fruto da perceção imediata com a memória da experiência passada e têm grande relevância prática e emocional sobre o individuo uma vez que funciona de forma a interpretar informações e comandar ações. Trata-se portanto de uma construção mental da imagem da cidade, que desenha assim o nosso imaginário; da mesma maneira, podemos construir também uma imagem da cidade a partir da multiplicação dos sinais visuais presentes na sua composição, da sua visibilidade.

Podemos concluir que uma imagem clara do nosso ambiente urbano para além de nos oferecer um sentimento de segurança e pertença, assim como contribuir para o nosso desenvolvimento individual, permite também criar uma experiência urbana mais intensa de forma a proporcionar uma relação mais harmoniosa do indivíduo com o meio envolvente.

Portanto, o conceito da imagem da cidade não assenta numa relação direta de similitude com o objeto propriamente dito, mas pelo ao contrário, numa interpretação da sua imagem física e material que se projeta como algo que deverá ser interiorizado e percebido. Na verdade, enquanto sistema de linguagem, a imagem da cidade corresponde a um signo representativo da aparência da cidade, possível de ser concreta e ideologicamente construída, mas não necessariamente similar à cidade que abriga o quotidiano dos seus habitantes e dos seus modos de vida. Isto é, a imagem da cidade atua como um signo, protótipo de uma cidade que se constrói como metáfora da nossa interpretação, com base na perceção dos seus valores, usos, etc, que fazem dos protagonistas sociais, sujeitos e participantes do espetáculo urbano.

[113] LYNCH, Kevin – A BOA FORMA DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2010.





Fig. 50 e 51 - *Frames* de vivências espaciais quotidianas, Estação de Metro da Casa da Música.

SÍNTESE

– –

A reflexão sobre o conceito de imagem do espaço público urbano assentou, sobretudo, no seu entendimento segundo dois vetores distintos mas ao mesmo tempo concordantes para a sua compreensão. Por um lado, temos as imagens que são uma espécie de índice da realidade, física e material, artefatos da arquitetura, do urbanismo, da publicidade, da arte urbana e aplicada ao espaço de cidade, da sinalética, entre outras, que se encontram e manifestam na superfície visível da cidade e que integram, *a priori*, (pre)supostos processos de perceção/apreensão culturais estabelecidos com vista a surtir determinado efeito sobre o indivíduo. Por outro lado, temos as imagens que são decorrentes do processo de memória e da observação e interpretação das imagens anteriormente referidas, criadas através deexperiências concretas com o espaço e que remete para uma formulação de origem mental, constituindo bases para a criação de novas identidades, constructo individual e coletivo. O carácter polifónico da cidade revela-se assim útil para a compreensão do espaço urbano na sua relação com a presença da imagem sob as suas múltiplas facetas. Vemos, portanto, que se estabelece uma relação entre o espaço urbano, a imagem índice e imagem mental e o individuo, o que contribui de certa maneira para explicar a ligação forte do protagonista social com a cidade. Sendo que a proliferação destas imagens, que se apresentam abundantemente nas redes de espaço público, solicitam a cada instante o olhar consciente ou inconsciente dos indivíduos, afetando as suas ações, atividades e deambulações dentro do território urbano polifónico da cidade contemporânea.

No que respeita ao nosso caso de estudo, que iremos desenvolver de seguida, o Metro do Porto também trouxe à cidade inúmeros elementos imagéticos que passaram a integrar o espaço público da cidade. A transformação urbana, a arquitetura, a sinalética, etc... vieram alterar determinados espaços e modificar significativamente a forma como as pessoas vivem e visualizam esses lugares. Enquanto recetáculo e emissor de informação nas suas variadas dimensões e valências, como vimos na primeira parte do trabalho, o espaço público transformado é capaz de projetar sobre o individuo – o protagonista social – imagens que o vão influenciar e que este, à medida dos seus interesses individuais ou coletivos, reconhece, organiza, o que contribui de forma significaticava para a sua relação com o espaço.


de

CASO DE ESTUDO

– –

O METRO DO PORTO

Uma abordagem ao impacto na Imagem da cidade consolidada

Fig. 52 - Relação visual da Estação de Metro da Trindade com a cidade envolvente.

APRESENTAÇÃO DO CASO DE ESTUDO

– –

"Intervir em centros históricos, extravasa o campo da transformação da paisagem urbana, remetendo para a memória e história da cidade, que constituem no fundo o seu carácter e especificidade."[114]

– –



Fig. 53 - Caso de Estudo. Mapa de localização das Estações de Metro: 1. S. Bento; 2. Trindade; 3. Casa da Música.

[114] FERREIRA, Sílvia - Resumo in AVENIDA DA PONTE - Memória e Revitalização Urbana: Arquitectura, Presente e Passado. Dissertação de Mestrado em Arquitectura na FAUP orientada pelo Professor Doutor Francisco Barata. Porto: FAUP, 2011/12.

Com o desenvolvimento do trabalho, tornou-se necessário encontrar um caso de estudo que contemplasse um elemento suficientemente emblemático nas suas particularidades e capaz de atender aos aspetos teóricos e às problemáticas desenvolvidas até então. Foi nesta busca incessante focalizada na cidade do Porto e na importância de uma escolha que estivesse diretamente associada à cidade consolidada, pela sua relevância histórica e identitária, que surgiu como "laboratório urbano" o Metro do Porto, mais especificamente, a intervenção que liga a primeira centralidade – a zona histórica portuense – à "eterna nova centralidade" da cidade – a Boavista. O interesse desta escolha recaiu pelo facto do Metro do Porto ser, provavelmente, a principal intervenção das últimas décadas que resultou numa forte transformação, não só da imagem da malha urbana do centro histórico mas, sobretudo, das vivências, apropriações e novas formas de viver as deslocações quotidianas dos indivíduos na cidade do Porto.

O nosso caso de estudo será então ancorado na ligação destas duas centralidades acima referidas - no canal de circulação que liga as estações de S. Bento à Casa da Música - no qual destacaremos apenas três pontos, como sendo os casos mais significativos e particulares na transformação e/ou recuperação da imagem da cidade: as estações de metro de S. Bento, Trindade e Casa da Música[Fig.53]. Iremos sobretudo focar-nos, para além de algumas questões intrínsecas à construção do próprio projeto e ao processo de intervenção no centro histórico, nas diversas questões externas geradas pela implementação do metropolitano ligeiro de superfície. Focar-nos-emos, essencialmente nas de cariz visual, destacando o impacto do Metro na imagem da cidade do Porto, através das transformações e consequências urbanas inerentes ao processo de implantação desta nova infraestrutura, especialmente os elementos arquitetónicos e outros objetos físicos associados à sua imagem, como por exemplo: os acessos verticais, mobiliário urbano, sinalética, publicidade e outros; assim como as outras características indiretamente causadas pelas correspondentes alterações que este projeto veio introduzir, como por exemplo: as novas formas de viver as deslocações dentro do Porto e da sua área metropolitana e as alterações sociais, económicas e culturais que estes espaços vieram gerar e potenciar.

INTERVIR NO CENTRO HISTÓRICO

– –

Considerar o centro histórico como parte funcional de uma cidade, significa encará-lo como espaço urbano capaz de gerar e potenciar a criação de espaços de diversidade, qualidade arquitetónica, valor económico e de dinâmicas sociais e culturais, evitando assim que se torne uma mera reminiscência do passado ou um apêndice mais ou menos folclórico para turista ver. No entanto, tal como vimos relativamente à *Identidade Urbana*[115], este processo - como é o caso da implementação do Metro do Porto - deverá ser uma forma delicada de adaptá-lo a novas circunstâncias urbanas contemporâneas, garantindo não só a preservação e um respeito pela sua integridade física e simbólica, mas também pelas suas qualidades identitárias e imagéticas.



Fig. 54 e 55 - Túnel de circulação do Metro que recebe os veículos vindos do tabuleiro superior da Ponte Luís I [no sentido Sul - Norte] e onde a linha "penetra" pela primeira vez as entranhas do centro histórico do Porto.

115 Tema abordado na *PARTE I - O ESPAÇO PÚBLICO URBANO*, página 42 do presente trabalho.

Nas palavras de Fernando Távora (2006[1962]): *"Em verdade há que defender, teimosamente, a todo o custo, os valores do passado mas há que defendê-los com uma atitude construtiva, quer reconhecendo a necessidade que deles temos e aceitando a sua actualização, quer fazendo-os acompanhar de obras contemporâneas."*[116]

Enquanto portador de valores sociais, culturais e patrimoniais, o centro histórico é considerado como um dos mais importantes problemas da cidade contemporânea, que requer profundos processos de reflexão acerca das metodologias e estratégias de ação sobre si. *"Este [centro histórico] testemunho vivo de épocas passadas é uma expressão da cultura e um dos fundamentos da identidade do grupo social, vector indispensável face aos perigos da homogeneização e despersonalização que caracterizam a civilização urbana contemporânea."*[117] Portanto, vemos que em casos como a introdução de novas e grandes infraestruturas como o Metro do Porto, torna-se necessária uma consciencialização que envolva não só componentes tecno-construtivas urbanísticas, mas outras que remetam essencialmente para condicionantes que advêm de referências simbólicas coletivas, que englobam os valores de uma comunidade que encontra os seus referentes no passado, que vivencia o presente e se projeta no futuro.

