



# EL DISEÑO DEL SUELO Y LA IMAGEN DE LA CIUDAD: LA CALÇADA PORTUGUESA

## CITY GROUND DESIGN AND THE IMAGE OF THE CITY: THE PORTUGUESE CALÇADA

**Antoni Remesar.**

CR POLIS. Universitat de Barcelona  
[aremesar@ub.edu](mailto:aremesar@ub.edu)

**Dánae Eparza Lozano**

CR POLIS. Universitat de Barcelona  
[danaeesparza@ub.edu](mailto:danaeesparza@ub.edu)

### RESUMEN

Desde el s. XVIII todas las ciudades se plantean uno de los cambios fundamentales en la estructura de su paisaje. El aumento de población y de actividad económica conlleva la desaparición de las calles térreas y su sustitución por las calles que segregan la acera, convertida en la estructura de soporte de los servicios, de la calzada como espacio de circulación rodada.

En Lisboa se extiende la pavimentación de la calzada según el "systema Portuguez" con piedras irregulares de basalto sobre arena y ya en 1834, se configura el "Pelouro das Calçadas" responsable de experimentar, primero, el sistema "macadam" (c. 1839) y, posterior y paulatinamente, de introducir el asfalto. <sup>9</sup>

La acera, es tratada con losas de calcáreo que, sobre todo, a partir del último tercio de siglo serán substituidas por el "empedrado ordinario á portuguesa" en piedra calcárea. Una derivación será el "empedrado dito de mosaico". Experimentado por

Eusebio Pinheiro Furtado en el Castillo de São Jorge (1842), va a extenderse por la ciudad, especialmente, desde la pavimentación del "Mar Largo" en el Rossio (1848). Así, con ocasión de la ampliación de las aceras del largo de Camões, Augusto César dos Santos, Inspector da Admistração das Calçadas expresa la política de sustitución del enlosado por el empedrado *"O sistema a empregar no empedramento destes passeios, deverá ser mozaico, não só pela beleza que apresenta, como por ser uma especialidade nesta cidade, beleza que se pode levar ao efeito escolhendose um padrão simples que pela sua importância não exceda os 500- 600\$ o metro superficial"* (Cesar dos Santos 1869). Finalmente, en 1895 la Câmara Municipal decretará el uso del "empedrado á portuguesa" en toda nueva pavimentación y reconstrucción de las aceras.

Los sitios representativos de la ciudad se cualifican artísticamente con este modo de hacer tan característico e identitario, no en vano lo podríamos entender como una de las primeras producciones de arte público en el sentido contemporáneo del término. Este sistema de pavimentación se extiende por Portugal y se internacionaliza en España, cuando Júlio César Augusto Cordeiro patenta en Madrid (1895) el "mosaico portugués" que cristalizará en las aceras laterales del Paseo de San Juan en Barcelona (1896) -antes de la Exposición de París de 1900, de la praça de São Sebastião de Manaus, de las avenidas Rio Branco y Atlántica de Río de Janeiro- llegando a convivir con las farolas modernitas que Pere Falqués diseñó para el "Cinc d'oros" barcelonés.

La calçada á portuguesa forma parte de la identidad de Lisboa y afecta a la imagen de marca de la ciudad. Sin embargo, a pesar de su valor identitario y artístico, la calçada está en peligro de muerte.

El pavimento-forma – entre ellos la "calçada-forma" – está en la base de algunas de las operaciones emblemáticas de construcción de la imagen de la ciudad (La Habana, 1928; Alicante, 1957; las Ramblas de Barcelona, 1969; la reforma de la Avenida Atlántica de Río por Burle Marx, 1970). Sin embargo, estas mismas operaciones demuestran que la "forma-calçada" no responde a muchos de los requisitos de economía, seguridad o accesibilidad universal que exige la ciudad contemporánea. En el artículo planteamos analizar los motivos y razones que planean sobre la muerte anunciada de la calçada á portuguesa.

#### **PALABRAS CLAVE**

pavimento, calçada, arte público, identidad, paisaje urbano

#### **SUMMARY**

From the mid of the XVIIIth century, all cities faced one of the fundamental changes in the structure of their landscape. Increasing in population and economic activity involves the disappearance of earthy streets, refurbishing them with sidewalk, turned into the support structure of the services of the road, and road traffic space.

In Lisbon extends the paving of the road following the "systema Portuguese" with irregular basalt and sandstone elements, and already in 1834 is set on "Pelouro das Calçadas" liable to experience, first, the system "macadam" (c. 1839 ) and subsequently and gradually introducing the asphalt.

The sidewalk is treated mostly with limestone slabs that from the last third of the century will be replaced by the "ordinary Portuguese pavement" in limestone. A referral is the "ditto de mosaico" pavement. This pavement was experienced by Eusebio Pinheiro Furtado in the São Jorge Castle (1842), and will extend to all the city, especially since the paving of the "Mar Largo" in the Rossio (1848). Thus, during the extension of sidewalks along Camões Sq., Cesar Augusto dos Santos, Inspector of the Administration of streets, expresses substitution policy paved the cobblestones *"The system to employ in the clumping of these walks should be mosaic, not only by the beauty that presents as because it is an art in this city, a beauty that can lead to end up choosing a simple pattern but trying not exceeding 500-600\$ square meters"* (Cesar dos Santos 1869). Finally, in 1895 the City Council decreed the use of "stoned to Portuguese" in any new paving and sidewalk reconstruction.

Representative sites of the city are qualified artistically with this way of doing so identitary and characteristic, not for nothing we could understand it as one of the first extensive productions of public art in the contemporary sense of the term. This paving system extends over Portugal and went international in Spain when Júlio César Augusto Cordeiro patented in Madrid (1895) the "Portuguese mosaic" that crystallize in the sidewalk of Paseo de San Juan in Barcelona (1896) - before the Paris Exposition of 1900, the Praça de São Sebastião in Manaus, the Rio Branco and the Atlantic avenues in Rio de Janeiro- coming to live with "modernist" street lights that Pere Falqués designed for "Cinc d'Oros" in Barcelona.

The Portuguese calçada forms part of the identity of Lisbon and affects the brand image of the city. However, despite their identity and artistic value, the calçada is in mortal danger.

The pavement-form - including the "calçada-form"-is at the root of some of the flagship operations creating the image of the city (Havana, 1928; Alicante, 1957; the Ramblas in Barcelona, 1969; reform of the Avenida Atlantica in Rio by Burle Marx, 1970). However, these same operations show that the "form-calçada" does not meet many of the requirements of economy, security or universal accessibility required by the contemporary city. In the paper was to analyze the causes and reasons that hover over the announced death of *calçada á Portuguesa*.

#### KEY WORDS

pavement, calçada, public art, identity, urban landscape



*Fig 0.- Amadeo de Souza Cardoso. Procissão Corpus Christi / Procissão Corpus Christi, 1913 (CAM-FCG). No es objetivo de este artículo analizar las “representaciones de la calçada” y menos a través de la pintura, del grabado o del dibujo. Sin embargo, sólo como apunte, presentamos esta pintura del Amadeo. ¿será que el intento de desfragmentación geométrica de la figuras se fundamenta en la fragmentación real del pavimento que representa que pisan?*

Este trabajo<sup>1</sup> no pretende analizar la historia de este tipo de pavimento ya ampliamente estudiada (Paes 1883; Bairrada 1985; Cabrera y Nunes 1990; Matos 2004; Sisti 2006). El objetivo del trabajo es presentar algunos resultados de investigación que sitúan a Barcelona como la primera ciudad donde se utiliza este sistema de pavimentación fuera del territorio portugués<sup>2</sup> y establecer algunos paralelismos entre el sistema de pavimentación de Lisboa y Barcelona que pueda dar luz al debate existente sobre la sobrevivencia o no de este sistema de pavimentación en Lisboa.

---

<sup>1</sup> Este trabajo fue redactado en 2012 para presentarse a la Revista del Instituto de História da Arte de Lisboa. Aunque fue admitido para publicación las características editoriales de la revista han supuesto un recorte considerable al artículo, haciendo desaparecer alguno de sus apartados. Es por ello anterior a la lectura de la tesis doctoral de Dánae Esparza,

<sup>2</sup> Como hemos investigado en un trabajo en curso (Esparza 2013; Esparza 2014)

### Exportación de una imagen de ciudad

El 24 de mayo de 1895 y con duración de 20 años, el comerciante Julio Cesar Augusto Cordeiro<sup>3</sup> registró en el Ministerio de Fomento de Madrid la patente número 17.498. La memoria que acompaña la patente declara a favor de este sistema de pavimentación "*la importantísima ventaja y superior a los otros sistemas hasta hoy empleados, que es de una duración muy grande y de mucha economía*"<sup>4</sup>.

En representación de Cordeiro, Joaquín Marión y Carbó dirige una instancia al Ayuntamiento de Barcelona proponiendo el ensayo de un sistema de pavimento denominado "*Mosaico Portugués*" del que explica contar con excelentes resultados en Portugal<sup>5</sup>. El arquitecto Municipal Pere Falqués<sup>6</sup> aprueba la propuesta y sugiere que se experimente este sistema en uno de los laterales del Salón de San Juan, actual Passeig Lluís Companys.

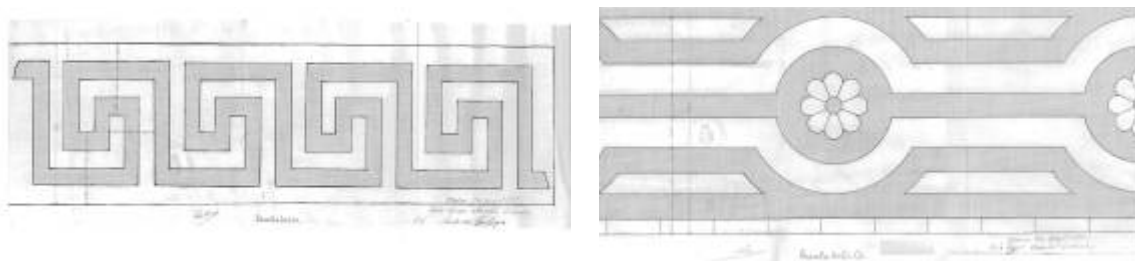


Fig. 1 y 2.- Dibujos que acompañan la patente 17.498 (OEPM 1895).

