

O ESPAÇO PÚBLICO DOS TERRITÓRIOS EXTENSAMENTE URBANIZADOS: estratégias para a sua reinvenção

ABSTRACT Using as a case study the territory of Santa Maria da Feira, we propose analysis a network that corresponds to its public space and that crosses through the meanders of the territory in a rudimentary way. These are spaces which intervention proposals remain tied to models and practices that are "typical" from other places. In this territory, the public space reveals a long time resistance which is important to decode. We can say, by the way it embraces a multiplicity of actions of transformation can reveal a democratic maturity that is specific of extensively urbanized territories. Some realities that conform this places will be emphasize to share something common and highlighting a different approach that might distinguish the future action in these areas. With a new methodology of looking we intend to review the action in these places and make territory intelligible.

KEYWORDS. Territory, Infrastructure, Public Space

Ivo Oliveira

*Escola de Arquitectura da Universidade do Minho
Campus de Azurém 4800-058 Guimarães, ivooliveira@arquitectura.uminho.pt
00 351 933920801*

Comunicação apresentada em

EURAU2012, Porto



Fig.1

As investigações e intervenções no espaço público dirigem-se maioritariamente para contextos de identidade facilmente reconhecível e consensual. É uma condição essencial e prévia à maioria das propostas de transformação que se conhecem e que surge quase sempre associada à prevalência de lógicas de desenho genéricas. Pode-se afirmar que um conjunto das lógicas de desenho limitado informa essencialmente os:

“Espaços públicos dos lugares centrais”, núcleos urbanos tradicionais, sede de concelho e sedes de freguesia que estão fortemente articulados com os principais equipamentos públicos;

“Espaços públicos dos lugares especiais”, que exploram e se associam a uma circunstância ambiental, paisagística, cultural ou produtiva, particular;

“Novos *espaços públicos do comércio e do lazer*”, promovidos por entidades privadas e fortemente articulados com a rede viária de elevada performance.

Apesar das excepções que sempre se podem identificar, na maioria destes espaços através de um novo desenho reorganizam-se os usos mais comuns (circulação automóvel e pedestre e estacionamento), revêm-se as hierarquias e introduzem-se equipamentos e mobiliário urbano sofisticado. São intervenções que transformam a totalidade da superfície de espaço disponível, dispendiosas e por isso difíceis de aplicar na actualidade e em contextos cuja identidade é de reconhecimento mais difícil e nos quais a intensidade e diversidade de usos é significativamente menor.

Importa, então, identificar estratégias para os restantes lugares urbanos que se sobrepõem à rede viária onde as lógicas da mobilidade motorizada predominam sobre as restantes. Trata-se de fazer acompanhar as lógicas da mobilidade de muitas outras especificidades que, apesar das intervenções recentes cada vez mais genéricas, ainda são possíveis de identificar e cuja potenciação é pertinente. O

território de Santa Maria da Feira ainda apresenta uma diversidade que é fundamental revelar e que pode integrar uma plataforma de conhecimento comum aos mais diversos actores territoriais, habitantes, poder municipal, empresas públicas ou privadas de gestão das infraestruturas.

Os espaços que nos interessam não integram as três categorias de espaços enunciadas e têm sido “confundidos” com a sua rede viária. De facto se subtrairmos aos 1500km de rede viária que o concelho possui 90 km de vias arteriais relativamente recentes (auto-estradas e itinerários principais), 50km de estrada nacionais e os 200km da estrutura viária dos núcleos urbanos mais consolidados (sedes de freguesia, sede de concelho e mais pontualmente alguns núcleos mais antigos) os restantes 1.150km a via tem uma estrutura de aparência rizomática (A. Domingues, 2000) e espacialidades extremamente diversas que podem oscilar entre uma enorme rudimentaridade e a sofisticação dos lugares públicos da contemporaneidade. É para a reinvenção desta extensa rede viária, que irriga a generalidade do concelho, que corresponde a uma grande percentagem do espaço público e cuja gestão é acima de tudo responsabilidade do município¹ que procuramos contribuir.