Segundo Rui Tavares (2004), *"hoje o desenvolvimento urbano não pode introduzir dinâmicas de ruptura, que gerem desequilíbrios e descontinuidades. Deve ser capaz de congregar energias que (re)ordenem as existências, as actividades e as vontades inscritas no tempo histórico da cidade. Reordenar, estabelecendo um nível de harmonia, equilíbrio e integração, que recupere as principais linhas de continuidade histórica urbana e que as projecte no futuro, renovadas e revigoradas."*[118]

O centro histórico do Porto, interliga e combina uma série de acontecimentos sociais e económicos que, como veremos adiante, serão potenciados pelo Metro, sobretudo através do estímulo do contacto e mobilidade das pessoas. Salientando a sua importância como lugar de referência para a cidade e para a sua área metropolitana, oferecendo à população lugares propícios a atividades cujos valores,

---

116 TÁVORA, Fernando - DA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO. Porto: FAUP, 2006. p.58

117 SALGUEIRO, Teresa Barata - A CIDADE EM PORTUGAL in FERREIRA, Sílvia - AVENIDA DA PONTE - Memória e Revitalização Urbana: Arquitectura, Presente e Passado. Dissertação de Mestrado em Arquitectura na FAUP orientada pelo Professor Doutor Francisco Barata. Porto: FAUP, 2011/12. p.14

118 TAVARES, Rui - MEMÓRIA E REFUNDAÇÃO URBANA. Conservar e desenvolver a cidade: O Caso do Porto. in Urban recentering. Memory and Urban refoundation. The Oporto Replaning os Central Área by Barry Parker. Barcelona, 2004. p.1



Fig. 56 - Praça Almeida Garret. Relação visual e espacial entre o edíficio histórico e identitário da Estação de Caminhos de Ferro de S. Bento, no centro histórico do Porto, e os elementos contruídos para a Estação de Metro com o mesmo nome.

enquanto comunidade, se interligam com a revitalização dos espaços.

Podemos constatar que resistir à transformação da imagem da cidade, seria um anúncio do alheamento dos seus valores enquanto entidade viva e em constante mutação, logo, proporcionar *"condições de reabilitação urbana no sentido integrado da vida"*[119] é, de facto, um objetivo da cidade contemporânea. Nela, coabitam espaços e edifícios de diferentes épocas, num sucessivo sistema de agregação que lhe confere um carácter polimórfico. Como escreve Álvaro Siza (2001), *"a maneira de construir numa cidade não é só respeito pelo carácter, mas também a transformação da cidade (...) Cada edifício que se faz é uma leitura da cidade e como tal tem que ter uma grande precisão, porque também há outra forma de conhecimento das cidades, que é quase função apenas pela actividade quotidiana."*[120]

Por outro lado, a perceção morfológica de identidade tem-se revelando essencialmente no campo da arquitetura como um dos paradigmas na atual prática de projeto. *"A procura da inserção no lugar, a condução dos projectos de acordo com as vocações dos contextos, detectando as invariantes morfológicas de carácter natural ou cultural (...) têm sido, sobretudo na última década, os elementos fortes da descodificação e interpretação projectual da identidade dos lugares urbanos (...)."*[121]

Intervenções em locais com memória histórica, terão naturalmente de ser cuidadosas e objeto de um processo de reflexão sobre os modos de intervir. Mas, ao mesmo tempo, sabendo aproveitar as oportunidades, para que se introduzam novas funcionalidades e dinâmicas de apropriação e desfrute do espaço que façam com que os lugares recriem e potenciem novas formas de (con)viver com a cidade.

---

[119] PORTO A PATRIMÓNIO MUNDIAL - CRUARB 25 anos de reabilitação urbana.

[120] SIZA, Álvaro in Notícias Magazine - Jornal de Notícias, 15 de Julho de 2001. p.54

[121] AGUIAR, José - COR E CIDADE HISTÓRICA: Estudos cromáticos e Conservação do Património. Porto: FAUP Publicações, 2005. p.121





Fig. 57 e 58 - Tuneladora “Micas”. Processo de escavação dos troços subterrâneos da rede de Metro do Porto.

OS PRINCÍPIOS DO PROJETO

– –

"Sendo evidentes as vantagens e até a necessidade de iniciativas que nos mobilizem para a formação de uma consciência mais colectiva que a que temos, não se pode deixar de reconhecer o contributo que a criação da Área Metropolitana do Porto constitui nesse sentido. E para que uma tal associação de municípios sobreviva e, portanto, evolua, há que encontrar soluções eficientes para os problemas de circulação das pessoas no tecido urbano correspondente."[122]

– –

As primeiras idealizações para um projeto de metropolitano para a cidade do Porto - por volta dos anos 80 - surgiram com base numa ideia, inicialmente utópica e longínqua, de tentar resolver a caótica situação do trânsito automóvel na cidade, assim como a carência de sistemas de transporte público que servissem a área metropolitana do Porto. Dada a acidentada topografia da cidade e o seu terreno extremamente granítico, desde cedo se considerou a construção de um metropolitano ligeiro de superfície que, evitaria deste modo, as extensivas e dispendiosas perfurações do solo que um metro subterrâneo representava. No entanto, com o avanço do projeto nos anos 90, encontraram-se situações onde alguns condicionamentos de perfis de rua, sobretudo no centro histórico da cidade, impossibilitavam a introdução da linha de metro à superfície juntamente com as faixas de trânsito necessárias. Nestes casos, optou-se pela introdução de estações subterrâneas escavadas segundo tipologias que eram ditadas pelas condicionantes pré-existentes do lugar[Fig.57 e 58]. O resultado, foi um percurso que se assume com um carácter misto - superfície/subterrâneo - que atribui ao Metro do Porto uma forte componente cénica sobre a cidade. Em alguns casos, de forma excecional, como é o exemplo do percurso que desemboca à saída de S. Bento em direção à Ponte Luís I, numa vista privilegiada sobre o Douro e a cidade.

Ao empenho em criar uma solução para a crescente e excessiva taxa automóvel dentro da cidade e para a consequente dispersão da população residente para a periferia, aliou-se a vontade dos Municípios vizinhos em criar uma rede de transportes que reforçasse a sua ligação à cidade. Portanto, o Metro do Porto pretendeu

[122] RAMOS, J. MESQUITA in SILVA, Mónica; Dias, Andreia [Departamento de Comunicação do Normetro, ACE] - A PRIMEIRA LINHA. Porto: Normetro, 2002. p.7

não só reformular os transportes públicos no centro da cidade, mas também criar e resolver as ligações com a sua envolvente área metropolitana. A introdução de um novo meio de transporte urbano ajudou a aproximar o Porto dos seus subúrbios e da sua região próxima, intensificando a mobilidade de pessoas e bens e, resolvendo por isso, de certa forma, o fenómeno da expansão urbana próprio da *cidade emergente*[123]. Recuperando alguns dos movimentos internos no interior da cidade, as intenções do Metro passaram assim por uma tentativa de reequilíbrio e revitalização da malha em mutação de uma cidade emergente que denunciava já problemas de desertificação em determinadas áreas. Outros dos motes principais que sustentaram este projeto, talvez o mais importante qualitativamente para o espaço de cidade, foi a possibilidade de criação e reformulação do espaço público urbano, de forma a servir não só as acessibilidades às periféricas centralidades emergentes, mas também a um centro histórico algo debilitado, que necessitava de incentivos à sua recuperação.



Fig. 59 - Tuneladora "Micas". Processo de escavação dos troços subterrâneos da rede de Metro do Porto.

[123] Tema abordado na *CONTEXTUALIZAÇÃO,* página 19 do presente trabalho.

Vemos então, que os princípios do Metro do Porto não consistiram somente num único propósito de inserção daquele que seria o novo serviço de mobilidade urbana, mas também na promoção da requalificação e revitalização de toda uma área urbana dispersa, que este projeto viria "coser" ao longo da sua rede, onde o objetivo seria o de aproveitar as zonas de paragem para fazer cidade. Todo este processo, no qual o espaço público é o principal alvo, obrigou a refletir de uma forma interdisciplinar sobre a cidade e o seu crescimento, tornando-se, como já referimos num potenciador de novos serviços, aumentando a atratividade de algumas zonas, quer para trabalhar quer para residir. Mesquita Ramos (2002), escreve que a nível coletivo, é de realçar o incremento de uma economia global que proporciona *"a requalificação urbana resultante do projecto, a valorização e, consequentemente, a promoção da zona servida (tornando-a mais interessante para viver e trabalhar), o contributo que constitui para o nivelamento social e regularização da distribuição urbana."*[124]

Centrado no movimento e acessibilidade, a rede do metro assegura a interconexão, ligando tecidos de diferentes aglomerados, para construir uma nova identidade à escala metropolitana, com atração, conforto, transformando-se numa nova rede de sociabilização.[125]

"Podemos dizer que, com a rede do sistema de transporte do Metro do Porto, as pessoas vão tornar-se "mais próximas", os locais "menos distantes" e a vida com mais interesse na Área Metropolitana do Porto."[126]

No entanto, é igualmente necessário garantir uma boa inserção urbana da construção para que se tenha sucesso nos princípios idealizados *a priori* para o projeto. Torna-se portanto essencial analisar a forma como são estabelecidos tais trabalhos de implementação de um sistema de metropolitano e respetivas consequências urbanas na estrutura morfológica e social da cidade.

---

[124] RAMOS, J. MESQUITA in SILVA, Mónica; Dias, Andreia [Departamento de Comunicação do Normetro, ACE] - A PRIMEIRA LINHA. Porto: Normetro, 2002. p.9

[125] BRANDÃO, Pedro – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008. p.40

[126] RAMOS, J. MESQUITA in SILVA, Mónica; Dias, Andreia [Departamento de Comunicação do Normetro, ACE] - A PRIMEIRA LINHA. Porto: Normetro, 2002. p.9





Fig. 60 e 61 - Obras de execução do Metro do Porto. Estação da Trindade.