<sup>3</sup> Julio Cesar Augusto Cordeiro fue un negociante portugués del que consta participó en diversos negocios relacionados con la construcción. En 1865, junto al ingeniero José Eugenio Chabert, se les concede patente por cinco años de un sistema de construcción de paredes de "*betume hidráulico comprimido, construídas de uma só peça ou por meio de tijolo massiço ou oco*". En 1880 Cordeiro es el suministrador de cemento para todos los pedidos que le solicite la Câmara Municipal de Lisboa durante ese año. En 1896 patenta la introducción de una nueva industria de refinados de óleos minerales, petróleos y sus derivados durante 10 años. A parte de sus negocios, en 1874 por orden del rey D. Luís I de Portugal es nombrado "Cavalleiro da Ordem Militar de Nosso Senhor Jesus Christo".

<sup>4</sup> *Memoria descriptiva del nuevo sistema de empedrado mosaico, inventada por D. Julio Cesar Augusto Cordeiro, natural de Lisboa* (OEPM 1895).

<sup>5</sup> Marimón, Joaquín. Instancia presentada al Ayuntamiento. Barcelona, 17 de abril de 1895 (AMCB 1895).

<sup>6</sup> Pere Falqués Urpí (Sant Andreu de Palomar, Barcelona 1850 - 1916). Obtuvo el título de arquitecto en 1873. Autor de dos palacios de la Exposición Universal de Barcelona de 1888 y del edificio de la Hidroeléctrica de Cataluña (1897-99), en Barcelona, su mejor obra, una interesante combinación de estructura de hierro y ladrillo visto. Arquitecto municipal jefe de Barcelona desde 1889 -cargo que ganó en competencia con Domènech i Montaner, se dedicó sobre todo al diseño de monumentos y mobiliario urbano. En 1915 dirigió la adaptación del antiguo Arsenal del Parque de la Ciudadela de Barcelona como sede del Museo de Arte Moderno, que entre 1931 y 1939 compartió espacio con el Parlamento de Catalunya (Grandas, Lecea, Remesar 2010).



Fig. 3-4 Passeig Lluís Companys 1932 (Fuente: Arxiu Fotogràfic de Barcelona. Autor desconocido)



Fig. 5-7 Imágenes del Passeig Lluís Companys antes del arranque del mosaico (Fuente: Arxiu Fotogràfic de Barcelona. Autor desconocido, entre 1967 y 1975)

Las obras de pavimentación de los 500m<sup>2</sup> de mosaico portugués quedan finalizadas el 5 de abril de 1896. Los resultados positivos son avalados durante la recepción definitiva de la obra:

*"Del reconocimiento practicado ha resultado que el expresado pavimento se encuentra en perfecto estado de conservación demostrando excelentes cualidades que lo hacen recomendable sin que se note defecto alguno que perjudique ni su aspecto ni su solidez habiéndose cumplido todas las condiciones del contrato tanto respecto a la calidad de los materiales empleados como respecto a la mano de obra, presentando unas superficies uniformes y condiciones favorables al transito de aspecto agradable y decorativo"<sup>7</sup>.*

<sup>7</sup> Recepción definitiva de la obra. Barcelona, 4 de abril de 1899, acta aprobada el 2 de julio de 1899 (AMCB 1895).





Fig- 7-8 Calçada portuguesa en el "Cinc D'Oros" . Arxiu Nacional de Catalunya. Brangulí 1910-1919. ANC1-42-N-28977. Fig. 9-10 Cruce Paseo de Gracia y Avenida Diagonal 1930-1932 (Fuente: Arxiu Fotogràfic de Barcelona, bcn002153. Autor desconodio)

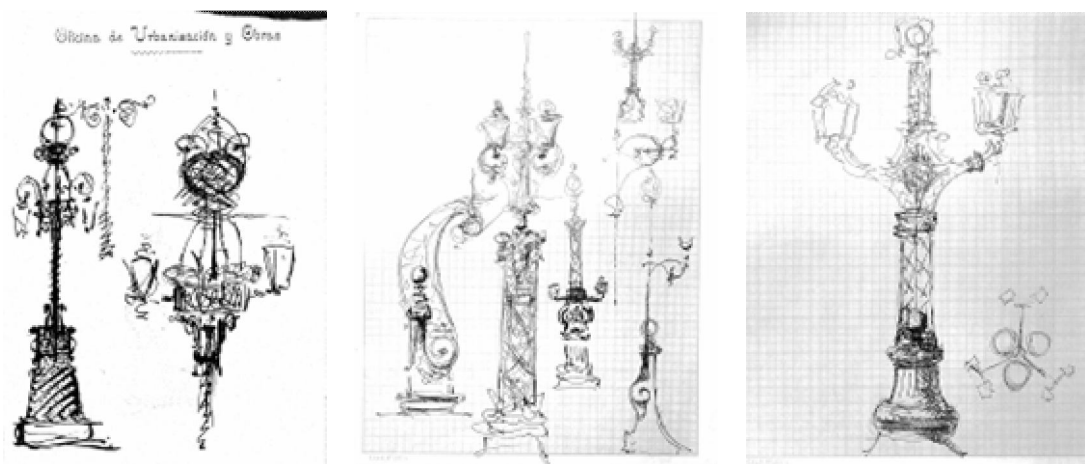


Fig. 11-13.- Pere Falqués. Dibujo de algunas farolas. Documentación personal, carpeta nº 8 (AAMB).

Tras esta experiencia, no será hasta 1917, cuando se decide pavimentar el otro lateral del Salón de San Juan y los cinco burladeros al pie de cinco de las seis farolas obra del propio Pere Falqués situadas desde 1909 en el cruce

conocido popularmente como "Cinc d'Oros"<sup>8</sup> entre Diagonal y Paseo de Gracia. Habiendo transcurrido ya los 20 años de vigencia de la patente, las obras son adjudicadas a través de subasta<sup>9</sup> a la Sociedad Fomento de Obras y Contrataciones.

Las obras de pavimentación del Salón de San Juan se alargan hasta febrero de 1920, debido a las dificultades que alega el contratista:

*"La marcha de las referidas obras sufre grandes dificultades, por la necesidad de aportar, por ferrocarril, de lejanas y distintas canteras, la piedra de colores blanco y negro que se necesitan para formar el mosaico y por la escasez de vagones debido a la crisis de transporte que se atraviesa (...). También se tropieza con la gran dificultad de tratarse de un trabajo de carácter especialísimo y artístico, que se ejecuta con obreros, en su mayoría extranjeros cuyo número es ahora reducidísimo, en Barcelona, lo que no permite aumentar la marcha de la obra, a no ser que se sacrificase la buena ejecución tomando personal menos apto para la construcción de mosaicos"<sup>10</sup>.*

Mientras, la pavimentación alrededor de las farolas de Pere Falques sufren mayores retrasos debido a la dificultad en la que se encuentra el contratista al desenterrar las tapas de hierro de los pozos de registro de electricidad situados junto cada una de las farolas. Por ello la Comisión de Ensanche acuerda *"se estudie la posibilidad de revestir de mosaico las tapas de hierro que propone instalar en dichos burladeros de manera que armonicen con el pavimento de los mismos"<sup>11</sup>.*

El Jefe de la División de Servicios Viales de Ensanche muestra su disconformidad ante esta propuesta:

---

<sup>8</sup> En el remate del Paseo de Gracia, la autoría de las farolas del "Cinc d'Oros" sistemáticamente se ha confundido, con los del paseo de Gracia, como obra de Gaudí. *"Este conjunto de seis farolas completaba las que el mismo arquitecto diseñó para el paseo de Gràcia, ya que fueron instaladas al mismo tiempo en el cruce del paseo con la avenida Diagonal. El lugar era sensiblemente diferente a como es en la actualidad: en el centro no había nada más que una rotonda con seis farolas de gas que otorgaba el carácter de "plaza" al que hoy es sólo un cruce, y alrededor de la rotonda, aproximadamente en el cruce de los andenes de las dos avenidas había cinco islas de tráfico donde se situaron estas farolas... Por todo esto, representan un contrapunto a los bancos-farola del paseo de Gràcia, con forma de "L" invertida y eso contribuye a resaltar este punto por encima del resto del recorrido del paseo. La proximidad de las formas de tipo medieval con el perfil Art Nouveau de las otras farolas no representa ningún conflicto ya que tanto la línea sinuosa como los motivos góticos forman parte de las diversas opciones plásticas del modernismo catalán. De hecho, la actual ubicación en la avenida Gaudí, haciendo de "puente" entre la Sagrada Família y el Hospital de Sant Pau, escenifica otra vez esta armoniosa convivencia"* (Molet 2010).

<sup>9</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona. Barcelona, 13 de abril de 1917, p.3.

<sup>10</sup> Piera y Jané, Antonio. Instancia presentada al Ayuntamiento. Barcelona, 5 de junio de 1918 (AMCB 1917).

<sup>11</sup> Comisión de Ensanche. Barcelona, Junta del día 2 de julio de 1920 (AMCB 1917).



*"ha de manifestar que entiende se habrían de construir unas tapas especiales; y aún en ese caso no habría seguridad de que al hacer funcionar las tapas, no saltase parte del mosaico; y entonces se iría destruyendo el resto, con lo cual se produciría un efecto peor que el que ofrecerían las tapas de hierro en su aspecto natural y ordinario"<sup>12</sup>.*

Por lo que la Comisión de Ensanche propone el Ingeniero Jefe de la Sección 2ª, Antonio Vega, para estudiar una solución compatible con el pavimento. Vega sugiere una solución más económica que las anteriores, que supone la supresión de las tapas de registro siempre que se realice un empalme de los cables de las líneas subterráneas con las que pasan por el interior de las farolas y se coloque el registro en la parte superior de las mismas, sin que sea perceptible a simple vista<sup>13</sup>. Solucionados los inconvenientes, el 3 de enero de 1922, se procede a la recepción provisional<sup>14</sup> de la obra.