O processo de infraestruturização que ocorreu nas últimas três décadas ora acompanhou a edificação ora a potenciava. Com a conclusão desse processo a maioria dos lugares do concelho passaram a ter iguais condições para acolher, nas mais variadas circunstâncias territoriais, as novas edificações e consequentes cargas urbanas que os mais diversos atores vão promovendo sob os mais variados pretextos. Simultaneamente, a conclusão de uma rede de autoestradas e itinerários principais de elevada performance, que atravessa grande parte do concelho veio reduzir os tempos de deslocação e potenciou a possibilidade da restante rede viária, rizomática, de aparência rudimentar e infraestruturada se constituir como uma plataforma apta a acolher os mais variados processos, usos e soluções. Assistimos à progressiva transformação das espacialidades da via, à ocupação dos seus limites, ao encerramento do canal viário. Substituíram-se tipologias, formas, técnicas e materiais, optando por soluções e práticas genéricas que têm acentuado o carácter labirintico do sistema. Esta transformação ocorreu porque, para a generalidade dos atores, a perda das *propriedades endógenas* dos seus espaços foi considerada condição essencial para que se pudesse acolher novos usos/programas/tipos.

Ao longo das duas últimas décadas o município concentrou-se no processo de infra-estruturização mas também na resposta às intensas e múltiplas solicitações dos diferentes atores, respondendo à necessidade de construção promovida por privados, construindo equipamentos em falta e também e não menos importante, dando resposta às exigências legislativas e regulamentares do poder central e que ditaram diversas transformação dos procedimentos. A intensidade de todos estes processos foram preenchendo o quotidiano e ocultando a inexistência de uma estratégia específica para os lugares em estudo.

Agora, na ausência dos recursos financeiros que alimentavam a transformação, quando a ação pouco mais pode fazer do que procurar garantir os requisitos mínimos de funcionamento, por vezes de forma bastante precária, interessa

¹ Importa no entanto ter presente que decisões tomadas por outras entidades públicas ou privadas podem ter fortíssimas implicações nesta rede viária. O município é responsável pela sua manutenção mas não controla muitos dos processos que podem introduzir uma forte transformação, a localização de um novo nó de acesso à rede viária arterial, a localização de um equipamento público dependente do poder local ou até mesmo de uma nova indústria.

perceber quais são as estratégias de longo prazo que os documentos urbanísticos em vigor ou em vias de aprovação estão a veicular².

O PDM de 2012 cuja aprovação definitiva está eminente, dá continuidade à opção já presente no plano de 1993 de continuar o processo de transformação dos perfis. Um processo de transformação que durante as últimas duas décadas acompanhou a introdução das infra-estruturas básicas e as diferentes operações urbanísticas que na rua se foram apoiando. A colocação em prática desta opção está agora condicionada pela clara redução dos recursos financeiros e dos processos que até então foram ditando a transformação. Por outro lado tornou-se necessário proceder à revisão da hierarquia viária de acordo com o novo sistema de vias, de elevada performance e de gestão privada, recentemente concluído. Quer no primeiro Plano quer no que em breve lhe vai suceder não é apresentada nenhuma opção de hierarquização nem tão pouco estratégias de desenho/dimensionamento específicas que lhes possam vir a estar associadas. A generalidade dos espaços em estudo, que como vimos integram o grande e diverso conjunto das vias municipais, insere-se num único tipo de espaço urbano, cuja transformação apenas é condicionada por orientações genéricas que oscilam com dramatismo entre a legislação nacional e os regulamentos municipais.

Os Planos de Pormenor ou de Urbanização podem possibilitar o desenvolvimento de uma reflexão mais fina e exaustiva, capaz de avançar com propostas desenhadas e, simultaneamente, responder a estratégias da grande escala. Contudo, estes instrumentos permanecem restritos às três circunstâncias espaciais inicialmente identificadas, pressupõem uma forte transformação num espaço público cuja identidade é consensualmente reconhecida pela população e surgem fortemente articulados com equipamentos públicos importantes. São, aliás, estas duas últimas características que os legitimam socialmente e assim permitem a concentração de recursos públicos em processos cujo objectivo principal é frequentemente e apenas a criação de solo urbanizável. Por um lado desenvolve-se um discurso argumentativo que enraíza socialmente o plano por outro estabelece-se uma delimitação física e regulamentar que evite contaminações não controladas com o exterior que pudessem vir a por em causa a sua integridade. É natural que a distribuição de recursos não seja o espelho do território, no entanto não é natural que não exista uma estratégia de articulação dessas polaridades mais planeadas com os restantes contextos territoriais. No que às características do espaço viário diz respeito podemos dizer que os Planos de Pormenor revelam lógicas uniformizadoras do espaço público vinculadas às tematicamente mais comuns, áreas ribeirinhas, núcleos com valor patrimonial, áreas industriais ou habitacionais, grandes áreas de lazer, cada uma delas, é alvo de um desenho cada vez mais estabilizado e internacionalizado, entre todas elas a articulação permanece pouco pensada.