CONSEQUÊNCIAS URBANAS

– –

"O território da área metropolitana do Porto criou, em pouquíssimos anos, as premissas para a construção de uma nova ordem urbanística e de uma nova paisagem urbana. Em menos de sete anos foi realizada uma revolução silenciosa, com a construção de cerca de 70 quilómetros de rede e 70 estações localizadas ao longo de cinco linhas. Uma transformação que, pela dimensão, os tempos de execução e a modalidade de construção, não tem precedentes na história urbanística do país."[127]

– –

A execução de uma infraestrutura, como é o caso do Metro do Porto, para além das evidentes questões que levanta de ordem económica e politica na gestão do território, cria uma série de impactos urbanos de dimensões morfológicas, sociais e ambientais que se manifestam visualmente na organização dos lugares e simbolicamente na identidade da cidade.[128]

Segundo Paulo Pinho e Manuel Vilares (2009), são várias as tipologias de impacto causadas pelo sistema de metropolitano assim como as suas implicações diretas ou indiretas sobre a cidade e os indivíduos *"Os impactos directos de uma infra-estrutura de transportes consiste sobretudo num vasto conjunto de efeitos com incidência imediata sobre o ambiente, as pessoas ou os bens. Serão os impactos de primeira ordem entre os diversos factores em que podemos decompor o projecto e os descritores ambientais, sociais e económicos que caracterizam o meio envolvente. (...) Os impactos indirectos surgem das profundas transformações introduzidas por uma infra-estrutura de transportes (...) referimo-nos aos impactos de segunda e terceira ordem, gerados nos descritores ambientais, económicos e sociais do meio envolvente a partir dos impactos de primeira ordem referidos anteriormente."* [129]

Dito isto, vemos que na construção de uma infraestrutura como o Metro do Porto, existem impactos sobre a cidade e a sua imagem que são resultado da ação direta

---

[127] FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.11

[128] PINHO, Paulo; VILARES, Manuel - A AVALIAÇÃO DAS GRANDES OBRAS PÚBLICAS: O caso do Metro do Porto. Porto: FEUP Edições, 2009. p.25

[129] PINHO, Paulo; VILARES, Manuel - A AVALIAÇÃO DAS GRANDES OBRAS PÚBLICAS: O caso do Metro do Porto. Porto: FEUP Edições, 2009. p.26





Fig. 62 e 63 - Obras de execução do Metro do Porto. Estação dos Aliados.

da sua implementação e da própria operacionalidade do sistema de transporte. Contudo, afere-se também a existência de impactos indiretos que resultam, ou são impulsionados, pelos de primeira ordem. Trata-se das repercussões de um amplo conjunto de ações e intervenções associadas à introdução ou operação do novo sistema de transporte. Neste caso, não nos debruçaremos sobre os aspetos políticos e económicos referentes ao Metro do Porto, que com certeza tiveram um impacto importante e decisivo sobre a implementação deste projeto, mas antes, atentaremos às consequências urbanas resultantes da sua implantação e configuração, com grande impacto na transformação visual e legível[130] da imagem da cidade.

Para assegurar a viabilidade de uma infraestrutura da dimensão do Metro do Porto, está obviamente implícita a imposição de uma série de regras e condicionantes urbanas para a sua execução. O cumprimento de todos os seus requisitos é sempre tanto mais difícil de cumprir, quando maiores forem as condicionantes topográficas e estruturais do meio onde se inserem. No caso da cidade do Porto, como já referimos anteriormente, a implementação deste sistema no coração da cidade consolidada, onde a malha urbana é bastante densa e o solo granítico, significou ponderar e aceitar sérias consequências urbanas na estrutura e imagem da cidade.

Foram várias as constantes operações que tiveram lugar no centro da cidade consolidada[Fig.60 e 61] e na sua respetiva área metropolitana. Desde os trabalhos de ajustes e reajustes inerentes à própria estrutura do metro, quer fossem nas pré-existentes linhas adotadas dos antigos caminhos ferroviários ou na criação de novos canais de circulação; às operações que se manifestaram no espaço exterior aos canais, também com grande impacto na estrutura e imagem da cidade, sendo elas por exemplo: o redesenho de ruas e espaços envolventes, a demolição ou recuperação de edifícios, a criação de espaços de estacionamento adjacentes[131], a deslocação de trânsito pedonal e viário, entre muitos outros. Segundo Souto de Moura (2006): *"A implantação deste sistema obriga à demolição das ruas e, como consequência, de todas as infra-estruturas. Novas redes de saneamento, águas pluviais, gás, electricidade, telefone, tv cabo, fibra óptica e por vezes oleodutos, têm que coexistir com o próprio sistema do Metro a construir (...) trocamos cotas, pavimentos, texturas, passeios, guias, contra-guias, postes de iluminação, árvores. Não é que queiramos*

[130] Legibilidade, conceito de Kevin Lynch (2009[1960]) desenvolvido na página 87 do presente trabalho.

[131] Segundo a Metro do Porto foram construídos 32 parques de estacionamento ao longo da rede, num total de 3400 lugares. A estimativa apresentada pela empresa afirma que cerca de 12 mil carros deixaram de circular devido à implementação do sistema de metropolitano ligeiro do Porto.



Fig. 64 - Obras de execução do Metro do Porto. Estação da Trindade.

alterar a geografia mas 'Metro oblige!'."[132]

Ainda que em diversos troços das linhas, como referimos, o Metro se tenha servido daqueles que eram os antigos canais ferroviários - como é o caso das linhas da Póvoa de Varzim e da Trofa - onde alguns dos pontos de paragem já estariam inclusive definidos, foram necessários vários processos de reajuste capazes de acolher as novas exigências do metropolitano de superfície. No entanto, à medida que as linhas se iam afastando destes canais mais questões precisavam de ser resolvidas e novos canais de serem rasgados. Embora grande parte do percurso seja feito através da apropriação de linhas pré-existentes, tanto num caso como noutro, foi indispensável a introdução dos tais requisitos obrigatórios acima mencionados, tais como: sistema de rede elétrica contínua a toda a linha, a garantia de duas vias de circulação exclusivas para as carruagens e a criação ou adaptação dos pontos de paragem para saída e entrada de passageiros, entre outros elementos.

"O metro à superfície obrigou ao complexo exercício de se pensar a cidade como um todo. Para não criar feridas ou deixar cicatrizes há que projectar: - Reorganizar o trânsito, melhorar os percursos pedonais, duplicar as redes, reperfilar as ruas, e arborizar avenidas há muito despidas, são apenas parte do programa. Criar novos hábitos de viver a cidade e abandonar outros são o exercício de fé de quem acreditou no Projecto."[133]

Como podemos constatar nas palavras de Manuel Paulo Teixeira (2006), outra característica comum a toda a rede do Metro do Porto foi o desenho e redesenho de toda uma arquitetura unitária, com especial enfoque no tratamento do espaço público. Desenhou-se o traçado dos canais, realizaram-se projetos para estações, projetos de ruas, de praças, estacionamentos, viadutos, espaços verdes, caminhos... Enfim, uma variedade de espaços que tinham como principal objetivo servir o utilizador e responder às suas necessidades. No tratamento do tráfego pedonal, salientam-se as passagens que permitem o fluxo contínuo de movimentação transversal ao canal, mas sobretudo, o redesenho dos passeios e todos os pontos de paragem, criados ou recriados ao longo dos quase 70 Km de trajeto, o que

[132] MOURA, Eduardo S. - O METRO E A CIDADE *in* FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.15

[133] TEIXEIRA, Manuel P. - O METRO E A CIDADE *in* FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.19



contribuiu para a criação de uma rede de pequenos espaços públicos. Nas palavras de Souto de Moura (2006): *"Sem ser esta a nossa vocação, o Metro constrói lugares, recantos, junta cidades, desenha Metrópoles (...) As cidades não mudam por vontade própria ou por decretos políticos, mas pela emergência de sistemas necessários à sua sobrevivência e ao seu desenvolvimento."*[134]

A multidisciplinaridade é um requisito indispensável para que um projeto desta dimensão e complexidade, funcione. Para o desenvolvimento de um projeto com o grau de sofisticação e tecnologia que a rede do Metro do Porto apresenta, é imprescindível a coordenação das várias disciplinas ligadas à conceção e desenvolvimento do próprio sistema.

Fig. 65 - Obras de execução do Metro do Porto. Estação dos Aliados.

[134] MOURA, Eduardo S. - O METRO E A CIDADE *in* FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.16

Para Fátima Fernandes e Michele Cannatà (2006), nas obras do Metro do Porto, a arquitetura assumiu um papel fundamental e preponderante pela capacidade de coordenar a complexa articulação desta interdisciplinaridade, demonstrando a sua importância enquanto disciplina de proposta e síntese de todos os processos de modificação do território. O arquiteto deverá ser capaz de usar as condicionantes locais para proporcionar ao homem conforto e beleza e, para Souto de Moura, segundo estes autores, a construção do Metro, foi a possibilidade de redesenhar e reestruturar partes urbanas, despoletar ações de transformação urbana, estabelecer regras e princípios para ações futuras.