En 1917 el Ingeniero municipal Felipe Steva y Planas desarrolla un proyecto para localizar la Fuente de Diana, obra del escultor Venanci Vallmitjana, en el cruce entre la calle Gran Vía de les Corts Catalanes y la calle Llúria, donde en ese momento se construye el hotel Ritz, y donde se proyecta un nuevo alumbrado y cambios en las vías del tranvía.

Antes de que se inicien las obras, la Comisión de Ensanche encarga un nuevo plano de urbanización de este cruce a Luís Callén, vocal de la comisión de Ensanche, y a Felipe Steva y Planas para facilitar el tránsito de peatones<sup>15</sup>. La pavimentación de los burladeros se concreta en el proyecto fechado en 20 de mayo de 1919, cuyo Pliego de Condiciones estipula:

*"Se construirá un mosaico llamado portugués, parecido al que existe en una de las aceras del paseo central del Salón de San Juan, en los burladeros y extremos de los pasos laterales de la calle de Cortes, de conformidad al plano de emplazamiento unido a este pliego y a los detalles respecto a los dibujos que deberán afectar cada uno de ellos"<sup>16</sup>.*

---

<sup>12</sup> Fernández Telmo. Barcelona. 28 de julio de 1920 (AMCB 1917).

<sup>13</sup> Vega, Antonio. Barcelona, 27 de octubre de 1920 (AMCB 1917).

<sup>14</sup> Fernández, Telmo. Barcelona. 7 de enero de 1922 (AMCB 1917).

<sup>15</sup> Comisión de Ensanche. Barcelona, Junta del día 8 de agosto de 1918 (AMCB 1918).

<sup>16</sup> Steva y Planas, Felipe. Pliego de Condiciones. Proyecto de Ornamentación de la nueva plaza de las Cortes Catalanas. Barcelona, 20 mayo 1919 (AMCB 1919).

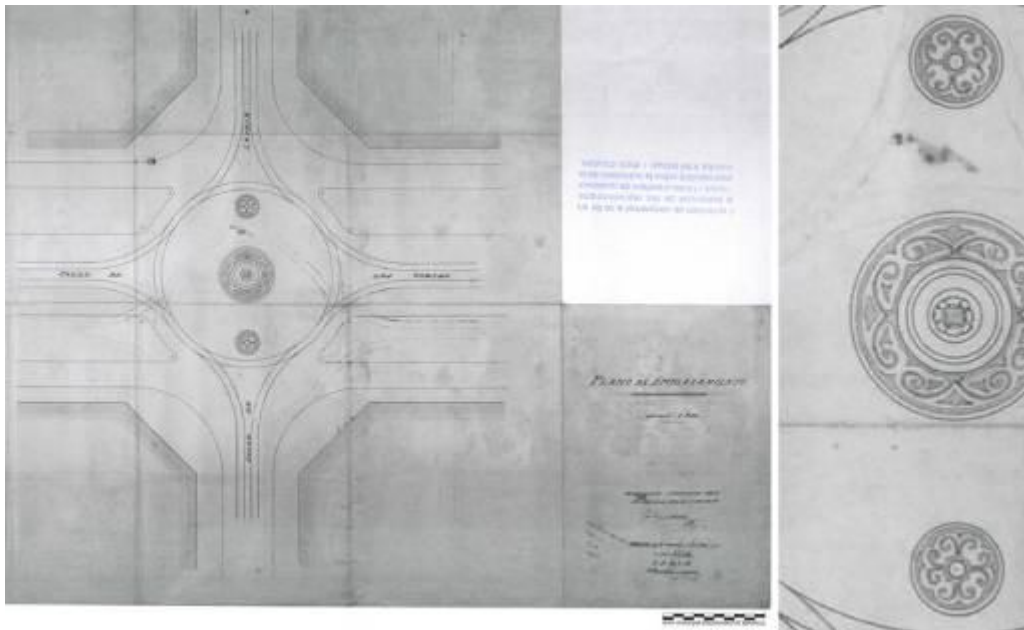


Fig. 14-15. Plano Emplazamiento. Escala 1:200. Barcelona, Noviembre 1917. El Ingeniero Jefe de la Sección 6ª, Felipe Steva y Planas. (Fuente: Arxiu municipal administratiu de Barcelona. C29934 EXP 18166 AÑO 1910-1918)

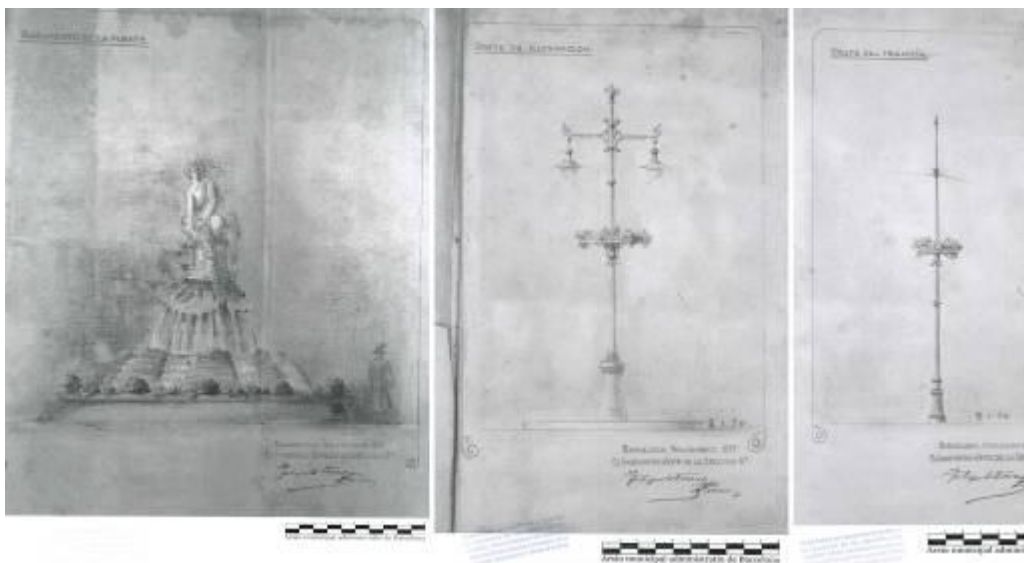


Fig. 16-17 Basamento de la Fuente, Poste de Iluminación y Poste de tranvía. Barcelona, Noviembre 1917. El Ingeniero Jefe de la Sección 6ª (Fuente: Arxiu municipal administratiu de Barcelona. C29934 EXP 18166 AÑO 1910-1918)

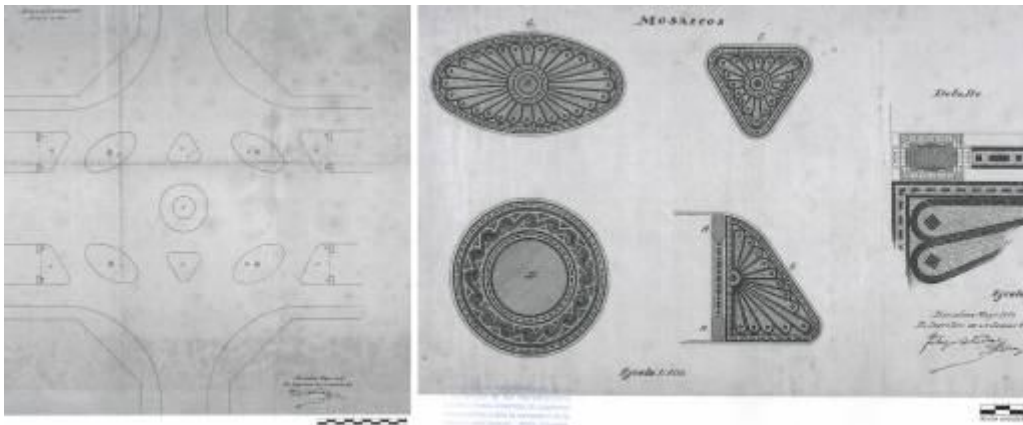


Fig. 18-19 Plano Emplazamiento Escala 1:200. Mosaicos Escala 1:100. Barcelona, Mayo 1919. El Ingeniero Jefe de la Sección 6ª (Fuente: Arxiu municipal administratiu de Barcelona. EXP1995 Año 1919. Ornamentacion Pl Cortes)



Fig. 20-21 Font de Diana a la Gran Via de les Corts Catalanes. Arxiu Nacional de Catalunya. Brangulí 1920-1925. ANC1-42-N-29598

En definitiva, hasta donde alcanza nuestra investigación, la *calçada à portuguesa* se introduce en Barcelona, en tres espacios significativos. En primer lugar el eje que une el Arco del Triunfo con la entrada del Parque de la Ciudadela, antiguo eje representativo de la Exposición Universal de 1888. Posteriormente en dos cruces representativos: el de Paseo de Gracia con Diagonal y el de la Gran Vía con Llíria. En todos los casos la implantación de la *calçada* se realiza con todo esplendor y superando algunos de los diseños que Cordeiro propuso en su patente 17.498. Todo parece indicar que los arquitectos municipales de Barcelona comprendieron el valor y papel que la *Calçada* podría tener en el paisaje barcelonés, encajando sus formas con las formas predominantes en aquel momento de tránsito entre el *modernismo* catalán y el *noucentisme*.

### Consideraciones sobre la imagen de la ciudad y el papel de la *calçada*

Determinados elementos del entorno construido se convierten en los elementos estructurantes de la imagen de la ciudad, para sus residentes y para sus visitantes. El concepto de imagen de la ciudad se halla intrínsecamente ligado al trabajo de Kevin Lynch (1960) cuyo objetivo es estudiar *"la calidad visual de la ciudad norteamericana y para ello se estudiará la imagen mental que, de dicha ciudad, tienen sus habitantes"* (Lynch 1960, 11). El argumento fundamental del trabajo es que en la interacción entre el sujeto y su entorno se generan *"imágenes ambientales"*, es decir representaciones sintéticas del medio ambiente que permiten al sujeto organizar su medio y desenvolverse en él. Para que ello se produzca, el medio debe poseer dos características: la de **legibilidad**<sup>17</sup> y la de **imaginabilidad**<sup>18</sup>.