Se considerarmos que em Santa Maria da Feira a articulação entre os Planos de Pormenor é feita pelos espaços em estudo, e que neles os usos que tradicionalmente se associam ao espaço público são pouco expressivos, somos obrigados a constatar que a articulação entre as diferentes realidades propostas pelos Planos de Pormenor tem como principal referência espaços nos quais as “lógicas uniformizadoras” da mobilidade motorizada são o principal referencial, tal acontece porque o argumento técnico da eficácia do sistema e o tema melindroso da segurança rodoviária são altamente legitimadores de qualquer intervenção. O problema não reside na existência e relevância das lógicas da mobilidade mas sim

² O PDM que se encontra em vigor em Santa Maria da Feira data de 1993, o novo PDM encontra-se em processo de aprovação, as conclusões que se apresentam têm por base uma análise dos documentos provisórios disponibilizados pelo município.

na inexistência em outros documentos urbanísticos de estratégias, socialmente legítimas, que as possam acompanhar.

O QUE SE PODE FAZER

Identificar e valorizar as características estruturais das diversas espacialidades.

A informação disponibilizada pelos elementos gráficos que têm apoiado grande parte da investigação territorial pode revelar hierarquias viárias de percepção difícil no território, a expressividade e o crescimento da mancha edificada, a diversidade dos usos e das densidades. No entanto, esta informação não é especialmente dirigida para a compreensão do espaço viário e tende a ocultar características que lhes são estruturais e específicas. Trata-se portanto de um amplo conjunto de documentos que mais do que revelar a diversidade aplica um olhar significativamente uniformizador sobre o espaço viário, não sendo portanto o suporte ideal para as ações que procuram contribuir para uma reinvenção qualitativa que integre o imaginário colectivo das populações. Para que tal venha a acontecer é necessário recorrer a um paradigma diferente, que não só revele as diferentes estruturas mas que veicule uma noção de estrutura que contenha os processos de fragmentação, descontinuidade, diversificação e as temporalidades que surgem sobrepostas e entrecruzadas. Propomo-nos contribuir para a construção de um novo olhar por isso será dada forte importância a elementos e processos que têm estado fora da representação comum, constituindo-se assim um suporte para uma acção que acredita que o papel estruturante da via está fortemente dependente da sua afirmação enquanto espaço público "aberto". Nesse sentido importa:

1. complementar um olhar que se fixa num território fragmentado com um olhar que se centra na identificação de sistemas que se desconectaram, que se dissociaram, por terem iniciado a perda de uma técnica construtiva, uma tipologia, uma lógica de implantação, um uso ou uma materialidade. Os fragmentos possuíam obrigatoriamente elementos combinatórios que se separaram e que, quando forem identificados, permitirão apresentar um domínio formal reconhecível que tem um código associado.

2. perceber qual pode ser, no atual estado de desenvolvimento da via, o papel dos espaçamentos na caracterização do espaço viário destes territórios e de que forma podem coexistir as relações entre a via e o edificado e entre a via e um território alargado. A correspondência entre as lógicas de ocupação e uma determinada expressão no espaço viário complexificou-se. As leituras, irradiadas pelos documentos que dão ênfase ao espaço que está entre a edificação, são, de facto, importantes para a caracterização do sistema territorial, mas, no espaço viário, são cada vez mais uma visão nostálgica dos tempos em que era mais íntima a relação entre a via e o território. A proliferação de soluções que encerram a parcela (muros, taludes ou vegetação), umas regulamentadas e licenciadas, outras não, transformam o canal num espaço cada vez mais encerrado e distanciam-no da forma do território;

3. adicionar aos documentos urbanísticos que identificam e separam em manchas falsamente consolidadas os diversos usos, de acordo com as "boas práticas" da disciplina, documentos que mais do que delimitar os diversos usos tentam representar as múltiplas formas com que um único uso se pode manifestar na via, contrariando um movimento tipologicamente uniformizador;

4. criar uma alternativa aos documentos que tendem a opor as unidades mais antigas (pequenos núcleos/quintas) com uma identidade formal reconhecível à *nebulosa instantânea*³. Importa comprometer os processos dos últimos 40 anos com o tempo ou tempos da sua produção. Foram introduzidas no território múltiplas narrativas, muitas delas preenchem espaços que estão entre um passado já distante e a contemporaneidade.

Só assim conseguiremos estabelecer uma plataforma que nos impeça de oscilar entre um passado cada vez mais caricaturado e circunscrito a um reduzido número de elementos e um presente descontrolado e feroz.