Recentrando-nos no centro histórico da cidade, a zona da Baixa, fruto da sua evolução histórica, é constituída por um parcelamento de espaços fisicamente reduzidos. Ruas estreitas e de topografia acidentada, este espaço aparentava-se complicado para a implantação dos novos pontos de paragem que o metropolitano necessitava, tornando-o na intervenção mais complicada de ser executada em todo o projeto. No entanto, apesar do inevitável enterramento da linha nesta zona, os resultados da sua passagem subterrânea não passam despercebidos à superfície visível da cidade. A reorganização de pavimentos, os elementos verticais de acesso aos cais enterrados - elevadores e escadas - bem como todo um conjunto de sinaléticas e placas indicativas, representam uma intervenção que se pretende respeitadora e consciente, mas ainda assim, contemporânea, que veio transformar em certos espaços a imagem da cidade.

Em suma, símbolos de uma arquitetura cuidada e de qualidade pelos espaços e elementos que produziu, assim como aqueles que reorganizou - direta ou indiretamente - a arquitetura do Metro trouxe não só uma inovadora forma de viver às deslocações dentro da cidade e da região envolvente, mas também uma imagem renovada à cidade e ao seu centro histórico, introduzindo uma manifesta diferenciação quer na perceção e legibilidade da cidade, quer na qualidade de vida e comportamento dos seus habitantes e protagonistas sociais. Conclui-se assim, que as áreas de intervenção eram uma peça essencial no processo de requalificação urbana, sendo no entanto absolutamente necessário que a conceção do projeto tivesse em conta elevados graus de exigência ao nível de qualidade arquitetónica e integração paisagística.







Fig. 66, 67 e 68 - Implantação das Estações de Metro na paisagem urbana do Porto. S. Bento, Trindade e Casa da Música.

TRÊS ESTAÇÕES

S. Bento | Trindade | Casa da Música

– –

"As estações do Metro do Porto, que distam entre si, em média, 750m, foram concebidas, de forma a assegurar ao cliente um bom acolhimento, segurança e comodidade. Com uma aparência sóbria e discreta, aliam funcionalidade e estética agradável, através de soluções arquitectónicas que valorizam o meio ambiente onde se encontram inseridas e encontram-se dotadas com mobiliário urbano ergonómico e uniforme em toda a rede. (...) Uma vez que a intermobilidade é um conceito chave num sistema amplo de mobilidade urbana, as estações foram planeadas com o objectivo de promover a complementaridade com outros meios de transporte."[135]

– –

As estações que abordaremos de seguida - S. Bento, Trindade e Casa da Música - fazem parte das mais importantes e com maior relevância prática e simbólica na rede de metropolitano do Porto. São, sobretudo, as que servem de interface entre as várias linhas da rede ou que têm correspondência direta com outros sistemas de transporte: autocarros (STCP) e comboios (CP), nomeadamente, fazendo com que se tornem polos centrais na mobilidade e vivência quotidiana da cidade. Em cada um dos casos selecionados, pretende-se salientar a particular forma como cada projeto se implantou na malha da cidade pré-existente e se adaptou às condicionantes do lugar, influenciando a estrutura morfológica e imagética dos espaços. Apesar de unidas por um fio condutor e um objetivo comum, cada uma das estações apresenta singularidades e problemáticas diversas que acabam por torná-las num caso único e irrepetível.

[135] SILVA, Mónica; Dias, Andreia [Departamento de Comunicação do Normetro, ACE] - A PRIMEIRA LINHA. Porto: Normetro, 2002. p.21



Fig. 69 - Estação de Metro de S. Bento, localizada na “Avenida da Ponte”.

SÃO BENTO

Álvaro Siza

– –

A estação de Metro de S. Bento, projetada pelo Arq. Álvaro Siza, é a única estação, das três que abordaremos, que se insere no centro histórico, que não foi projetada pelo Arq. Eduardo Souto de Moura.

O pedaço de malha urbana onde se insere a estação, dentro da área classificada pela Unesco como Património Mundial[136], é um dos principais eixos do centro histórico do Porto - a Avenida D. Afonso Henriques, também conhecida como Avenida da Ponte - que precedendo a ponte Luís I é, provavelmente, o mais antigo e bem documentado paradigma do urbanismo da história da cidade. Nenhum outro trecho de tecido urbano foi alvo de tão grande número de estudos e planos, durante tão longo período temporal. Vários foram os projetos urbanos, realizados por um vasto leque de profissionais de várias nacionalidades, que ao longo de largas décadas tentaram responder ao problema urbano que ali se manifesta desde a abertura da ponte no séc. XIX e que se prolonga até aos dias de hoje. A "ferida" aberta, desde as demolições nas décadas de 30 e 40 do século passado, continua ainda hoje por se resolver, manifestando-se por uma falta de definição do espaço e pelas ruínas dos velhos edifícios que testemunham a cidade que ali existiu. *"Quem por ali passa apercebe-se que falta algo, que ali a cidade foi interrompida e nunca mais foi continuada, como de um gigante estaleiro ao abandono se tratasse."*[137] No entanto, segundo Álvaro Siza (2001), algo deste processo adquiriu um lugar na memória e no "espírito do lugar"[138].

Dos protagonistas dos planos para a Avenida da Ponte, figuraram nomes, como o do francês Azulle, Fernando Távora ou Álvaro Siza, que se envolve pela primeira vez nesta problemática com o seu plano de 1968 que, tal como os outros anteriores, nunca se realizou. Portanto, quando a Metro do Porto requisita para si a

---

136 FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006.

137 SILVA, Hugo M. - AVENIDA DA PONTE: Impasse em continuidade. Prova final de Licenciatura em Arquitectura na FAUP orientada pelo Professor Arq. Domingos Tavares. Porto: FAUP, 2006/07. p.8

138 SIZA, Álvaro - Memória Descritiva do Estudo Prévio do Projecto de Requalificação da Avenida Afonso Henriques. Porto: 2000 in SIZA, Álvaro; CASTANHEIRA, Carlos - AS CIDADES DE ÁLVARO SIZA. Lisboa: Livraria Figueirinhas, 2001.





Fig. 70, 71 e 72 - Estação de Metro de S. Bento. Relação visual, espacial e arquitetonica com a cidade envolvente.

utilização do tabuleiro superior da ponte Luís I[Fig.70] e há necessidade da construção de uma estação subterrânea que recebesse os veículos vindos de Gaia, Siza é claramente a pessoa indicada para trabalhar sobre o lugar. Daí que para Souto de Moura, abdicar de uma estação no coração da cidade, terá sido com certeza por respeito pelo Mestre e amigo, entregando-lhe um pedaço de cidade com um simbolismo muito particular, reconhecendo-lhe a experiência e esforço demonstrados anteriormente, e porque não, o empenho e interesse em contribuir para a causa pública e para a resolução de um velho problema.

Pensar a Estação de S. Bento, implicou considerar que para além de ser a primeira estação que recebe os veículos vindos de Gaia, é a primeira onde o percurso em direção a Norte se enterra pela primeira vez nas entranhas da cidade [Fig.54 e 55]. A necessidade de fazer os veículos descerem ao nível do subsolo é resolvida por Siza logo após o tabuleiro da ponte, com um desenho de um túnel que faz a linha de Metro desaparecer por baixo da cidade.

Sendo uma estação enterrada, a sua presença na cidade é muito ténue, ao contrário do que se passa nas estações da Trindade e Casa da Música. O seu arranjo urbanístico à superfície é marcado pelo alargamento dos passeios Este e Oeste da Avenida da Ponte para que fosse possível a inserção dos acessos à estação e instalação dos equipamentos de ventilação. Na Praça Almeida Garrett, em frente à sua homónima estação ferroviária (S. Bento), a estação de metro é assinalada pelo elevador e escadaria - fixa e mecânica - de acesso ao átrio subterrâneo que se rasga na via pública. Sendo estes elementos, junto com os acessos situados junto à estação ferroviária e na Avenida da Ponte, as únicas manifestações visíveis que a estação deixa a descoberto, podemos constatar que o espaço à superfície é tratado de forma bastante sóbria e simples, claramente despretensiosa onde o fim é evidentemente servir a cidade e a fruição dos elementos pré-existentes. Por isso, no que toca às transformações na imagem física da cidade, esta estação, no conjunto das três, é a que tem menos impacto exterior. Contudo, a nível dos elementos que concorrem para a imagética da cidade[139], não podemos deixar de referir que a sua presença se faz notar também através de um conjunto de sinalética estrategicamente disposto e pelo mobiliário urbano que contemplam o conjunto de marcas minimalistas que denunciam e anunciam a sua presença.

[139] *A IMAGÉTICA DA CIDADE*, tema abordado na revisão literária deste trabalho, página 56.





Fig. 73, 74 e 75 - Estação de Metro de S. Bento. Relação visual, espacial e arquitetonica com a cidade envolvente.

Siza propõe aqui essencialmente um redesenho do chão da cidade, tendo em conta todas as necessidades que a implantação da rede de metro sugeria, criando neste espaço uma condição contemporânea mas com especial atenção à preservação da historicidade e valor patrimonial do sitio onde se insere. Para interferir com o espaço da cidade histórica consolidada, o arquiteto usa toda a sua e experiência e mestria para conceber uma arquitetura que simultaneamente respeita, completa e potencia.



Fig. 76 - Estação de Metro da Trindade. Relação visual, espacial e arquitetonica com a cidade envolvente.

ESTAÇÃO DA TRINDADE

Eduardo Souto de Moura

– –

A estação da Trindade foi, dentro das três selecionadas para o caso de estudo, a que mais alterou a imagem da Baixa portuense e os modos de viver as deslocações dos seus habitantes. Projetada para substituir a antiga estação de caminhos-de-ferro - em tempos, o terminal de ligação entre o Porto e as várias linhas que seguiam para Norte do país - a estação veio revitalizar um espaço que sempre esteve associado à dinamização e distribuição de fluxos de movimento ao centro histórico da cidade.