Lynch basaba su análisis en los postulados de la Psicología de la Gestalt a partir de la idea de una "interacción" entre medio y sujeto a partir del concepto de "campo dinámico", una estructura en la que interactúan dinámicamente "la figura" y el "fondo" generando "la forma" que se caracteriza por ser *"aislable, destacable, cerrada y estructurada"* (Katz 1943, 50) pero sobre todo "plástica"<sup>19</sup> (Kepes 1944). Por ello Lynch plantea que una imagen ambiental posee tres partes: **identidad** (debe ser figura), **estructura** (relación con el fondo) y **significado** (emotivo o práctico para el observador).

El estudio de estas imágenes ambientales, con posterioridad denominadas "mapas cognitivos", pretende identificar los elementos (sendas, bordes, barrios, nodos y mojones) que permiten organizar el entorno en relación a los movimientos que en él realizamos. Lynch plantea el carácter cambiante de esta imagen *"en vez de una sola imagen inclusiva de todo el medio ambiente, parecería haber conjuntos de imágenes que más o menos se superponían e interrelacionaban"* (Lynch 1960, 106).

Sin embargo, la imagen de una ciudad no es el resultado exclusivo de la formación de imágenes ambientales. Como el propio Lynch estudiaría más adelante (Lynch 1972; Lynch 1981) la "buena forma" de la ciudad se traduciría en "imágenes consistentes" dependiendo de cinco dimensiones de

---

<sup>17</sup> *"con esta expresión indicamos la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse [las partes del paisaje urbano] en una pauta coherente"* (Lynch 1960, 11).

<sup>18</sup> *"la cualidad del objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador"* (Lynch 1960,19).

<sup>19</sup> Designa *"la cualidad formativa, la modelación de las impresiones sensoriales de modo que constituyan totalidades unificadas y orgánicas"* (Kepes 1944, 27).

rendimiento espacial de las ciudades: Vitalidad, Sentido, Adecuación, Acceso, Control a las que añade dos metacriterios: Eficacia y Justicia<sup>20</sup>.

Lynch supera el reduccionismo psicologista inherente a su primera propuesta y proporciona la base de un método de evaluación del paisaje urbano, puesto que estas categorías implican, no sólo, los elementos *legibilidad* e *imaginabilidad*, fundamentalmente visuales, sino, también, aspectos de uso y de valoración práctica y experiencial del entorno.

Lynch desarrollaba su aproximación en un entorno que, funcional y sensorialmente, no era tan complejo como nuestros entornos urbanos actuales y por ello *"hoy en día, la experiencia pierde valor y se sustituye por los medios de comunicación, que definen la identidad de los lugares ofreciendo una percepción de la realidad alternativa a las narrativas de la experiencia colectiva"* (Brandão 2011, 29). La relación antropológica entre lugar e imagen, lo que los gestaltistas llamarían isomorfismo<sup>21</sup>, se ha roto.

En buena medida, la ciudad construida se organiza **desde** un sistema de representaciones- imágenes<sup>22</sup> que ya no está anclado en el territorio. De la ciudad como obra de arte o como panorama hemos pasado a la ciudad como espectáculo (Boyer 2004; Muñoz 2008). Del espacio ciudadano de uso, hemos pasado al consumo del espacio, de sus imágenes y de sus representaciones<sup>23</sup>.

*"Si bien una ciudad contiene valores que sobrepasan los de un producto de consumo (su historia, su paisaje, sus ciudadanos), la concurrencia entre ciudades, como sucede en los productos, se realiza cada vez más a partir de valores intangibles. [En este sentido] las imágenes que una ciudad*

---

<sup>20</sup> La utilización de estas categorías se ha desarrollado en algunos trabajos del PPA (Project for Public Spaces). En un contexto más próximo cabe consultar Brandão, Águas, Carrelo 2002 y Brandão 2011, 2012.

<sup>21</sup> En terminología de Lefebvre (1974), podemos decir que las imágenes mentales que construimos mediante el uso de la ciudad poseen una relación isomórfica entre los sitios y la propia imagen. La introducción de elementos de comunicación supone el establecimiento, como mínimo de relaciones heterotópicas, entre nuestra imagen y "los otros sitios" (especialmente los vinculados con las redes de circulación y transporte y la publicidad).

<sup>22</sup> Como diría Lefebvre (1974) "*representaciones del espacio*" que paulatinamente substituyen y borran los trazos vinculados con el "*espacio de representación*" que supone la práctica espacial, individual y colectiva.

<sup>23</sup> Ver Lefebvre: "*La consommation de l'espace se donne des caractères spécifiques. Elle diffère de la consommation des choses dans l'espace, mais ce n'est pas une simple différence de signes et de significations. L'espace enveloppe le temps. On l'écarte on l'écarte le temps ; celui-ci ne se laisse pas réduire. A travers l'espace, un temps social se produit et se reproduit ; mais ce temps social se réintroduit avec ses traits et ses déterminations : répétitions, rythmes, cycles, activités* » (Lefebvre 1974, 392) (...) «*Chaque réseau, chaque enchaînement, donc chaque espace sert un échange et un usage. Produit, il sert; il s'use et se consume tantôt improductivement, tantôt productivement* » (Lefebvre 1974, 463). También Harvey 2003, Lash y Urry 1994, Urry 1995.

*emite de ella misma a través de sus outputs son, por ello, parte de su competitividad" (Brandão 2011b, 69).*

En cierta medida la ciudad se convierte en "marca"<sup>24</sup> y los íconos forman parte fundamental de la estrategia de venta de la marca<sup>25</sup>.

*"La imagen ha cambiado su lugar en el proceso de producción de la ciudad, dejando de ser algo accesorio o necesario cuando el espacio urbano ya se había producido o transformado, para convertirse en la condición sine qua non que garantiza la competencia de la ciudad en el mercado global de capitales" (Muñoz 2008, 68).*



Fig 22. Cloud Gate de Ansh Kapoor



Fig 23. Crown Fountain de Jaume Plensa

*El Milenium Park<sup>26</sup> de Chicago (2004) es una de las operaciones de regeneración urbana sustentadas en el valor icónico de los elementos arquitectónicos y de arte público que lo configuran*

Si Lynch nos advertía que no había posibilidad de "*crear imágenes ambientales únicas*", deberemos, ahora, admitir que no es posible generar "*una única imagen*" de la ciudad. Mejor dicho, es posible si reducimos metonímicamente la ciudad a un ícono: París es la Torre Eiffel, Chicago es la "Nube" y la "Crown fountain"; Nueva York eran las torres gemelas, Barcelona es la Sagrada Familia, Los Ángeles es un skyline a un ícono que en el caso de Lisboa se podría construir a partir de los parámetros esquematizados en la figura 23.

<sup>24</sup> Proceso de movilización de recursos identitarios para la creación de valor.

<sup>25</sup> Ver Remesar (2011) para la valoración de este hecho en los procesos de Regeneración Urbana.

<sup>26</sup> Considerado el "corazón de la ciudad" plantea la "reinención" de un parque urbano, una mezcla de museo, sala de espectáculos y plaza. Destino del turismo. Construido sobre una plataforma de hormigón sobre vías de tren y autopistas urbanas. Aparta de los dos obras mencionadas, agrupa intervenciones de Frank Gehry, Renzo Piano, SOM, Jannet Attarian, Dan Kiley, Laurie Olin, Michael Sullivan



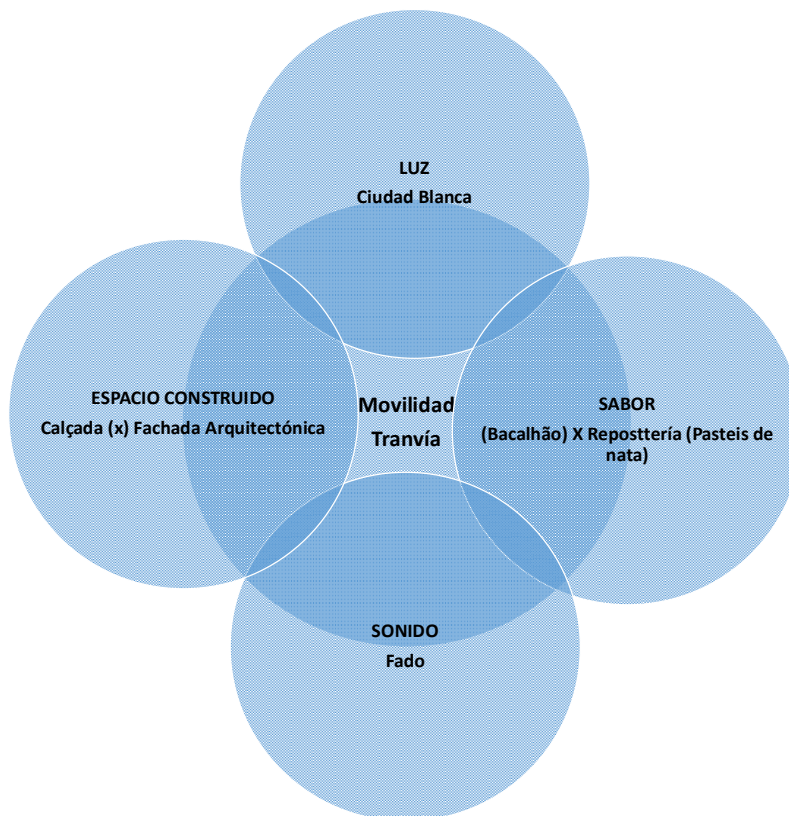


Fig. 23.- Esquema generador de la imagen de la ciudad de Lisboa

En síntesis Lisboa sería una ciudad luminosa, donde se come bien, que suena a fado, que admiramos en el plano vertical<sup>27</sup> a través de la arquitectura y de la que pisamos un plano horizontal del espacio público, peculiar y característico. El amarillo tranvía relaciona todos los factores. Tras una nueva operación retórica, metafórica, convertimos los íconos mediáticos y de marketing, de guía turística, de consumo y de simplificación de la realidad, en la única imagen de la ciudad.