A METODOLOGIA

Um processo de representação que está associado a uma metodologia específica do olhar

No âmbito desta investigação iniciou-se a representação das espacialidades da via. Desde muito cedo a diversidade e desarticulação entre os mais diversos elementos exigiu a definição de um conjunto de parâmetros que ao orientarem para elementos específicos que integram o sistema de espaços os viabilizaram. Foi essa operação que criou condições para que, perante as mais diversas circunstâncias, fosse possível encontrar um código de leitura que arrumasse e realçasse as características comuns. O resultado é um conjunto de desenhos que não integra as reflexões ou instrumentos urbanísticos mais comuns e que decorre de um modo particular de olhar.



Fig1: As espacialidades do espaço viário na freguesia de Mozelos - Santa Maria da Feira, 2011.

No primeiro desenho propõe-se uma categorização que tem por base elementos estruturais do espaço. Propuseram-se dois grandes grupos de espaços, endógenos e exógenos que posteriormente se subdividem em três. O resultado é a identificação de seis categorias que se distinguem: pela forma como a via se adapta ao terreno, a relação entre traçado, topografia e o cadastro; pelas variações do perfil, as suas constantes dilatações e contrações provocadas pelo edificado ou

³ Desconhece-mos a génese do conceito no entanto parece-nos que o seu interesse poderá residir no facto de afirmar o processo simplificador que está em curso que nos faz oscilar entre um passado e um presente apagando muitos dos processos intermédios que acreditamos terem características específicas e que devem ser consideradas na transformação destes lugares.

por uma determinada circunstância topográfica; pelo seu maior ou menor vínculo a um dimensionamento regulado; pela autonomia espacial com que os diferentes usos (circulação automóvel circulação pedestre, estacionamento, espaço verde, estar, etc.) se exprimem na via; pelos atores e processos que a produzem e a mantêm.

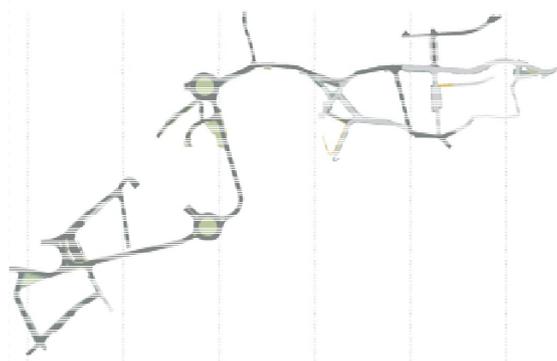


Fig2 Os usos e os materiais, Nogueira da Regedoura – Santa Maria da Feira 02/2012

O **segundo desenho** delimita os usos que têm autonomia espacial e diferencia com cores os diferentes revestimentos de solo. O desenho permite-nos afirmar que o processo de estabilização do perfil está longe de se concluir, são várias as intervenções, muitas delas recentes, que o colocam em causa; a espacialização dos diferentes usos acontece de forma súbita e por vezes surpreendente, dispondo-se no território de forma casuística e fragmentada; a representação dos materiais de solo evidencia que, neste território, não existe um material exclusivo de um determinado uso (requisito quase sempre imposto pelas lógicas da mobilidade); a largura do canal, elemento importante para o conforto e segurança rodoviário, está longe de estar estabilizado. Aparentemente, as variações de medida que ocorrem na via não são determinantes da sua eficácia.

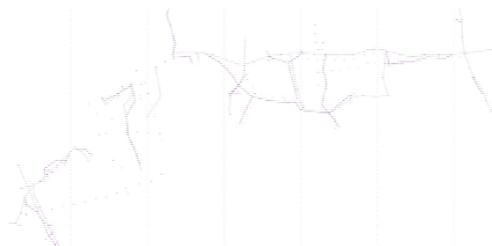


Fig3 As redes de abastecimento eléctrico, iluminação pública e telecomunicações em Nogueira da Regedoura – Santa Maria da Feira 02/2012