"Quando os cais ferroviários foram finalmente demolidos, ficou pela primeira vez exposto todo o enorme espaço apreendido ao longo de muito tempo para lá da antiga fachada da estação. Depois de eliminar de igual forma a presença da bomba de gasolina que ocupava parte da sua frente, a intervenção passou a dispor de uma enorme ferida urbana, aberta num espaço extremamente central da cidade, onde importava sobretudo organizar."[140]

Era essencial um redesenho da nova estação que fosse capaz de requalificar o espaço urbano e de atribuir-lhe novamente o simbolismo como peça central na mobilidade da cidade. Ora, a sua posição estratégica no coração da Baixa do Porto e na restante articulação da rede de Metro, permitiu tornar a Trindade na mais completa estação tanto a nível programático como de espaços atribuídos à cidade. Por isso mesmo, o programa para este espaço tornou-se mais ambicioso, estando inicialmente prevista a construção de volumes onde se iriam fixar os escritórios e as zonas administrativas para a sede da empresa. No entanto, apesar do seu forte simbolismo e complexidade de usos e funções, a estação permanece inacabada, sendo a única estação do conjunto construído até à data que aguarda ainda a resolução de espaços pensados no projeto.

Ponto de passagem obrigatório a todos os veículos da rede, este espaço recebe o maior e constante fluxo de pessoas, que lhe atribuí um importante carácter nodal e articulador da rede de Metro. Sendo de facto o único ponto comum a todas as linhas, a sua construção é, mais uma vez, peculiar e única no que toca às restantes

[140] VIERIA, Frederico M. C. - ARQUITECTURA ANDANTE: As arquitecturas do metro do Porto. Dissertação de Mestrado em Arquitectura na FAUP, orientada pelo Professor Arq. Nuno Brandão Costa. Porto: FAUP, 2009. p.129





Fig. 77 e 78 - Estação de Metro da Trindade. Relação visual, espacial e arquitetonica com a cidade envolvente.

e que determinou a organização dos seus cais em dois níveis distintos: um subterrâneo (onde a linha Amarela [Norte-Sul] se intersecta com as restantes) e outro à cota da superfície. Desta forma, vemos que a estação é construída sobreposta e em duplicado, de forma a ser capaz de resolver a articulação entre os movimentos pendulares transversais e longitudinais da rede de metropolitano do Porto. A passagem à superfície é, sobretudo, marcada pela construção de um volume que é também ele espaço público, realçando uma forte relação e preocupação do projeto em resolver parte da cidade em que se insere.

Centrando-nos na transformação imagética[141] daquele lugar, tema anteriormente abordado na segunda parte da revisão literária do nosso trabalho, é notável salientar o tratamento que incidiu sobre o espaço público, tornando-o no elemento primordial da relação entre a estação e a cidade. A criação de uma praça em continuidade com o espaço interior da estação[Fig.75], ao nível do cais de superfície, realça uma preocupação na fluidez de percursos, intensificada pelo tratamento do alçado envidraçado que lhe atribuí uma transparência e um carácter permeável. A cobertura ajardinada é, também ela, tratada como um espaço percorrível, mas que pretende essencialmente fazer a ligação entre cotas da cidade[Fig.76]. *"Enquanto a praça inferior serve de entrada principal, e se afirma como espaço público vital concedido pela intervenção à cidade, a enorme plataforma superior reúne a construção em torno de um agradável espaço de estar verde, que complementa o lugar com um sentido mais lúdico e sereno, mas requalifica também todas as perspectivas sobre o espaço a partir da cota mais alta a norte."*[142] Como vemos, a Estação da Trindade relaciona-se diretamente com a cidade e, consequentemente, com o seu centro histórico, ajudando a "coser" um retalho de cidade que se encontrava anteriormente descaracterizado e carente de identidade.

Enquanto objeto de arquitetura, Souto Moura tem aqui a oportunidade de construir um novo edifício para a Baixa do Porto. Esta é, assim como a estação da Casa da Música, uma construção onde foi possível ao arquiteto desenhar um alçado para a cidade. O resultado foi uma construção perfeitamente integrada na paisagem urbana do centro histórico do Porto, capaz de afirmar uma expressão de contempo-

[141] *A IMAGÉTICA DA CIDADE*, tema abordado na revisão literária deste trabalho, página 56.

[142] VIERIA, Frederico M. C. - ARQUITECTURA ANDANTE: As arquitecturas do metro do Porto. Dissertação de Mestrado em Arquitectura na FAUP, orientada pelo Professor Arq. Nuno Brandão Costa. Porto: FAUP, 2009. p.131





Fig. 79 e 80 - Estação de Metro da Trindade. Relação visual, espacial e arquitetonica com a cidade envolvente.

raneidade sobre a profusão de estilos, formas e referentes da envolvente urbana. Podemos concluir, que a Estação da Trindade é, no seu conjunto, uma intervenção de grande valor arquitetónico e urbanístico pensada para servir a cidade e os utilizadores do Metro. A estação foi uma intervenção fundamental sob o ponto de vista da requalificação urbana numa zona de cidade que se encontrava algo descaracterizada de sentido. Com vista a dar resposta à malha urbana e ao lugar em que se insere no espaço de cidade, o projeto propõe uma lógica de espaços públicos que visam atenuar a topografia do terreno, resolvendo a diferença de cotas com a articulação de um série de percursos que recondicionam os fluxos e sentidos que outrora se tinham perdido, lançando "uma primeira pedra" para novas vivências, apropriações e futuras ocupações.



Fig. 81 - Estação de Metro da Casa da Música. Relação visual, espacial e arquitetonica com o edifício da Casa da Música que lhe deu o nome.

CASA DA MÚSICA

Eduardo Souto Moura

– –

A Estação da Casa da Música, também projetada pelo Arq. Eduardo Souto de Moura tem-lhe o nome atribuído pelo projeto homónimo que Rem Koolhaas realizou para a Porto 2001. *"Ao contrário do que aconteceu com a verdadeira Casa da Música, a história desta estação com o mesmo nome foi bastante tranquila e controlada, sem qualquer tipo de controvérsias. Surgiu naquele lugar, não para o marcar nem como porta-estandarte de uma intervenção, mas antes como algo discreto e sem protagonismos que procura em primeiro lugar servir o propósito de interface de fluxos urbanos que circulam em torno da Rotunda da Boavista."*[143]

Esta estação, a primeira a ser projetada por Souto de Moura e situada na eterna nova centralidade - a Boavista - serviu como uma espécie de laboratório onde o arquiteto experimentou, discutiu e testou toda a pormenorização que iria reger a construção das restantes estações do Metro do Porto: *"Esta estação serviu-nos de maqueta à escala 1/1, de laboratório para as restantes dez, onde conforme as 'vozes', foram ensaiados sistemas construtivos, luz, som, pormenores, materiais, acústica, mobiliário, lojas, arruamentos, guias, contra-guias, jardins, drenagens, trânsito, segurança, concepção/construção, ou construção/concepção."*[144] Este edifício é de caráter ambivalente, um caso híbrido no que toca à sua classificação enquanto estação subterrânea, porque apesar de ter o cais enterrado em relação ao nível da rua é, ao mesmo tempo ventilada naturalmente e um edifício que tem expressão na superfície visível da cidade e em que o chão da cidade é perfurado de forma a levar luz natural à linha de metro. Em oposição à Estação de S. Bento, a sul, a Casa da Música é, a norte da cidade, a primeira grande estação de receção no Porto e que anuncia a transição da linha de superfície para o conjunto de estações que se seguem no centro histórico.

---

[143] VIERIA, Frederico M. C. - ARQUITECTURA ANDANTE: As arquitecturas do metro do Porto. Dissertação de Mestrado em Arquitectura na FAUP, orientada pelo Professor Arq. Nuno Brandão Costa. Porto: FAUP, 2009. p.113

[144] MOURA, Eduardo S. - O METRO E A CIDADE *in* FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.62





Fig. 82, 83 e 84 - Estação de Metro da Casa da Música. Relação visual, espacial e arquitetonica com a cidade envolvente.

Nesta estação, por ser pioneira no sistema, foi também o local onde seria testada pela primeira vez a transição de uma linha de metropolitano de superfície que se iria desenvolver pela primeira vez pelas "entranhas" da cidade - ou vice-versa. Tal como já foi referido anteriormente, este jogo de cotas permite a quem se desloca na rede de Metro do Porto um percurso extremamente rico sobre a paisagem da cidade com uma componente cénica que faz desta infraestrutura algo irrepetível.

À cota do espaço público, lugar de visibilidade por excelência, surge como elemento arquitetónico uma pala que delimita o espaço destinado ao interface de transportes que ali se vai situar. É este o sinal que "denuncia" o propósito daquele e convida ao seu percurso[Fig.79]. Debaixo da pala, num ambiente coberto mas exterior é notável o caráter transparente e permeável daquele espaço que se relaciona visual e funcionalmente com a cidade, fazendo por entre os pilares vários enquadramentos da envolvente, como se *frames* fotográficos se tratassem[Fig.80,81 e 82]. O espaço é organizado com a simples mestria que distingue a obra de Souto Moura, num jogo de volumes do qual fazem parte os circulares poços que levam a luz zenital diretamente ao cais e outros elementos como uma loja ou os elevadores ambos envidraçados, as escadas de acesso que marcam um momento onde a pala sobe em altura para receber o trânsito dos autocarros. Neste espaço surgem várias paragens de autocarro, com destino nacional e internacional, que cumprem as funções desejadas para a estação: a de se tornar um importante interface rodoviário com a rede STCP e outras agências de viagens que aí principiam ou terminam os seus percursos, promovendo com o Metro o caráter de intermobilidade proposto pelo projeto.

