



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR
Engenharia

PLACEMAKING: Projeto de um Centro de artes para a Estação Central de Michigan (Detroit)

Catarina Cardoso Dias

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitetura
(ciclo de estudos integrado)

Orientadora: Prof.^a Doutora Ana Lúcia Virtudes
Coorientador: Prof. Doutor Jorge Humberto Canastra Marum

Covilhã, outubro de 2015



Fig. 1 - Estação Central de Michigan, 2007. Autores: Yves Marchan e Romain Meffre.

Agradecimentos

Um sincero agradecimento à minha orientadora Professora Ana Maria Virtudes pelo seu apoio, atenção, disponibilidade e incentivo ao longo deste trabalho e pelos seus conhecimentos que ajudaram a torná-lo possível.

Ao meu co-orientador professor Jorge Marum pelos comentários, ideias, críticas tanto no decorrer desta dissertação, como ao longo de todo o curso.

À minha família, por me proporcionar sempre todo o conforto, carinho e atenção.

Ao Miguel pelo apoio, tantas vezes incompreendido, mas incondicional amor.

A todos os meus amigos. Em especial ao Rafa, à Rita e ao Pico, um obrigado por tudo. E à Inês Silva pela amizade e partilha desta longa jornada.

Resumo

O objeto de estudo desta dissertação é a Estação ferroviária Central de *Michigan* em *Detroit* nos Estados Unidos da América e visa a sua reabilitação num Centro Artístico. Esta estação inaugurada em 1914, há muito abandonada, encontra-se degradada num estado de ruína, tanto em termos espaciais e arquitetónicos como em termos sociais. Entre outros fatores, esta problemática deve-se à alteração no tecido produtivo que sustentava a cidade, nomeadamente o declínio da indústria automóvel desde a década de 1960. Outrora um símbolo de modernidade e progresso acabou por encerrar em 1988, na sequência desta crise económica. Ainda que a comunidade tenha vindo a revelar interesse na preservação deste símbolo da cidade, as suas ações têm sido insuficientes para devolver a vida ao edifício.

Neste contexto, esta dissertação tem como objetivo preparar uma solução de projeto de reabilitação da Estação de *Detroit* organizado em duas fases projetuais: uma proposta preliminar para um centro de artes no âmbito de um concurso de arquitetura promovido pela plataforma de concursos *ARCHmedium*, e um projeto final que aparece na sequência da compreensão dos conhecimentos adquiridos no enquadramento teórico. Consequentemente, a perspetiva de análise deste projeto de arquitetura centra-se no *Placemaking*, conceito contemporâneo que pode ser entendido como uma abordagem que repensa os espaços públicos como o centro das comunidades. Propõem-se assim, repensar o objeto de estudo, tanto em termos arquitetónicos como à escala urbana, aplicando, entre outros, princípios geradores de vida social. Por último espera-se com esta proposta vir a contribuir para promover o fortalecimento da relação entre a população e este espaço da cidade.

Palavras-chave

Estação Central de *Michigan*, *Placemaking*, Comunidade local, Ruína, *Detroit*, Centro de Arte, Projeto de Reabilitação.

Abstract

The case study of this thesis is the Michigan Central railroad Station in Detroit, United States of America, and it aims to refurbish the existing building and convert it into an Arts Centre. This station, so long abandoned, was inaugurated in 1914 and it is now degraded and left in ruin, either architecturally or socially. Among other items, this was due to the changes in the socio-economic sector in that city, namely the automobile industry decay, since 1960. The building, which once was a symbol of modernity and progress, closed down on 1998. Although there have been an interest in preserving this icon in the city, people actions haven't been enough to bring life to this building.

In this context, this thesis aims to create a solution to rehabilitate the Detroit railroad station. This solution was organized in two design project stages: a preliminary proposal for an arts center, regarding an architecture academic competition promoted by *ARCHmedium* architectural competitions platform, and a final solution based on the knowledge acquired from the theoretical investigation. This solution and its main ideas are supported by Placemaking, a contemporary term that can be understood as a process of reinvent and reimagine public spaces as the heart of a community. Therefore, it is intended to rethink this particular case study, both architecturally and in an urban scale, through certain guidelines that foster successful social networks, along with and other tools. Lastly, it is expected that this proposal will contribute towards strengthening the relation between local community and this place in the city.

Key-words

Michigan Central Station, Placemaking, Local Community, Ruin, Detroit, Art Center, Refurbishment

Índice

Capítulo I - Introdução	1
1. Relevância da temática.....	3
2. Objetivos.....	4
3. Estrutura da dissertação.....	5
Parte I - Ruína e <i>Placemaking</i> : construção e reconstrução dos espaços da cidade	7
Capítulo II - Ruína na origem do <i>Placemaking</i>	11
1. Evolução e significado	13
2. Patrimônio e identidade (associado à Ruína)	16
3. Como lidar com a ruína.....	19
Capítulo III - <i>Placemaking</i> como solução.....	25
1. Alguns conceitos fundamentais e enquadramento no âmbito do Desenho Urbano.....	27
2. Evolução e significado do <i>Placemaking</i>	29
3. Vivências no espaço público	31
4. Princípios para criar vida social nos espaços.....	34
5. “Onze princípios para criar espaços com qualidade”.....	40
Capítulo IV - De ruína a galeria de arte contemporânea	45
1. Tate Gallery of Modern Art	47
3. Síntese	51
Parte II - Proposta de reabilitação da Estação Central de Michigan em <i>Detroit</i>	53
Capítulo V - Percepção da cidade e do edifício no imaginário coletivo	57
1. Contextualização da cidade	59
2. Breve evolução histórica da cidade.....	61
3. Detroitismo: uma cidade em ruínas	66
4. Origem e declínio da Estação Central de Michigan.....	72
Capítulo VI - Projeto de arquitetura: Centro de artes.....	77
1. Primeira fase - Processo evolutivo e concurso.....	79
2. Segunda fase - Memória descritiva do projeto final	82
Capítulo VII - Conclusão	89
Referências	95
Bibliografia.....	97
Referência das Figuras	100

Índice de Figuras

Fig. 1 - Estação Central de Michigan, 2007. Autores: Yves Marchan e Romain Meffre.....	iii
Fig. 2 - Mansão Ransom Gillis em ruínas, Detroit, 1997. Autor: Camilo Vergara	14
Fig. 3 - Neues Museum, Berlim, Alemanha, 2009. Projeto: David Chipperfield, 2009.	15
Fig. 4 - Michigan Central Station, Detroit, junho 2011. Autor: Camilo Vergara	16
Fig. 5 - Antiga biblioteca pública de Camden, 1992. Autor: Camilo José Vergara	17
Fig. 6 - Casas abandonadas em Detroit, 2008. Autor: Kevin Bauman.....	19
Fig. 7 - Quinta do Duque em ruínas, Apriate, Portugal, s/ data. Autor: Gastão de Brito e Silva.	20
Fig. 8 - Ruína intervencionada por Tyree Guyton, criador e diretor artístico do Heidelberg Project, em 1986. Detroit, 2012. Autor: Andrew Bernardi.	21
Fig. 9 - Ruína no Mill City Museum sustentada com vigas e pilares, Minneapolis, MN, EUA, s/ data. Projeto: MSR, 2003	22
Fig. 10 - Piazza Alicia, Centro Storico di Salemi, Itália, 2009. Projeto: Alvaro Siza Vieira, 1997. Autor: ©Roberto Collovà	23
Fig. 11 - Tropas Americanas limpam destroços da guerra, Saint-Lô, Normandia, França, 1944. Autor: Frank Scherschel	24
Fig. 12 - Saint-Lô atualmente. Normandia, França, S/ data. Autor desconhecido	24
Fig. 13 - Vista aérea sobre a downtown de Detroit, 2009. Autor: Doug.....	27
Fig. 14 - Paley Park, Manhattan, Nova Iorque, EUA, 2010. Projeto: Zion and Breen, 1967. Autor: Ryan Healy.....	29
Fig. 15 - The Common Ground, Indianapolis, Indiana, EUA, 2014. Projeto: LAND Collective, 2014. Autor: © LAND Collective	31
Fig. 16 - Seagram Plaza, 375 Park Avenue, Nova Iorque, EUA, SD. Projeto: Mies van der Rohe, 1958. Autor desconhecido	34
Fig. 17 - Entrada para o Paley Park, Paley Park, Manhattan, Nova Iorque, EUA, 2010.	35
Fig. 18 - Renaissance Center, Detroit, Michigan, EUA, 2010. Autor do Projeto: John Portman, 1977. Autor: Brianday	36
Fig. 19 - Exelon Plaza, Chicago, EUA. Autor: Perkins+Will	37
Fig. 20 - Waterfall Park, Portland, EUA, 2009. Autor: chris schroeer-heiermann	38
Fig. 21 - Fountain square, Cincinnati, EUA, 1974. Autor desconhecido	39
Fig. 22 - Fountain square, Cincinnati, EUA, 2011. Autor desconhecido	39
Fig. 23 - Praça do Museu Metropolitano de Arte, Nova Iorque, EUA, 2015. Autor do projeto: David H. Koch, 2014. Autor: © Sahar Coston-Hardy	39
Fig. 24 - Trafalgar Square, Londres, Reino Unido, 2013. Autor: Eric	41
Fig. 25 - Tate Gallery, Londres, Reino Unido, 2013. Autor: Barbara Weibel	42
Fig. 26 - Zona ribeira, Porto, Portugal, 2012.....	43
Fig. 27 - Convergência de movimentos e disciplinas em torno do lugar. Autor: PPS.....	44
Fig. 28 - Fotomontagem: vista sobre a Tate Modern Gallery, com a segunda fase integrada, Londres, Reino Unido. Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Herzog & de Meuron	47
Fig. 29 - Fotomontagem: Vista aérea da localização da Tate Modern com a Tate Modern 2 integrada, Londres, Reino Unido. Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Herzog & de Meuron	48

Fig. 30 - Interior da Tate Modern, 2011. Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Nicholas Yee	48
Fig. 31 - Diagramas da estrutura da Tate Modern 2: tanques de combustível e núcleo, pilares, estrutura do chão, pilares e vigas de fachada. Autor: Herzog & de Meuron	49
Fig. 32 - Alçado Sul da Tate Modern 2. Autor do Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Herzog & de Meuron	50
Fig. 33 - Planta do local envolvente à Tate Modern. Autor do Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Herzog & de Meuron	51
Fig. 34 - Mapa EUA, Localização do Estado de Michigan	59
Fig. 35 - Mapa Condado de Wayne, Marcação da cidade de Detroit	60
Fig. 36 - Mapa do Estado de Michigan, localização do Condado de Wayne.....	60
Fig. 37 - “Race and ethnicity 2010: Detroit”. Legenda - Vermelho: Etnia branca; Azul:	60
Fig. 38 - “Bustling Detroit” (Detroit Movimentado), 1915	61
Fig. 39 - Detroit, no ano de 1928. Autor desconhecido.	62
Fig. 40 - Fábrica produtora de material bélico, Detroit, década de 1940.....	63
Fig. 41 - Vista aérea de Detroit, 1931.....	64
Fig. 42 - Parque industrial da cidade motor, E. Grand Blvd, at Concord, Detroit, 1991. Autor: Camilo José Vergara	65
Fig. 43 - Campus Martius, 2014	66
Fig. 44 - Parque industrial da cidade motor, E. Grand Blvd, at Concord, Detroit, 1998. Autor: Camilo José Vergara	67
Fig. 45 - Teatro Adams, 2007. Autor: Marchand Meffre	68
Fig. 46 - Museu de Arte Contemporânea, Detroit. Autor do Projeto: Rice + Lipka Architects + James Corner Field Operations, 2013. Autor: Rice + Lipka Architects	69
Fig. 47 - Cartaz do documentário Detroit Ville Sauvage.....	70
Fig. 48 - Estação Central de Michigan, 1913	72
Fig. 49 - Localização da Estação em relação à downtown de Detroit.....	72
Fig. 50 - Multidão À espera do comboio na Estação Central de Michigan, 1945.....	73
Fig. 51 - Principal sala de espera é encerrada e serve para armazenamento, 1973. Autor: Kelli B Kavanaugh	74
Fig. 52 - Estação de Michigan, 1980. Autor desconhecido	75
Fig. 53 - Axonometria volumétrica do existente com o novo.....	80
Fig. 54 - Localização da área de intervenção.....	82
Fig. 55 - Malha urbana; Localização da área de intervenção.....	83
Fig. 56 e 57 - Cheios e Vazios da rede viária.....	83
Fig. 58 e 59 - Cheios e vazios do edificado.....	84
Fig. 60 - Análise de setores na zona de estudo	85
Fig. 61 - Área de intervenção	85
Fig. 62 - Ruínas e edifícios devolutos na área de estudo	85

Capítulo I - Introdução

1. Relevância da temática

Um pouco por todo o mundo em todas as cidades há edifícios abandonados, devolutos e degradados que outrora foram ícones do progresso e da história dos locais. Constitui um desafio para a arquitetura encontrar soluções que devolvam a estes locais a importância que outrora tiveram, atribuindo-lhes novas funções e novas qualidades, ao serviço das comunidades.

Entre outros fatores, as causas para este problema, normalmente, encontram-se no declínio da economia e produtividade das indústrias que levam a que haja um abandono dos edifícios e consequentemente de zonas da cidade, criando grandes alterações sociais, como por exemplo a diminuição da população e aumento de criminalidade. Consequentemente as pessoas deixam de se identificar com estes locais, que por sua vez contribuem para a desvalorização da comunidade local. Outra causa para o abandono e indiferença é o surgimento de novas centralidades, negligenciando e esquecendo espaços que outrora formam o centro para uma comunidade. Assim, estes sítios acabam por perder a importância que outrora tiveram, sendo verdadeiros fantasmas em ruínas. Neste sentido há que encontrar novas soluções para voltar a dar vida a estas zonas esquecidas, de modo a atribuir-lhes diferentes qualidades, que voltem a chamar e cativar a população.

Ora, a Estação Central de Michigan não é exceção à problemática descrita. Este edifício foi durante a primeira metade do séc. XX como um portal da cidade para o mundo e do mundo para a cidade. Atualmente encontra-se devoluto, degradado e em ruínas. Entre outros fatores, o seu declínio deveu-se principalmente à queda da economia da cidade na década de 1960. O seu encerramento em 1988, na altura pensado como temporário, perdura até hoje e, desde aí que a estação iniciou o seu processo de degradação sem que se pudesse fazer nada para a recuperar.

Consequentemente, o declínio da indústria automóvel acabou por ter consequências em toda a cidade levando ao abandono de grande parte da malha urbana, sendo atualmente considerada uma cidade fantasma e falida, quer do ponto de vista físico e social, quer do ponto de vista financeiro. Várias ações têm vindo a ser levadas a efeito principalmente pela comunidade local. A autarquia ao longo dos anos tem lançado ideias sobre futuras atividades para o edifício, mas nunca passaram de promessas. As soluções levadas a cabo pela população apresentam-se no sentido de minorar o impacto negativo que o abandono deste edifício constitui. Ainda que se manifeste este interesse, estas ações são insuficiente na preservação deste símbolo arquitetónico na impossibilidade de devolver a vida ao edifício.

2. Objetivos

Esta dissertação tem como objetivo preparar um projeto de reabilitação da estação de *Detroit* de modo a tornar o edifício num centro de artes.

Numa primeira fase desenvolve-se um projeto preliminar no âmbito de um concurso de ideias promovido pela plataforma *ARCHmedium* (Março 2015) e, posteriormente, complementa-se este projeto pondo em prática alguns conceitos fundamentais, desenvolvidos e estudados ao longo da presente dissertação.

Assim, a perspetiva de análise deste projeto de arquitetura centra-se por um lado no *Place-making*, conceito contemporâneo que pode ser entendido como uma abordagem que repensa os espaços públicos como o centro das comunidades e, por outro lado, dado que a estação de *Detroit* se encontra em ruínas, é também necessário perceber o significado associado a este conceito, nomeadamente a perspetiva do seu valor estético simbólico, histórico, entre outros. Por último, tratando-se de um centro de artes, com as soluções projetuais utilizadas pretende-se que se possa vir a contribuir para valorizar a arte, bem como, estimular e cativar a população para fazer da arte, cultura no dia-a-dia. Por exemplo, a *Tate Gallery of Modern Art* em Londres, que é o exemplo de estudo, contempla estes três sentidos. Este projeto é uma reabilitação de um antigo edifício numa galeria de arte moderna e apresenta vários jardins e espaços públicos que criam uma grande dinâmica e vida social nesta zona da cidade.

Deste modo com as soluções projetuais encontradas, pretende-se envolver a comunidade local, repensando o objeto de estudo, tanto em termos arquitetónicos, como também à escala do bairro, criando uma relação de proximidade da população e fluidez de pessoas. Consequentemente pretende-se que promovam o desenvolvimento do bairro e mesmo da cidade, aplicando os princípios estudados para criar vida social.

3. Estrutura da dissertação

Esta dissertação será organizada em duas partes. A Parte I reunirá o enquadramento teórico e a Parte II visará o estudo da Estação Central de *Michigan*, da cidade de *Detroit* e o respetivo projeto de arquitetura.

A Parte I - Ruína e Placemaking: construção e reconstrução dos espaços da cidade - está dividida em três capítulos. Compreenderá o estudo do conceito de Ruína, do conceito de *Placemaking* e de um caso exemplar. O Capítulo II - Ruína na origem do *Placemaking* - pretenderá explorar o conceito de ruína, as diversas formas de lidar com ela e os conceitos que influenciaram essas formas. Por exemplo, o ponto “Identidade e Património” permitirá de forma abstrata, compreender o valor de uma Ruína, e logo, a influência que esse valor pode ter, perante essas formas de lidar com ela. Veja-se o exemplo de uma ruína sem valor, normalmente demole-se. Relativamente ao Capítulo III - *Placemaking* como solução - pretender-se-á compreender o conceito de *Placemaking* e os conceitos que lhe estão subjacentes, como por exemplo “Princípios para criar vida no espaço público”. No capítulo IV - *Tate Gallery of Modern Art* - analisa-se este projeto, que se considera complementar na presente dissertação, pelas suas características físicas e sociais: é um edifício icónico, que esteve em tempos abandonado, que foi posteriormente reabilitado num museu de arte moderna, sendo um dos locais mais emblemáticos da cidade de Londres que contempla espaços públicos adequados ao conceito de “espaços com qualidade” inerente ao *Placemaking*.

A parte II - Projeto de reabilitação da Estação Central de *Michigan* - será dividida em dois capítulos. Em primeira análise, no Capítulo V - Perceção da cidade e do edifício no imaginário coletivo - fazer-se-á a caracterização do local de estudo e do edifício a intervir de modo a compreender a cidade no imaginário coletivo, quer dos habitantes quer das pessoas de fora, nomeadamente artistas. Assim, presenciar-se-á uma contextualização histórica, geográfica, social, cultural, entre outros, introduzindo a estação de *Michigan* nestes cenários. Por último, o capítulo VI - Projeto de Arquitetura: Centro de Artes - compreenderá a elaboração do projeto final, composto pelas peças desenhadas e pela memória descritiva.

Parte I - Ruína e *Placemaking*: construção e reconstrução dos espaços da cidade

Ruína na origem do Placemaking | Placemaking como solução | Tate Gallery of Modern Art

Nesta Parte I pretende-se fazer um estudo sobre o conceito *Placemaking* e como este pode ser benéfico ou mesmo essencial, em termos projetuais, na requalificação urbana e reaproveitamento dos edifícios em ruína. É apresentado ainda um exemplo concreto de um projeto (Tate Gallery of Modern Art) que demonstra os conteúdos estudados nesta parte.

No primeiro capítulo da Parte I (Capítulo II) é abordado o tema Ruína. Explica-se de uma forma genérica os fatores que determinam o que é, qual a sua importância ao longo da história, o porquê da sua existência, entre outros em torno do tema “Evolução e Significado”. Procede-se a um breve estudo sobre o papel da ruína na cidade contemporânea, nomeadamente enquadrada na vertente do património e identidade, conceitos fundamentais na compreensão e determinação do seu valor. Consequentemente é abordado um ponto denominado “Como lidar com a Ruína” que assinala, no seguimento do anterior, as várias maneiras de proceder, das quais, uma delas é não fazer nada, deixando que siga o seu curso natural de abandono.

O segundo capítulo (Capítulo III) trata o significado do conceito *Placemaking*, como é que este pode ajudar na requalificação dos espaços e, mais importante, quais os requisitos que podem ser aplicados de modo a contribuir para fazer “bons lugares”. Neste sentido, começa-se, no primeiro ponto, por enumerar alguns conceitos e esclarecimentos do âmbito do desenho urbano, para deste modo, enquadrar o tema. Seguidamente descreve-se como surgiu o termo e qual o seu significado. Surgirem então três pontos considerados elementos chave no seguimento da compreensão do conceito: o tipo de vivências que podem ocorrer no espaço público, princípios para criar vida social (estudo do documentário *The Social Life of Small Urban Spaces* do autor William H. Whyte realizado em 1988) e os onze princípios para criar grandes espaços enumerados pela organização *Project for Public Spaces* (PPS). Estes três pontos relacionam-se de modo que, de acordo com o conceito, é necessário compreender as atividades que se realizam no espaço público, pois as atividades dependem da qualidade do espaço. Dado que as atividades dependem da qualidade do espaço há a necessidade conhecer os elementos que determinam essa qualidade (princípio de William H. Whyte), por último é necessário compreender como proceder para que os espaços sejam, de um modo geral, bem-sucedidos, enumerando os princípios contemporâneos na pretensão de criação de “lugares” (PPS).

É de notar que nestes dois capítulos, tanto os exemplos como o discurso proposto são direcionados para as cidades Americanas, focando com um maior ênfase a cidade de *Detroit*, na qual o caso de estudo desta dissertação se localiza. Contudo, não se descuidam outros exemplos, quer portugueses quer de outras partes do mundo. Refira-se ainda que a esta análise interessa o período compreendido entre o início do séc. XX e a atualidade, onde está inserida a história da origem e decadência da Estação Central de *Michigan*.

Por último, no Capítulo IV, é apresentado um exemplo de um projeto que se considera apropriado para o desenvolvimento desta dissertação, a *Tate Gallery of Modern Art*, em Londres (Reino Unido), bem como uma análise formal do mesmo, por se considerar um exemplo de sucesso. Neste projeto destaca-se o facto de ser um edifício industrial do séc. XX, de se loca-

lizar próximo do centro de uma grande e importante cidade e de ter sido reabilitado para uma galeria de arte. Estas características são em parte semelhantes às características do projeto realizado nesta dissertação. Apesar da estação de *Detroit* não ter sido um edifício industrial, destacam-se as suas proporções, características, imponência e iconicidade no passado século e ainda a importância da cidade onde se insere. Outro aspeto de destaque da *Tate Modern* são as características inerentes a este projeto confrontáveis no estudo de *Placemaking* e nas premissas para criar vida social nos espaços de William H. Whyte.