Obviamente, esta no es la imagen de la ciudad que poseen sus ciudadanos. El tranvía ha sido secuestrado por las hordas turísticas y como ciudadano debo debatirme entre utilizar mi coche o utilizar un sistema de transporte público que no es eficiente; la arquitectura cotidiana se caracteriza más por la dejadez que por sus valores; al fado podemos sumar otros muchos sonidos; la llovizna, la lluvia y el ajetreo desdibujan la ciudad blanca, pero... pisamos y

<sup>27</sup> "Es importante resaltar que nuestro abordaje parte de la constatación de la existencia de tres "planos" configuradores del espacio público. Mientras que es habitual hablar del suelo (plano del suelo o horizontal) y de la fachada (plano vertical) como soporte de los distintos elementos de mobiliario urbano, raramente se menciona el "plano del aire" que se convierte en un ámbito relevante de cualificación del espacio público" (Remesar y Esparza 2012).

vemos *calçada*. Y la *calçada* se convierte en un dato identitario fundamental<sup>28</sup>.

Hace algún tiempo Debray señalaba que el "monumento"<sup>29</sup> es "el útil por excelencia de una producción comunitaria [en tanto que] atrapa el tiempo en el espacio y convierte lo fluido en duro, es la habilidad suprema de un único mamífero capaz de producir una historia (...) El hombre sin monumento es la barbarie; el monumento sin hombres es la decadencia" (Debray 1990, 27-44). En este sentido no es de extrañar que se reivindique la "calçada" como el Arte Público por excelencia<sup>30</sup>.

A partir de este posicionamiento Debray distingue:

<b>El monumento mensaje</b>	Se refiere a un acontecimiento pasado, real o mítico
<b>El monumento forma</b>	Hecho arquitectónico, civil o religioso; antiguo o contemporáneo que se impone por sus características intrínsecas, de orden estético o decorativo, independientemente de sus funciones utilitarias o de su valor de testimonio
<b>El monumento trazo</b>	Es un documento sin motivación ética o estética

<sup>28</sup> "Vamos a partir de la idea de que la calle, la calle física, actúa como un factor impulsor de mecanismos de apropiación e identidad, al mismo tiempo que de cohesión urbana (Pinto y Remesar 2012) y por lo tanto aporta el "material" para la creación de la imagen de la ciudad. Este "material" está formado por elementos "repetibles" (el denominado mobiliario urbano) en el sentido de reproducibles seriadamente, y, al mismo tiempo "repetidos" a lo largo y ancho de la ciudad. Podemos afirmar que esta repetición es, en buena medida, la responsable por la creación de una "proto-imagen", una imagen común para toda la ciudad. Mediante una serie finita de elementos (p.e. en el caso de Barcelona la repetición extensiva del "panot" –A partir de 1906, las aceras de Barcelona en su conjunto están pavimentadas con un elemento de cemento hidráulico de 20x20x5 cm, denominado panot. Disponible en 6 modelos, la estereotomía de su colocación, permite crear una "textura" visual muy particular. Al mismo tiempo, la utilización del panot, permite la diferenciación con otros pavimentos "singulares" que se utilizan en otras zonas de la ciudad. Así, los distintos centros urbanos, están pavimentados con "losa" - como elemento articulador del suelo de la ciudad) se consigue la apropiación del territorio, de su conjunto, de la ciudad toda, y no sólo de los territorios vinculados con la experiencia directa del espacio, lo que permite establecer una pauta "común" que ayuda a destacar las diferencias" (Remesar y Esparza 2012).

<sup>29</sup> Vamos a entender monumento en su sentido más laxo, incorporando todos aquellos aspectos de estetización de la ciudad que pueden argumentarse en el interior de la categoría Arte Público. Como señala Joana Cunha Leal (2010) "Public Art challenges the main assumptions of contemporary art theory because it, dramatically challenges the autonomic conception of creative work. I am specifically reporting myself to the idea that public art cannot be merely thought as yet another available ground for contemporary art. That, on the contrary, public art has to adapt itself to the complex and demanding context of the public space, where artists should never be allowed to freely play their creative will".

<sup>30</sup> Como plantea el Mestre Artur "Calceteiro".

El planteamiento de Debray nos permite establecer una discusión entre el concepto de "forma-calçada" y el de "calçada-forma". El concepto de **calçada-forma**- equivale al concepto de "monumento-forma" de Debray y abarcaría el conjunto de espacios producidos mediante la instauración de este tipo de pavimentado. Diversos, únicos en relación a su entorno, dependiendo de la capacidad y habilidad del maestro calceteiro.

Calçada mensaje	Calçada monumento		Calçada trazo
	Anónima/artesanal	De autor	
			
			
			
			

Tabla 1

Como déctico urbano soporta publicidad directa

Derivada de los modelos de los mestres calceteiros

En algunas ocasiones, las formas que dibuja la calçada se encargan a artistas de reconocido prestigio

Extendida por todas las aceras de la ciudad. En algunos casos presenta variaciones de tratamiento de materiales

Por el contrario el concepto de **forma-calçada** haría referencia a los constituyentes estructurales de estas disposiciones construidas

especialmente. En relación a la calçada-forma, un primer análisis nos muestra una diversidad de manifestaciones en las calles lisboetas.

¿Qué caracteriza a la calçada-forma? Si seguimos las indicaciones del Mestre calceteiro Artur:

*"A principal característica da calçada e vantagem em relação aos outros pavimentos é a possibilidade do restauro com mesmo material natural - pedra da calçada.. A Calçada como pavimento de pedra natural (granito e calcário) tem durabilidade muito maior em comparação com materiais artificiais (asfaltos, produtos de cimento, mosaicos. A Calçada absorve parcialmente águas de chuva. Cada calçada é única, porque o estilo de assentamento depende do Mestre (único ou equipa) e do pedra feita manualmente por cortador de pedra (único ou equipa) e de camada de pedra (única por natureza geológica). Por isto calçada considera-se como arte ou artesanato e ate hoje não está considerada (regulamentada) como profissão em Portugal" ("Calceteiro").*

El perfil transversal dibujado por Cesar dos Santos para la pavimentación de la Rua Garrett en 1887 esquematiza la sección tipo de las calles de Lisboa, donde los cubos de piedra calcárea se asientan en una capa de polvo de piedra sobre una base de arena compactada.

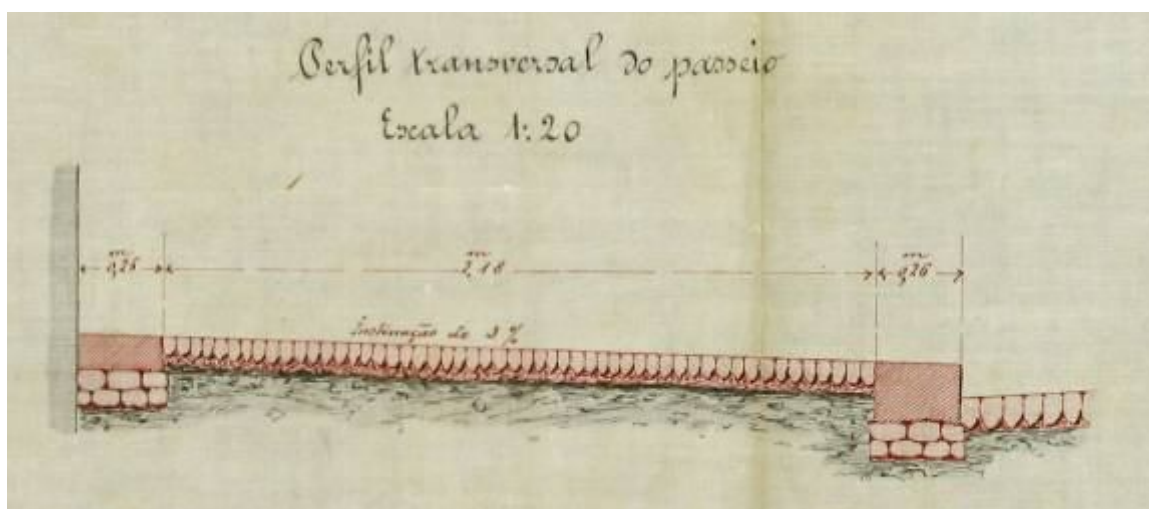


Fig. 24.- Augusto Cesar dos Santos. Sección Rua Garret, 1887 (AML-AC).

Este sistema facilita que la implantación se produzca sobre el terreno variable y cambiante de la ciudad. Sin embargo, la calçada tiene algunos inconvenientes importantes en referencia a los principios de **accesibilidad** y **seguridad** que el espacio público debe ofrecer a sus usuarios. Efectivamente, por las características materiales, la *calçada* patina (una vez desgastado el calcáreo con el paso del tiempo), sus irregularidades introducen un factor adicional de riesgo, puesto que sus componentes se desencajan con facilidad,

introducen irregularidades al tacto cenestésico, pueden inducir e inducen caídas. Por último, el agua de lluvia absorbida, reingresa contaminada en los acuíferos.



Fig. 25 y 26.- Dos imágenes habituales en Lisboa. A la izquierda la descomposición de la calçada. A la derecha la dificultad de andar sobre la calçada, en gran parte debido a la falta de adherencia cenestésica y a que se adecua con plasticidad a los desniveles, obviando las necesarias obras de nivelación de la calle.