Centrando-nos no tema da transformação da imagem da cidade, fruto das consequentes alterações urbanas que o Metro do Porto veio introduzir neste espaço, é de salientar que face a um território que aparentemente não desfrutava de grande visibilidade, Souto Moura decide utilizar uma volumetria num gesto subtil de afirmar a estação no contexto da cidade. Inserida entre o terreno que outrora ocupava a Estação Ferroviária da Boavista, agora um grande espaço vazio, e a habitação coletiva algo desconexa que a cerca, a pala vem delimitar um espaço público de exceção, que introduz na envolvente próxima uma dinâmica urbana renovada, tentando, como era objetivo de todo o projeto da rede de Metro, articular e harmonizar a malha urbana onde se insere. *"A simbologia do gesto é simples mas eficaz, o desenho de um volume que recobre a entrada do Metro num lugar onde, curiosamen-*





Fig. 85, 86 e 87 - Estação de Metro da Casa da Música. Relação visual, espacial e arquitetonica com a cidade envolvente.

te, ele próprio se cobre pela primeira vez uma cidade em que já não cabe."[145]

Para além da inserção urbana da própria arquitetura, é percetível um conjunto de elementos que vieram integrar a trasformação deste espaço e que têm expressão visível na superfície da cidade, sendo eles, a publicidade, a sinalética, o mobiliário urbano, e muitos outros elementos que co-habitam agora juntamente com os elementos pré-existentes da envolvente próxima. Nota-se contudo que a estação, embora concluída, se insere num terreno algo pendente ou com arruamentos rasgados mas que não foram continuados[Fig.85] e terrenos baldios estagnados, esperam que a cidade se prolongue e lhes atribua um sentido.

145 VIERIA, Frederico M. C. - ARQUITECTURA ANDANTE: As arquitecturas do metro do Porto. Dissertação de Mestrado em Arquitectura na FAUP, orientada pelo Professor Arq. Nuno Brandão Costa. Porto: FAUP, 2009. p. 119.



Fig. 88 - Estação de Metro da Trindade. Relação visual, espacial e arquitetonica com a cidade envolvente.

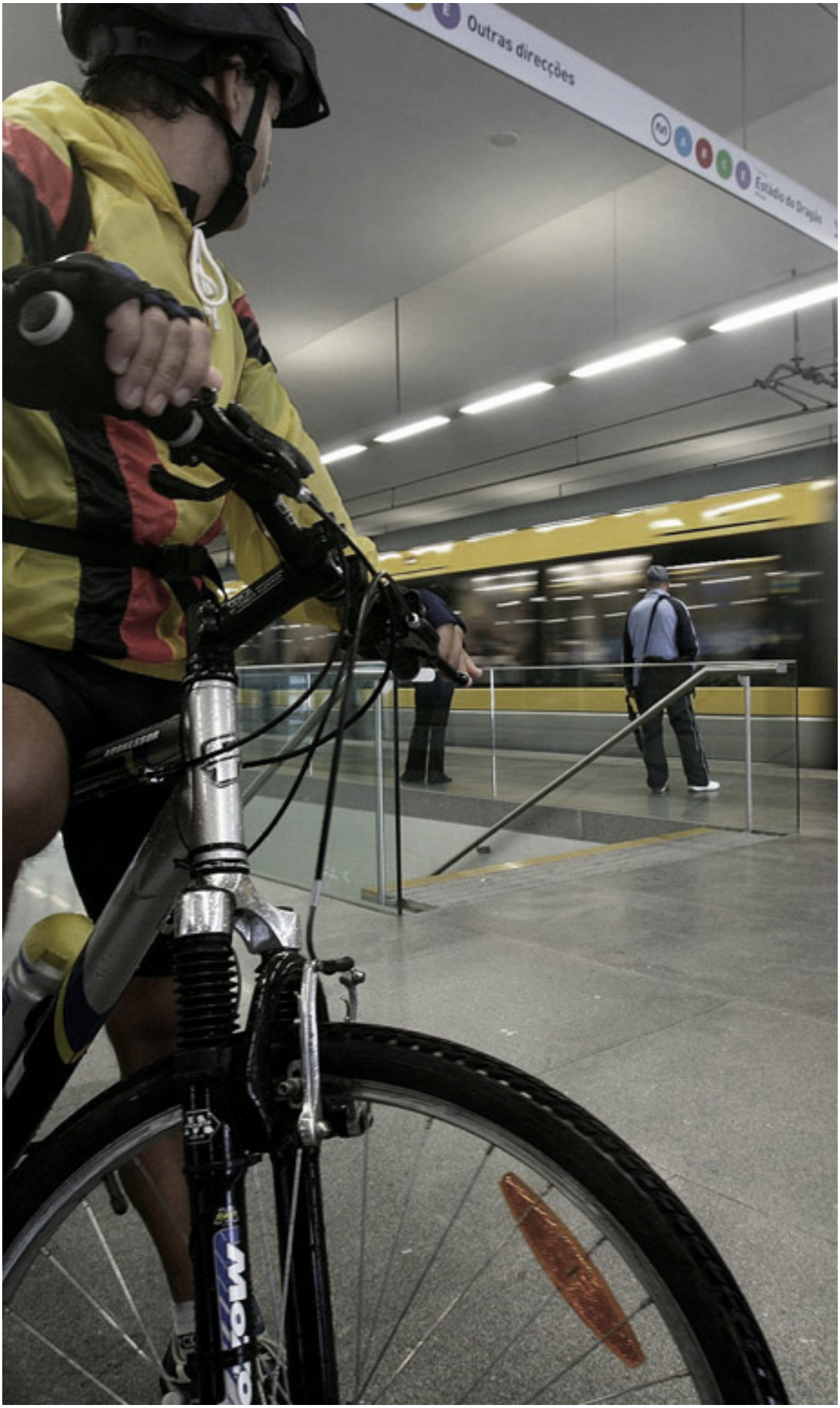
SÍNTESE

– –

A construção do Metro do Porto, como vimos, consistiu não só de um projeto que visava criar uma alternativa aos transportes tradicionais da cidade, mas sobretudo, tornou-se uma oportunidade única de requalificar do espaço urbano, a uma escala metropolitana, ultrapassando os limites físicos da própria malha urbana da cidade. A rede do metropolitano gerou um sentido de centralidade multipolar, através da (re)qualificação dos canais, pré-existentes e rasgados à medida das necessidades do projeto, incorporando espaços de paragem, eles próprios novos polos de atratividade, interesse e vivências do quotidiano, naturalmente muito ligados à questão da mobilidade daqueles que passaram a usufruir desta mais-valia. Os três pontos (estações) de paragem que tratamos neste trabalho, todos eles com uma forte ligação à mobilidade da cidade, por via das estações ferroviárias que existiam ou existem ainda, também são simbólicas para o projeto que sempre teve um grande compromisso com a história da cidade e assim pode, por esta via, preservar a imagem e a identidade desses locais.

A nível de imagem, a intervenção do projeto determina novas formas de intervenção na cidade consolidada, através do desenvolvimento das próprias estruturas arquitetónicas e urbanísticas, inerentes a esta infraestrutura, introduzindo contemporaneidade quer ao nível do edificado, quer ao nível das soluções, sempre com uma forte preocupação de integração dos mesmos na paisagem dos lugares, sem os agredir, quer do ponto de vista estético quer do ponto de vista ambiental. Aliados aos objetos arquitetónicos, são introduzidos ainda, uma serie de elementos correspondentes ao mobiliário urbano, sinalética, publicidade, assim como elementos relacionados com a própria promoção imagética da marca "Metro do Porto", visível na utilização do logótipo sobre diversos suportes e contextos.

Ou seja, o Metro do Porto, correspondeu a uma necessidade interiorizada coletivamente, algo emblemático e há muito perseguido, quase uma bandeira cujo símbolo se revê na ideia de emancipação da cidade, mas necessariamente assumida num tempo e por atores cujo comprometimento profissional e social foram a garantia suficiente e indispensável para uma intervenção de qualidade e ao mesmo tempo respeitosa da identidade dos lugares e pulsar das gentes do Porto.


Outras direcções
Estádio do Dragão

CONCLUSÕES E PERSPETIVAS FUTURAS

– –

Fig. 89 - Estação de Metro da Trindade, vivências quotidianas do espaço do Metro do Porto.

CONCLUSÕES E PERSPETIVAS FUTURAS

– –

Pretendemos finalizar este trabalho, indicando algumas possíveis conclusões críticas e analíticas sobre a temática abordada e apontar possíveis ideias e objetivos para uma futura continuação do estudo desenvolvido.

Tendo por base a forma como organizamos o nosso discurso ao longo desta reflexão exploratória, acerca das IMAGENS DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO, iniciaremos as nossas considerações finais com as questões que se prendem essencialmente com a expansão e transformação da cidade contemporânea, anteriormente desenvolvidas na CONTEXTUALIZAÇÃO do presente trabalho. Ao revisitar obras de autores como François Ascher (2005), Marc Augé (2005) ou Álvaro Domingues (2010) concluímos que as cidades são construções evolutivas no tempo e no espaço e estão constantemente sujeitas a transfigurações, quer a nível morfológico, sociológico ou imagético. Estas alterações estão geralmente associadas à necessidade que o homem tem de responder a novos desafios económicos e sociais, a novas dinâmicas de apropriação, a contingências naturais ou novas possibilidades de intervenção no território, fruto da atual evolução global à escala mundial.