Capítulo II - Ruína na origem do *Placemaking*

1. Evolução e significado

“Ruína pode significar o fim do velho, ou o início de algo novo.” (Hell e Schönle, 2010: xiii)

O significado e o sentimento associados à ruína têm origens remotas. Os autores Hell e Schönle consideram que “Ser seduzido pela beleza das ruínas é uma experiência tão inevitável como antiga” (2010: 2). É no Renascimento (séc. XIV a XVII) que o que na cidade contemporânea se chamam “ruínas” começam a ser compreendidas e preservadas devido, quer à crescente consciência da existência de descontinuidades históricas, quer ao desejo de manter o legado das civilizações antigas e os vestígios do passado. (Hell e Schönle, 2010: 5).

A crença colocada no progresso tecnológico nos anos 50 do séc. XX contribuiu para que o antigo passasse a ser entendido como uma barreira a esse mesmo progresso. Consequentemente foram sendo descuidadas estratégias relacionadas com a preservação e conservação de edifícios pois requeriam um “enorme emprego de mão-de-obra e reduzida utilização de técnicas mecanizadas (...), não parecia constituir uma opção válida para a reconstrução e renovação urbanas, num tempo que queria esquecer a história em prol de um grande otimismo no futuro” (Aguiar, 1999: 2). O mesmo autor refere ainda que a “cidade nova” e o “novo” em geral eram os paradigmas da arquitetura moderna que se queriam transpor também no urbanismo.

Nas décadas de 60 e 70 do mesmo século o panorama mudou: começou a perceber-se que este tipo de desenvolvimento, que não reconhecia o passado não era sustentável e a compreender que estes princípios não estariam corretos, estando criadas as condições necessárias para que surgisse então uma nova realidade associada ao crescimento das cidades. Neste sentido, surgiu uma necessidade de se passar a resguardar as memórias físicas da história, levando a “profundas mudanças teóricas e metodológicas na urbanística e na arquitetura” (Aguiar, 1999: 3). Anteriormente estavam concentradas no desenho de novas cidades, de novos edifícios e na substituição do existente pelo novo, sendo ainda recente a consciência adquirida contra a destruição de bens com identidade relevante, depois das políticas proporcionadas pelo modernismo e pelo progresso: “A consciência da defesa do património construído como bem identitário comum, que nasceu em posturas de arrepio contra a sanha destruidora contra uma certa noção de progresso, é uma conquista ainda recente” (Serrão, 2014: 13).

No início dos anos 80 verificou-se assim uma passagem gradual da cultura de expansão para uma cultura de requalificação das cidades. Desta forma, o desenvolvimento urbanístico passaria a ser qualitativo em vez de quantitativo, preocupando-se com a resolução de problemas da cidade já existente (Campos Venuti cit. por Aguiar, 1999: 3). Com a consciência assumida de que era necessário preservar o passado humano, e manter as cidades em vez de apenas expandi-las, considera-se que as ruínas não podem ser vistas apenas como um monte de pedras sem significado, pois elas pertencem realmente a uma “iconografia trans-histórica de decadência e catástrofe” (Hell e Schönle, 2010: 1). Isto traz aos dias de hoje, caracterizados

por uma exposição contínua à informação visual, um vasto conjunto de imagens de devastação. Portanto, na época atual, as ruínas podem considerar-se universais e omnipresentes (Hell e Schönle, 2010: 1). Um exemplo deste mediatismo são as ruínas de *Detroit*. Muitas delas não apresentam caráter icônico nem mesmo qualquer valor histórico, mas contemplam um grande interesse, por exemplo, a nível fotográfico, como é o caso da Mansão Ransom Gillis (fig. 2) fotografada por Camilo José Vergara. Outros exemplos são o muro de Berlim, cuja destruição foi aclamada, simbolizando o fim da Guerra Fria, sendo a ruína contemporânea mais icônica (Hell e Schönle, 2010: 3) e, ainda, na mesma cidade, um antigo museu em ruínas que data de 1828, reabilitado por David Chipperfield Architects, o *Neues Museum* (Novo Museu), (fig. 3).



Fig. 2 - Mansão Ransom Gillis em ruínas, Detroit, 1997. Autor: Camilo Vergara

A dificuldade de definir e resumir todos os tipos de ruínas existentes é evidente na bibliografia. Podem encontrar-se ruínas com milhares de anos até ruínas que datam da contemporaneidade, ruínas que resultam de guerras, de catástrofes ou simplesmente do seu abandono muitas vezes forçado, podendo assumir os mais diversos tamanhos e formas.

Conclui-se que os principais fatores que estão na origem da ruína podem ser sociais, económicos, bélicos, ambientais entre outros. No entanto, Serrão defende que há ainda mais fatores para além destes, nomeadamente a falha do Homem e da comunidade: “não só as guerras e as catástrofes naturais, os megassismos e os incêndios, as invasões estrangeiras e as fazes de conturbação intestina” mas também “os maus restauros, (...) a ambição de especuladores sem escrúpulos, a desmemória de muitas comunidades e a falta de instrumentos legais de preservação e de salvaguarda” (Serrão, 2014: 12).

Relativamente à proporção, as ruínas podem atingir dimensões desde pequeno edifício, grande edifício, grande área, bairro de uma cidade e até mesmo uma cidade inteira mas, o elemento que subjuga todas elas é o tempo. Deixando de dar resposta ao papel para que serviram outrora, estão perante um processo de degradação. A título de exemplo, o estudo de

caso desta dissertação tem como objeto de reabilitação uma antiga estação de comboios abandonada há cerca de 50 anos (fig. 4). A própria cidade onde esta se localiza está parcialmente em ruínas, pois desde há muito que esta enfrenta uma decadência social e económica, que tem vindo a contribuir, para a sua degradação. Outro exemplo é a cidade da Covilhã, onde o conceito de ruína está essencialmente associado ao declínio da atividade têxtil e aos devolutos edifícios que ainda subsistem. Ainda que a Universidade Da Beira Interior tenha vindo a reabilitar alguns destes edifícios industriais, uma grande parte deles permanece em ruínas.

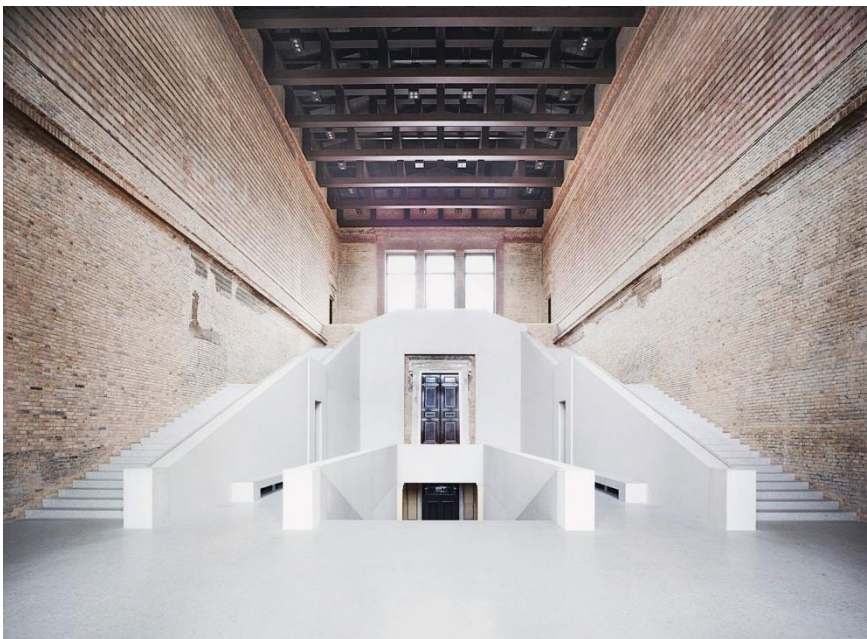


Fig. 3 - Neues Museum, Berlim, Alemanha, 2009. Projeto: David Chipperfield, 2009.

Consequentemente, no âmbito deste documento entende-se por ruína um edifício ou elemento morfológico da cidade que está, em termos físicos, num estado de desocupação (sem atividade), cujos elementos construtivos estão em mau estado de conservação ou desapareceram, pondo em risco a sua utilização e não servem mais os fins para que foi construído e, em termos sociais esquecidos, sem ter conseguido fugir ao destino inexorável de arruinação. Entende-se que os requisitos considerados para que um elemento morfológico da cidade possa ser considerado uma ruína, para além dos fatores de ordem física e social, possam integrar também a vertente económica, quando a sua reabilitação não é viável face à nova construção ou a vertente urbanístico, quando os instrumentos de gestão territorial não permitem a sua existência.



Fig. 4 - Michigan Central Station, Detroit, junho 2011. Autor: Camilo Vergara

2. Património e identidade (associado à Ruína)

“A cidade é um monumento habitado por gente que gosta dela e de a contar. Lugar de memória, de enraizamento e autenticidade, a cidade deverá ser objeto de uma operação cultural e artística de elevado potencial e sugestivo, estético e crítico” (Costa, 1994: pág.43)

Com o passar do tempo, ao longo da história têm-se *“amontoados de destroços sobre destroços”* (Hell e Schönle, 2010: 1), o que significa que o número de ruínas é cada vez maior. É impen-sável reabilitar, restaurar ou preservar todas as ruínas infinitamente existentes. Assim, acresce uma necessidade de entender que nem todas as ruínas têm valor e que, para além de outros aspetos, como o valor estético, a dependência do local, da sociedade e da cultura em que se insere, há que identificar e compreender os conceitos de património e identidade para assim reconhecer o que podem ser elementos de ruína importantes na cidade, como é o caso da Biblioteca pública de *Camden*, EUA, (fig. 5), que não é demolida, devido ao seu valor arquitetónico, mantendo-se a promessa da seu restauro ou reabilitação. Compreende-se deste modo que estes conceitos têm uma abrangência que transcende a temática das ruínas, mas esta não pode ser dissociada das noções de património e identidade.



Fig. 5 - Antiga biblioteca pública de Camden, 1992. Autor: Camilo José Vergara

Assim, património apresenta-se como um conceito com um sentido concreto de algo pertencente a um passado, destinado à utilização por parte da humanidade: *“A expressão designa um fundo destinado ao usufruto de uma comunidade alargada a dimensões planetárias e constituído pela acumulação contínua, por uma diversidade de objetos que congregam a sua pertença comum ao passado: obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e conhecimentos humanos”* (Choay, 1982: 11). José Aguiar apresenta alguns exemplos um pouco mais concretos, que complementam a visualiza-

ção deste conceito: “É a «obra-de-arte», a ruína, o objeto-construção, a arquitetura de um dado edifício (o monumento clássico, digamos), como o lugar-ambiente, os núcleos urbanos a que chamamos «centros históricos», ou seja, a cidade antiga e a cidade consolidada” (1999: 1). O património, para além de servir para o usufruto da comunidade, destina-se a informar as gerações vindouras, mantendo vivo parte do passado, e é ainda um conceito integrante do conceito identidade: “Sendo o património um dos pilares de identidade cultural, a qual, por sua vez, se transforma em testemunho vivo para as gerações vindouras” (Serrão, 2014: 39).

Na perspetiva da ruína, é necessário refletir sobre três sentidos para reforçar a salvaguarda do património comum: “análise dos valores histórico-artísticos, diagnóstico das causas destrutivas e registo inventariante das memórias” (Serrão, 2014: 15). Quer isto dizer que, para determinar o valor de uma ruína e consequentemente determinar o que fazer com ela, acresce uma necessidade de contemplar três requisitos: avaliar os valores históricos e artísticos nelas contidas, por exemplo, faz parte de uma época da história de arte e portanto pode-se considerar como parte do património; fazer uma análise das causas da sua destruição, por exemplo causas naturais (uma catástrofe), ou humanas (uma guerra) e, fazer um registo das memórias, como por exemplo fotografias do passado, perceber o tipo de atividade ali realizado, as gerações por que passou.

Por outro lado, a noção de identidade é tradicionalmente associada a um “processo de historicidade” (Aguiar, 1999: 4), no qual um objeto histórico patrimonial tem um valor mais rico em identidade quanto mais tiver sido alvo de “capitalização de olhares e atenções que exigem tempo” (Aguiar, 1999: 4), ou seja, quanto mais história e tempo histórico tiver, maior a sua identidade. Ora, segundo José Aguiar, o que é demasiado contemporâneo ainda não mostra esta identidade, pois necessita do fator tempo pelo qual ainda não passou: “ao que ainda é demasiado contemporâneo, ao que, não tendo o suficiente tempo, ainda não apela às emoções da saudade ou acede à valorização do crivo da história” (1999: 4).

No entanto, contrapondo a ideia de tempo histórico associada à identidade, há autores que não o referem como elemento essencial do património, porque afirmam que obras contemporâneas podem fazer parte do património desde que atinjam um nível de popularidade, tornando-se por exemplo, ícones de uma cidade. “A questão que muitas vezes se tem colocado é a de saber quão antigo tem de ser o novo para que possa ser considerado com valor patrimonial” (Pedreirinho, 2011: 10). José Manuel Pedreirinho conclui afirmando: “as obras contemporâneas são hoje em dia naturalmente integradas naquilo que consideramos como património, como a paisagem natural ou humana” (2011: 10). Veja-se o museu Guggenheim em Bilbao (Espanha) do arquiteto Frank Gehry. Este museu, sendo um elemento patrimonial e fazendo já parte da identidade da cidade, é uma obra contemporânea e não deixa de ser o principal ícone da cidade. Outro exemplo pode ser a Casa da Música no Porto que, não fazendo parte da história da cidade, constitui um verdadeiro símbolo.

Deste modo, identidade apresenta-se como um conceito evolutivo quer no tempo quer no espaço sendo que “culturalmente importará sempre manter os elementos básicos de uma

continuidade que se referenciam a uma identidade inalienável dos lugares” (Aguar, 1999: 5). Por exemplo, o principal ícone da cidade de Paris é a torre Eiffel pelo que seria impensável eliminar este elemento uma vez que faz parte da identidade histórica da cidade e assim há um acordo em preservá-lo. Já a estação de Michigan que foi em tempos um ícone de grandeza da cidade, está hoje em ruínas, não deixando, ainda assim, de ser um elemento representativo da história, razão pela qual a sua demolição não foi realizada. Contrariamente a este aspecto, na figura 6 vislumbram-se duas casas em ruínas na cidade de Detroit. Estas casas não representam qualquer valor patrimonial ou de identidade e por isso o seu destino deverá ser a demolição.

Resumidamente, tanto a identidade como o património estão subjugados pelo fator tempo e/ou por um processo de popularidade, pelo que, património corresponde a algo concreto em si mesmo (obra/objeto/local) e está integrado no conceito identidade, que por sua vez é um conceito que e pertence ao imaginário coletivo de cidade, estando relacionada com a história e com as memórias do local, contemplando “patrimónios”.



Fig. 6 - Casas abandonadas em Detroit, 2008. Autor: Kevin Bauman

3. Como lidar com a ruína

“Existem dispositivos de intervenção, no contexto dos estudos de arte e arquitetura que devem servir ultimamente para salvaguardar o possível e, também, para recensear perdas e preservar memórias, com o peso de um primado estético que tem de prevalecer” (Serrão, 2014: 32)

As ruínas podem ter um papel bastante marcante no contexto da cidade. Há diversas formas de lidar com elas, segundo George Steinmetz *“A ruína está particularmente aberta para diferentes representações”* (2010: 294). Tomando em consideração vários critérios, como por exemplo o tipo de ruína em causa, a sua longevidade e o seu valor histórico, patrimonial ou identitário, de acordo com o mesmo autor existem seis diferentes modos, não mutuamente exclusivos, de lidar com as ruínas: demolição, não intervenção, intervenção artística, sustentar a ruína, reabilitação e restauro. Além destas, existem ainda outras formas de chamar a atenção para o efeito ruína, designadamente o movimento *Okupa* (cuja definição será mencionada adiante) que não se insere em nenhum destes tópicos.



Fig. 7 - Quinta do Duque em ruínas, Apriate, Portugal, s/ data. Autor: Gastão de Brito e Silva.

Demolição é a primeira abordagem e acontece quando a ruína possui pouco valor histórico, não faz sentido no local e quando a sua manutenção/reabilitação/restauro é demasiado dispendioso *“Demole-se e remove-se todos os traços e restos da estrutura”* (Steinmetz, 2010: 294). Serrão demonstra alguns aspetos que normalmente levam à demolição: *“perda das funções de origem, desvalorização da marca estilística, entraves ao crescimento urbanístico e outras intromissões na paisagem, falta de controlo e segurança abrindo campo a toda a sorte de vandalismos, e mudança ideológica substantiva nos modos de encarar tal património como documento cultural”* (Serrão, 2014: 27). Outro motivo é quando uma ruína deixa de poder ser recuperada, depois de muito tempo de abandono, passando a ser *“«não-lugares sem memó-*

rias». Para muitos, tais não-lugares passam a não ter sentido e a ser desnecessários, o que legitima o ato destruidor como condenação inevitável” (Serrão, 2014: 44). Refira-se ainda que independentemente do seu valor histórico, por vezes a ruína é motivada por questões conjunturais, ou seja, num determinado momento, uma determinada entidade entende que a solução é a demolição ainda que posteriormente se venha a dar valor ao que já foi demolido.

Não intervenção é a segunda forma de lidar com a ruína e visa simplesmente não fazer nada. Segundo George Steinmetz, é “permitir que as ruínas sigam o seu curso natural de decadência” (2010: 294). Dá-se o exemplo da Quinta do Duque em Atriate, distrito de Lisboa, uma obra neoclássica deixada há muito ao puro e simples abandono (fig. 7). “No fim de contas, são destroços, silenciosos mas dignos, que desafiam o tempo e que, quase sempre, se conformam com um destino traçado, que é o desaparecimento puro e simples” (Serrão, 2014: 16).



Fig. 8 - Ruína intervencionada por Tyree Guyton, criador e diretor artístico do Heidelberg Project, em 1986. Detroit, 2012. Autor: Andrew Bernardi.

Fazer uma crítica, chamando a atenção para a ruína ou para o problema da ruína, intervindo nela de forma artística é a terceira forma. Um pouco por todo o mundo há vários casos desta forma de intervenção, por exemplo, Tyree Guyton, em *Detroit* transforma casas abandonadas em comentários artísticos e políticos (fig. 8). A isto, Steinmetz chama “meta-comentário”, que significa fazer um comentário sobre outro comentário, por exemplo, colocar um objeto sem função numa ruína sem função, chamando assim a atenção para os problemas da cidade

de *Detroit*. (2010: 294). “Várias técnicas têm sido utilizadas para prolongar, intensificar ou chamar a atenção para o efeito ruína. Ao longo de muitas décadas Tyree Guyton, através do *Heidelberg Project*, transformou o seu bairro numa galeria de arte “*indoor/outdoor*”, transformou e decorando casas abandonadas” (Steinmetz, 2010: 302).



Fig. 9 - Ruína no Mill City Museum sustentada com vigas e pilares, Minneapolis, MN, EUA, s/ data. Projeto: MSR, 2003

A quarta forma é tentar **sustentar as ruínas** que ainda estão de pé, através do uso de suportes, vigas, pilares, coberturas e outros elementos que a suportem (Steinmetz, 2010: 294). O exemplo que se apresenta é o *Mill City Museum*, um edifício em Minneapolis, no estado de Minnesota, EUA, reabilitado pelos arquitetos Mayer, Scherer e Rockcastle (fig. 9). Em tempos foi uma fábrica de farinha que encerrou em 1965 e, em 1991 contemplou um grande incêndio. A abordagem dos arquitetos para a sua reabilitação, numa das partes do edifício, foi precisamente a colocação de elementos estruturais que segurassem as paredes da ruína, para assim prolongar e assegurar a sua prevalência (Paredes, 2006: 223).

A quinta opção é a **reabilitação**, que pode ser feita das mais diversas formas, como por exemplo, construir sem tocar nas estruturas antigas ou fazer com que elas permaneçam visíveis (Steinmetz, 2010: 294). Basicamente é dar uma nova vida e uma nova função à ruína, valorizando os elementos existentes, respeitando a beleza e a memória do lugar e da ruína em si mesma. Por exemplo, no projeto de Álvaro Siza Vieira na Piazza Alicia em Salemi, Itália (fig. 10), ao contrário do esperado, o arquiteto colocou apenas um pavimento e um acesso adequado, respeitando aquilo que é a estética da ruína e a ruína em si mesma, que fora provocada por uma catástrofe natural. Na perspetiva da reabilitação, Françoise Choay constata que “na Europa, tal como nos Estados Unidos, são inúmeras as fábricas, ateliers e entrepostos transformados em imóveis de habitação, em escolas, em teatros ou mesmo em museus” (1999: 191). De um modo crítico, há que compreender que reabilitar não é o mesmo que res-

taurar, é sim fazer uma simbiose imposta de correlação, estimulando uma dialética entre o novo e o velho. “Modernizar não é então dar aspeto de novo, mas colocar no corpo das velhas construções um implante regenerador” (Choay, 1982: 190).

Por último, a sexta forma é “restaurar as estruturas em ruínas para a sua condição original imaginada” (Steinmetz, 2010: 304), ou seja, restaurar os edifícios em ruínas (ou parte deles). Por exemplo, na Alemanha, depois da Guerra Fria, algumas cidades e aldeias foram completamente destruídas e arrasadas sendo posteriormente reconstruídas de forma idêntica à anterior (Choay, 1982: 188), nomeadamente na Normandia (fig. 11/12).

Nada é imutável, e a tentativa de preservação de uma ruína para sempre no mesmo estado é impossível ou, pelo menos, a essência daquilo que é a ruína em si mesma pode ser eliminada. “Qualquer tentativa de reestabelecer controlo humano sobre a natureza, tentando congelar uma ruína numa situação entre o intacta e a decomposição absoluta é uma potencial auto-derrota, porque, desde logo, pode eliminar o encanto da ruína” (Steinmetz, 2010: 302). Sendo impossível a preservação para sempre de uma ruína, há que procurar soluções que possam prolongar a sua vida: “tal como as pessoas, estão sujeitas a leis inexoráveis de ruína e de devastação física, mas nem por esse facto deixam de ter uma dimensão estética que exige registo inventariante e impõe esforços de salvaguarda no sentido da sua possível recuperação.” (Serrão, 2014: 12).



Fig. 10 - Piazza Alicia, Centro Storico di Salemi, Itália, 2009. Projeto: Alvaro Siza Vieira, 1997. Autor: ©Roberto Collovà

O *Okupa* é um "novo movimento social" anarquista que visa o ato de ocupar um espaço abandonado, sem permissão dos seus proprietários, com o objetivo de “vivência libertária e de afirmação através da reivindicação de espaços” (Diário de Notícias, 2012). Os *Okupas* (aderentes deste movimento) são mais frequentes em cidades que apresentam uma grande especulação imobiliária e deterioração urbana. O tipo de ocupação do espaço por parte destas pes-

soas é feito de modo coletivo, “integralmente coletivizado”, pois não pretendem abolir a propriedade privada, dividindo-a em porções menores, como o caso de outros movimentos.