No **terceiro desenho** representa-se a disposição das redes de iluminação pública, abastecimento eléctrico e telecomunicações. Apesar da especificidade de cada sistema e do reduzido número de soluções técnicas, o desenho permite-nos constatar que é grande a desarticulação entre a imagem estrutural das redes e a imagem estrutural do espaço viário. Ao representarmos as redes sem representar a via revelam-se as múltiplas unidades, lógicas e momentos que ditaram a sua produção e que tanto podem ter a ver com a disposição da via como com a

disposição do edificado. As redes podem oscilar entre implantações extremamente ágeis e capazes de se adaptarem à complexidade e precaridade do canal e implantações de grande rigidez, dramaticamente vinculadas a uma performance técnica adequada a situações que, em muitos casos, ainda não ocorreram. Apesar do leque de opções técnicas ser restrito (cabos enterrados, cabos aéreos, iluminação de um dos lados da via, iluminação de ambos os lados, dois ou três tipos de poste) as suas múltiplas e excêntricas associações permitem-nos acreditar que existe potencial para se desenvolver respostas específicas e distantes das da mobilidade automóvel, para os mais diversos contextos. Nos lugares mais destruturados a disposição das redes pode clarificar usos, sugerir uma “ordem” um movimento.

Os desenhos apresentados omitem diversas realidades, fogem das sobreposições, separam coisas que nasceram juntas, reagrupa outras que parecem disjuntas. De facto, esta foi a estratégia adotada para introduzir e reforçar temas que têm estado ausentes e que podem vir a ser centrais para a reinvenção destes lugares. O objetivo é fornecer àqueles que atuam no território, e considerando os instrumentos de que dispõem, temas que possam construir uma plataforma comum e partilhável.

A realização dos desenhos só foi possível porque houve um momento em que se abandonou a cartografia existente e se percorreu o território a pé, desenhando, recolhendo imagens que ajudaram a “arrumar” os diferentes espaços.

Afinal, o espaço não é assim tão indiferenciado e genérico. Ele acolhe processos e soluções que alimentam esse caminho mas o destino ainda não foi alcançado. Ao longo de uma rua, cujas margens acolheram um edificado diverso na tipologia, na escala, nos usos e nos materiais, ainda são muitos os elementos que têm um tempo longo e que permanecem. Apesar da diversidade de ações que quotidianamente incidem sobre as redes, sistemas publicitários, vedações, passeios, estacionamento e iluminação, estas não são suficientes para anular as características do traçado, o seu caráter mais ou menos ondulante, o declive, a forma como pousa no solo, o ritmo imposto pela divisão cadastral, a percepção ao longe da forma do território, a exposição solar, a articulação com as restantes vias, o seu dimensionamento ou a articulação entre espaços que estão fortemente enraizados na organização social e espacial do território (a antiga quinta, a capela, o ribeiro, a loja).

Todo este processo se confronta constantemente com as distorções decorrentes do facto de as características estruturais dos espaços, que têm um tempo significativamente longo, serem mais fáceis de compreender do que as que sofreram as intervenções mais recentes. É esse facto que nos tem feito oscilar, provavelmente em demasia, entre esses processos e a contemporaneidade, esquecendo ou suspendendo tudo o que pelo meio aconteceu e que continua por decifrar. A própria análise da cartografia acentua esse risco, os desenhos produzidos no início do século são provavelmente mais reveladores das espacialidades da via do que os que acompanham os principais documentos urbanísticos. Na cartografia mais antiga, facilmente se identificam caminhos agrícolas de terra batida, estradas romanas, núcleos urbanos e florestais, e reconhecemos tipologicamente determinados conjuntos edificados. Na cartografia recente a nebulosa prevalece, tudo é urbano e o vínculo do espaço viário e das tipologias ao contexto territorial é cada vez menos claro.

Quando percorremos o território identificamos processos que se inscrevem em tempos intermédios e que contrariam as polaridades do novo e do antigo. Ainda lá está muito do que cada um desses tempos produziu. Apesar da intensidade das transformações mais recentes existe uma resistência que importa decifrar.

Para quê dar ênfase a algo que tão poucos vêm?

É importante poder contar, nestes territórios, com sistemas ou códigos que contrariem estas duas polaridades. Importa identificar e clarificar as propriedades de processos intermédios que, atualmente, estão numa condição de grande fragilidade. As características de uma operação urbanística ou de uma infraestrutura com 40 anos são significativamente distintas das realizadas nos últimos 20 anos. A existência de mais solo, o seu custo, o tempo de maturação dos projetos, as metodologias os instrumentos de apoio ao projeto, as técnicas construtivas, o financiamento, o reconhecimento da importância social ou económica da nova intervenção são dados que conferem identidade e que as distinguem das mais recentes. Espera-se que a metodologia adotada ajude a revelar não apenas as lógicas que tornaram possível uma determinada operação mas também aquelas que entretanto surgiram. Trata-se de traçar linhas e perceber em que medida, com que operação, se pode escapar, na contemporaneidade, ao enunciado dominante.