Como consequência, também a imagem da cidade é objeto de constantes processos de regeneração e atualização, decorrentes das diversas transformações urbanas que a cidade consolidada vai sofrendo, tal como acima referimos e que, inevitavelmente, criam uma serie de impactos de variadas dimensões que se manifestam visualmente na sua organização. No entanto, podemos também aferir que a cidade que se projeta aos olhos dos protagonistas sociais como um somatório de edifícios e formas construídas, equipamentos e infraestruturas é, também ela, portadora de valores intangíveis que lhes estão associados e que a suportam enquanto referência singular, identitária e simbólica.

Neste sentido, e como pudemos verificar nas obras de Pedro Brandão (2008; 2009), Vitor Ferreira (2004), Nuno Portas (2007), entre outros [PARTE I - O ESPAÇO PÚBLICO URBANO], o espaço público, enquanto ausência de construção de edificado, não é a negação da cidade mas, pelo contrário, a afirmação e representação da sua existência. Ou seja, é nos espaços "livres" e construídos entre os edifícios que se manifesta a presença do colectivo, das pessoas, o desenvolvimento das

suas actividades, apropriações e relações quotidianas que, no fundo, justificam e enobrecem a cidade. Dito isto, concluímos que por ser um espaço eminentemente social, o espaço público é também lugar de representação, no qual a sociedade se faz visível e onde será então possível ler e compreender a expressão da cidade. Enquanto fundador e organizador da vida urbana, o espaço público opera como organismo para ser vivenciado, despertando perceções e interpretações que resultam da apreciação da sua imagem e da sua referência enquanto marco identitário e simbólico da cidade.

O rosto da cidade [PARTE II - A IMAGEM DO ESPAÇO URBANO], que nos interessou particularmente neste estudo é, então, a sua parte visível e percetível, o lugar que corresponde à corporização das imagens e símbolos de uma cultura e conjunto de valores de uma sociedade que dão sentido à cidade. A abundância de imagens que proliferam nas redes de espaço público desafia, a cada instante, o olhar dos protagonistas sociais afetando-os nas suas ações, atividades e deambulações no território polifónico que é a cidade contemporânea. Este processo é fruto de estímulos, manifestados através das imagens e referentes urbanos que atuam como índices que apuram os sentidos e potenciam a criação de imagens mentais que remetem para um caráter emocional, relacional e afetivo com o espaço urbano que pode inclusive transcender a própria experiência espacial (Kevin Lynch, 1960). Um processo que envolve, espaço urbano, imagem e protagonista social e que serve para reforçar a ligação dos indivíduos com a cidade, afetando, como já referimos, os modos de ler e agir sobre a cidade.

No que respeita ao nosso CASO DE ESTUDO, o Metro do Porto deixa hoje, em cada lugar que passa, uma cidade revista, atualizada e quase sempre melhorada. Compreendemos que a sua intervenção criou qualidades espaciais capazes de promover o aparecimento de novas atividades e desenvolvimentos económicos, culturais e sociais em lugares que até à data careciam de identidade e caráter urbano. O processo interventivo em áreas sensíveis da cidade, nomeadamente no seu centro histórico, obrigou, como vimos, a um comprometimento por parte dos intervenientes no projeto, que garantisse no presente, os seus valores passados mas ao mesmo tempo uma atitude dinâmica virada para o futuro.

Isto é, a nível da transformação da imagem da cidade, o projeto Metro do Porto trouxe uma arquitetura que releva forte pendor de contemporaneidade e de preo-





Fig. 90 e 91 - Vivências quotidianas esporádicas/espontâneas no interior dos veículos da rede de Metro do Porto.

cupação pela preservação da identidade histórica e cultural dos lugares intervencionados, assim como um novo conjunto de elementos urbanos e imagéticos que vieram integrar espaços fortemente simbólicos e pré-existentes, renovando-os e qualificando-os visualmente na esperança de construção de uma nova imagem ou valorização da sua identidade prévia.

Concluímos então, que estas consequentes alterações espaciais, arquitetonicas e imagéticas, no espaço da cidade consolidada, vieram revolucionar os modos de apropriação dos espaços intervencionados e alterar significativamente o modo de viver as deslocações na Baixa portuense e respetiva área metropolitana, afectando inevitavelmente o quotidiano da sua população.

Por fim, escolhemos a temática explorando a imagem do espaço público urbano e o caso particular de uma intervenção na cidade do Porto, pelo manifesto interesse, quer afetivo quer exploratório com o espaço de cidade e, muito particularmente com o estudo dos fenómenos ligados à sua imagem. Um interesse pessoal que tem vindo a ser demonstrado quer nas questões relacionadas com a perceção dessa imagem, quer nas formas de intervenção sobre o espaço urbano, capazes de o alterar visualmente de uma forma significativa, destacando a importância do protagonista social enquanto ator passivo na perceção da imagem do espaço mas, simultaneamente ativo na produção da mesma.

O trabalho proporcionou-nos, portanto, a possibilidade de rever conceitos e interesses, que há muito nos ligam à imagem e à importância que ela tem na apropriação do espaço publico pelos indivíduos e permitiu-nos abrir uma porta para uma possível futura investigação e aprofundamento em torno deste tema.

A metodologia aplicada pareceu-nos adequada à natureza do desenvolvimento do trabalho, esperando que a revisão literária e o olhar particular que necessariamente fazemos da informação disponível, nos tenha permitido alcançar os nossos objetivos, através da contribuição para a reflexão sobre o papel do Metro do Porto na transformação operada sob o ponto de vista social, económico e visual, bem como nas estruturas e legibilidade da cidade consolidada.



BIBLIOGRAFIA

– –

Fig. 92 - Estação de Metro da Trindade, vivências quotidianas no Espaço Público do Metro do Porto.

LIVROS

– –

ASCHER, François - LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO: El fin de las ciudades no está a la orden del día. Madrid: Alianza editorial, 2005.

AUGÉ, Marc - NÃO-LUGARES: Introdução a uma antropologia da sobremodernidade. Lisboa: Editora 90º,2005.

BACON, Edmund N. – DESIGN OF CITIES. London: Thames and Hudson, 1992.

BRANDÃO, Pedro – A IDENTIDADE DOS LUGARES E A SUA REPRESENTAÇÃO COLECTIVA: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Lisboa: DGOTDU, 2008.

BRANDÃO, Pedro – O SENTIDO DA CIDADE: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011.

BRIGHENTI, Andrea M.; CAMPOS, Ricardo; SPINELLI, Luciano (org.) – UMA CIDADE DE IMAGENS: Produção e consumos visuais em meio urbano. Lisboa: Editora Mundos Sociais, 2011.

CARLOS, Ana F. A. – A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO. São Paulo: Editora da USP, 1994.

CARVALHO, J. – ORDENAR A CIDADE. Coimbra: Quarteto Editora, 2003.

CORBUSIER, Le - POR UMA ARQUITECTURA. São Paulo: Perspectiva, 2009.

CULLEN, Gordon – PAISAGEM URBANA. Lisboa: Edições 70, 2009.

DURAND, Gilbert - AS ESTRUTURAS ANTROPOLÓGICAS DO IMAGINÁRIO. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006.

FERRARA, Lucrécia D'Allessio - OLHAR PERIFÉRICO: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

FERREIRA, Vítor M. – FASCÍNIO DA CIDADE: Memória e projecto da urbanidade. Lisboa: ISCTE & Ler Devagar, 2004.

FYFE, Nicholas R. – IMAGES OF THE STREET: Planning, identity and control in public space. London: Routledge, 1998.

GEHL, Jan – LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO: La vida entre los edifícios. Barcelona: Reverté, 2005.

HALBWACHS, Maurice – MEMÓRIA COLETIVA. São Paulo: Centauro, 2006.

HALL, Edward T. - A DIMENSÃO OCULTA. Lisboa: Relógio d'Água, 1986.

HERSHENSON, Maurice - VISUAL SPACE PERCEPTION. London: MIT Press,1999.

HUYGHE, René - O Poder da Imagem. Lisboa: Edições 70, 1986.

JOLY, Martine - INRODUÇÃO À ANÁLISE DA IMAGEM. Lisboa: Edições 70, 2001.

JOLY, Martine - A IMAGEM E OS SIGNOS. Lisboa: Edições 70, 2005.

LEACH, Neil - A ANESTÉTICA DA ARQUITECTURA. Lisboa: Antígona, 2005

LEVITAS, G. – ANTHROPOLOGY AND SOCIOLOGY OF STREETS. Stantford: MIT Press, 1986.

LYNCH, Kevin – A BOA FORMA DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2010.

LYNCH, Kevin – A IMAGEM DA CIDADE. Lisboa: Edições 70, 2009.

MAUSBACH, Hans – URBANISMO CONTEMPORÂNEO. Lisboa: Editorial Presença, 1981.

MITCHELL, William J. T. - ICONOLOGY. Chicago: University of Chicago Press, 1986.

PALLAMIN, Vera M. – FORMA E PECEPÇÃO: Considerações a partir de Maurice Merleau-Ponty. São Paulo: FAUUSP, 1996.

POLLAK, Michael – MEMÓRIA E IDENTIDADE SOCIAL. Rio de Janeiro: Revista Estudos Históricos, vol.5, nº10, 1992.