Há assim diversas formas de lidar com as ruínas e há que sublinhar que essas formas estão dependentes de diversos fatores, nomeadamente o seu valor, o seu estado de conservação, o seu significado histórico, o objetivo projetual, o local onde se insere, entre muitos outros aspetos.



Fig. 11 - Tropas Americanas limpam destroços da guerra, Saint-Lô, Normandia, França, 1944. Autor: Frank Scherschel

Fig. 12 - Saint-Lô atualmente. Normandia, França, S/ data. Autor desconhecido

Capítulo III - Placemaking como solução

1. Alguns conceitos fundamentais e enquadramento no âmbito do Desenho Urbano

“Aprender a olhar, olhar, observar, ver, imaginar, inventar, criar” (Baeza, 2008: 41)

Numa primeira abordagem pretende-se explicar alguns conceitos fundamentais e universais no âmbito do Desenho Urbano como processo de intervenção da cidade, para assim compreender todo o fundamento do conceito *Placemaking*. Ambos tentam encontrar soluções para intervir na cidade, sendo o *Placemaking* uma das possíveis vertentes do Desenho Urbano a ter em conta na conceção de espaços.

Entenda-se o papel de Desenho Urbano no sentido da definição e conceção da cidade. O Desenho Urbano não visa apenas a conceção de objetos mas é sobretudo uma síntese de sistemas espaciais que tenham o atributo para se adaptarem às diversas situações. No fundo, é a *“arte de criar e transformar objetos definidores de espaços”* (Pardal, Correia, Lobo, 1991: 3). Para a consolidação do conceito *Placemaking*, é importante referir que o Desenho Urbano tanto se dedica a definição e desenvolvimento de novas áreas urbanas como à intervenção em áreas urbanas já consolidadas. Contudo, o primeiro está mais direcionado para locais onde a comunidade já está consistente, como nos centros urbanos, incluindo quer o edificado quer o não edificado. Na figura 13 vislumbra-se o centro urbano de *Detroit*, com uma malha bastante marcada e consolidada.



Fig. 13 - Vista aérea sobre a downtown de Detroit, 2009. Autor: Doug

Dado que este subcapítulo se destina a uma análise de espaços na cidade, há que esclarecer um dos seus aspetos que é a distinção entre o espaço público e privado (Pardal, Correia, Lobo, 1991: 9). Consequentemente importa clarificar que as vertentes da utilização do espaço

público nesta abordagem são, por exemplo, edifícios e praças, os seus elementos e sua relação com a rua.

Segundo os autores de Normas Urbanísticas é necessário, sem descuidar o fator económico, que o espaço público dê resposta aos tipos de utilização das quais a população carece: “*O espaço tem de corresponder às necessidades a que é destinado e, por outro lado, tem que se ter em conta o fator económico*” (1998: 8). Essas necessidades são as da comunidade local e devem ser cumpridos nos objetivos traçados para a intervenção do espaço público bem como a tentativa de cumprir as premissas descritas mais à frente associadas ao *Placemaking* e à criação de espaços de qualidade. Estas premissas não são apenas o cumprimento de normas e dogmas, mas ideias que advêm deste conceito e da pretensão para criar um “lugar”. Ainda que o fator económico não seja objeto de estudo desta dissertação, que dispensará orçamentos, fica o apontamento de que este é um aspeto fundamental na realização efetiva de espaços.

Por um lado as características projetuais têm de dar uma resposta funcional para a população, ou seja, a fruição dos espaços públicos deve ocorrer de forma segura e sem conflitos. Por outro lado, há que ter em consideração a diversidade funcional que caracteriza estes espaços dos restantes espaços urbanos. Esta diversidade advém, portanto, da diversidade de necessidades. Assim, é necessário manter a ideia sempre presente de que a cidade funciona como um todo, que está tudo interligado, as partes têm de ser feitas a pensar no conjunto e no envolvente, para que haja interligação e permeabilidade entre os espaços. Se isto não acontecer, é porque algo não está bem e provavelmente os espaços não vão funcionar uma vez que não dão resposta ao que são solicitados. Assim, a cidade deve ser entendida como “*um sistema de organização de conjunto, funções integradas, mas também é a justaposição de sítios, de pequenos ambientes e, nesse sentido depende da qualidade das partes*” (Pardal, Correia, Lobo, 1991: pág.9). Na imagem são visíveis vários elementos que compõem a cidade de *Detroit*, que a tornam única (fig. 13). Considerando que a cidade é formada por elementos morfológicos (edifícios, bairros, praças, monumentos, ruas, quarteirões, praças, entre outros) e que cada um deles também é constituído por vários elementos, edificados ou não, neste sentido, todos eles devem ser pensados no seu conjunto e não separadamente. Assim, as partes integram e influenciam o conjunto e tudo depende do que está em volta.

No documentário *The Social Life of Small Urban Spaces* (1988), William H. Whyte refere a propósito do espaço público, que os elementos de mobiliário urbano que aqui são colocados devem estar relacionados funcionalmente uns com os outros pois, se isto não acontecer, terão um índice de utilização muito limitado. Deste modo, se os elementos forem pensadas considerando o conjunto, naturalmente trarão mais pessoas na sua utilização e será de uma utilização mais correta. Num sentido mais abrangente, o autor faz uma análise das “partes” da cidade no seu conjunto, ou seja, analisa diversas praças em cidades americanas de modo a demonstrar o que podem ser espaços funcionais ou não, ou o que funciona num espaço ou não. Por exemplo, o *Paley Park* em Nova Iorque (fig. 14) foi identificado como sendo um es-

paço que funciona perfeitamente e tem um índice de utilização muito elevado. Das suas características contam-se a excelente relação com a rua, a água (cascata), o facto de ter restauração (cafetaria), a sua relação com a rua entre outras.

Para quem desenha é muito importante conhecer e avaliar situações existentes. A consciência/experiência de possibilidades reais oferecem a capacidade de “*criar e escolher soluções*” (Pardal, Correia, Lobo, 1991: 8), identificando por exemplo problemas e possibilidades, conflitos, objetos ou mesmo espaços que não são utilizados. Por isso, também como princípio fundamental ao *Placemaking*, há que conhecer muitos exemplos e perceber a essência do problema, do que funciona e do que não funciona. Trata-se de aplicar aspetos positivos quando, pela experiência demonstram que dão resposta às necessidades.

É assim necessário compreender que a cidade, apesar de poder ser dividida em espaço público e privado, funciona como um único espaço de funções integradas e sobrepostas, definidas, desenhadas e redesenhadas pelo Desenho Urbano que, posteriormente, formam o todo. Para um bom desenvolvimento de projeto é importante a experiência, seja pelo conhecimento do local a intervir, pela observação de outros espaços ou projetos, ou mesmo por erros ou aspetos positivos cometidos pelo próprio que desenha, sendo que o objetivo principal corresponder às necessidades da população.



Fig. 14 - Paley Park, Manhattan, Nova Iorque, EUA, 2010. Projeto: Zion and Breen, 1967.
Autor: Ryan Healy

2. Evolução e significado do *Placemaking*

“Se os novos tempos correm para o horizonte da pós-indústria, tudo o que concorre para reforçar a identidade específica de um lugar, os seus bens não consumíveis, o seu ambiente, a sua cultura e os seus reflexos histórico-artísticos, pode considerar-se fulcral para o desenvolvimento futuro de uma comunidade” (Aguilar, 1999: 7)

O termo *Placemaking* poder-se-á considerar contemporâneo. Ainda não com esta designação, esta ideia começou a ser estudada por volta dos anos 60 do séc. XX por Jane Jacobs com a obra *The Death and Life of Great American Cities* (“Vida e Morte das Grandes Cidades Americanas”). A autora encoraja os cidadãos a tomarem posse das ruas através de ideias inovadoras, como por exemplo a pretensão de uma diversidade funcional em todas as partes da cidade de modo a que a toda a hora do dia haja movimento, associando a vida coletiva, criticando o crescimento urbano que aumenta indiferente à escala humana. Este ponto de vista parece ser o modelo urbano ideal, pois é uma cidade onde tudo se mistura, mais segura, à escala humana, onde as vivências são mais demarcadas.

Mais tarde nos anos 70, William H. Whyte enumera os elementos chave para criar uma vida social estimulante nos espaços públicos entre os quais, a importância de lugares para sentar, a existência de comida e a relação dos espaços com a rua.

Estes e outros autores pioneiros do urbanismo inspiraram a criação em 1975 da organização sem fins lucrativos *Project for Public Spaces* (PPS), fundada com o objetivo de expandir o seu trabalho. A organização tem desde então desenvolvido este tema com o objetivo de criar comunidades mais fortes em todo o mundo, ou seja, onde os cidadãos se sintam confortáveis, felizes, onde a vida social é natural e fluente e sobretudo, um sentido de identidade e orgulho inerente da população perante o local onde vivem (*Project for Public Spaces*^{e)}).

Foi a organização *Project for Public Spaces* a primeira a utilizar o conceito *Placemaking* em meados dos anos 90 nos Estados Unidos (*Project for Public Spaces*^{d)}). Segundo ela, *Placemaking* é um movimento que visa criar espaços com qualidade, em qualquer cidade e cujo envolvimento da comunidade é fundamental. Pretende-se que esses espaços sejam o coração dessa comunidade, ou seja, com o qual se identificam e chamem seu. Um dos requisitos dessa qualidade é a conexão entre estes e as pessoas que o partilham, permitindo facilitar a criatividade de atividades e ligações culturais, económicas, sociais e ecológicas e que estas suportem o contínuo desenvolvimento do lugar. De um modo geral, pretende-se que os espaços públicos promovam a saúde, a felicidade e o bem-estar das pessoas. Neste sentido, para um bom *Placemaking* é necessário perceber e ouvir quem utiliza, brinca, vive, trabalha num espaço, criando assim uma visão comum do local, ou seja, é necessário a quem projeta assumir duas posições: “o olhar de fora e o deixar-se envolver” (*Project for Public Spaces*^{e)}). Compete assim, a quem projeta, colocar-se no papel, não apenas de quem encontra a solução e desenha os espaços mas também no papel de quem os utiliza.

Na forma como as comunidades estão organizadas, é muito comum nos dias de hoje, que as ideias dos seus cidadãos não sejam ouvidas ou que estes não mostrem interesse em participar. É na necessidade de alterar este hábito que os profissionais da área (*designers*, arquitetos, engenheiros, urbanistas) entram, na tarefa de alterar o hábito de olhar para a comunidade de forma singular, incentivando a participação das populações (Project for Public Spaces^{e)}).

Neste contexto, relativamente à cidade do estudo de caso em análise, *Detroit*, não se pretende levar a ideia de percepção da comunidade ao limite nem fazer uma avaliação exaustiva de como as comunidades vivem a cidade. Pretende-se sim, realizar um estudo que identifique os principais traços da população e do seu imaginário coletivo quer no respeito à estação, quer no que respeita à cidade no seu todo. Desta forma, quando se trata de comunidade, o projeto de reabilitação proposto para a Estação Central de Michigan pretende por em prática o *Placemaking* através de observação indireta, contemplando pesquisa bibliográfica e documental.

É de demarcar que contemporaneamente PPS é a organização mais importante quando se aborda o movimento *Placemaking* e que esta foi criada para continuar o trabalho de outros grandes urbanistas. “Espaços com qualidade” e “comunidade” são as ideias centrais para descrever o próprio conceito, como é o caso da zona de lazer *Common Ground* no Indiana, EUA, (fig. 15), portanto, o “lugar” na cidade, é um sítio que todos gostam.



Fig. 15 - The Common Ground, Indianapolis, Indiana, EUA, 2014.
Projeto: LAND Collective, 2014. Autor: © LAND Collective

3. Vivências no espaço público

“Para perceber o que fazer e como fazer, é importante perceber o tipo de atividades que se podem realizar nos espaços” (Whyte, 1988)

As vivências no espaço público são um fator fundamental para o estudo do *Placemaking*, sendo portanto necessário perceber o que os utilizadores fazem num espaço para que este possa corresponder às suas reais necessidades: “ (...) *pode observar-se uma estreita relação entre a qualidade dos espaços e as atividades exteriores*” (Gehl, 2004: 45). Segundo este autor, existem três categorias de atividades que são realizadas no espaço público: as necessárias, as opcionais e as sociais (Gehl, 2004: 17).

As atividades necessárias são aquelas que são obrigatórias, como ir trabalhar, ir à escola, ir tratar de diversos assuntos aos serviços, entre outras. Por exemplo, as tarefas do quotidiano pertencem a este grupo. São o tipo de atividades em que as pessoas são obrigadas a participar, independentemente das características do espaço público. Estas atividades envolvem sempre caminhar (Gehl, 2004: 17) e acontecem obrigatoriamente, mas podem tornar-se mais agradáveis quanto melhores forem os espaços (Gehl, 2004: 20).

As opcionais são as atividades em que a pessoa poderá decidir se participa ou não. Nelas está envolvido o sentimento de “desejo”. As atividades opcionais podem acontecer espontaneamente e dependem diretamente da qualidade do espaço público porque “*Espaços urbanos com pouca qualidade têm o mínimo de atividade*” (Gehl, 2004: 20), quem mora em locais assim prefere ficar em casa (Gehl, 2004: 19). Se as condições atmosféricas são favoráveis é uma questão diferente da questão da qualidade do local, pois dar um passeio e sentar ao sol, são atividades que só são possíveis quando as condições externas são favoráveis, quando o tempo é convidativo. Portanto, as atividades opcionais dependem tanto da qualidade do espaço como das condições climatéricas mas, se o espaço não for convidativo, as condições climatéricas serão indiferentes.

As atividades sociais são as atividades que “*dependem da presença de outras pessoas nos espaços públicos*” (Gehl, 2004: 20). Basta haver duas pessoas para que uma atividade social se realize: “*Uma atividade social produz-se cada vez que duas pessoas estão juntas num mesmo espaço*” (Gehl, 2004: 21). Este tipo de atividades acontece espontaneamente, consequência direta do facto de as pessoas se encontrarem no mesmo local, não dependendo diretamente da qualidade do espaço. Nas ruas de zonas residenciais, em frente aos colégios ou locais de trabalho, há um grande número de pessoas com interesses comuns. Portanto, na opinião de Jan Gehl, as atividades sociais em espaços públicos com estas características podem ser muito mais completas porque as pessoas se conhecem umas às outras, há mais interesses comuns e ainda porque se veem com maior frequência: “*O carácter das atividades sociais varia dependendo do contexto em que acontecem*” (2004: 21). Por sua vez, nas ruas dos centros das cida-

des, as atividades sociais são mais passivas e superficiais pois os próprios contactos são mais passivos devido ao grande número de pessoas desconhecidas (Gehl, 2004: 21).

Nesta circunstância, pretende-se que o projeto de reabilitação em *Detroit* preveja a conceção de um espaço multicultural que pretende atrair, não apenas pessoas com interesses comuns ou da mesma geração, mas variados tipos de pessoas. Não só amantes de arte, mas também habitantes da cidade, turistas, crianças, idosos e outros não tão sensibilizados para as manifestações artísticas. Pretende-se promover a atividade social mas de forma “multicultural” e heterogénea, com a intenção de criar uma atividade social completa, independentemente dos interesses comuns dos utilizadores.

Outro aspeto é que as pessoas e as atividades humanas atraem outras pessoas: “*as pessoas sentem-se atraídas por outras pessoas*” (Gehl, 2004: 33). O autor ilustra isto com um exemplo simples: se se tiver de optar por dois caminhos, uma rua deserta ou uma rua com movimento, a opção mais provável passa pela escolha da rua com movimento. Outro exemplo que o autor utiliza que ilustra com clareza esta afirmação é o facto de as crianças preferirem brincar na rua em frente às suas casas do que irem para o parque pois, na rua há mais pessoas, mais movimento e mais para ver: “*A rua é o rio da vida de uma cidade*” (Whyte, 1988). É de notar ainda que em espaços com uma grande concentração de pessoas há tendência para haver, por um lado, pessoas em grupos, mas também, indivíduos que se encontram sós, simplesmente a observar outras pessoas. Consequentemente, as pessoas tendem a afastar-se de espaços vazios, mesmo sós, não querem estar sozinhas. Tal como Jan Gehl, William Whyte também afirma que “*As pessoas atraem outras pessoas*” (Whyte, 1988).

No âmbito desta dissertação, as atividades opcionais e sociais foram as mais relevantes para a elaboração do projeto da estação pois pretendeu criar-se um espaço multifuncional que promovesse a interação entre as pessoas e a arte, entre as pessoas e o espaço e, ou simplesmente, entre pessoas, sendo que, as opcionais conduzem às sociais. Em suma, a qualidade do espaço é um requisito fundamental para atrair pessoas, através das atividades opcionais ou mesmo obrigatórias que, por sua vez, atrairão mais pessoas para atividades sociais mais completas.

4. Princípios para criar vida social nos espaços

“Mesmo no centro da cidade há praças e espaços que estão sempre vazios e outros que têm multidões” (Whyte, 1988)

O documentário *The Social Life of Small Urban Spaces* (1988) de William H. Whyte, já mencionado anteriormente, é o resultado de um estudo realizado em diversas cidades Norte Americanas, maioritariamente em Nova Iorque. O autor avalia o comportamento das pessoas em diversos locais públicos: as atividades que realizam, aquilo que as motiva e que as faz gostar, estar ou utilizar um determinado espaço. Ele apresenta um conjunto de normas e princípios projetuais que considera fundamentais para a criação de vida social nos espaços públicos, para que estes não sejam desagradáveis e inabitados. O estudo reúne os seguintes sete requisitos necessários ao bom funcionamento do espaço público: espaço para sentar, relação com a rua, sol/luz, água, árvores, comida, e um outro conceito denominado “triangulação”.



Fig. 16 - Seagram Plaza, 375 Park Avenue, Nova Iorque, EUA, SD. Projeto: Mies van der Rohe, 1958. Autor desconhecido

Quanto ao primeiro requisito, o autor afirma *“Make the place settable!”* (“Faz o lugar sentável!”). Este é um aspeto essencial porque *“As pessoas tendem a sentar-se onde há lugares para se sentarem”* (Whyte, 1988). Quantas mais possibilidades para sentar os locais oferecerem, melhor será a qualidade desses espaços. Ao analisar locais que não apresentam a possibilidade para sentar, há uma tendência para que se encontrem vazios ou, sem alternativa para a sua utilização, levem os utilizadores a procurarem soluções originais para o efeito. Este tipo de soluções poderá não ser o mais indicado, quando por exemplo se transforma um vaso de flores num local para sentar. Outro aspeto a ter também em consideração é onde devem ser colocados os bancos: *“os bancos que fornecem uma boa visibilidade das atividades*

circundantes utilizam-se muito mais do que aqueles com pouca ou nenhuma visibilidade de outras pessoas” (Gehl, 2004: 35), ou seja, este tipo de mobiliário urbano deve estar colocado de modo a que permita a quem neles se senta, obter uma boa visibilidade para as atividades.



Fig. 17 - Entrada para o Paley Park, Paley Park, Manhattan, Nova Iorque, EUA, 2010.
Autores do Projeto: Zion and Breen, 1967. Autor: Mike Boucher

Nem sempre é aconselhável o típico banco de jardim ou de *design*, pois há que ter em atenção o equilíbrio entre a forma e a função deste elemento. Compreenda-se que em muitos casos, os bancos são desenhados apenas para a fotografia de arquitetura. São desconfortáveis e socialmente constrangedores. Verifica-se ainda que por vezes são colocados isoladamente, as suas proporções são incorretas em relação ao utilizador, não permitem diversidade de utilização, e servem apenas para um número reduzido de utilizadores. Na maioria das circunstâncias, os bancos ideais são os aqueles que são longos, pois as pessoas sentam-se ao lado umas das outras sem sentirem constrangimento. O muro da praça do edifício *Seagram* (fig. 16), em Nova Iorque, EUA, é um exemplo perfeito neste aspeto. Degraus e muretes são também elementos onde as pessoas se sentam sem qualquer problema e são “bem-vindos”, principalmente quando não existem alternativas para sentar e esta praça também é um exemplo disto (Whyte, 1988).

O segundo aspeto a considerar é a **relação com a rua**, ponto fulcral para que os espaços públicos sejam um sucesso. O espaço referido por Whyte mais interessante na sua relação com a rua é o *Paley Park* (fig. 17) em Nova Iorque (já mencionado anteriormente), que está diretamente relacionado com a rua e, de certa forma, convida as pessoas a entrarem neste jardim. Este espaço é imediatamente avistado a partir da via, suscitando às pessoas a vontade de entrar (Whyte, 1988).

Por outro lado as megaestruturas denominadas pelo autor como “fortes urbanos” que retiram as pessoas da cidade e criando nelas a perceção de: “entra e estarás a salvo”, são o exemplo oposto. Veja-se o edifício *Renaissance* em *Detroit* (fig. 18). Neste tipo de edifícios, frequen-

temente, o piso térreo serve apenas para o estacionamento automóvel, mandando as pessoas para os escritórios localizados nos pisos superiores, sem nunca terem a necessidade de virem à rua. Estes edifícios podem ter terraços e jardins acima da cota da rua mas praticamente nunca são utilizados, pois não proporcionam a diversidade social e cultural que existe nas ruas (Whyte, 1988). A proporção do espaço, ou seja, a sua escala de acordo com o envolvente e a própria escala humana é invocada neste tipo de edifícios. Reforçando esta ideia, Gehl também considera que “os conjuntos edificados com espaços grandes, ruas largas e edifícios altos consideram-se frequentemente frios e impessoais” (2009: 79).



Fig. 18 - Renaissance Center, Detroit, Michigan, EUA, 2010. Autor do Projeto: John Portman, 1977. Autor: Brianday

O facto de uma praça se localizar numa área central de uma cidade não é, contudo, condição suficiente para garantir a sua animação pois, esta depende de outros fatores tais como a sua distância às ruas mais movimentadas ou às suas características morfológicas. Por exemplo, as praças e jardins que não estão ao nível da rua poderão ter alguma dificuldade em se afirmar. Das praças estudadas pelo autor nas diversas cidades norte americanas, há apenas uma que não está ao nível do solo e que realmente funciona, a Exelon Plaza (fig. 19), a praça que culmina com o *1st National Bank* em *Chicago*, EUA. Este local está dotado de outras mais-valias que o tornam excecional como locais para sentar restauração, água, sombra e, as pessoas podem colocar-se na parte superior, simplesmente a observar as pessoas que estão em baixo (Whyte, 1988).