### Panot vs. Calçada

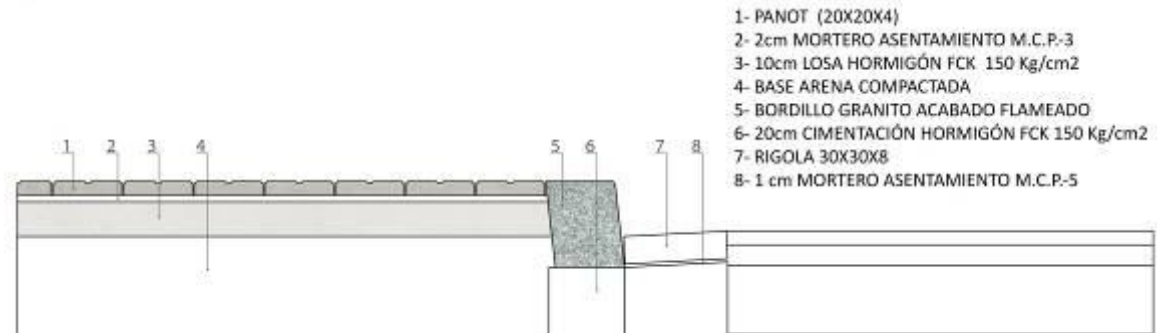


Fig. 27- Acera tipo de Barcelona.

En el momento en que se producen las primeras instalaciones de *calçada* en Barcelona, el Ayuntamiento de la ciudad Condal, trabaja en el proyecto de construcción de las aceras del Ensanche, donde a partir de 1906 se generalizará la utilización del panot<sup>31</sup>. Como puede apreciarse en la fig.10 el modo de implantación del panot es radicalmente distinto del de la *calçada*. En primer lugar porque su tamaño (20x20x5 cm) no permite la adptabilidad de las pequeñas piezas de *calçada*. En segundo lugar porqué su implantación requiere de un proceso de impermeabilización del suelo mediante hormigón

<sup>31</sup> El panot es una baldosa de hormigón hidráulico de 20x20x5cm, actualmente recubre 5 millones de m<sup>2</sup> de la superficie de Barcelona. Para el detalle de la implantación de este sistema, consultar Esparza, 2014



que produce una "regulación" del plano del suelo, homogeneizándolo. El resultado es un mayor confort cenestésico del peatón: el suelo es firme, continuo y por las características del material, no resabala.

No es de extrañar que en la aplicación de la *calçada* en Barcelona se produzca una adaptación del sistema portugués a los requerimientos de estabilidad y continuidad a los que están habituados sus habitantes. Así, el pliego de condiciones para la construcción de la *calçada* alrededor de la fuente a Diana establece:

*"El mosaico estará formado con trozos de piedra caliza, blanca y negra y afectará varios dibujos conforme se indica anteriormente; las piedras se sentarán sobre un macizo de hormigón y se trabarán por medio de mortero de cemento portland; una vez formado el dibujo se verterá una lechada de la misma clase de cemento para rellenar las juntas, que se procurará no sean de gran anchura; una vez haya fraguado el mortero, se procederá al alisado y pulimento de la superficie del mosaico, como consecuencia de cuya operación deberá quedar las superficies bien lisas, no se tolera que ninguna parte de ellas se presente rehundida ni sobresalga de la rasante adoptada"<sup>32</sup>.*

En definitiva, el sistema de implantación barcelonés substituye el esquema de implantación portugués por uno que se caracteriza por la "impermeabilización" y "nivelación" del terreno adelantándose a algunas de las soluciones estandarizadas que podemos hallar hoy en las calles de Lisboa.

No es de extrañar que en algunas zonas de Lisboa la "calçada" como la conocíamos hasta este momento, empiece a desaparecer.

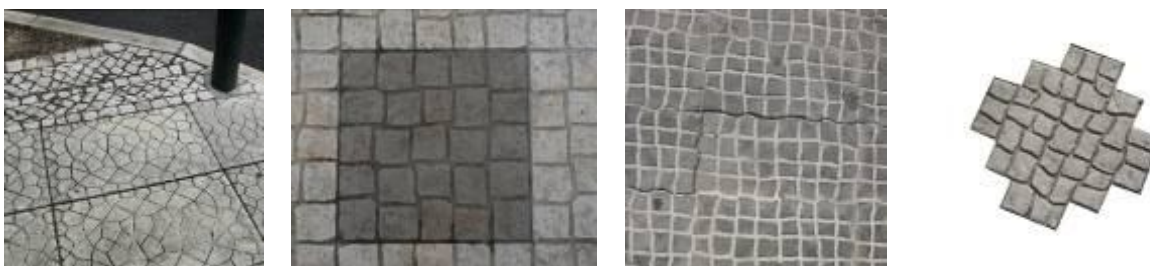


Fig.28- La estandarización mecanizada de la *calçada*, en forma de piezas prefabricadas, no supone ningún avance en cuanto a sus características estéticas como bien se aprecia en la imagen. La losa mecanizada establece una metáfora, rígida y repetitiva, de la *calçada*-forma, siendo incapaz de reproducir sus valores visuales, plásticos y cenestésicos.

---

<sup>32</sup> Steva y Planas, Felipe. Pliego de Condiciones. Proyecto de Ornamentación de la nueva plaza de las cortes catalanas. Barcelona, 20 de mayo 1919 (AMCB 1919).



## CONSIDERACIONES TEÓRICAS

El debate entorno al material más apropiado para la pavimentación de las carreteras tiene un gran impacto en la prensa de la última mitad del s. XIX, que se muestra disconforme con la utilización de piedra en el Pelourinho y el Terreiro do Paço y recomienda a la CML la "*conveniência de se deixar, de uma vez para sempre, o sistema antigo de calçar, generalizando para todas as partes o macadamizo, já provado e aprovado por tantas ruas na capital*" (Castilho 1844, 457). Ambos sistemas, superpuestos a la pavimentación por losas, continuarán conviviendo durante varios años, también con el asfalto a partir de 1844 y con los paralelepípedos de granito a partir de 1870 e incluso de madera en 1883.

La introducción de la calçada en el Castillo de San Jorge, causó un notable impacto entre la población, tal como describe Miguel Paes: "*Era uma novidade, fez sensação. Estabeceu-se romaria ao castelo de S. Jorge, para ver a calçada-mosaico, a maioria compreendeu que era bom o systema, bonito, económico e que devia generalizar-se*" (Paes 1883).

A partir de esta obra y del Mar Largo del Rossio, los lisboetas empiezan a interiorizar este tipo de elemento como constituyente de una imagen distintiva y propia de ciudad. Así, no es de extrañar que cuando se plantea la ampliación de las aceras alrededor del largo de Camões en 1869 para posibilitar las terrazas de los bares, Augusto Cesar declare:

*"O sistema a empregar no empedramento destes passeios, deverá ser em mozaico, não só pela beleza que apresenta, como por ser uma especialidade desta cidade, beleza que se pode levar a efeito, escolhendo-se um padrão simples que sua importância não exceda de 500 a 600 s o metro superficial"*<sup>33</sup>.

La limitación de formas, en parte dependiente del presupuesto, es contestada unos años más tarde.

*"Nas ruas da baixa, pouco a pouco se teem substituído os antigos lajedos dos passeios por empedrados de pedra miúda, o que é bem feito; na rua Augusta, ornamentaram esse trabalho com desenhos de um modelo só, e de mau gosto; na rua da Prata, baniram toda a ornamentação: porque não um desenho variado em cada quarteirão, baseado em motivo portuguez? Ao mesmo tempo, na Avenida forram os passeios de "betons", incómodos no tempo chuvoso, inesgotáveis de fina operai no verão: porque não o empedrado á portuguesa, o grande mosaico, ali, com uma bela ornamentação?"*<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Cesar Dos Santos, Augusto. Documento 8. Lisboa, 18 de marzo de 1869. En correspondencia recibida pela repartição de obras públicas 1865-1871 (AML-AC 1865-1871).

<sup>34</sup> *Arte Portuguesa: Revista Illustrada de archeologia e arte moderna*. Lisboa, mayo 1895, Año I, nº 5, p.97.

La extensión de la calçada por toda la ciudad, tanto en su versión más simple, como en su versión monumental, ha contribuido a la creación de una imagen compartida de ciudad, de modo parecido a lo que acontece en Barcelona con el panot.

### **Calçada-forma y forma-calçada**

Sin embargo, desde hace unos años diversas críticas y reivindicaciones apuntan a que la forma-calçada debe ser re-inventada para servir a las necesidades de la ciudad contemporánea en aras de garantizar la mayor accesibilidad posible al territorio. Una accesibilidad que permita la mejor movilidad de las personas.

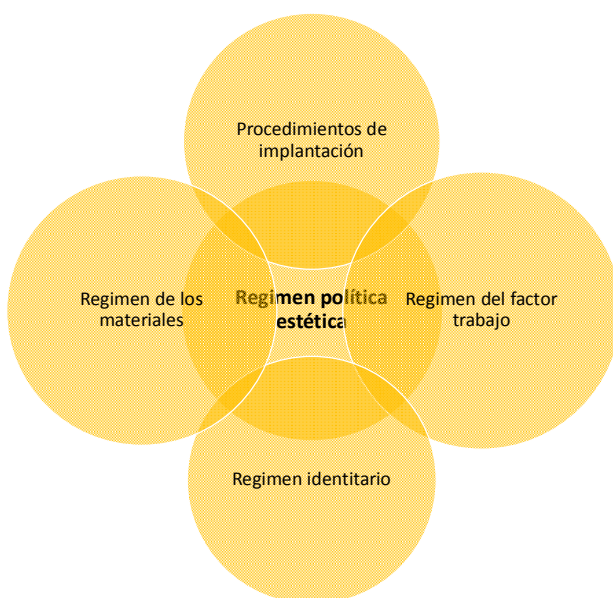
En este sentido, las modificaciones de implantación de la calçada-forma en Barcelona a principios del s.XX, indican el camino, lo que nos conduciría, en primer lugar, a una toma de decisión de política urbana referente a reconstruir los miles de kilómetros de acera de Lisboa mediante la utilización de un sistema de pavimentado que se fundamentaría en la nivelación e impermeabilización del suelo. Obviamente, esta decisión debería estar fundamentada en un eficaz análisis coste / beneficio, al tiempo que debería convertirse en una decisión política a largo plazo de la ciudad que permitiera que el ciclo de las elecciones no paralizara el proceso. Por ello, es imprescindible una reflexión serena acerca de mantener, en algunos lugares históricos de la ciudad, la *calçada-forma* artística. Algunas experiencias recientes demuestran que es posible innovar en la implantación actual y artística de este sistema de pavimentado.