PORTAS, Nuno - A CIDADE COMO ARQUITECTURA: Apontamentos de método e crítica. Lisboa: Livros Horizonte, 2007.

RAMALHETE, Filipa – PRAÇA DO COMÉRCIO: Percepção e representação do espaço: Presente e Futuro. Lisboa: EDIUAL, 2009.

RAMALHO, António L. – URBANISMO: Retratos Urbanos. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2004.

ROSSI, Aldo – A ARQUITECTURA DA CIDADE. Lisboa: Edições Cosmos, 2001.

SILVA, Mónica; Dias, Andreia [Departamento de Comunicação do Normetro, ACE] - A PRIMEIRA LINHA. Porto: Normetro, 2002.

SIZA, Álvaro; CASTANHEIRA, Carlos - AS CIDADES DE ÁLVARO SIZA. Lisboa: Livraria Figueirinhas, 2001.

SOLÀ-MORALES, Manuel – DE COSAS URBANAS. Barcelona: GG, 2008.

TÁVORA, Fernando - DA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO. Porto: FAUP, 2006.

ARTIGOS

– –

BARBETEIRO, Ricardo – CIDADE E IDENTIDADE. Lisboa.

BORGES, João Carlos; JUNIOR, Ildemar Gomes – TERRITÓRIO, IDENTIDADE E MEMÓRIA: Tramas conceptuais para pensar a piauniensidade.

CASTRO, Pedro - NEUROPSICOLOGIA DO SISTEMA VISUAL: Ao processo de (meta) construção imagética do cérebro humano in Revista Dédalo. Porto, 2008.

DOMINGUES, Álvaro - QUALIFICAÇÃO DAS PERIFERIAS *in* Inforgeo, Julho de 2007.

DOMINGUES, Álvaro - NEM LUGAR NEM NÃO-LUGAR: O Site da Arrábida. Ensaio de análise hipertextual aplicado às neo-aglomerações urbanas. Porto, 2010.

FRANCISCO, Marlene D. – ESPAÇO PÚBLICO URBANO: Oportunidade de identidade urbana participada. Lisboa.

MATOS, Fátima L. - ESPAÇOS PÚBLICOS E QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES: O caso da cidade Porto. Porto: DGFLUP/GEGOT, 2010.

MENEZES, Marluci; TAVARES, Martha L. – A IMAGEM DA CIDADE COMO PATRIMÓNIO VIVO. Lisboa: 3º ENCORE, LNEC, Maio 2003.

DISSERTAÇÕES

– –

ÁLVARES, Ricardo - A BILHARDICE: Projecto de intervenção estético-artística para a cidade do Funchal. Dissertação de Mestrado em Arte e Património: No contemporâneo e Actual sob orientação da Professora Dr. Isabel Santa Clara e do Professor Doutor Carlos Valente. Madeira: Universidade da Madeira.

BARATA, Francisco – TRANSFORMAÇÃO E PERMANÊNCIA NA HABITAÇÃO PORTUENSE: As formas da casa na forma da cidade. Porto: 1996.

CAMPOS, Raquel – AEC: Arquitectura e comunicação visual. Porto: P. F. FAUP, 2001.

CAMPOS, Ricardo - PINTANDO A CIDADE: Uma abordagem ao *graffiti* urbano. Dissertação de Doutoramento em Antropologia. Especialidade: Antropologia Visual. Universidade Aberta, 2007.

FERREIRA, Sílvia - AVENIDA DA PONTE - Memória e Revitalização Urbana: Arquitectura, Presente e Passado. Dissertação de Mestrado em Arquitectura na FAUP orientada pelo Professor Doutor Francisco Barata. Porto: FAUP, 2011/12.

GOMES, Patrícia - DESENHO DO ESPAÇO. Dissertação de Mestrado em Desenho, orientada pelo Professor Catedrático Pintor Lima de Carvalho. Lisboa - FBAUL, 2007.

MARTINS, Armando - METRO NO PORTO: Espaços (Públicos) para a mobilidade. Porto: Faup, 2005/2006.

OLIVEIRA, Maria M. - IN MEMORIAM, NA CIDADE. Tese de Doutoramento, orientada pelo Professor Arq. Nuno Portas. Braga - U. Minho, 2007.

SILVA, Hugo M. - AVENIDA DA PONTE: Impasse em continuidade. Prova final de Licenciatura em Arquitectura na FAUP orientada pelo Professor Arq. Domingos Tavares. Porto: FAUP, 2006/07.

SILVA, Gonçalo M. - UMA INTERPRETAÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA: A influência da imagem na/da arquitectura. Prova Final em Arquitectura sob orientação da Professora Arq. Teresa Cálix. Porto: FAUP, 2007.

VIERIA, Frederico M. C. - ARQUITECTURA ANDANTE: As arquitecturas do metro do Porto. Dissertação de Mestrado em Arquitectura na FAUP, orientada pelo Professor Arq. Nuno Brandão Costa. Porto: FAUP, 2009.


SAÚDE
NÃO

CRÉDITOS DE IMAGEM

– –

Fig. 93 - Estação de Metro da Casa da Música, vivências quotidianas no Espaço Público do Metro do Porto.

Capa - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 1 (Introdução) - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 2 (Contextualização) - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 3 e 4 - Imagens disponíveis no Website: <http://www.flickr.com/photos/nmorao/sets/72157612329080357/detail/>;

Figura 5 e 6 - Imagens disponíveis no Website: <http://www.flickr.com/photos/nmorao/sets/72157612329080357/detail/>;

Figura 7 - Imagem disponível no Website: <http://www.flickr.com/photos/nmorao/sets/72157612329080357/detail/>;

Figura 8 (Parte I - O Espaço Público Urbano) - Imagem disponível no Website: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=820718>;

Figura 9 e 10 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 11 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 12 e 13 - Imagens disponíveis no Website: <http://www.publico.pt/multimedia/fotogaleria/metro-do-porto-uma-decada-a-entranharse-no-quotidiano-313939#/10>;

Figura 14 - Imagem disponível no Website: <http://comunidade.sol.pt/blogs/10pt/archive/2012/06/01/10-de-Junho.-FESTA-CAM_D500_ES.aspx>;

Figura 15 e 16 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 17 - Imagem disponível no Website: <http://www.publico.pt/multimedia/fotogaleria/metro-do-porto-uma-decada-a-entranharse-no-quotidiano-313939#/10>;

Figura 18 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 19 e 20 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 21 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 22 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 23 (Parte II - A Imagem do Espaço Público Urbano) - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 24 - Imagem disponível no Website: <http://www.metrodoporto.pt/>;

Figura 25 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 26 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 27 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 28 - Imagem disponível no Website: < http://peticaometrotrofa.blogspot.pt/2012/02/cartaz-da-metro-do-porto-colocado-em.html>;

Figura 29 - Imagem disponível no Website: < http://m.publico.pt/Detail/1534573>;

Figura 30 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 31 e 32 - Imagens disponíveis no Website: <http://www.metrodoporto.pt/>;

Figura 33 - Imagem disponível no Website: <http://www.thisisthespot.eu/index.php?/projects/musica-na-rua/>;

Figura 34 - Imagem disponível no Website: <http://www.metrodoporto.pt/>;

Figura 35 e 36 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 37 - Imagem disponível no Website: <http://www.publico.pt/multimedia/fotogaleria/metro-do-porto-uma-decada-a-entranharse-no-quotidiano-313939#/10>;

Figura 38 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 39 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 40, 41, 42 e 43 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 44 - GUERRA, Fernando - Imagem disponível no Website: <www.ultimasreportagens.com>;

Figura 45 e 46 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 47, 48 e 49 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 50 e 51 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 52 (Caso de Estudo) - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 53 - Imagem disponível no Website: <www.googlemaps.com>;

Figura 54 e 55 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 56 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 57 e 58 - Imagens disponíveis no Website: <http://www.publico.pt/multimedia/fotogaleria/metro-do-porto-uma-decada-a-entranharse-no-quotidiano-313939#/10>;

Figura 59 - FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.22;

Figura 60 e 61 - Imagens disponíveis no Website: <http://nse.pt/projectos.php?id=45&area=OG>;

Figura 62 e 63 - Imagens disponíveis no Website: <http://nse.pt/projectos.php?id=45&area=OG>;

Figura 64 - FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele - A ARQUITECTURA DO METRO: Obras e projectos na área metropolitana do Porto, Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora, 2006. p.20;

Figura 65 - Imagem disponível no Website: <http://nse.pt/projectos.php?id=45&area=OG>;

Figura 66, 67 e 68 - Imagens disponíveis no Website: <www.bingmaps.com>;

Figura 69 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 70, 71 e 72 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 73, 74 e 75 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 76 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 77 e 78 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 70 e 80 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 81 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 82, 83 e 84 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 85, 86 e 87 - Imagens do autor do presente estudo;

Figura 88 - Imagem do autor do presente estudo;

Figura 89 - Imagem disponível no Website: <http://www.publico.pt/multimedia/fotogaleria/metro-do-porto-uma-decada-a-entranharse-no-quotidiano-313939#/10>;

Figura 90 e 91 - Imagens disponíveis no Website: <http://www.publico.pt/multimedia/fotogaleria/metro-do-porto-uma-decada-a-entranharse-no-quotidiano-313939#/10>;

Figura 92 - Imagem disponível no Website: <http://www.publico.pt/multimedia/fotogaleria/metro-do-porto-uma-decada-a-entranharse-no-quotidiano-313939#/10>;

Figura 93 - Imagem do autor do presente estudo;