O fator segurança é mais um elemento subjugado à “relação com a rua”. Voltando à ideia de Jane Jacobs, note-se que não será um grupo de polícias que faz com que as pessoas se sintam mais seguras. Por exemplo, os parques que contêm cercas ou muros em seu redor, que bloqueiam a permeabilidade com a rua, causam desconforto e insegurança. Por vezes a existência de policiamento oferece ainda mais insegurança visto que a possibilidade de atividades ilícitas é mais evidente, ou seja, a própria presença da polícia poderá ser conotada com a percepção que o espaço não é seguro (Whyte, 1988).



Fig. 19 - Exelon Plaza, Chicago, EUA. Autor: Perkins+Will

Como terceiro aspecto apresenta-se o **sol e luz**. Genericamente, pessoas gostam de sol e movem-se consoante ele, principalmente nos dias menos quentes. Isoladamente, o sol não é um fator que possa arruinar um espaço, mas é importante que esteja presente. No entanto, a falta de calor não é um aspecto grave, visto que em muitos espaços pode ser contornado com aquecedores exteriores e proteções contra o vento, por exemplo. Contudo, em espaços desabrigados e mais frios, “o sol é um *determinador essencial, onde as pessoas se decidem sentar ou não sentar*”. Poder-se-á considerar que a falta de luz é um aspecto mais grave, na medida em que, um espaço noturno pouco iluminado transmite insegurança (Whyte, 1988).

O quarto requisito é a **água**, um elemento no verão especialmente refrescante. O som da água quando não em demasia é altamente relaxador mas quando é demasiado alto, poderá atrapalhar as conversas e torna-se desconfortável. É importante que a água num espaço público, para além de poder ser vista, possa ser sentida, como na praça do edifício *Seagram*. É incorreto inserir a água no espaço público e sinaliza-la com a proibição de lhe mexer pois sentir a água, molhar um pé ou uma mão num dia quente é fator benéfico para as pessoas, ao nível da fruição dos espaços. É ainda de notar que não é aconselhável desenhar espaços con-

vidativos, mas perigosos, como é o exemplo do *Waterfall Park* (fig. 20) em *Portland*, EUA. A segurança é um elemento essencial de modo a evitar acidentes (Whyte, 1988).

O quarto requisito são as **árvores** que, além de equilibrarem o ecossistema e a humidade do ar e da sua beleza, oferecem sombra, proteção e conforto. Requerem-se muitas árvores e vegetação nos espaços públicos, como elementos de qualidade (Whyte, 1988).

Como quinto aspeto apresenta-se o **comércio da restauração**. “A comida atrai as pessoas”, afirma o autor. Estes espaços, nomeadamente esplanadas, devem estar dotados de equipamentos para colocar o lixo, pois em geral a tendência é para ser utilizado. É muito importante a oferta de espaços com comida e bebida, pois é uma necessidade básica de que todos apreciam (Whyte, 1988).



Fig. 20 - Waterfall Park, Portland, EUA, 2009. Autor: chris schroeer-heiermann

Por último, o sexto requisito é a **Triangulação**, que é uma característica que os espaços públicos têm para juntar ou fazer socializar pessoas estranhas. Estranhos começam a aglomerar-se, a falar e a interagir devido a acontecimentos fora da rotina. Reagem ao novo quando são estimuladas. Por exemplo, um polícia a deter alguém, uma nova peça de arte na rua. Quanto mais próximas estão da ação mais as pessoas gostam e mais interagem umas com as outras.

Por fim, um exemplo que apresenta todos estes requisitos é a Praça do Museu Metropolitano de Arte, Nova Iorque, EUA, (fig. 21) e, segundo Whyte, o melhor exemplo de espaço com qualidade é a *Fountain Square* (fig. 22 e 23) em *Cincinnati*, EUA. Esta praça tem uma ligação próxima com a rua, a sua proporção adequa-se com a proporção dos edifícios envolventes (não é demasiado pequena nem demasiado grande), existe uma grande variedade de escolhas para sentar e para comer, tem água, sombra, um desenho considerado agradável do ponto de vista dos utilizadores, e o mais importante, a praça situa-se no centro da cidade.



Fig. 23 - Praça do Museu Metropolitano de Arte, Nova Iorque, EUA, 2015. Autor do projeto David H. Koch, 2014. Autor: © Sahar Coston-Hardy



Fig. 21 - Fountain square, Cincinnati, EUA, 1974. Autor desconhecido
 Fig. 22 - Fountain square, Cincinnati, EUA, 2011. Autor desconhecido

5. “Onze princípios para criar espaços com qualidade”

“Espaços públicos eficazes são extremamente difíceis de realizar, porque a sua complexidade é raramente compreendida” (Project for Public Spaces ^{a)})

Como já foi referido, a organização sem fins lucrativos *Project for Public Spaces* foi a pioneira no uso do conceito *Placemaking*, com base em vários autores, sendo um deles William Whyte estudado no ponto anterior. Têm vindo desde então a explorá-lo e a complementá-lo. Com projetos construídos em 43 países em mais de 3 000 comunidades entre os quais os Estados Unidos da América, Canadá, Inglaterra, e Brasil, a organização criou onze princípios do *Placemaking* que irão ser referenciados. Ainda que alguns deles possam ser semelhantes a outros já mencionados neste documento, estes são os princípios utilizados atualmente.

Os onze princípios são: a comunidade é a especialista; criar um lugar, não um desenho; procura de parceiros; pode ver-se muito apenas observando; ter uma visão; começar com as petúnias: leves, rápidas e baratas; triangular; sempre dizem «isto não pode ser feito»; a forma apoia a função; o dinheiro não é a questão e, o lugar nunca está terminado (Project for Public Spaces ^{a)}). Estes onze princípios não são regras de como fazer um projeto, mas princípios para realizar um bom projeto. Servem sobretudo, para sensibilizar quem desenha que está a fazer algo para uma comunidade específica e não apenas mais um projeto no papel.

O primeiro princípio prende-se com a ideia de que **a comunidade é a especialista**. Perceber o lugar de uma perspetiva histórica, como funciona, quais as necessidades da população e o que é realmente importante, ajuda a criar um sentimento de propriedade do projeto e é uma mais-valia, tanto para a comunidade como para o seu autor. *“O importante ponto de partida no desenvolvimento de um conceito para qualquer espaço público é identificar os talentos e influências dentro da comunidade”* (Project for Public Spaces ^{a)}). O envolvimento da população local no projeto é um fator que ajuda a responsabilizar a comunidade por um espaço, cuidando-o, criando um sentimento de identidade para com ele.

O segundo princípio pretende **criar um lugar, não um desenho**. Significa que um desenho não é suficiente para conceber um “lugar”. Para criar um espaço público que crie relações mais eficazes entre o envolvente e as atividades é necessário a adição de elementos físicos que farão com que as pessoas se sintam confortáveis e bem-vindas. Lugares para sentar, a conceção de novas circulações pedestres são exemplos para *“transformar um espaço com baixo desempenho num espaço vital”* (Project for Public Spaces ^{a)}). Portanto, é necessário uma grande atividade social para que um local se torne num “lugar” e o desenho tem de ser provocador dessa atividade: *“Para que se desenrolem estas interações (sociais), falta algo mais que arquitetura. Não obstante, um desenho que seja propício a essa interação o favorecerá (ao projeto)”* (Gehl, 2004: 63). Este princípio baseia-se na ideia de que o desenho de um espaço só será eficaz se permitir que nele ocorram determinadas vivências.

O terceiro princípio visa a **procura de parceiros**. Este aspeto é fulcral no melhoramento da imagem de um projeto para um espaço público e o seu sucesso garantido. Escolas, museus, instituições locais, entre outros, são possíveis organismos que poderão funcionar como parceiros. Deste modo, as instituições podem, por um lado, ajudar à conceção de ideias, ao desenvolvimento de cenários para o projeto e fazer com que o espaço se mantenha ativo no futuro e, por outro, ajudar a retirar os projetos da gaveta, financiando-os e dando-lhes a devida credibilidade. Uma vez que várias entidades estão envolvidas, este aspeto também contribui para assegurar uma maior diversidade das vivências dos espaços (Project for Public Spaces ^{a)}).

Como quarto princípio afirma-se: **pode ver-se muito apenas observando**. Aqui, apela-se à observação dos sucessos e fracassos dos outros para tirar as próprias conclusões, analisando o espaço a intervir, espaços envolventes, bons exemplos a repetir e maus exemplos a evitar, seja na mesma ou noutra cidade. Perceber como as pessoas utilizam ou não os espaços e os seus elementos físicos, o que gostam e não gostam poderá ajudar a compreender o que funciona ou não e a entender o que é necessário incluir ou excluir num projeto. Isto é um processo contínuo, e mesmo depois da construção ou remodelação de um espaço é necessário continuar a observá-lo e a verificar o que ainda poderá ser melhorado, pois um espaço nunca está finalizado. Trata-se, deste modo, de sistematizar os pontos fracos e fortes de um determinado local antes de partir para o projeto (Project for Public Spaces ^{a)}).



Fig. 24 - Trafalgar Square, Londres, Reino Unido, 2013. Autor: Eric

O quinto requisito é **ter uma visão**. O essencial neste ponto é perceber de forma perspicaz o que as pessoas querem, que tipo de atividades podem ocorrer futuramente no espaço, compreender que uma imagem bonita e limpa, acolhedora e confortável faz um espaço importante onde as pessoas queiram estar e que se orgulhem dele. Antecipar estes aspetos é fundamental para a conceção de um “lugar” (Project for Public Spaces ^{a)}). Assim, em termos arquitetónicos, o mesmo objeto de estudo pode ser entendido a partir de uma grande diversidade

de visões, não apenas do ponto de vista de quem projeta, mas principalmente do futuro utilizador.

O sexto requisito denomina-se **começar com as petúnias: “leves, rápidas, baratas”**. A complexidade do espaço público é muito grande e não se pode fazer tudo instantaneamente pois as coisas levam o seu tempo devido a diversos fatores que podem ser de natureza burocrática, económica, entre outros. Ao longo dos anos, os espaços podem experimentar melhoramentos, alterações e reajustes, mas a curto prazo há diversos elementos que devem ter prioridade sobre outros. Estes elementos podem sempre ser realizados porque dão brilho ao espaço, são de fácil execução e são económicos (tal como as petúnias). Por exemplo, uma escultura, um pequeno quiosque/café, bancos para sentar, caminhos pedestres, são alguns exemplos de coisas que são agradáveis e necessárias, são fáceis de realizar e são de custo reduzido e fazem a diferença. Há que começar por algum lado (Project for Public Spaces ^{a)}).

O sétimo requisito, já mencionado no ponto anterior, denomina-se **triangular**. PPS explica, se, por exemplo um banco de jardim, um caixote do lixo forem colocados em função um do outro terão um índice de utilização muito superior do que se forem colocados individualmente. Se o espaço for ainda composto com outras comodidades, como um carrinho de gelados, juntará ainda mais pessoas, ver-se-á um movimento muito superior e as pessoas começarão a falar (Project for Public Spaces ^{a)}): *“É o processo pelo qual alguns estímulos externos proporcionam uma ligação entre pessoas, incitando estranhos a falar com outros estranhos como se eles se conhecessem uns aos outros”* (Whyte, 1988).

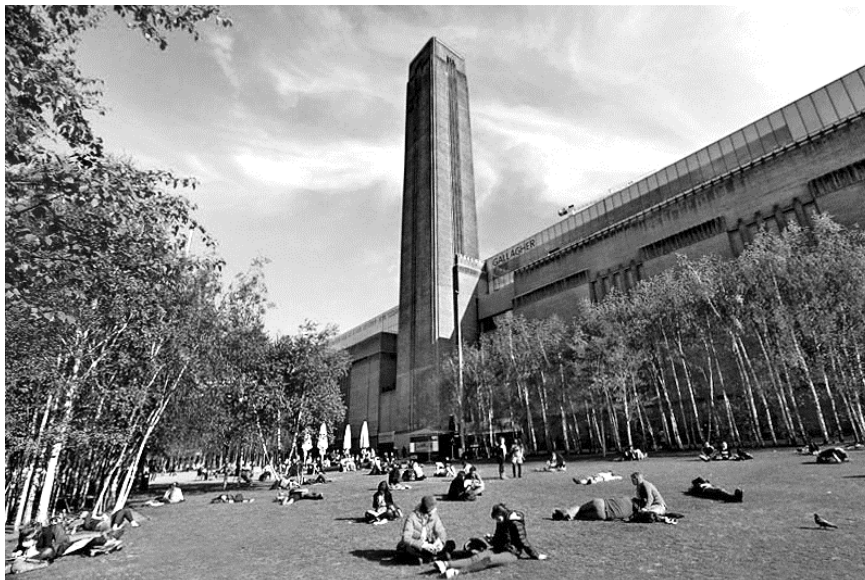


Fig. 25 - Tate Gallery, Londres, Reino Unido, 2013. Autor: Barbara Weibel

Sempre dizem «isso não pode ser feito» é o oitavo requisito. Por vezes há aspetos que não são compreendidos, devido às profissões terem definições demasiado restritas e os objetivos muito lineares. Por exemplo, os urbanistas, os arquitetos, os planeadores urbanos, os operadores de trânsito fazem cada um o seu trabalho. De uma forma genérica, criam planos para a

cidade, desenham edifícios, planeiam o tráfego, respetivamente. Normalmente trabalham de forma individual sem a intenção ou sequer compreensão do que é criar um “lugar” porque na realidade não há ninguém que tenha o trabalho de fazer “lugares”. PPS afirma: “*A verdade é que não há nenhuma profissão com a responsabilidade de fazer “lugares”, portanto, é inevitável encontrar obstáculos quando se tenta fazê-los*” (Project for Public Spaces ³⁾). Há que ultrapassar isto de modo a sensibilizar estes profissionais a trabalharem em conjunto com a pretensão de criar um espaço melhor. Esta ideia está associada a multidisciplinidade das profissões responsáveis pelo “funcionamento” da cidade.



Fig. 26 - Zona ribeira, Porto, Portugal, 2012.

Autor: Angelo Ciccolo

Como nono requisito apresenta-se a **forma apoia a função**. O *design* é importante, mas o mais importante e o que gera o conceito é a capacidade de compreensão de como outros espaços funcionam, de experimentação e de como ultrapassar obstáculos. A importância do desenho não deve ser descuidada porque a imagem do espaço também é essencial. Uma imagem apelativa capta a atenção das pessoas e convida-as a participar. No entanto, é importante não esquecer que esquecer que a função sobrepõe-se à imagem, pois os elementos formais podem ser apelativos mas se não servirem ou forem desconfortáveis, o espaço não funcionará. O importante a reter neste ponto é a importância da capacidade de análise de outros espaços e elementos para poder antecipar a visão do espaço, compreendendo a importância

tanto do conforto como do aspeto. (Project for Public Spaces ^{a)}). Trata-se mais uma vez de uma questão recorrente quer na arquitetura entre a forma e a função.

Dinheiro não é a questão, é o décimo ponto a considerar. Ao criar um espaço com as infraestruturas básicas é possível fazê-lo funcionar, por exemplo com uns vendedores, cafés, bancos para sentar e uns canteiros de flores, os custos são mínimos e com o tempo tudo se compõe. No momento atual de dificuldades financeiras, há cada vez uma maior preocupação com os custos na arquitetura, contudo há que encontrar soluções criativas para ultrapassar esta dificuldade. É, portanto, importante que haja a participação da comunidade e de outros parceiros para que os custos também diminuam e, se os benefícios comparados com os custos forem significativos e o projeto for entusiasta, não será dada tanta importância ao seu custo real (Project for Public Spaces ^{a)}).

Por último, o décimo primeiro requisito apela à ideia de que **o lugar nunca está terminado**. Assim, os espaços públicos com qualidade, que realmente respondem às necessidades das pessoas, precisam de uma contínua atenção pois existe uma contínua mudança da comunidade. Por serem espaços de qualidade, precisam ainda de mais atenção. Há medida que vão surgindo novas necessidades de uma sociedade em contínua mudança, assim os espaços públicos devem ter a flexibilidade requerida para encontrarem novas respostas a essas solicitações. (Project for Public Spaces ^{a)}).

Estes onze princípios demonstram que para fazer um lugar é preciso por em prática aquilo que se aprende em cada profissão, procurando fazer espaços de qualidade, mas também à utilização da inteligência espírito inovador para ultrapassar as dificuldades, conhecer a comunidade onde esses espaços se inserem, e sobretudo, saber fazer valer as boas ideias.

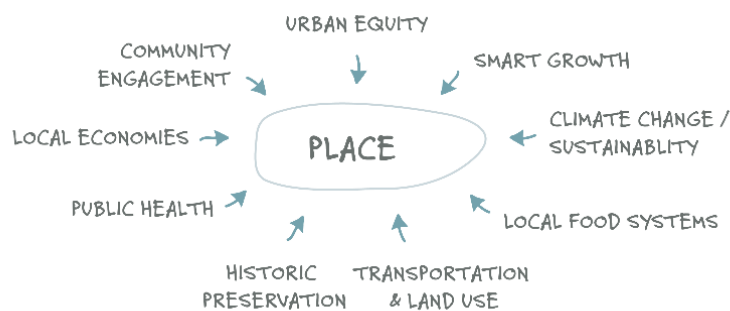


Fig. 27 - Convergência de movimentos e disciplinas em torno do lugar. Autor: PPS

Capítulo IV - De ruína a galeria de arte contemporânea

1. Tate Gallery of Modern Art

“Entre a tradição e o novo ou entre a ordem e aventura não existe verdadeiramente oposição pois aquilo a que hoje chamamos tradição foi tecido em séculos de aventura” (José Luís Borges cit. por Pedreirinho, 2011: 10)



Fig. 28 - Fotomontagem: vista sobre a Tate Modern Gallery, com a segunda fase integrada, Londres, Reino Unido. Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Herzog & de Meuron

O edifício original onde hoje está instalada a Tate Gallery of Modern Art foi construído com a função de central elétrica, concebida pelo arquiteto Sir Giles Scott, em duas fases, entre os anos de 1947 e 1963 e desativada em 1981. A antiga central de energia consistia de uma sala de turbinas e de uma zona de caldeiras.

A *Tate Gallery* é o museu de arte contemporânea mais visto do mundo (Cecilia e Levene, 2010: 206). Localiza-se no distrito de *Southwark* em Londres, Inglaterra, na margem sul do rio Tamisa. Foi reabilitada entre os anos de 1995 e 2000 (1ª fase) pelos arquitetos Herzog & de Meuron.

Encontra-se alinhada com a catedral de St. Paul e conecta-se com as vias existentes (via ao longo do rio e ponte pedonal sobre o rio), integrando-se no bairro adjacente na zona a sul, criando a norte, uma praça com pavilhões e tendas, sendo um grande complexo público unifi-

gador dos espaços (Birkhäuser, 1998: 142). O museu de arte integra a função de exibição, com objetivos de natureza social e pedagógica, vinculando-se com o bairro e a cidade (Cecilia e Levene, 2010: 206), (fig. 28 e 29). Note-se que teve, desde a sua construção, um grande impacto no desenvolvimento e desenho urbano nesta zona da costa sul do Tamisa (Cecilia e Levene, 2010: 206).

Os arquitetos mantiveram habilmente o melhor da construção original, o que a tornou num exemplo extraordinário no seu género (Paredes, 2006: 29), criando deste modo, um espaço público contemporâneo que enaltece a sua história.



Fig. 29 - Fotomontagem: Vista aérea da localização da Tate Modern com a Tate Modern 2 integrada, Londres, Reino Unido. Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Herzog & de Meuron

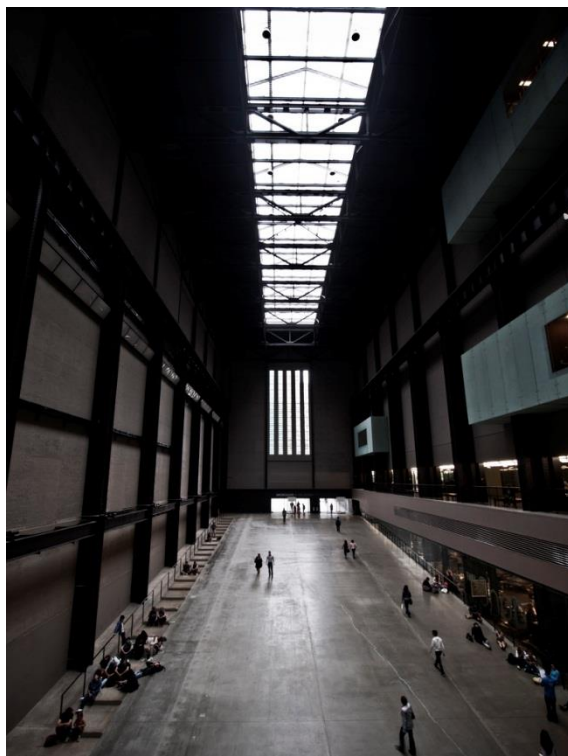


Fig. 30 - Interior da Tate Modern, 2011. Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Nicholas Yee

O acesso ao edifício é feito através de uma rampa direta para a sala das turbinas (Paredes, 2006: 32). Sendo uma galeria com uma atmosfera fabril, a sala das turbinas é o espaço mais emblemático da *Tate Modern* e é uma das praças cobertas mais impressionantes de Londres (Birkhäuser, 1998: 142), (ver fig. 30). Esta sala foi expropriada das suas antigas máquinas e instalações, e converteu-se num espaço público aberto, com função para grandes exposições e outros eventos (Birkhäuser, 1998: 144). Com 152 metros de comprimento e 35 metros de altura, é iluminada por uma grande clara boia (Paredes, 2006: 32).

A estrutura vítrea de dois pisos horizontal, colocada por cima do edifício original, conjuntamente com a verticalidade da chaminé realçam o imponente aspeto do edifício (Paredes, 2006: 31). Estes pisos superiores, que correspondem à estrutura vítrea, localizados em torno

desta sala principal são espaços acessíveis, incluindo um restaurante com vista sobre Londres, (Birkhäuser, 1998: 145).

Por último, o espaço das caldeiras está dividido em três pisos de galerias que criam um leque diversificado de experiências: diferentes dimensões, ambientes, paredes e iluminações (natural e artificial) (Birkhäuser, 1998: 142. Paredes, 2006: 29).