CONCLUSÃO

O QUE PODE SER FEITO NO DOMÍNIO PÚBLICO QUE PREVALEÇA SOBRE OS PROCESSOS QUE OCORREM NO DOMÍNIO PRIVADO?

Procurou-se algum distanciamento dos processos que ocorrem no domínio privado. De facto todo o sistema atual é fortemente orientado para o controlo das transformações no domínio privado e exige a definição clara da sua fronteira com o domínio público. No território em estudo muitos dos usos que caracterizam o espaço público ocorreram no domínio privado (o espaço verde, relações de vizinhança, estacionamento, etc.), o espaço privado acolhe usos públicos e do espaço público sobressaem as suas mais básicas funções de infraestruturação e articulação. A transformação da forma como olhamos estes lugares, procura acima de tudo criar diversas entidades espaciais compreensíveis que possam informar as opções daqueles que atuam quotidianamente no espaço público.

Ao longo dos quilómetros que percorremos a pé em Santa Maria da Feira a nossa presença foi sistematicamente associada a uma eminente intervenção na infraestrutura *“os senhores são da empresa da água, das telecomunicações, do cabo, da iluminação?”*. A constante repetição desta pergunta levou-nos a levantar a hipótese de que, nestes territórios, a dimensão social é mais expressiva na esfera da conceção do que na dos usos quotidianos. A sua dimensão pública revela-se bastante através das múltiplas ações difusas sobre os seus espaços. Por isso, um novo projeto para o espaço público deverá considerar que as redes não são apenas um serviço, elas são também a expressão da dimensão pública dos lugares, que mais do que usuários existem atores; que mais do que modelos pré-definidos começam a existir condições e necessidades para a criação de estratégias reconhecida por todos e com as quais os diferentes modelos vão ter que lidar. Este caminho ajudará a revelar uma *“maturidade democrática”* específica dos territórios extensamente urbanizados, em que a transformação se funda menos no programa e mais no direito de cada ator tem de intervir no espaço e no dever de se incluir num processo de coprodução que se constrói sobre o conflito e por isso se assume como facto social.

A sobreposição entre as leituras do espaço que foram apresentadas e a tomada de consciência de que nestes territórios o papel dos atores pode ter contornos específicos, permitirá a constituição de uma plataforma comum que leve à ultrapassagem das lógicas de uma urbanização feroz, do passado bucólico e de um sistema que sobrepõem, quotidianamente, e com enorme expressividade, o interesse individual ao interesse comum. Espera-se estar a contribuir para que se reencontre e colmate todos os elementos que fazem parte de uma sintaxe formada

pela disposição das ruas, dos caminhos, dos edifícios, da morfologia das fachadas, com o objetivo de construir, através de um projeto socialmente legitimado, um espaço legível e significativo.

Legendas:

Fig.1 A rede viária do concelho de Santa Maria da Feira em 2011.

Fig.2 As categorias de espaço viário em Nogueira da Regedoura, Santa Maria da Feira, 02/2011.

Fig.3 Os usos e os revestimentos de solo em Nogueira da Regedoura, Santa Maria da Feira, 02/2012.

Fig.4 As redes de abastecimento eléctrico, iluminação pública e telecomunicações em Nogueira da Regedoura, Santa Maria da Feira, 02/2012.

Bibliografia:

AUGÈ, Marc. "Roundabouts. The revenge of the local", in Pile Steve, Thrift Nigel (eds), *City a-z*, London, Routledge, 2000.

DOMINGUES, Álvaro. *Suportes infra-estruturais – da cidade ao urbano*, (não editado), Porto, 2007.

DOMINGUES Álvaro. "Para sair do caos" in *EASI 01*, Escola das Artes Som e Imagem, Porto, 2008.

MELO, Conceição. *Da Função à Imagem : Estradas Ruas, lugar de projecto*, FAUP (Dissertação de Mestrado), Porto, 1998.

PANERAI, Philippe e MANGIN, David. *Project Urbain*, Parenthèses Editions collection EUPALINOS, Paris, 1999.

PAQUOT, Thierry. *L'espace public*, La Decouverte, Paris, 2008.

SECCHI, Bernardo. "Progetto di suolo" in Casabella. n° 520/521. Janeiro/Fevereiro, 1986.

VERSTEEGH, Pieter (dir.). *Méandres Penser le paysage urbain* Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2005.

VIGANÒ, Paola. *La città elementare*, Skira editore, Milano, 1999.