En definitiva, la *forma-calçada* debe ser re-visitada y re-inventada a partir de los argumentos fundamentales de confort y seguridad urbana conjuntamente con los argumentos económicos que apuntan a que un sistema basado en fuerza de trabajo intensiva no es sostenible en la ciudad contemporánea.

La *calçada-forma* debería, como ya se ha hecho, innovarse en relación a las posibilidades que el lenguaje contemporáneo del arte puede introducir en la definición de los espacios más representativos de la ciudad. Siempre que prevalezca *“la lectura estructural de que debe aportar a la ciudad soluciones técnicas y estéticas adecuadas a nuevas situaciones, evitando revivalismos que podrían vararla en el pasado, y resaltando el valor diferencial de este espacio respecto a los otros espacios de la ciudad. ¿Cómo? Con la implantación de un software urbano nuevo, distinto”* (Remesar y Esparza 2012) recordando lo que dijera G.C. Argán (1968) *“La estética de la ciudad no es cuestión ni de belleza ni de fealdad, sino de significados”*.

Pero ¿qué implican estos conceptos?. En diversos momentos y a partir del esquema de Debray señalado más arriba, hemos introducido una especie de juego de palabras que, desde nuestra perspectiva es fundamental, para analizar el problema planteado. Nuestro argumento es como sigue. La

calçada, pero podríamos ampliarlo al monumento, en cuanto objeto fabricado, tiene una forma fenomenémica, visual, háptica. Unas veces simple (cubos blancos) otras más elaborada, combinación diseñada de cubos blancos y negros. Estaríamos hablando de la "calçada-forma". Pero, como hemos señalado, la implementación de la "calçada-forma" responde al despliegue de un "sistema", de una estructura que subyace a las formas visuales o hápticas. Este sistema supone:



*Fig. 29. Esquema del concepto de "forma-calçada". Implica 1.-unos procedimientos determinados de implantación en el suelo (sobre arena, siguiendo el relieve, con poca conexión con el resto de los elementos que configuran la acera, etc) 2.- el acceso a unos materiales determinados, inicialmente extraído de canteras cercanas a Lisboa 3.- un régimen de trabajo determinado (unos calceteiros formados o no, en situación de costes laborales bajos y en un régimen de basado en el factor trabajo intensivo 4.- un régimen identitario vinculado con la integración de las formas en el imaginario colectivo 5.- un*

*regimen de política estética por parte de las autoridades municipales relacionado, en buena medida, con el punto 4*

La *calçada-forma* plantea una serie de problemas vinculados con su eficacia en los modos de hacer ciudad hoy en día y correlacionados con una dependencia importante de un factor trabajo especializado y, en buena medida, dependiente de las arcas públicas. Estos problema afectan a la *forma-calçada* poniéndola en peligro.

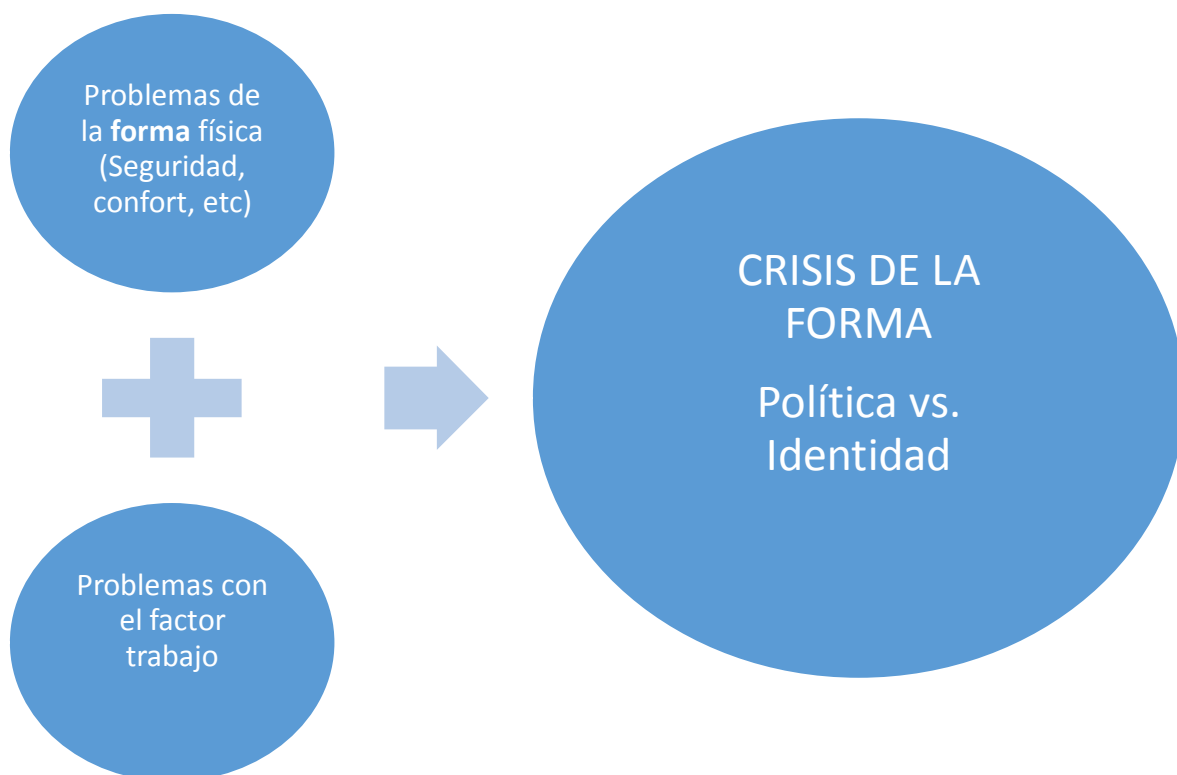


Fig. 29. Esquema de la problemática de la "**forma-calçada**"

En otros trabajos hemos defendido (Remesar- Esparza, 2012; Esparza, 2014) la importancia del pavimento en la construcción de la imagen de la ciudad. En este sentido señalábamos que esta imagen, organizada a partir de los componentes físicos y simbólicos de la ciudad, podría mediante dos procedimientos distintos. Por una lado mediante aquellos elementos distintivos (muchas veces únicos) que ayudan a la configuración de esta imagen y que corresponderían a los "mojones" de Lynch. Pero, por otra parte, destacábamos la importancia de aquellos elementos de la ciudad que por **iteración** (repetición) y **extensión** a lo largo y ancho de una ciudad, colaboran con la creación de esta imagen. Ahí el pavimento, junto a otros elementos repetitivos del mobiliario urbano, juegan un papel esencial. En este sentido apuntábamos que estos elementos ayudan a configurar la "proto-imagen<sup>35</sup>" de la ciudad. Es obvio que esta idea nos aleja de los conceptos "conductuales" vinculados al desarrollo del concepto de imagen de ciudad y nos acerca a otros posicionamientos más estructurales que harían

<sup>35</sup> Entendemos la proto-imagen como relación isomórfica con el territorio derivada de la experiencia sensorial háptica, es decir de todos los sentidos, que se basa (1) en la repetición de las experiencias (PAUTA) ; (2) en la existencia en el territorio de una serie de elementos repetitivos y extensivamente presentes en la ciudad y (3) en la existencia en el territorio de elementos distintivos de gran fuerza

depender la posibilidad de creación de esta imagen, no tanto de a experiencia conductual (acción) sino de la experiencia simbólica e identitaria.

---

**Proto-imagen e imagen de la ciudad en relación a la experiencia repetida del espacio y sus componentes**

	Proto-imagen	Imagen	Procedimientos
<b>Repetición</b>	<b>+</b>	<b>(+)</b>	Metonímia: El panot es Barcelona; la calçada es Lisboa
Por iteración			(limitada a un territorio)
Por Extensión	<b>+</b>	<b>(-)</b>	Importancia del Decurso
Por iteración extensa	<b>+</b>	<b>+</b>	
Diferencia/ Limitación	<b>(-)</b>	<b>+</b>	Metáfora: Las Ramblas son Barcelona

---

El espacio central de las ciudades (Roca 2000) es el territorio donde se produce la mayor concentración simbólica e histórica. Este espacio es el gran palimpsesto, en el que se puede "leer" la Historia y las historias de vida de la ciudad y de la evolución del conjunto de identidades físicas y simbólicas que definen a cada una. Su rastro nos lleva a imaginar otros modos de vida. Sus edificios nos hablan de las vicisitudes experimentadas por ricos y por pobres. Sus monumentos marcan el rastro de la historia, de las representaciones de la ciudad y de las formas de celebración.

La preservación de este patrimonio es esencial ya que, sin pasado, no hay futuro. Sin embargo, la hoja de ruta que se instala en la vieja Europa es la de la conversión de los centros históricos en una especie de "parques temáticos". El centro histórico de nuestras ciudades se está convirtiendo en una gran escenografía al servicio de la economía simbólica basada en el turismo y el consumo de "bienes culturales" (Urry 1995). El bullicio de la gente en su vida cotidiana, está siendo reemplazado por esta extraña coreografía de grupos de turistas, productores natos de suciedad en el espacio público debido a una huella ecológica excesiva al estar asociada a este sustituto del espacio público que es el "mall", el centro comercial. El centro histórico de nuestras ciudades se "gentrificó" – en el caso de que exista vida más allá de la actividad de los días de trabajo- .

Sus nuevos habitantes requieren un confort urbano que un centro histórico tradicional no podía ofrecer, en un contexto en que actúan los operativos de la patrimonialización: conservación, restauración y restitución. Podemos

restaurar una fachada, podemos acomodarla en el decorado urbano, pero no podemos restituir el programa funcional de un edificio. El "fachadismo" arquitectónico tiene su contrapartida en el "revivalismo arcaizante" del mobiliario urbano y equipamientos urbanos. Los fabricantes reproducen hasta la saciedad lo que llamaríamos "estilo Hittorff -Alphand-Davioud" (Remesar 2007), un estilo de anticuario, cuya única misión es re-crear un ambiente que nunca existió.