Tate Modern 2 - 2005 (2ª fase)

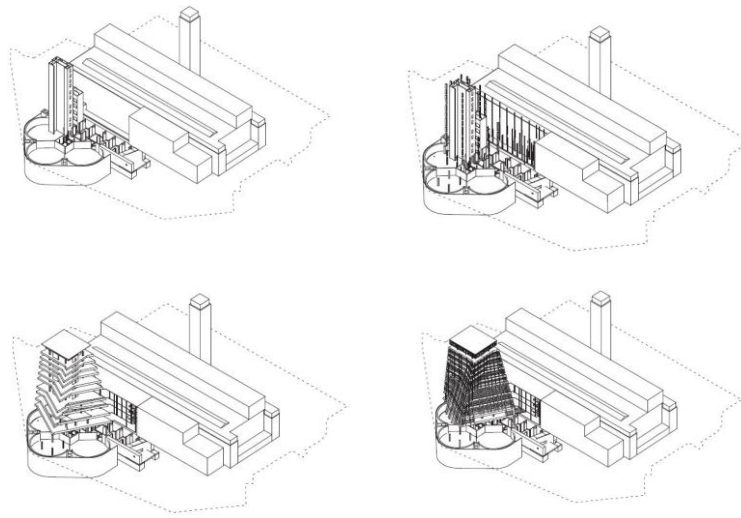


Fig. 31 - Diagramas da estrutura da Tate Modern 2: tanques de combustível e núcleo, pilares, estrutura do chão, pilares e vigas de fachada. Autor: Herzog & de Meuron

O novo elemento concebido no ano de 2005, ainda em processo de construção, localiza-se a sul da central elétrica, sendo visível a norte. À medida que se aproxima desde o rio, o volume surge por de trás da galeria, sem competir com a icónica chaminé (Cecilia e Levene, 2010: 208). Nesta etapa, os objetivos principais do novo projeto foram garantir a integração do edifício no existente e no horizonte da cidade, bem como a orientação dos visitantes dentro e fora da galeria (Cecilia e Levene, 2010: 209). Foi criada uma conexão direta norte-sul que permite ir desde o Tamisa a uma nova praça localizada a sul, na *Summer Street* através da Sala das Turbinas. Este novo projeto conecta o distrito de *Southwark* com o rio, criando um novo desenvolvimento que interliga esta zona e as áreas vizinhas (Cecilia e Levene, 2010: 206).

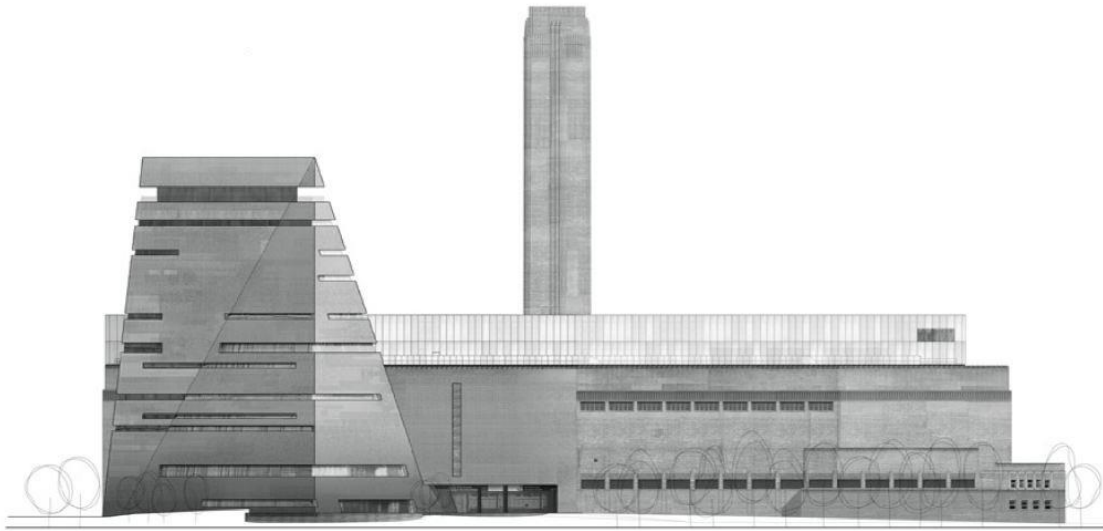


Fig. 32 - Alçado Sul da Tate Modern 2. Autor do Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Herzog & de Meuron

O ponto de partida conceptual deste novo edifício são os tanques de combustíveis subterrâneos em forma de trevo, constituindo as fundações do imóvel, de onde o mesmo surge e se eleva. Não são apenas as fundações físicas, mas o ponto de partida para abordagens artísticas e intelectuais do séc. XXI que requerem variedade de espaços expositivos (grandes, pequenos, reuniões, espaços menos convencionais para programas formativos, entre outros), (Cecilia e Levene, 2010: 207).

Foram combinados elementos antigos e contemporâneos da *Tate Modern* para que o novo elemento se integrasse e se expressasse como um todo e para que as partes funcionassem como um único organismo. Foi utilizado a mesma configuração de tijolos como base, mas de uma forma inovadora, Conjugando uma tela de tijolos perfurada através do qual se filtra a luz durante o dia e que resplandece durante a noite (Cecilia e Levene, 2010: 209).

Em suma, é uma galeria de proporções monumentais e icónicas, integrada no contexto da cidade, que cria conexão entre as ruas adjacentes, virada para a comunidade, sendo geradora de vida social, um verdadeiro exemplo na perspectiva do *Placemaking*.

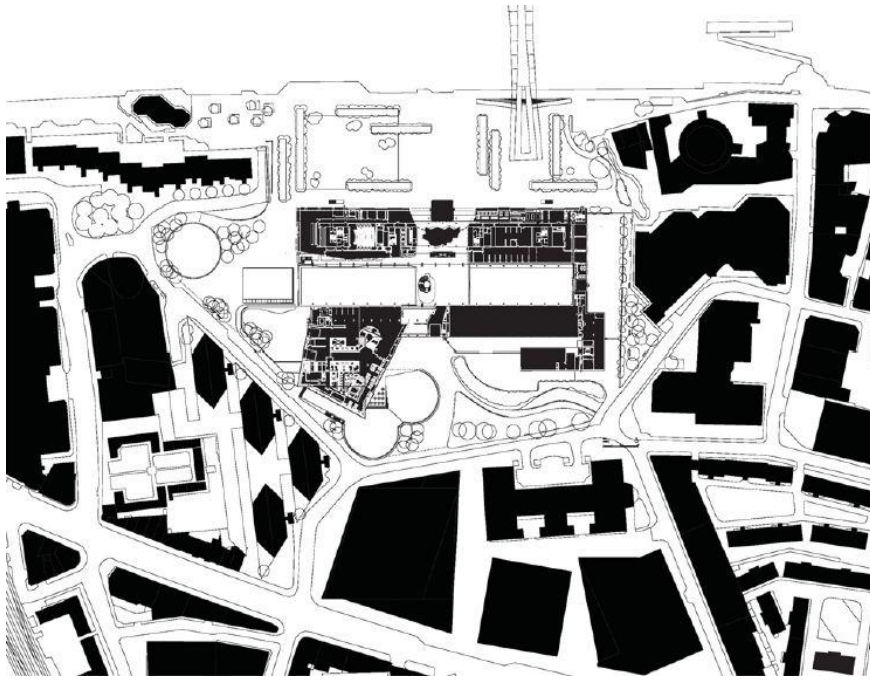


Fig. 33 - Planta do local envolvente à Tate Modern. Autor do Projeto: Herzog & de Meuron. Autor: Herzog & de Meuron

3. Síntese

Em modo de conclusão, a parte I prendeu-se com o estudo dos dois temas Ruína e *Placemaking*. Relativos ao primeiro, conclui-se que os critérios utilizados para compreender o valor da ruína são muito variados. Contudo, como se concluiu no capítulo II, destacam-se o seu valor histórico, patrimonial e identitário. Estas características vão influenciar o modo como se lida com a ruína. Por exemplo, quanto menor for o seu valor, maior a probabilidade de ser alvo de uma demolição ou de uma não intervenção.

Visto o objetivo desta dissertação ser a reabilitação de uma antiga estação de comboios em ruínas que data do início do séc. XX, criando um novo centro de artes, pretendeu-se no primeiro ponto, perceber o que é uma ruína, qual o seu valor histórico, patrimonial e identitário e as possibilidades de a abordar. Estas características devem ser respeitadas em novos projetos e na introdução de novas funções.

No segundo tema, conclui-se que, *Placemaking*, no âmbito do desenho de espaço público, é uma perspetiva importante a ter em consideração para a realização de espaços para a comunidade. Existem diversos fatores requeridos para um bom desenho e desenvolvimento urbanístico de espaços públicos, incluindo de ruínas. Autores como William H. Whyte destacaram-se nesta análise apresentada no capítulo III. Foi pioneiro a estudar este tema de forma crítica, bem como a experiência da organização sem fins lucrativos PPS. Conclui-se assim que é necessário que exista um conjunto de intenções para realizar um bom projeto, para que este venha a ser um sucesso. Ter consciência para admitir o erro, utilizar princípios utilizados em outros projetos que funcionam, assumir que um espaço nunca está concluído, ter noção das atividades que as pessoas realizam no espaço público, entre muitos outros, são alguns dos elementos que podem ser aplicados e que fazem com que o espaço se torne melhor. Se estes fatores forem compreendidos, estarão reunidas as condições para projetar espaços de sucessos.

O tema ruína e *Placemaking* não estão diretamente relacionados mas tratam-se nesta dissertação pois o objetivo é a intervenção numa ruína e existe uma vontade tornar a área de intervenção num projeto que respeite a comunidade. Por outro lado considera-se que a opção pela reabilitação dando uma nova vida e uma nova função à ruína constitui uma oportunidade na perspetiva do *Placemaking*.

Como se verificou, no capítulo IV, no projeto de reabilitação do icónico edifício *Tate Gallery of Modern Art*, está patente a sua monumentalidade, o facto de ter sido uma ruína intervençionada, bem como a sua relação com a cidade, aspetos fundamentais a considerar no projeto de arquitetura da estação de Michigan em Detroit. Ruína, museu de arte, monumentalidade e *Placemaking* são palavras-chave patentes em ambos os casos.

Parte II - Proposta de reabilitação da Estação Central de Michigan em *Detroit*

Percepção da cidade e do edifício no imaginário coletivo | Projeto de arquitetura

A segunda parte desta exposição compreende dois capítulos. Um capítulo referente à contextualização da estação e outro referente ao projeto de reabilitação.

No primeiro capítulo (Capítulo V) - Percepção da Cidade e do edifício no imaginário coletivo - são desenvolvidos quatro temas para assim fazer um enquadramento social, geográfico, histórico e do imaginário quer da cidade quer da antiga estação de comboios. Com isto pretende-se criar uma imagem quer global, quer de varias perspetivas das características da cidade, da sua identidade.

No primeiro ponto - Contextualização da cidade - fazer-se-á numa breve análise geográfica e dos principais elementos que caracterizam *Detroit*, tais como a sua localização, o porquê do apelido *Motown*, entre outros aspetos.

No subcapítulo seguinte - Breve evolução histórica da cidade - fazer-se-á uma pequena contextualização histórica focada no período de tempo compreendido entre o início do séc. XX até a atualidade, correspondendo com a ascensão e declínio da Estação Central de *Michigan*. Deste modo é criada uma ideia geral do passado século para a cidade de *Detroit*.

Analisados estes aspetos querer-se-á perceber, no ponto número três - Detroitismo: uma cidade em ruínas - como os cidadão, residentes ou utentes, incluindo turistas e artistas, vivem e/ou veem a cidade, nomeadamente quais as suas potencialidades e pontos fracos. Aqui, um dos conceitos apresentados é o “detroitismo”, alegado pelo autor John Patrick Leary, que é um tipo de sentimento romantizado, ligado às ruínas e ao abandono que se expande para além das fronteiras de *Detroit*, apontado como “pornográfico” por ferir o que é considerado moral para aquela população.

O quarto subcapítulo - Origem e declínio da Estação Central de Michigan - será focado apenas no objeto de estudo, inserindo-a nos contextos anteriormente descritos. Pretende-se compreender qual o seu papel na metrópole, o porquê da sua ascensão e declínio, inserida no contexto da cidade ao longo do séc. XX.

O capítulo VI - Projeto de arquitetura: centro de artes - reunirá os elementos projetuais realizados com vista à reabilitação do edifício, transformando uma gare ferroviária num espaço para as artes. O primeiro subcapítulo será referente ao concurso DSFA (*Detroit Station For the Arts*) da entidade *ARCHmedium*. Será apresentada a fase preliminar de conceção do projeto, como esquemas de análise e esboços de processo e o painel da participação no concurso. O segundo subcapítulo será o projeto final da reabilitação da estação *Michigan*, realizado no seguimento desta dissertação e dos conteúdos abordados.

Assim, esta segunda e última parte, está dividida em dois capítulos, a análise do local e do objeto de estudo e o projeto da sua reabilitação.

Capítulo V - Percepção da cidade e do edifício no imaginário coletivo

1. Contextualização da cidade

“Detroit é portanto de muitas formas, o derradeiro museu e ruína do Fordismo” (Steinmetz, 2010: 314)

Detroit é uma metrópole localizada ao condado *Wayne*, um dos 88 condados do estado de *Michigan*, nos Estados Unidos da América (fig. 34 e 35). A cidade apresenta-se como sede deste condado, sendo a maior do próprio estado. Toda a população de *Michigan* representa o valor de 9 883 640 (U.S. CENSUS BUREAU ^{d)}, 2010), O condado de *Wayne* apresenta um número populacional de 1 820 584 (U.S. CENSUS BUREAU ^{d)}, 2010) das quais, aproximadamente 40% vive em *Detroit*, 713 777 (U.S. CENSUS BUREAU ^{e)}, 2010).

Geograficamente a cidade localiza-se junto à fronteira entre os Estados Unidos e o Canadá, estando entre o *Lake St. Clair* e o *Lake Erie* e culminando com o *Detroit River* (Gavrilovich e McGraw, 2001: 123), (fig. 36).

Esta metrópole é apontada como a comunidade mais segregada em termos raciais dos Estados Unidos (fig. 37). Este facto provém desde o tempo da escravatura pois *Detroit* foi das primeiras cidades a aboli-la, em 1836 já não havia nenhum escravo na cidade (Gavrilovich e McGraw, 2001: 94). Assiste-se, no séc. XIX, à chegada de emigrantes provenientes do resto do mundo, principalmente da Europa, em busca de uma vida melhor que, juntamente com a “grande migração”, contribuíram para o aumento de negros na cidade, gerando assim, uma comunidade multirracial, com a mais ampla mistura de culturas. (Gavrilovich e McGraw, 2001: pág. 94).

Hoje em dia, a cidade é apelidada de *Motor City*, *Motown* e *Frontier Fort* (Gavrilovich e McGraw, 2001: 19). *Motor City* derivado da sua antiga indústria automóvel; *Motown* é uma relevante companhia discográfica de música *Soul* criada em 1959 e *Frontier Fort*, da sua localização geográfica. É ainda conhecida como a maior pequena cidade do país, pois apesar da sua extensão, os seus edifícios são de baixa densidade. Esta é também a cidade mãe do conceito Fordismo.



Fig. 34 - Mapa EUA, Localização do Estado de Michigan



Fig. 36 - Mapa do Estado de Michigan, localização do Condado de Wayne



Fig. 35 - Mapa Condado de Wayne, Marcação da cidade de Detroit

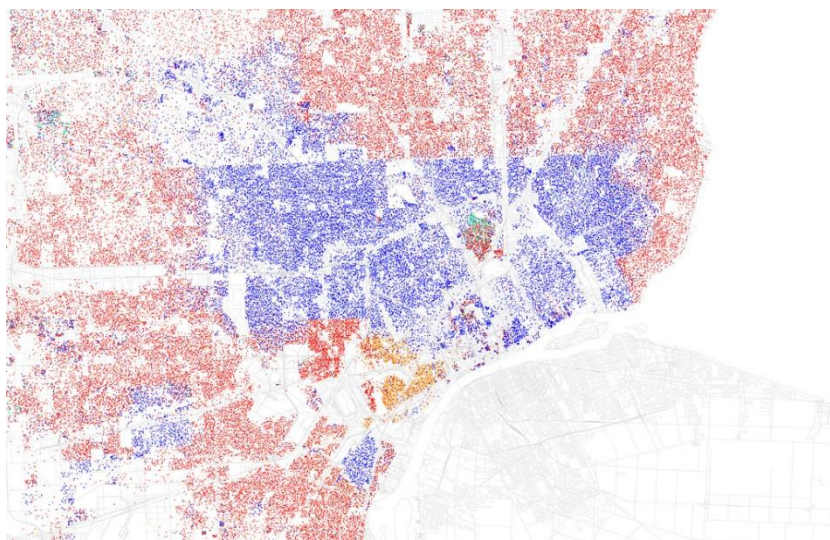


Fig. 37 - "Race and ethnicity 2010: Detroit". Legenda - Vermelho: Etnia branca; Azul: Etnia negra; Laranja: etnia espanhola; Verde: Etnia Asiática; Amarelo: Outros.

2. Breve evolução histórica da cidade

“Detroit é uma cidade que já não é fordista mas ainda não é pós-fordista” (Steinmetz, 2010: 294)



Fig. 38 - “Bustling Detroit” (Detroit Movimentado), 1915

É em 1530 que se dá início à história da cidade, com a chegada dos franceses e a montagem das primeiras instalações ao longo do rio. Contudo, só em de 1701 a cidade é formada pelo explorador francês Antoine de la Mothe Cadillac e por um conjunto de colonos (Gavrilovich e McGraw, 2001: 29). No início do séc. XX estão criadas as condições para que se inicie uma época de prosperidade: entre outros elementos, a comunidade tem uma economia diversa, a cidade é agradável, tem muitos espaços verdes, os bairros estão estáveis, existem alguns edifícios de primeira classe como uma ópera.

Em 1903 é formada a *Ford Motor Company* e em 1908 a *General Motors*. Nesta primeira década do séc. XX a população em *Detroit* duplica (U.S. CENSUS BUREAU^{b)}, 2010).

Em 1914 é oficialmente criado o conceito “Fordismo” por Henry Ford. O dono da empresa *Ford Motor Company* desenvolve um procedimento industrial baseado na linha de montagem. Este procedimento visa gerar um aumento de produção e conseqüentemente um número maior de bens fabricados, aumentando assim o seu consumo. Deste modo, os trabalhadores podem ganhar melhores salários e o poder de compra aumenta, originando-se assim o consumo de massas. Os países desenvolvidos aderem também a este método, o que tem um grande impacto para a supremacia americana no séc. XX (Freitas, s/ data).

A *General Motors* constrói aqui, em 1916, o maior edifício de escritórios do mundo da altura (atualmente o *Cadillac Place*). Até 1920, são inauguradas 245 companhias de automóveis no estado de Michigan, 125 localizadas em Detroit (Gavrilovich e McGraw, 2001: 43).

A “grande migração” (1910-1930) - movimento de 6 milhões de Afroamericanos provenientes do meio rural do sul do país para o nordeste americano durante a Primeira Guerra Mundial

(1914-1918) - gerou um aumento da comunidade negra na cidade de *Detroit*, o que ajudou a desenvolver o conflito e discriminação racial ao longo de todo o século. Brancos também emigraram neste período para a cidade em busca de uma vida melhor, principalmente vindos do leste e do sul da Europa. Segue-se uma rápida mudança demográfica com centenas de novos trabalhadores atraídos pela cidade industrial. Enquanto a Europa se encontra em ruínas devido à Primeira Guerra Mundial, os Estados Unidos da América dominam os mercados internacionais, havendo um aumento crescente, tanto de consumo, como de produção. Esta década é denominada em todo o país por “Loucos anos 20” (Lains, 2009). No ano de 1927 o jornal americano *New York Times* anuncia “*Detroit* está a crescer”. (Gavrilovich e McGraw, 2001: 44). Dá-se assim início da era *Motor City* (Gavrilovich e McGraw, 2001: 43). Na figura 39 vê-se uma rua da cidade repleta de trânsito nos “loucos anos 20”.



Fig. 39 - Detroit, no ano de 1928. Autor desconhecido.

No ano em que o museu Henry Ford é inaugurado, 1929, dá-se a grande depressão e o *crash* da bolsa com repercussões a nível mundial, originando a primeira crise na cidade, após uma época de confiança no futuro. Os trabalhadores passam a receber menos e a qualidade de vida cai drasticamente, mas a cidade rapidamente ultrapassa esta crise. Não há nenhum local onde o Fordismo tenha sido mais completo que em *Detroit* onde atingiu o seu auge nos anos 30 (Steinmetz, 2010: 312).

Devido à Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945), a montagem automóvel é totalmente substituída pela produção de equipamento de guerra (Gavrilovich e McGraw, 2001: 48), (fig. 40).

Esta pausa na indústria automóvel traduz-se numa produção centrada na indústria bélica, que continua a proporcionar o aumento da população.

Na época pós-guerra são contruídas em muitas das cidades norte americanas vias rápidas e autoestradas que ligam os grandes centros metropolitanos. *Detroit* é um desses casos. É contruído um sistema viário que estimulava a fixação nos subúrbios, entusiasmando as pessoas a comprar novas casas, sendo agora mais fácil conectarem-se de carro ao centro.

Assim, com a ascensão do Fordismo criou-se *Detroit* do séc. XX (Steinmetz, 2010: 314). A cidade cresce, rapidamente atingindo o número de 1 849 568 pessoas em 1950 (U.S. Census Bureau^{b)}), sendo este período o auge populacional da cidade.

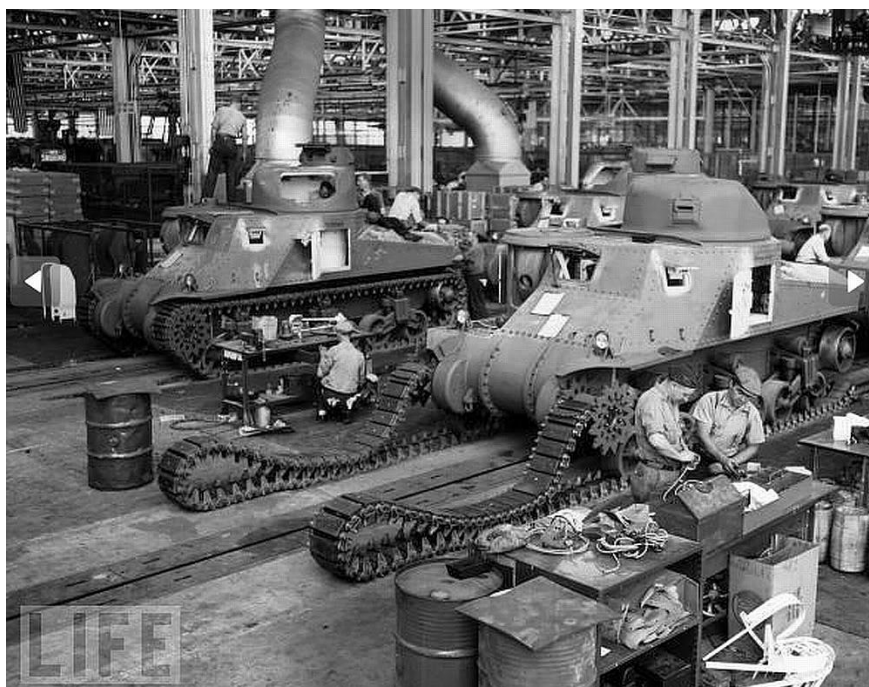


Fig. 40 - Fábrica produtora de material bélico, Detroit, década de 1940

Entre os anos de 1950 e 1960, passado meio século de crescimento populacional, o número de pessoas começa agora a diminuir, atingindo o número de 1 670 144 (U.S. Census Bureau^{b)}) em 1960, cerca de menos 10% que na década anterior, sendo que 28,9% da população é de raça negra (U.S. Census Bureau^{b)}). Trabalhos na indústria automobilística, com salários elevados permitem a muitos dos trabalhadores comprarem as suas próprias casas (Andrews cit. por Steinmetz, 2010: 314), o que leva, a partir de meados da década de 1950, à migração da população branca para os subúrbios e para as áreas vizinhas da cidade, fazendo com que a população diminuísse e a percentagem de afrodescendentes aumentasse significativamente: “Foi a partir dos anos 50 que se deu o êxodo de mais de um milhão da população para os subúrbios” (Sugrue cit. por Steinmetz, 2010: 295). A conclusão da construção das vias rápidas é também um motivo para a consequente mudança de trabalhadores brancos para os subúrbios onde havia mais espaços verdes, casas mais económicas era positivo e o facto de não haverem negros nestas zonas, pois estes não eram bem-vindos nas comunidades de brancos: “No auge dos

anos de hiper-expansão da cidade a comunidade negra está cercada por uma maioria de moradores dos subúrbios brancos” (Gavrilovich e McGraw, 2001: 19).

Isto implicou que a quantidade de edifícios abandonados como casas, teatros, estações de autocarros, fábricas, edifícios de escritórios se tornem agora geradores de crime, aumentando assim a taxa de criminalidade na cidade. (Sugrue cit. por Steinmetz, 2010: 295).

Na década seguinte (1960-1970) a população continua a diminuir atingindo um número de 1 511 482 em 1970, sendo menos 10% de pessoas face à década anterior e estando prestes a afastar-se de 1,5 milhões de pessoas. (Gavrilovich e McGraw, 2001: 294).



Fig. 41 - Vista aérea de Detroit, 1931

Na década de 1970 inicia-se o processo de recessão económica em *Detroit*. O motivo principal deve-se à concorrente indústria automóvel estrangeira (principalmente japonesa), mais inovadora, estar a inundar o mercado, criando uma queda de vendas e consequentemente despedimentos, que leva a cidade a uma taxa de desemprego de 10%. (Gavrilovich e McGraw, 2001: 51).

Outro dos motivos está na origem do escândalo de desenvolvimento urbano no início dos anos 70, corretores sem escrúpulos aprovam hipotecas a milhares de pessoas, que não têm meios para cumprir os pagamentos. Isto resulta em milhares de lotes do governo devolutos e abandonados. O conceito fordismo, considerado por George Steinmetz, não apenas como um sistema industrial mas, como um “regime da acumulação capitalista e social, político e cultural regulador de práticas” (Steinmetz, 2010: 312), é agora dominante na Europa ocidental e no norte da América.

Na década seguinte (1970-1980) a população da cidade diminuiu 20%. Em 1980 passa a ser 1 203 368 e a ser predominantemente negra (63,07%), (U.S. Census Bureau^{b)}).

Entretanto, na consequência do grande abandono da cidade pelas comunidades brancas e pelo aumento do desemprego, geraram-se *Gangs* que aterrorizam a cidade, vandalizando e incendiando casas abandonadas e o que proporciona o aumento do consumo e tráfico de drogas pesadas. As dificuldades económicas e o ressentimento racista são fatores que criam revolta na população (Gavrilovich e McGraw, 2001: 51). A origem mais profunda destes problemas é o fim do Fordismo em *Detroit*: “O desaparecimento do Fordismo foi responsável pelo extremo empobrecimento e pelas suas peculiaridades da sua arruinação”. (Steinmetz, 2010: 314).

Este desaparecimento de emprego e de trabalhadores brancos deixou assim para trás um oceano de casas abandonadas (Steinmetz, 2010: 314). Em 1989 repórteres do *Free Press Journal* (Gavrilovich e McGraw, 2001: 294) contam 15 215 estruturas devolutas incluindo 9 017 casas, 225 edifícios multifamiliares e 3 414 negócios vazios. De acordo com a mesma fonte, os edifícios abandonados começam a ser uma constante, algumas partes da cidade parecem arrasadas pela guerra e o problema socioeconómico é cada vez mais visível. Muitas das fábricas arderam e outras foram demolidas (Steinmetz, 2010: 314). Foi colocado ao abandono um vasto património industrial, sendo a zona de *Motor City* (fig. 42), o mais gritante exemplo. *Detroit* é assim abandonada pela cultura e pelo consumo de massas, que eram fulcrais no conceito Fordismo (Steinmetz, 2010: 315), passando de uma cidade exemplar desta era, a uma cidade em ruínas.



Fig. 42 - Parque industrial da cidade motor, E. Grand Blvd, at Concord, Detroit, 1991.
Autor: Camilo José Vergara

A década de 1990 parece ser o início da cura deste período complicado (do encerramento das fábricas com o fim da venda de carros, do aumento constante do crime, da antipatia racial e da decadência urbana) e parecem ser os melhores anos para a *downtown* de *Detroit*. Foram

construídos dois estádios, três casinos, uma ópera, um teatro, novas casas, um melhoramento não vislumbrado desde o final da Segunda Guerra Mundial (Gavrilovich e McGraw, 2001: 53). Esta recuperação não foi, no entanto, acompanhada pelo aumento da população que continuou a diminuir, ainda que de forma menos acelerada (7%), contrariamente às décadas anteriores (U.S. Census Bureau^{b)}).

De forma positiva e encorajadora, em 2004 é remodelado e inaugurado o *Campus Martius*, localizado no centro da cidade, que foi considerado pela *Project for Public Spaces* como um dos melhores espaços dos Estados Unidos Da América (fig. 43).

A crise financeira que eclodiu em 2008 tornou *Detroit* na cidade norte americana mais empobrecida (Sugrue cit. por Steinmetz, 2010: 295). Após um período de esperança, a população volta a cair em 25% (2000-2010), sendo a maior queda de todos os tempos na década seguinte, passando a ser a um quantitativo de 713 777. Esta é a contagem mais baixa registada desde 1910 (Wisely e Spangler, 2011).

Em março de 2013, *Detroit* arquiva a maior falência municipal na história dos Estados Unidos (Lichterman e Woodall, 2013), que tem vindo a ser combatida através do plano de reestruturação da cidade (Mota, 2015) mas, atualmente, a urbe e os seus habitantes estão mais confiantes num futuro melhor e da sua recuperação: “A cidade que já foi símbolo de uma era de esplendor da indústria automóvel está a dar sinais de recuperação” (Mota, 2015), falando-se na época de renascimento da cidade.



Fig. 43 - Campus Martius, 2014

3. Detroitismo: uma cidade em ruínas

“Se os novos tempos correm para o horizonte da pós-indústria, tudo o que concorre para reforçar a identidade específica de um lugar, os seus bens não consumíveis, o seu ambiente, a sua cultura e os seus reflexos histórico-artísticos, pode considerar-se fulcral para o desenvolvimento futuro de uma comunidade” (Aguar, 1999: pág.7)

Comparativamente à “velha Europa” ou a outras culturas antigas, nos Estados Unidos da América, não há, de um modo geral, preocupação com as ruínas, as quais “raramente são restauradas e ainda menos frequentemente preservadas” (Steinmetz; 2010: 301). O facto de este país ter conhecido um futuro fortemente orientado para o capitalismo pode também explicar a falta de fascínio com as ruínas, onde “apesar do aparecimento do turismo pós-moderno em sítios de herança histórica, há uma tendência para enfatizar o restauro total e sanitizado de destinos pré-industriais” (Barthel cit. por Steinmetz, 2010: 301). Esta tendência é paradoxal quando comparada com o pioneirismo face à preocupação pela preservação de outros tipos de património, nomeadamente o património da natureza, “foram os primeiros a proteger o seu património natural, mas não se interessavam quase nada pela preservação de um património edificado, cuja proteção é recente e que começou por envolver apenas as habitações individuais das grandes personalidades nacionais” (Choay, 1982: 13). Frequentemente, a escolha dos governos passa por demolir as ruínas, sendo esta uma realidade bem presente em *Detroit* desde o seu declínio (Steinmetz, 2010: 303).



Fig. 44 - Parque industrial da cidade motor, E. Grand Blvd, at Concord, Detroit, 1998.
Autor: Camilo José Vergara

Contudo, para alguns setores dos meios de comunicação social, *Detroit* é considerado um paraíso. São valorizados os espaços arruinados da cidade pois aparentam contar uma história ou, pelo menos, evocar um sentido vago de factos históricos, ausentes noutras cidades mais prósperas. Assim, “num país permanentemente atormentado com a amnesia histórica, as rui-

nas são raras lembranças permanentes de uma história que não convém, ao contrário dos Memoriais de Guerra e das Estatuas Equestres” (Leary, 2011).

No que concerne ao setor das artes, as ruínas têm sido documentadas de diversas formas por muitos artistas, nomeadamente o artista plástico Tyree Guyton, já referido no capítulo II, que criou o projeto *Heidelberg* transformando ruínas de casas abandonadas e despontando comentários artísticos e políticos: “Quando Guyton transformou casas abandonadas em comentários artísticos e políticos, *Detroit* começa oficialmente a responder, demolindo e limpando as ruínas” (Steinmetz, 2010: 303).

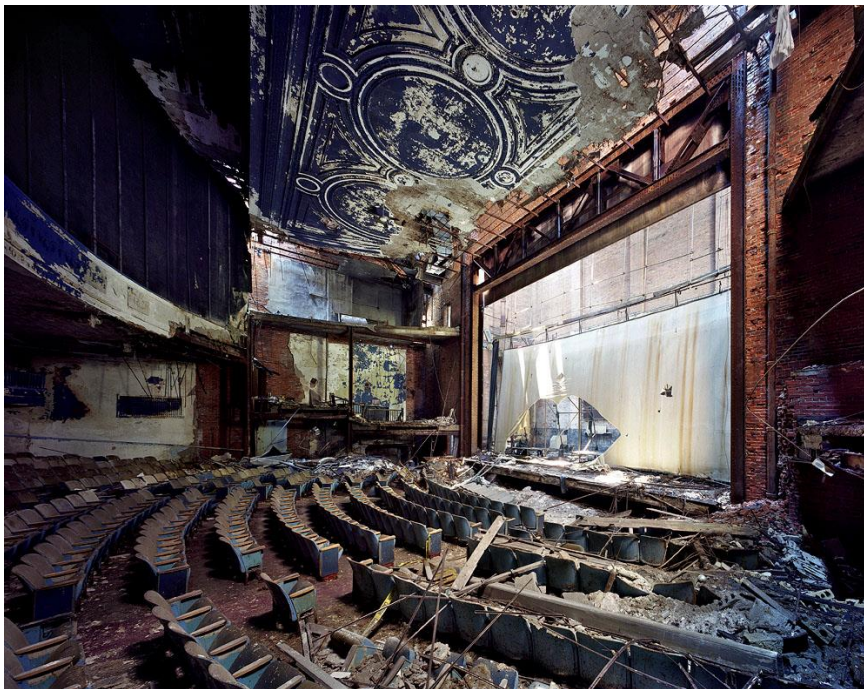


Fig. 45 - Teatro Adams, 2007. Autor: Marchand Meffre

Outro exemplo é o fotógrafo Camilo José Vergara, cujo trabalho retrata o declínio das cidades do norte dos Estados Unidos da América, incluindo *Detroit*. É conhecido por documentar as transformações de algumas das mais devastadas cidades. Ele fez de *Detroit* uma das seis principais cidades nesta temática publicada em “The New American Ghetto” (1996) e “American Ruins” (1999) (Gavrilovich e McGraw, 2001: 294). O fotógrafo chama a atenção para a *downtown* de *Detroit*, que apelida de “Acrópole Americana” (Vergara cit. por Steinmetz, 2010: 295). No caso da estação de Michigan, foi por ele fotografada desde os anos 90 até a atualidade, registrando a sua evolução como ruína. Ainda na área da fotografia destacam-se o trabalho de Yves Marchand e Romain Meffre com o livro “The Ruins of Detroit” (2010). A figura 44 é um exemplo de decadência que é passada da imagem da cidade.

Existem também muitos arquitetos e urbanistas “fascinados pelas possibilidades de reutilizar os vazios urbanos e as ruínas de Detroit” (Daskalakis, Waldheim, and Young, eds. cit. por Steinmetz, 2010: pág.295). Consequentemente, o interesse artístico pelas ruínas não se verifica apenas a nível fotográfico e plástico, mas também arquitetónico, pela vontade de inter-

vir e recriar ambientes, reutilizando as ruínas, dando-lhes uma nova vida. Um exemplo é o Museu de Arte Contemporânea (*Museum of Contemporary Art Detroit*), da autoria de Rice+Lipka Architects, em 2013 (fig. 44). Este projeto visa a reabilitação de um antigo armazém num museu (McManus, 2014).



Fig. 46 - Museu de Arte Contemporânea, Detroit. Autor do Projeto: Rice + Lipka Architects + James Corner Field Operations, 2013. Autor: Rice + Lipka Architects

A nível turístico, *Detroit* oferece um conjunto de itinerários com visitas guiadas às ruínas mais icónicas. Por exemplo, o artista Lowell Boileau, natural da cidade, criou um sítio na internet a que chama “*Detroit ruin maps*”, no qual apresenta mapas onde estão assinalados e organizados percursos para visitar as ruínas da cidade. (Steinmetz, 2010: 295). De acordo com a mesma fonte que, aos fins-de-semana, é visível um grande fluxo de visitantes (suburbanos e de fora) às ruínas e às instalações de Tyree Guyton, na *Heidelberg Street* (Steinmetz, 2010: 295).

Enquanto uns estão positivos com a diversidade de ideias criativas, que interpretam os problemas da cidade de forma crítica, outros vêm esta criatividade de maneira diferente, especialmente as pessoas naturais de *Detroit*. Neste caso, não concordarem que estas sejam as formas mais indicadas de mostrar a cidade (Steinmetz, 2010: pág.295). Consequentemente, a maior parte dos contempladores das ruínas são *outsiders* dado que os residentes nem sempre as veem como uma oportunidade. Ao contrário, entendem que algumas destas abordagens apenas enfatizam o declínio, que lhes está associado, pondo em causa a reputação de Detroit, estando portanto “cansadas do criticismo das pessoas de fora” (Leary, 2011).

Por exemplo, a nível fotográfico, é evidente a discrepância de ideias acerca da perceção da cidade. Frequentemente, “a fotografia de ruína é criticada pelo seu sentido “pornográfico” sensacionalista” (Leary, 2011). Em geral, muitas das fotografias e filmes esteticizam a pobreza sem inquirirem as suas origens, dramatizando espaços sem procurarem as pessoas que es-

tão mais próximas deles. Deste modo, romantizam atos isolados da resistência por parte dos edifícios, sem conhecerem as forças políticas e sociais que estão aliadas contra a sua decadência. Em cidades como Detroit, Chicago e Berlim, que viveram uma onda de industrialização no século passado, “enquanto os edifícios podem entrar em decadência por muitos motivos, estas imagens tendem a focar-se no declínio urbano” (Silva, 2014).

A nível de documentários televisivos, os documentários locais têm quase sempre a mesma narrativa: uma estrutura de ascensão e queda da vida dinâmica de um bairro, edifício ou instituição, seguida de uma lúgubre exploração do seu declínio. Grande parte dos textos e filmes que procuram ressuscitar o Fordismo demonstram que esta realidade pertence ao passado. É o exemplo do documentário “*Detroit, ville sauvage*” (2011), escrito e dirigido por Florent Tillon. Este documentário “explora a ascensão e queda de *Detroit*. Compilando factos históricos com entrevistas aos residentes da cidade, este mediático documentário olha para uma cidade ocupada pela natureza e reestabelecida por pioneiros urbanos do séc. XXI” (IMDB: s/data).

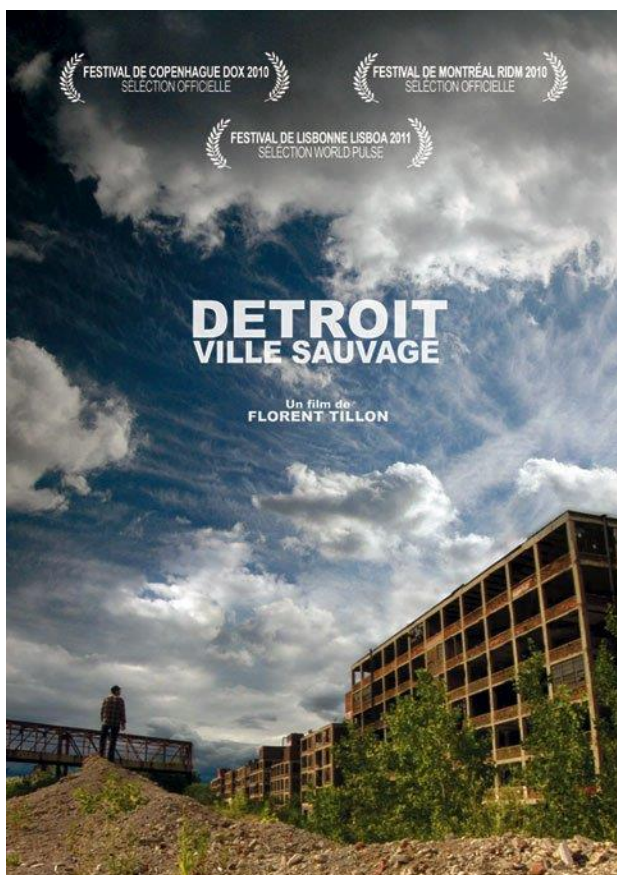


Fig. 47 - Cartaz do documentário *Detroit Ville Sauvage*

Assim, a cidade serve mais como um objeto de contemplação histórica do que uma pretensão de restabelecimento do presente. Também neste aspeto os seus habitantes “reagem com irritação a este tipo de atenção, mesmo quando é feito cuidadosamente e com as melhores intenções, como a maioria é” (Leary, 2011). É o caso da denúncia aos produtores da *ABC* (ca-

nal televisivo), por realizarem um filme de drama e crime (*Detroit 187*), apontando a ideia de que há criminosos em *Detroit*, sendo que as críticas negativas à cidade são muitas vezes impulsivas (Leary, 2011).

A esta romantização das ruínas em Detroit, dá-se o nome de detroitismo, conceito já espalhado pelo mundo, que atribui um sentido “pornográfico” à ruína, no qual o artista documenta aquilo que vê sem dar relevância ao passado, às causas do declínio ao envolvente com um objetivo puramente estético. (Leary, 2011).

Há, portanto, uma grande parte de residentes que admite que Detroit é melhor agora e não querem voltar ao passado (Steinmetz, 2010: 295). Existe, ainda assim, uma condição emocional que é uma nostalgia do Fordismo, subsistindo um desejo de reviver o passado para experimentar uma Metrópolis próspera como é lembrada (Steinmetz, 2010: 296). Refira-se que o termo “Nostalgia” combina duas palavras gregas: “*nosos*”, que significa “voltar à terra nativa” e “*algos*” que significa “sofrer” ou “dor” (Lowental cit. por Steinmetz, 2010: 299). Assim, o Fordismo (quer o conceito, quer a época) tem gerado uma nostalgia coletiva ao nível da percepção da cidade por ter sido uma de lançamento para o incontável número de pessoas que passaram da classe trabalhadora para a classe média. Muitas delas reconhecem que o movimento laboral nunca voltará a ser tão central, culturalmente e politicamente, como foi em *Detroit* durante a era Fordista e gostariam de reviver na cidade, caso esta fosse restaurada para as condições áureas prévias aos anos 60 (Steinmetz, 2010: 316).

Ainda que alguns setores da população reconheçam o racismo e a exploração de classes da época fordista e culpem a maioria de afroamericanos pela degradação, o sentimento preponderante é a nostalgia pelo período de prosperidade e crescimento (Steinmetz, 2010: 299).

Em síntese, Detroit é uma cidade americana onde é dada uma grande importância às ruínas, especialmente a nível histórico e artístico, ainda que nem todos os habitantes vejam as propostas dos criativos e os comentários artísticos de forma exclusivamente positiva. Poder-se-ão, deste modo, considerar dois tipos de pessoas: as defensoras da uma imagem de *Detroit* dissociada da ruína, que são normalmente habitantes da cidade e, as que apreciam e/ou retratam a cidade de uma perspectiva histórica, estética, decadente e nostálgica, que são normalmente artistas e/ou *outsiders*.

4. Origem e declínio da Estação Central de Michigan

“São ruínas silenciosas mas ainda cheias de vozes que as habitam, migalhas de tempos arcanos que ainda sussurram fios de histórias, que põem perguntas e nos convidam a saber mais” (Serrão, 2014: 13)

A estação localiza-se no distrito de *Corktown*, a 2,5km de distância da *downtown* de *Detroit*. O parque localizado na parte frontal da estação, denominado *Roosevelt Park*, constitui uma das saídas da estrada principal que advém da *downtown*, *route 12*.

O grande edifício da estação central de Michigan em Detroit foi desenhado pelo engenheiro catalão Rafael Guastavino e inaugurado em 1913. A estação funcionou como um portão para o “coração industrial americano” (Blake, 2015). Para muitas pessoas que procuravam uma vida melhor no crescente setor da manufatura, esta imponente estação era o seu primeiro contacto à chegada à cidade.



Fig. 49 - Localização da Estação em relação à downtown de Detroit



Fig. 48 - Estação Central de Michigan, 1913

Durante a Segunda Guerra Mundial há uma adicional necessidade de transportar soldados a partir da cidade, o que proporciona um conseqüente aumento na venda de bilhetes de comboio. É de notar que este dinheiro foi utilizado para reativar e manter as viagens de luxo que tinham sido desativadas durante a grande depressão (Michelle Kruz cit. por Blake, 2015).



Fig. 50 - Multidão À espera do comboio na Estação Central de Michigan, 1945

A meio do século, há em Detroit uma elevada percentagem pessoas com casa própria e com um rendimento médio superior ao dos restantes residentes de qualquer outra cidade americana. A indústria automóvel é responsável por trazer riqueza para a cidade sendo o seu elemento mais importante. Surge então um desejo de expandir o sistema rodoviário, nomeadamente unindo a cidade ao resto do país. Ora, é aqui que a estação começa pressentir o seu declínio com o uso crescente do transporte rodoviário em detrimento da ferrovia (Blake, 2015).

Estes sistemas regionais de autoestradas consolidam-se nos anos 60. A partir da construção das vias rápidas, as pessoas facilmente são conduzidas aos subúrbios e a outras cidades americanas, sem a necessidade da utilização do comboio.

Nom início dos anos 70 dá-se o colapso da indústria, principalmente derivado à concorrência estrangeira no mercado automotor. Conseqüentemente, e em conjunto com os problemas na cidade mencionados no ponto 2, parte do edifício é obrigado a fechar em 1967, nomeadamente a sala principal e o restaurante. A sala principal serve agora para armazenamento (fig. 48).