*Fig. 30. Banalización turística de los elementos identitarios del paisaje lisboeta*



**Evolución artística de la calçada**



Avenida da Liberdade, c. 1930



Terreiro do Paço, c. 1940



Pardal Monteiro, c. 1940



Rossio, c. 1940





Olivais Sul. Años 1960-70

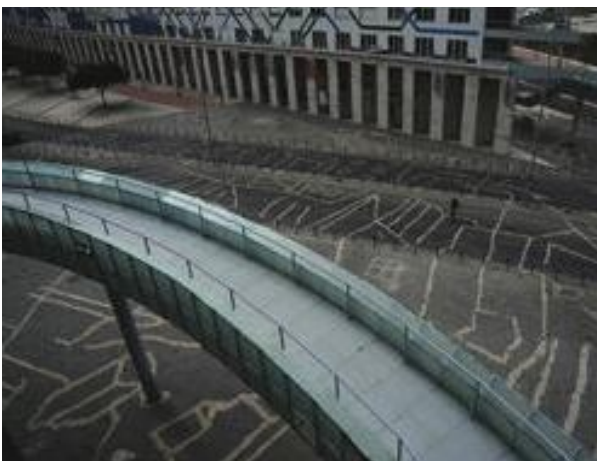


Eduardo Nery, 1997



Fernando Conduto, 1998

Pedro Calapez, 1998





Distintas utilizaciones del "panot" como imagen de marca





## Referencias

Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (AMCB). 1895. *Assaig del paviment , mosaic portugues, en un dels passejos laterals del rierol del Saló de Sant Joan*. Promotor Sr. Joaquin Marimón. Obras Públicas, Q137, C-29774, Exp.6115.

AMCB. 1913. *Expediente relativo a la adquisición de la fuente Diana y su instalacion en el centro de las calles Cortes y Lauria*. Obras Públicas, Q137, C-29934, Exp.18166.

AMCB. 1917. *Expediente relativo a la construcción del pavimento de mosaico en las aceras del Salón de San Juan y en cinco de los burladeros del cruce del Paseo de Gracia y Argüelles*. Obras Públicas, Q137, C-29930, Exp.17101.

AMCB. 1918. *Expediente relativo a la contratación del empedrado en el cruce de las calles de Cotes y Lauria*. Obras Públicas, Q137, C-29936, Exp.19995.

AMCB. 1919. *Expediente relativo a la ornamentación de la nueva plaza de las Cortes Catalanas (cruce cortes Lauria)*. Comisión Fomento, C-29940, Exp.19995.

Arquivo Municipal de Lisboa Arco do Cego (AML-AC). *Calçadas nas vias publicas*. PT/AMLSB/AL/CMLSB/UROB-E/23, AC.01.I.02.06.37.

Águas, Sofia. "Design de candeeiros de iluminação pública para a sustentabilidade do Espaço Público" (tesis doctorado, Universidad de Barcelona, 2009). <http://www.tdx.cat/handle/10803/1546>.

Argan, Giulio Carlo.1968. *Proyecto y Destino*. Buenos Aires: Eudeba.

Bairrada, Eduardo Martins.1985. *Empedrados artísticos de Lisboa: A arte da Calçada-Mosaico*. Câmara Municipal de Lisboa. Vila da Maia: Gráfica Maiadouro.

Barradas, Silvia. "Do Rocio à Praça de D. Pedro IV: História do mobiliário urbano numa praça de Lisboa. De 1755 a 1920" (Universidad de Barcelona).

- Braga, Pedro Manuel. 1995. "Mobiliário urbano de Lisboa: 1838-1938" (tesis doctorado, Universidade Nova de Lisboa, 1995).
- Boyer, Christine. 1994. *The City of Collective Memory*. Cambridge: The MIT Press.
- Brandão, Pedro. 2011. *O Sentido da Cidade*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Brandão, Pedro. 2011b. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona.
- Brandão, Pedro; Águas, Sofia; Carrelo, Miguel. 2002. *O chão da cidade: Guia de avaliação do design de espaço público*. Lisboa: Centro Português de Design.
- Cabrera, A. and Nunes, M. 1990. *Olhar o Chão*. Lisboa: Imprensa Nacional, Casa Moeda, 1990.
- "Calceteiro.com", última modificación 20 septiembre, 2008. <http://www.calceteiro.com>. accedido 12 agosto 2012.
- Castilho, António Feliciano. 1844. Calçadas. *Revista universal lisbonense: jornal dos interesses physicos, moraes e literários*. [periódico digitalizado] Primera Serie, Tomo 3, 9 de mayo de 1844, nº 38, p.457, artículo 2907. Disponible en: <<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/RUL.htm>>.
- Debray, Régis. 1999. "Trace, forme ou message?" En Melot, Michel (coord.). *La Confusion monumental*. Paris: Cahiers de la Mediologies, Gallimard, 1<sup>er</sup> semestre, pp. 47-57.
- Esparza, Danae. "El diseño del suelo: El papel del pavimento en la creación de la imagen de la ciudad" (tesis doctorado en desarrollo, Universitat de Barcelona, Programa Espacio Público y Regeneración Urbana).
- Fabre, J.; Huertas, J.M. 2010. "Fuente de Diana" En Grandas, C.; Lecea, I. de; Remesar, A. *Art Públic Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Disponible: <<http://www.bcn.cat/artpublic>>.
- Gandas, C.; Lecea, I.; Remesar, A. 2010. *Art Públic Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Àmbit Editorial. Véase también <<http://www.bcn.cat/artpublic>>.
- Harvey, D. 2006. *Paris, Capital of Modernity*. New Cork: Routledge.
- Katz, David. 1945. *Psicología de la forma*. Madrid: Espasa Calpe. 1967.
- Kepes, Gyorgy. 1944. *El lenguaje de la visión*. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1969.
- Lash, S; Urry, J. 1994. *Economies of Signs & Space*. London: SAGE.
- Leal, Joana da Cunha. 2010 "On the strange place of Public Art in contemporary Art Theory". *On the w@terfront* [en línea]. nº: 16, pp. 35-52. Disponible: <<http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/225041/306153>>.
- Lefebvre, Henri. 1974. *La construction de l'espace*. Paris: Anthropos, 2000 (4<sup>a</sup> edición).
- Lynch, Kevin. 1960. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lynch, Kevin. 1972. *¿De que tiempo es este lugar?*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lynch, Kevin. 1981. *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Matos, Ernesto. 2004. *Lisboa das calçadas*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- Molet, Joan. 2010. "Farolas de la Avenida Gaudí" en Grandas, C; Lecea, I. de; Remesar, A. *Art Públic Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Disponible: <<http://www.bcn.cat/artpublic>>.

Muñoz, Francesc. 2008. *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.

Oficina Española de Patentes y Marcas, Archivo Histórico (OEPM).1895. *Memoria descriptiva del nuevo sistema de empedrado mosaico, inventada por D. Julio Cesar Augusto Coreiro, natural de Lisboa*. 25 de mayo 1895. Patente nº17.498.

Paes, Miguel. 1883. Empedramento das praças. *Diário de Notícias*. Lisboa: Año 19, nº 6267, 9 de Julio.

Pinto, Ana J.; Remesar, A. 2012. "Public space networks as a support for urban diversity. Then Hague". *Open House International*, vol. 37, nº 2, june 2012, pp. 15- 23.

Remesar, A. (coord.) 2005. *Manual de Boas Práticas de Mobiliário urbano em Centros Históricos*. Porto: Câmara Municipal de Porto, Projeto Atlante.

Remesar, A. 2007. O "estilo Alphand-Hittorf" de mobiliário urbano nos centros históricos. *Arquitecturas. O jornal de negócios do mercado das cidades. Suplemento Mobiliário Urbano*. Lisboa: Setembro 2007, nº28. p. 56

Remesar, A. 2011. "Public Art, strategies for the regeneration of public space". *On the w@terfront*. Nº: 17, p. 3-27. <Disponible: <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/234245/316480>>.

Remesar, A.; Esparza, D. 2012. *Imágenes Congeladas. La imagen del centro histórico*. XVI Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura. La Habana: Ministerio de Educación Superior.

Roca, Miguel Angel. 2000. Los símbolos en la metrópolis (Globalizada). En Brandão, Pedro; Remesar, Antoni (ed.) *O Espaço Público e a Interdisciplinariedade*. Lisboa: Centro Português de Design, p.106- 118.

Sisti, Claudia. 2006. "Studio dell' evoluzione della pavimentazione nello spazio Pubblico Urbano di Lisboa nel secolo XIX con riferimenti a Milano e Barcelona". *On the w@terfront* [en línea]. nº 8, p.105-139. Disponible: <<http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/217156>>.

Urry, John. 1995. *Consuming places*. London: Routledge.

#### **A. Remesar**

Vicedecano de Masters, Doctorado e Investigación, Facultat de Belles Arts, Universitat de Barcelona. Director del Centro de Investigação POLIS- Arte, Ciudad, Sociedad ., Coordinador del Master oficial en Diseño Urbano y del Programa de Doctorado en Espacio Público y Regeneración Urbana: Arte, Teoría, Conservación del Patrimonio de la Universitat de Barcelona. Director da revista indexada On the w@terfront.

#### **Dánae Esparza.**

Doctora por la Universidad de Barcelona. Diseñadora Industrial. Màster en Diseño Urbano por la Universidad de Barcelona, habiendo obtenido el premio extraordinario de Master en el año 2010. Investigadora del Centro de Investigación POLIS- Arte, Ciudad, Sociedad de la Universidad de Barcelona.

#### **Acknowledgemets**

Este trabajo se ha desarrollado como parte de los proyectos HAR 2009-13989-C02-01 del Ministerio de Ciencia e Innovación de España y 2009SGR0903 de la Generalitat de Catalunya