O comboio nº353 é o último a partir com destino a Chicago, deixando a estação às 11h30 do dia 5 de janeiro de 1988, marcando a derradeira viagem e encerrando o edifício (Blake, 2015).



Fig. 51 - Principal sala de espera é encerrada e serve para armazenamento, 1973. Autor: Kelli B Kavanaugh

Após o seu encerramento, a estação tem estado vulnerável a invasores e à destruição. Quase todas as janelas se encontram partidas e o seu interior está parcialmente destruído (Blake, 2015). Em 2006, o *New York Times* publica um artigo na secção de viagens, aconselhando os turistas a visitarem a “mais dramática das ruínas de *Detroit*”, a Estação Central de *Michigan*. O autor invocava a perspetiva estética da ruína (Steinmetz, 2010: 295). O abandono da estação tem captado o olho de produtores de filmes, que a têm utilizado como cenário em ruínas (Blake, 2015), como no mais recente filme do Batman (*Batman v Superman: Dawn of Justice*, Zack Snyder).

Em 2013, algumas janelas foram substituídas, aparentemente de forma aleatória, sem que esta ação tenha sido esclarecida (Blake, 2015). É ainda de notar que ao longo dos anos as entidades políticas locais têm comunicado sucessivas promessas de planos futuros para a estação, como por exemplo um casino ou um centro comercial, mas a população acredita que as ideias apresentadas são demasiado extravagantes e dispendiosas e que nunca serão materializadas (Blake, 2015).

Em suma, durante 7 décadas, milhares de pessoas passaram por esta estação de comboios que serviu a América de um portão para um próspera cidade, prometedora de felicidade e que, devido à queda da indústria e conseqüente queda da economia, tornou-se o símbolo mais óbvio da ascensão e queda de uma cidade.



Fig. 52 - Estação de Michigan, 1980. Autor desconhecido

Capítulo VI - Projeto de arquitetura: Centro de artes

1. Primeira fase - Processo evolutivo e concurso

“Outros estão positivos com as ideias de pessoas novas, criativas que interpretam os profundos problemas da cidade com diversas ideias para ajudar a concertá-la.” (Leary, 2011)

ARCHmedium é uma plataforma de concursos que se dedica, desde 2009, à organização de concursos para estudantes e jovens arquitetos. “Nós vimos a arquitetura como uma disciplina técnica que transcende fronteiras. O conhecimento permite aos estudantes por em prática o que aprenderam de acordo com as necessidades do local” (*ARCHmedium*^{a)}). Assim, surge o concurso DSFA (Detroit Station for the Arts) ao qual este trabalho diz respeito: “Artistas de todo o mundo vêm para a cidade devido aos preços baixos e às casas económicas. Uma nova geração de jovens vê *Detroit* como uma cidade livre onde facilmente se pode criar. Nós propomos reabilitar a abandonada estação central de Detroit para a transformar num edifício híbrido cheio de vida, um centro de artes. Incluindo espaçosos *workshops*, salas de exposições, pontos de vendas e salas de conferências. Isto combinado com residências para artistas e um hotel para turistas que adoram arte. Um projeto que se pretende para pessoas e intercâmbio de culturas, com o propósito de regeneração da área da estação” (*ARCHmedium*^{b)}).

O edifício a que se propõe reabilitar contempla dois grandes volumes distintos, um que se diz respeito à base e outro à torre. O volume base contém dois pisos ou duplo pé direito. Deste edifício destacam-se duas grandes salas monumentais, uma a norte e uma a sul, uma zona de pilares que as une, uma zona de arcadas que faz a ligação da entrada a este da estação, e uma estrutura em ferro a oeste que seria onde as carruagens outrora descarregavam a bagagem.

O edifício apresenta uma área total aproximada de 46 000m². Quanto ao programa são pedidos: três salas de exposições, uma de 4 000 m² e duas de 2 000m²; um auditório com 4 000m², um café/bar com 500m²; dois restaurantes com 1 000m²; cento e oitenta quartos de residência, dos quais sessenta com 100 m² e cento e vinte com 50m²; cento e oitenta *ateliers*, sessenta dos quais com 100m² e cento e vinte com 50m² e, por último, um hotel com sessenta quartos de 50m² cada.

O concurso submetido no dia a 1 de março fortaleceu o desenvolvimento deste projeto, de modo que contemplou a primeira fase projetual, correspondendo ao estudo prévio do projeto. Foi nesta fase que se entenderam as vantagens e desvantagens do edifício, que foram criadas as intenções projetuais e conceptuais e que se determinaram as principais estratégias a utilizar. Como será verificado na segunda fase, as alterações a este nível foram pouco significativas.

Nesta fase, e visto a entrega contemplar um painel A1, foi desenvolvida a planta do piso 0, que se considera a mais importante, bem como a distribuição das restantes funções nos pisos superiores, como se verifica no corte.

A nível conceptual, no volume base, optou-se pela integração de caixas para incluir as novas funções, mantendo as paredes interiores intactas com os seus grafitis, por forma a respeitar as memórias deste local. As caixas seriam materializadas em vidro, betão, gesso cartonado ou acrílico, e o pavimento em aço corten.

Surge também um novo volume (fig. 53) que vem contrastar com o antigo pelas suas características de materialidade e aspeto contemporâneo. Este servirá de tela de projeção para cinema ao ar livre, neste caso, um cinema para carros. Como se verificará adiante, a componente automóvel foi retirada, decisão tomada após o estudo e análise do enquadramento teórico presente nesta dissertação.

Segue-se a memória descritiva apresentada no painel de concurso que contempla os aspetos referidos e que resume, de forma clara, as intenções projetuais.

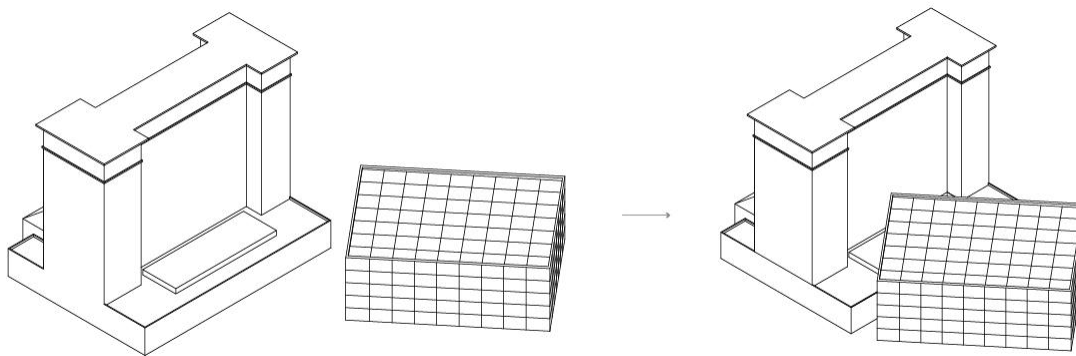


Fig. 53 - Axonometria volumétrica do existente com o novo

Ruína para o futuro

O conceito da proposta passa pela dicotomia preservar e criar. Preservar o edifício, aproveitando ao máximo as mais-valias estéticas, estruturais, formais, que a estação em ruínas contempla e criar um novo elemento, requerido futurista, sobrevalorizando assim o seu carácter icónico.

Pretendem-se dois momentos de vivência: o estar numa ruína marcada pelo tempo, cheia de pormenor e marcas do passado, e o segundo momento, o de estar numa caixa de luz (auditório), marcada pelo ritmo contemporâneo.

Assim, intervém-se no edifício existente de modo conservador, de forma a não esconder ou apagar as memórias do tempo. Neste sentido são utilizadas caixas que pousam e/ou encostam no edifício para atribuição das suas novas funções, que podem assumir várias formas e materialidades. As caixas que contêm funções de carácter público serão translúcidas, as funções mais privadas serão opacas, e para as salas de exposições, as caixas serão amovíveis de acordo com a necessidade de quem expõe.

O novo volume, que visa ser uma caixa tecnológica, contém o auditório. Este volume pretende romper o edifício da estação, embutindo de uma nova vida, convidando o público a entrar nele e viver experiências diferentes.

Nos pisos superiores do edifício são instalados os *ateliers*, a residência, e no topo, o hotel e o segundo restaurante. Na residência e hotel, ambos virados a sul, pretende-se um ambiente acolhedor, enquanto nos pisos de *ateliers* são criados espaços de circulação em vidro, gerando áreas de trabalho, fluidas e permeáveis.

Requer-se a harmonia global de um antigo, conservador e icónico edifício, intersectado no contraste com um novo e contemporâneo volume.

2. Segunda fase - Memória descritiva do projeto final

Análise do envolvente

“Hoje em dia, toda a cidade (Detroit) é entrecruzada com ruas que levam as casas a fábricas desmanteladas e a lotes vazios onde, uma vez, existiram edifícios (Steinmetz: 314)

O projeto adaptou o edifício da estação central de Michigan a um programa de centro de artes. O projeto de um centro artístico surge da necessidade de criar um novo espaço para os artistas que chegam todos os dias à cidade de *Detroit*, e da preocupação em revitalizar este local da cidade que, apesar da sua localização, muito perto da *downtown* e em especial do *Campus Martius*, se encontra degradado, sem vida ou valor social, com uma conotação negativa para a cidade. Pretende-se assim que, com esta proposta de grandes dimensões, o projeto se torne num edifício âncora, que venha a contribuir para a dinamização e fixação nesta zona e que, conseqüentemente se torne num espaço próprio do quotidiano da cidade.



Fig. 54 - Localização da área de intervenção



Fig. 55 - Malha urbana; Localização da área de intervenção

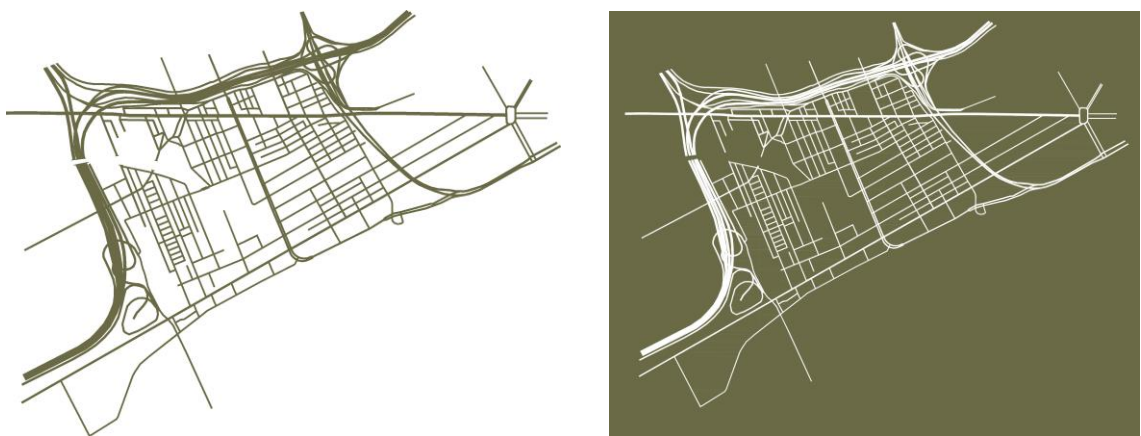


Fig. 56 e 57 - Cheios e Vazios da rede viária

Como referido, o edifício está inserido numa área degradada, onde se encontram diversas ruínas e edifícios abandonados, alguns dos quais poderiam contemplar determinados usos. Portanto, depois de uma análise detalhada do envolvente num raio de aproximadamente 500m, pretende-se, a nível do desenho urbano, propor algumas alterações quer na geometria urbana, quer na atribuição de novas funções para os edifícios abandonados e ainda, propor um conjunto de novos edifícios que complementarão a continuidade urbana.

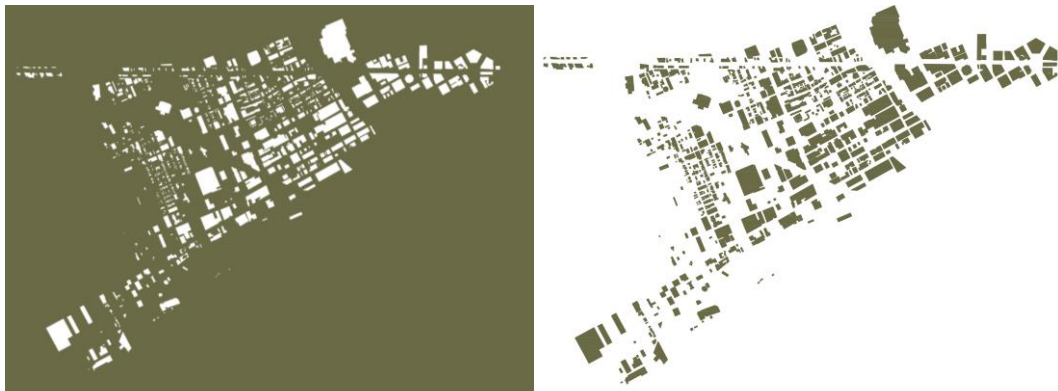


Fig. 58 e 59 - Cheios e vazios do edificado

De acordo com esta análise, verifica-se que na área de estudo existe uma grande diversidade de setores. Existem alguns edifícios de entretenimento como uma discográfica, alguns restaurantes, edifícios de culto, como igrejas, edifícios de comércio, indústria, e habitação (fig. 60). Desta forma, pretende-se que todos os setores, principalmente os ligados à cultura e ao lazer, juntamente com os habitantes locais, lucrem com esta proposta, quer do ponto de vista económico quer social, na medida em que a zona será muito mais afluyente, tanto pela existência do novo centro de artes, como pelos novos negócios que aqui se fixarão.

Verifica-se que existem diversos acessos que transpassam a linha férrea e se unem à estrada principal (*route 12*) na zona de estudo, nomeadamente uma ponte e dois túneis, um dos quais passa na plataforma da estação, contemplando-se uma diversidade de acessos que unificam ambos os lados do limite assumido pela linha férrea.

É de assinalar a falta de qualidade do espaço público envolvente manifestada ao nível das infra estruturas presentes, do desenho urbano, da qualidade dos pavimentos e do mobiliário urbano, associados a uma utilização desregrada do automóvel e ao ambiente de conotação negativa gerado pela quantidade de edifícios devolutos.



Fig. 60 - Análise de setores na zona de estudo

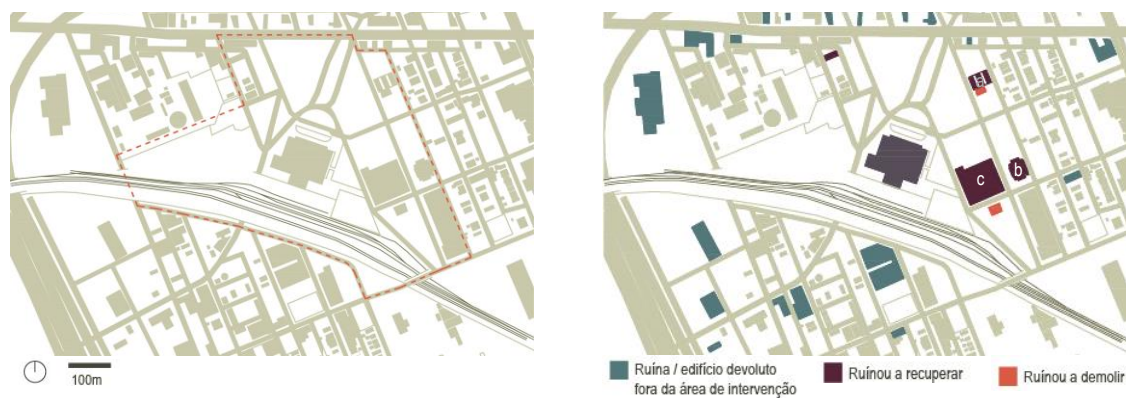


Fig. 61 - Área de intervenção

Fig. 62 - Ruínas e edifícios devolutos na área de estudo

Intervenção à escala urbana

Com o projeto à escala urbana pretende-se criar uma conexão entre os espaços exteriores e os edifícios, em particular com o centro de artes, evidenciando uma nova perceção do espaço de modo a abolir o impacto negativo que esta zona detém.

Foi tido como premissa a não alteração do exterior da antiga estação. Pretende-se apenas entrecruzar um volume novo, com características contemporâneas, que contraste com o edifício existente, sem lhe retirar o protagonismo icónico e expressivo. Este é revestido por painéis translúcidos que servirão de tela de projeção para cinema ao ar livre, aspeto que condicionou fortemente o desenho do espaço exterior.

Na área de intervenção prevê-se a reabilitação de três ruínas e a demolição de duas delas que não apresentam qualquer valor arquitetónico, histórico ou patrimonial. A ruína a) prevê um hotel com condições de alojamento superior à das residências localizadas no centro de artes. Aqui já existira um hotel, pelo que a sua reestruturação será de caráter mais simples. A ruína b) será um local para *co-working*. Apesar do centro de artes oferecer uma grande diversidade de *ateliers*, estes são mais direcionados para equipas de trabalho. Assim, neste edifício, pretende-se que haja um grande espaço amplo, para trabalhadores individuais. Para a ruína c) prevê-se a conceção de uma incubadora de empresas. Deste modo, cria-se e disponibiliza-se um espaço onde ideias empreendedoras possam ser apoiadas e concretizadas, numa tentativa de tirar partido nos espaços que estão ainda por requalificar, reabilitar e usar. Assim, ficam em aberto propostas para as restantes ruínas e edifícios abandonados do envolvente, pois, após o início do período de dinamização deste local, em que o elemento central é o centro de artes, facilmente estes edifícios encontrarão o seu destino.

Prevê-se ainda a construção de um polidesportivo, para cativar outros públicos e para que se gerem outras e novas vivências, bem como outros edifícios destinados a comércio, que asseguram a continuidade urbana.

Com este desenho do espaço envolvente procura-se promover e incrementar uma relação de complementaridade e harmonia entre a cidade e a ruína, valorizando-se tanto a própria ruína como as pessoas. Desde início, procurou criar-se um espaço contínuo e permeável com a cidade, no qual se privilegiem os pedestres. Toda a área circundante ao centro de artes foi reestruturada por forma a respeitar e a dar continuidade ao desenho da malha urbana. Esta solução procura a criação de soluções que proporcionem e gerem vida social e que incrementem qualidade no espaço público e resolvam a barreira criada pela linha de comboio tido como um grande limite. Pretende-se ainda que os espaços sejam multifuncionais e facilmente adaptáveis a outro tipo de atividades, como por exemplo concertos, festivais sazonais, entre outros.

Pode-se então dividir a área de intervenção do espaço urbano em três secções com diferentes funções. A primeira será um grande parque na zona frontal do centro de artes, que faz a liga-

ção à cidade, onde outrora foi o parque *Roosevelt*. A segunda zona contém o polidesportivo e um campo de basebol que contemplarão a zona desportiva. Por fim, a terceira será utilizada como zona de lazer, cinema ao ar livre e outros eventos esporádicos. Esta área implanta-se a sul do edifício. A barreira criada pela linha do comboio será contornada pelo uso de elevadores que acedem à plataforma subterrânea, que possibilita a travessia para o outro lado da linha.

Ainda que esta zona não esteja associada a um tráfego automóvel intenso, este cria conflito com os peões. Numa tentativa de atenuar este aspeto, o trânsito, que outrora atravessava o parque *Roosevelt*, foi desviado para duas vias que contornam a área reformulada. Foi ainda criado um novo túnel por baixo da plataforma (a este do centro de artes) que enfatiza a intenção de diminuir o tráfego nesta zona.

Para além de transcenderem o limite da linha de comboio, ambos os túneis servem de acesso à parte inferior da estação, onde se projetou um grande estacionamento com diversos acessos aos pisos superiores, destinados aos trabalhadores e ao público em geral.

Relativamente ao perfil da rua, sugere-se um aumento da largura dos passeios, a colocação de árvores nas ruas sujeitas a intervenção, bem como a colocação de mobiliário urbano, nomeadamente bancos de jardim e postos de iluminação.

Os acessos ao centro de artes são feitos pelos mesmos da antiga estação e é criado um novo para aceder ao auditório. A entrada principal de acesso público ao edifício será feita pela antiga entrada a norte. A entrada secundária, a este, também existente, é direcionada para os utilizadores das residências e *ateliers*. Esta entrada tem uma ligação muito próxima com o edifício proposto para incubadora de empresas. Note-se que este acesso também poderá ser feito pelos elevadores do piso -1 que conduzirá aos restantes pisos do centro artístico. O terceiro acesso localizado a sudoeste serve para entrar diretamente no *foyer* do anfiteatro. Este pode destinar-se especialmente para quando existem eventos exclusivos no auditório e as restantes entradas se encontrem encerradas. A oeste existe ainda uma entrada para o restaurante localizado no piso 0, que dá lugar à antiga entrada de carruagens.

Intervenção no edifício

É de demarcar que as intenções projetuais e conceptuais se mantêm relativamente à primeira fase, pelo que já foram descritos no subcapítulo anterior.

Não foram cumpridos todos os requisitos propostos pelo programa do concurso devido à morfologia do edifício. Foi excluído o hotel e o restaurante de luxo, na medida em que uma das ruínas na proposta urbanística será indicada para este efeito.

O cinema automóvel proposto no estudo prévio foi alterado e, a componente automóvel retirada, surgindo uma abordagem mais convencional. Esta alteração decorre da pesquisa, estudo e análise dos preceitos teóricos desenvolvidos ao longo desta dissertação. Assim sendo, e par-

tindo dos elementos enunciados por William Whyte que favorecem a criação de vida social no espaço urbano, optou-se por retirar a circulação de viaturas nesta zona.

Quanto ao edifício correspondente à antiga estação, pretende-se apenas recuperá-lo nas zonas mais degradadas, onde o acabamento exterior se encontra em pior estado de conservação, sugerindo o restauro dos elementos decorativos, para que o exterior permaneça na sua condição original.

No que respeita ao piso 0, a estratégia mantém-se relativamente à primeira fase. Os pavimentos serão recuperados, optando-se pelo uso de madeira ou betonilha afagada no pavimento dos espaços que recebem novas funções e, pavimento cerâmico para as instalações sanitárias. O auditório tem uma estrutura em aço que suporta os painéis translúcidos para projetar filmes na sua fachada. O uso deste material permite que o novo volume funcione também como uma caixa iluminada, vista do exterior.

Nos pisos superiores, que albergam as funções de *atelier* e residência, a estratégia passou por demolir todo o interior, criando um ritmo de novas paredes em gesso cartonado, que geram novos espaços. Relativamente aos primeiros, o pavimento utilizado foi a betonilha autonivelante, para assim uniformizar o espaço. No que diz respeito aos segundos, o pavimento será em madeira que pelas suas características confere um aspeto mais quente e acolhedor ao espaço.

As janelas propostas são diferentes das originais. São utilizados os vãos existentes, aplicando-se as janelas na parte interior para que a moldura não seja visível através do exterior.

Aproveita-se o local dos elevadores existentes a este, sendo que agora os mais a norte serão de serviço e monta-cargas para exposição e a sul, um elevador em vidro de caráter construtivo ligeiro com estrutura em aço corten, encerrada com vidro.

Pretende-se que este projeta venha a contemplar uma conexão entre o espaço, permitindo e facilitando a criatividade de atividades e ligações culturais, sociais e pedagógicas, promovendo a saúde, felicidade e bem-estar das pessoas e, que haja um contínuo desenvolvimento do pretendido lugar, propondo assim a interação entre pessoas, pessoas e arte, pessoas o espaço.

Capítulo VII - Conclusão

O estudo elaborado nesta dissertação vem confirmar a relevância da temática. Tal como foi anteriormente referido, as cidades contemporâneas estão, em maior ou menor quantidade, “povoadas” por edifícios deixados ao abandono, alguns em elevado estado de degradação. Muitos deles, que outrora foram o símbolo do progresso e sucesso das suas cidades, constituem tanto um problema como um desafio para a arquitetura e restantes áreas ligadas ao desenho e reabilitação urbana. Para além da conotação negativa associada à sua área circundante, o crescente interesse pelas ruínas contemporâneas surge também pela oportunidade que elas representam na criação de projetos que encontram soluções que devolvem dignidade a estes locais, beneficiando-se tanto o lugar como a comunidade.

Ainda que o interesse pelo objeto de estudo desta dissertação tenha surgido a par da apresentação de uma proposta ao concurso promovido pela plataforma *ARCHmedium*, é importante salientar a relevância de toda a investigação teórica que contribuiu e condicionou a realização da proposta prática. No âmbito do projeto do centro de artes, a pesquisa realizada sobre a temática das ruínas permitiu compreender os porquês da sua existência, determinar os seus valores no âmbito dos conceitos de “Património” e de “Identidade”, identificar quais as formas alternativas de intervir nelas, como proceder, e ainda se seria ou não justificável a sua recuperação e/ou revitalização. Foi neste sentido que interessou estudar o movimento *Placemaking* bem como o trabalho que outros urbanistas desenvolveram na procura de soluções que valorizem a qualidade do espaço público, de que forma este produz atividade social. Por outro lado, importou analisar como o desenho urbano interfere no bem-estar das comunidades, nomeadamente ao nível da fruição dos espaços públicos. Na sequência deste estudo, pode concluir-se que este movimento é entendido no âmbito desta dissertação como a solução a adotar face à problemática da ruína, por impor uma série de princípios que constituem uma mais-valia para o repensar e o sucesso dos espaços públicos. Segundo esta abordagem, entende-se o espaço público como o centro da vida em comunidade, através do qual a cidade funciona como um todo e cuja qualidade depende das características e da organização das suas partes. Assim, o conceito de “lugar” é o resultado da soma dos “espaços com qualidade” e das vivências da “comunidade”.

As escolhas tomadas relativamente à Estação Central de *Michigan* e a solução proposta foram fortemente influenciadas pelo entrelaçamento dos conceitos inspirados na experiência do *Placemaking* a par do valor arquitetónico que este edifício teve e dos valores histórico, cultural e social de que se pretende dotar, no lugar onde se insere. *Detroit* é pois, uma cidade com grande interesse histórico e artístico, derivado das suas monumentais ruínas, constituindo um desafio e oportunidade para pôr em prática a imaginação e o saber de criativos, nomeadamente, arquitetos e urbanistas. Ainda que alguns artistas e a comunicação social transparecem uma imagem negativa da cidade, os seus habitantes acreditam numa *Detroit* “melhor” daquela que é documentada nos *media*, havendo, por um lado, um sentimento de orgulho na “verdadeira” *Detroit* e, por outro, de esperança na sua recuperação, dados os sinais positivos de recuperação que já começam a evidenciar-se.

Para que a concretização da proposta de reabilitação da Estação Central de *Michigan* pudesse ter sucesso, como projeto alternativo e revitalizador deste espaço, foi importante compreender o passado e a histórica de todo um contexto de declínio à escala urbana, no qual este edifício se tornou uma ruína, identificar e descrever o seu valor histórico, patrimonial e identitário e sistematizar as possibilidades projetuais para o abordar. Atualmente, a estação de *Michigan* é uma ruína que faz parte da identidade e património da cidade de Detroit, na medida em que, numa perspetiva histórica, pertence ao imaginário coletivo da cidade. Como se constatou, esta ruína, considerada uma das mais espetaculares do seu género na atualidade, tem a sua origem relacionada com questões económicas e consequentemente sociais que extravasam a atividade para a qual foi construído e encontram justificação no contexto alargado de toda a cidade. Tal como acontece em muitos outros casos, este edifício irá acabar por prolongar o seu período de degradação, colmatando num impossível renascimento, caso não se verifique qualquer tipo de ação que o reabilite a curto ou a médio prazos.

O estudo e análise da *Tate Gallery of Modern Art*, em Londres, foram igualmente relevantes para a conceção da proposta de reabilitação da Estação de *Michigan*. Ainda que as cidades sejam bastante diferentes, trata-se igualmente da reabilitação de um edifício icónico e de grandes dimensões, com um grande sucesso no mundo contemporâneo.

Considera-se, portanto, que a Estação Central de *Michigan* detém um elevado valor patrimonial, por ser um testemunho da memória do passado para as gerações presentes e vindouras, e identitário, por fazer parte de um imaginário coletivo de um local, não apenas para a comunidade local, mas para os que a visitam. Assim sendo, considera-se que a proposta aqui apresentada poderá contribuir para a recuperação da cidade de Detroit intervindo num dos seus elementos mais icónicos, que se pretende que possa vir a funcionar como edifício âncora, encorajando e estimulando uma nova vida em seu torno e consequente a economia local.

As atitudes projetuais tomadas relativamente às modificações a realizar no edifício foram no sentido de, por um lado, preservar a sua imagem exterior e monumentalidade, e respeitar a sua história e, por outro, numa atitude mais inovadora ou até mesmo provocativa, a de introduzir um elemento único, igualmente marcante pela sua materialidade, mas disfarçado pelas suas dimensões, fazendo a ligação entre o passado, o presente e o futuro. A investigação sobre os conteúdos conceituais de *Placemaking* indicou a necessidade de que toda a zona exterior ao edifício fosse igualmente reabilitada e reestruturada, por se acreditar que o sucesso dos lugares depende também da qualidade das partes que os compõem. Desta forma, para a componente projetual relativa à escala urbana assumiu-se recuperar três ruínas, duas das quais se destinarão à criação de projetos - co-working e incubadora de empresas -, que por sua vez serão impulsionadoras de novos projetos, encorajando a dinamização tanto da área de estudo como da restante cidade.

Em síntese, cada vez mais acresce a necessidade de adaptar novos programas a antigos edifícios, por forma a atenuar ou até inverter o crescimento acelerado dos perímetros urbanos, nas quais o interior histórico vai sendo esquecido, e virando a atenção para os problemas exis-

tentes nos espaços urbanos centrais. É de enfatizar que as características dos edifícios, objeto das propostas de reabilitação devem ser respeitadas aquando da realização de novos projetos e introdução de novas funções. Verifica-se que procedimentos como a análise e compreensão do passado histórico de uma ruína, ou o respeito pelas memórias do edifício presentes na comunidade, nem sempre são considerados, motivo não alheio a muitos fracassos dos projetos de reabilitação, que acabam por arrastá-los para outros fins, ou seja, para outras ruínas.

Salienta-se, por último, e de modo a dar continuidade aos resultados alcançados nesta dissertação, a importância de observar e conhecer, estudar e analisar outros casos de sucesso, outros contextos histórico, social e económico de outros locais, pois uma maior diversidade de conhecimentos oferecerá uma maior margem assertiva ao projeto. No entanto, e uma vez que o espaço público não é concebido por fórmulas matemáticas, mas por medidas projetuais concretas de desenho urbano, assume-se a enorme complexidade inerente à tarefa de redesenhar espaços com os quais as populações (com a diversidade cultural, social e económica que as caracteriza) se identifiquem e se sintam bem. Neste sentido, poder-se-á referir que existem apenas premissas de boas práticas, que contribuem para os espaços públicos deem resposta às necessidades das populações que os utilizam e que são uma mais-valia na previsão do seu bom funcionamento. Portanto, apela-se à sensibilização para que a tarefa de repensar as cidades, seja realizada através de um trabalho de equipa, conjugando profissionais de diferentes especialidades associadas ao desenho da cidade (planeadores urbanos, urbanistas, arquitetos, operadores de trânsito, *designers*, entre outros). Estes, em conjunto com a comunidade local têm nas suas mãos a possibilidade de contribuírem para que, num futuro próximo as cidades se aproximem cada vez mais dos padrões de qualidade de uma sociedade moderna, mantendo viva a memória e a identidade de cada lugar.

Referências

Bibliografia

AGUIAR, José (1999). A cidade do futuro já existe hoje. In: ATIC Magazine, Nº 24. Lisboa: ATIC, 1999. Consult. 1 Maio 2015, Disponível em: <http://mestrado-reabilitacao.fa.utl.pt/disciplinas/jaguiar/Jaguiaratic.pdf>

ARCHMEDIUM ^{a)}. About us. Consult. 12 Ago 2015, Disponível em <http://student.archmedium.com/>

ARCHMEDIUM ^{b)}. Proposal. Consult. 12 Ago 2015, <http://student.archmedium.com/en/competition/dsfa/>

BARROS, R. (22 Julh 2013). Detroit faliu! E agora? Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://www.maismotores.net/2013/07/detroit-faliu-e-agora/>

BIRKHÄUSER (1988). Herzog & de Meuron. Verlag für Architektur, Basel. Edição consultada: Herzog & de Meuron. Barcelona: Editorial Gustavo Gili SA, 2000.

BLAKE, Paul (26 Fev 2015). Michigan Central Station: The story of its rise, fall and... Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://www.bbc.com/news/magazine-31596161>

CECILIA E LEVENE (2010). Herzog & de Meuron, nº 152/153. Madrid: El Croquis.

CHOAY, Françoise (1982). L'Allégorie du Patrimoine; Paris : Éditions du Seuil. Edição consultada: A alegoria do património. Coimbra: Edições 70 LDA, 1999.

COSTA, Alexandre Alves (1994). Cidade subúrbio e o resto, A Terra. In: Alexandre Alves Costa. Candidatura ao prémio Jean Tschumi. Lisboa: ordem dos arquitetos, 2005.

DETROITYES. Consult. 08 Junh 2015 disponível em <http://detroityes.com/maps/mapfulldetroit.htm>

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (28 Abr 2012). Ser "okupa" é um "forma de protesto" e "vivência libertária". Consult. 08 Junh 2015 disponível em http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=2446355

FREITAS, Ana Cristina (2001). Reabilitação Urbana - A necessidade de um "manual de procedimentos técnicos". In: Arquitetura Ibérica - Reabilitação, Nº36. Casal de Cambra: Caleidoscópico Edições e Artes Gráficas SA, 2011. Pp 6-9.

FREITAS, Eduardo de (s/ data). Taylorismo e Fordismo. Consult. 10 Julh 2015, Disponível em <http://www.mundoeducacao.com/geografia/taylorismo-fordismo.htm>

GAVRILOVICH, Peter e MCGRAW, Bill (2001). The Detroit almanac - 300 years of life in the Motor City. Detroit: Detroit Free Press.

GEHL, Jan (1971). Life between buildings, Using public space. Copenhaga: Danish Architectural Press. Edição consultada - La humanización del espacio urbano, La vida social entre los edificios. Barcelona: Editorial Reverté SA, 2009.

HEIDELBERG PROJECT (s/ data). Consult. 08 Junh 2015 disponível em <http://www.tyreeguyton.com/>

HELL, Julia e SCHÖNLE, Andreas (2010). Ruins of modernity. Durham: Duke University Press.

IMDB (s/ data). Detroit, ville sauvage. Consult. 21 Set 2015 disponível em http://www.imdb.com/title/tt1805203/?ref_=fn_al_tt_1

JACOBS, Jane (1961). The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House.

LAINS, Pedro (2009). Lições da Grande Depressão de 1929-1933. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://pedrolains.typepad.com/pedrolains/2009/05/lições-da-grande-depressão-de-19291933.html>

LICHTERMAN, Joseph e WOODALL, Bernie (03 Dez 2013). In largest-ever U.S. city bankruptcy, cuts coming for Detroit creditors, retirees. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://www.reuters.com/article/2013/12/03/us-usa-detroit-bankruptcy-judge-idUSBRE9B20PZ20131203>

MARCHAND, MEFFRE (2005-2010). The ruins of Detroit. Consult. 08 Junh 2015 disponível em <http://www.marchandmeffre.com/>

MCMANUS, David (2014). Museum of Contemporary Art Detroit - MOCAD. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://www.e-architect.co.uk/detroit/museum-of-contemporary-art-detroit>

MOTA, Sara Piteira (17 Jan 2015). A cidade que renasce depois da falência. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em http://economico.sapo.pt/noticias/a-cidade-que-renasce-depois-da-falencia_210068.html

PARDAL, Sidónio; CORREIA, Paulo V. D. e LOBO, Manuel Costa (1991). Normas Urbanísticas, Vol. II. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa. Edição consultada: 2ª edição, 1998.

PAREDES, Cristina (2006). Industrial chic - Reverting Spaces. Savigliano: Edizioni Gribaudo srl, 2006. Edição Lisma. Tradução portuguesa - Seixal: Lisma - Edição e distribuição de livros, Lda, 2006.

PEDREIRINHO, José Manuel (2011). O novo e o antigo contemporâneo. In: Arquitetura Ibérica - Reabilitação, Nº36. Casal de Cambra: Caleidoscópio Edições e Artes Gráficas SA, 2011. Pp. 10-13

PROJECT FOR PUBLIC SPACES ^{a)} (s/ data). Eleven principles for creating great community places. Consult. 05 Mai 2015, Disponível em <http://www.pps.org/reference/11steps/>

PROJECT FOR PUBLIC SPACES ^{b)} (2009). London: better than average public spaces. Consult. 05 Mai 2015, Disponível em <http://www.pps.org/blog/london-better-than-average-public-spaces/>

PROJECT FOR PUBLIC SPACES ^{c)} (s/ data). Our approach. Consult. 05 Mai 2015, Disponível em <http://www.pps.org/about/>

PROJECT FOR PUBLIC SPACES ^{d)} (s/ data). Our history. Consult. 05 Mai 2015, Disponível em <http://www.pps.org/about/>

PROJECT FOR PUBLIC SPACES ^{e)} (s/ data). What is Placemaking? - What if we built our communities around places? Consult. 05 Mai 2015, Disponível em http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/

SERRÃO, Vítor (2014). Texto introdutório e legendas. In: Gastão de Brito e Silva. Portugal em Ruínas. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.

STEINMETZ, George (2010). Colonial Melancholy and Fordist Nostalgia - The ruinscapes of Namibia and Detroit. In: Julia Hell e Andreas Schönle. Ruins of modernity. Durham: Duke University Press, 2010. pp. 294-320.

U.S. CENSUS BUREAU ^{a)} (s/ data). Michigan - Population of Counties by Decennial Census: 1900 to 1990. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://www.census.gov/population/cencounts/mi190090.txt>

U.S. CENSUS BUREAU ^{b)} (s/ data). Michigan - Race and Hispanic Origin for Selected Large Cities and Other Places: Earliest Census to 1990. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://www.census.gov/population/www/documentation/twps0076/Mltab.pdf>

U.S. CENSUS BUREAU ^{c)} (s/ data). Population, Housing Units, Area, and Density (geographies ranked by total population): 2000; State - County (Michigan). Consult. 24 Julh 2015, Disponível em http://factfinder.census.gov/faces/tableservices/jsf/pages/productview.xhtml?pid=DEC_00_SF1_GCTPH1R.ST05&prodType=table

U.S. CENSUS BUREAU ^{d)} (s/ data). State & County QuickFacts: Detroit (city), Michigan. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://quickfacts.census.gov/qfd/states/26/2622000.html>

U.S. CENSUS BUREAU ^{e)} (s/ data). State & County QuickFacts: Wayne County, Michigan. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em <http://quickfacts.census.gov/qfd/states/26/26163.html>

VERGARA, José Camilo (1999). American Ruins. Universidade de Michigan: Monacelli Press.

VERGARA, José Camilo (1995). The New American Ghetto. New Brunswick, New Jersey: Rutgers University Press.

VERGARA, José Camilo. Camilo José Vergara: Tracking Time. Consult. 08 Junh 2015 disponível em <http://www.camilojosevergara.com/>

WHITE, William H. (1988). The Social Life of Small Urban Spaces (Documentário). Consult. 05 Mai 2015, Disponível em <https://vimeo.com/111488563>

WISELY, John e SPANGLER, Todd (03 Dez 2011). Motor City population declines 25%. Consult. 24 Julh 2015, Disponível em http://usatoday30.usatoday.com/news/nation/census/2011-03-22-michigan-census_N.htm

Referência das Figuras

- Fig. 1 - Fonte: <http://www.marchandmeffre.com/detroit/2>
- Fig. 2 - Fonte: <http://www.camilojosevergara.com/Detroit/Former-Ransom-Gillis-Mansion/>
- Fig. 3 - Fonte: http://www.davidchipperfield.co.uk/project/neues_museum
- Fig. 4 - Fonte: <http://www.camilojosevergara.com/Detroit/Former-Michigan-Central-Station/>
- Fig. 5 - Fonte: <http://www.camilojosevergara.com/Camden/Former-Camden-Free-Public-Library/>
- Fig. 6 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/kbauman/https://www.flickr.com/photos/kbauman/2416321173/>
- Fig. 7 - Fonte: <http://www.publico.pt/temas/jornal/o-fotografo-ruinologo-265330559>
- Fig. 8 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/33541077@N00/7103795275/>
- Fig. 9 - Fonte: <http://architizer.com/projects/mill-city-museum/>
- Fig. 10 - Fonte: <http://divisare.com/projects/99505-Roberto-Collo-Varo-Siza-Piazza-Alicia-strade-e-aree-adiacenti-e-ricostruzione-della-Chiesa-Madre-nel-Centro-Storico-di-Salemi>
- Fig. 11 - Fonte: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2344233/The-ruins-Normandy-Unpublished-color-photos-taken-northern-France-1944-devastating-impact-Allied-Forces-battle-defeat-Nazis-World-War-2.html>
- Fig. 12 - Fonte: <https://en.wikipedia.org/wiki/Saint-L%C3%B4#/media/File:Vue-Est-depuis-Notre-Dame-Saint-Lo.JPG>
- Fig. 13 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/caribb/5162982602/>
- Fig. 14 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/cverwaal/1646126331/>
- Fig. 15 - Fonte: <http://www.landezine.com/index.php/2014/08/the-commonground-by-land-collective/>
- Fig. 16 - Fonte: <http://www.butterpaper.com/cms/resources/1735/seagram-building>
- Fig. 17 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/27722079@N04/8400707744/>
- Fig. 18 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/brianday/5158759210/>
- Fig. 19 - Fonte: <http://www.skyscrapercenter.com/building/chase-tower/779>
- Fig. 20 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/schroeer-heiermann/3900972609/>
- Fig. 21 - Fonte: <http://www.landezine.com/index.php/2015/04/david-h-koch-plaza-at-the-metropolitan-museum-of-art-olin-landscape-architecture/>
- Fig. 22 - Fonte: <https://www.flickr.com/browser/upgrade/?continue=/photos/bradmcollins/6607946431/>
- Fig. 23 - Fonte: <http://thecincinnatiherald.com/news/2013/aug/07/metro-celebrate-40-years-serving-greater-cincinnati/>
- Fig. 24 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/41534212@N04/8394973683/>
- Fig. 25 - Fonte: <https://holeinthedonut.smugmug.com/DailyPhotos/HITD-Daily-Photos/i-65X2J2X>
- Fig. 26 - Fonte: https://www.flickr.com/photos/_kindofblue/8082088534/
- Fig. 27 - Fonte: <http://www.pps.org/a-thriving-future-of-places-placemaking-as-the-new-urban-agenda/>
- Fig. 28 - Fonte: Cecilia e Levene (2010). Herzog & de Meuron nº 152/153. Madrid, Espanha: El Croquis. P. 202
- Fig. 29 - Fonte: Cecilia e Levene (2010). Herzog & de Meuron nº 152/153. Madrid, Espanha: El Croquis. P. 204
- Fig. 30 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/chinamang/6118914865>

Fig. 31 - Fonte: Cecilia e Levene (2010). Herzog & de Meuron nº 152/153. Madrid, Espanha: El Croquis. P. 207

Fig. 32 - Fonte: Cecilia e Levene (2010). Herzog & de Meuron nº 152/153. Madrid, Espanha: El Croquis. P. 210

Fig. 33 - Fonte: Cecilia e Levene (2010). Herzog & de Meuron nº 152/153. Madrid, Espanha: El Croquis. P. 204

Fig. 34 - Fonte: http://www.amcharts.com/visited_states/

Fig. 35 - Fonte: Google Maps 2015® / autor

Fig. 36 - Fonte: Google Maps 2015® / autor

Fig. 37 - Fonte: <https://www.flickr.com/photos/walkingsf/5560480146/>

Fig. 38 - Fonte: <http://woodwardspine.com/2012/08/11/shorpy-saturday-bustling-detroit-1915/>

Fig. 39 - <http://detroitnewsarchivist.tumblr.com/>

Fig. 40 - Fonte: <http://forums.gamesquad.com/showthread.php?104031-WW2-Photos/>

Fig. 41 - Fonte: <http://detroitnewsarchivist.tumblr.com/>

Fig. 42 - Fonte: <http://www.camilojosevergara.com/Detroit/Former-Packard-PLant/>

Fig. 43 - Fonte: <http://blog.thedetroithub.com/2014/02/04/the-facts-behind-the-business-improvement-zone-many-downtown-businesses-hope-will-guarantee-long-term-progress/>

Fig. 44 - Fonte: <http://www.camilojosevergara.com/Detroit/Former-Packard-PLant/>

Fig. 45 - Fonte: <http://www.marchandmeffre.com/detroit/12>

Fig. 46 - Fonte: <http://www.e-architect.co.uk/detroit/museum-of-contemporary-art-detroit>

Fig. 47 - Fonte: <https://niels85.wordpress.com/2012/04/02/the-annual-architecture-design-film-festival-part-1/>

Fig. 48 - Fonte: Google Maps®

Fig. 49 - Fonte: <http://www.historicdetroit.org/galleries/michigan-central-station-old-photos/>

Fig. 50 - Fonte: <https://www.facebook.com/MichiganCentral/>

Fig. 51 - Fonte: <https://michpics.wordpress.com/2007/07/02/detroits-michigan-central-station/>

Fig. 52 - Fonte: <https://www.facebook.com/MichiganCentral/>

Fig. 53 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 54 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 55 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 56 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 57 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 58 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 59 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 60 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 61 - Esquema elaborado pelo autor

Fig. 62 - Esquema elaborado pelo autor