

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE BELAS ARTES



LUGAR DE PASSAGEM:

**Uma Proposta de Itinerário através do uso de Dispositivos Móveis pela
Arte em Azulejos no Metropolitano de Lisboa.**

Graziela Salvatori de Menezes

Dissertação

Mestrado em Museologia e Museografia

Dissertação orientada pelo Prof. Doutor Fernando António Baptista Pereira

2018

DECLARAÇÃO DE AUTORIA

Eu Graziela Salvatori de Menezes, declaro que a presente dissertação de mestrado intitulada LUGAR DE PASSAGEM: UMA PROPOSTA DE ITINERÁRIO ATRAVÉS DO USO DE DISPOSITIVOS MÓVEIS PELA ARTE EM AZULEJO NO METROPOLITANO DE LISBOA, é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas na bibliografia ou outras listagens de fontes documentais, tal como todas as citações diretas ou indiretas têm devida indicação ao longo do trabalho segundo as normas académicas.

Graziela Salvatori de Menezes

A handwritten signature in cursive script that reads "Graziela de Menezes". The ink is dark and the signature is fluid and connected.

Lisboa, 31 de outubro de 2018

RESUMO

O Metropolitano de Lisboa surgiu da necessidade urbana de um transporte público de qualidade a facilitar a mobilidade e o acesso as atividades quotidianas, mas também consagrou-se em humanizar os espaços das estações através da arte pública, transformando-se assim, em um veículo de conhecimento e difusor artístico. Tendo em vista que os espaços do metro tratam-se de lugares de intensa passagem e movimento, pesquisa-se sobre a relação do público com as obras, a fim de buscar alternativas para uma maior perceção da arte nesses espaços. Para tanto, é necessário o estudo da arte pública como forma de entender o lugar e sua relação com o quotidiano dos cidadãos e como a arte do metro é percebida pelo seu público. Realiza-se, então, uma pesquisa através da experiência quotidiana dos utentes do Metropolitano de Lisboa a partir de uma proposta de itinerário pela arte nas estações do metro, por meio de recursos tecnológicos com acesso através de dispositivos móveis. Diante disso, pretende-se que os utentes do metropolitano possam adquirir um maior conhecimento cultural transformando os espaços do metro em estímulos para despertar a perceção da arte e da cidade. Podemos concluir não ser possível abranger todos os públicos visto a limitação do uso dos dispositivos móveis e as dificuldades de portadores de necessidades especiais, mas acredita-se que esse estudo possa contribuir para pesquisas futuras, onde a inclusão seja prioridade para o desenvolvimento de uma sociedade mais justa para todos.

Palavras-Chave: Espaço Público; Lugar de passagem; Azulejos; Metro

ABSTRACT

The Metro system of Lisbon emerged from the urban need for quality public transportation to facilitate mobility and access to daily activities, but it also established itself by humanizing the spaces of the stations through public art, thus becoming a vehicle for knowledge and artistic diffusion. Considering that the spaces of the metro stations are places of intense transit and movement, this work investigates the relation of the public with the art work, in order to look for alternatives for a greater perception of the art in these spaces. To do so, it is necessary to study public art as a vehicle of understanding the place and its relation with the everyday life of citizens and how the art of the metro is perceived by them. A survey is then performed to the daily users of the metro of Lisbon, proposing an itinerary through the metro stations and its art, using technological resources accessed through mobile devices. Given this, it is intended that the users of the metro can acquire a greater cultural knowledge transforming the spaces of the metro in stimuli to awaken the perception of the art and the city. We can conclude that it is not possible to reach all the people because of the limitation of the use of mobile devices and the difficulties of people with special needs, but it is believed that this study can contribute to future research, where inclusion is a priority for the development of a society fairer for all.

Keywords: Public place; Place of passage; Tiles; Subway

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Turistas observando a obra na estação Oriente	26
Figura 2 - Público do metro utilizando dispositivos móveis nas estações	29
Figura 3 - Modelo do Inquérito I.....	34
Figura 4 - Modelo do Inquérito II.....	39
Figura 5 - Circuito do Itinerário dentro das estações.....	45
Figura 6 - Aspeto da página web através do acesso ao QRcode	45
Figura 7 - Percurso a pé da estação Rato até a Fundação Arpes Szenes-Vieira da Silva, disponibilizada no website.	68
Figura 8 - Mapa do itinerário linha Azul.....	69
Figura 9 - Mapa do itinerário linha Amarela.....	69
Figura 10 - Mapa do itinerário linha Verde	70
Figura 11 - Mapa itinerário linha Vermelha.....	70
Figura 12 - Aspeto da tela inicial do website	71
Figura 13 - Tela dos percursos das linhas.....	71
Figura 14 - Tela do percurso da linha amarela.....	72
Figura 15 - Tela com informações do lugar a visitar com imagem do percurso	72
Figura 16 - Tela com brochuras dos itinerários para descarregar.....	72
Figura 17 - Simulação de cartaz em MUPI na estação	73
Figura 18 - Cartazes para divulgação de itinerário dentro das estações	74
Figura 19 - Cartazes divulgação de itinerário pela cidade.....	75
Figura 20 - Simulação de brochura para itinerário Azul	75
Figura 21 - Detalhe da obra da estação Alvalade	87
Figura 22 – Detalhe da obra da estação Oriente.....	87
Figura 23 - Folha 1 brochura itinerário linha Azul.....	92
Figura 24 - Folha 2 brochura itinerário linha Azul.....	93
Figura 25 - Folha 1 brochura itinerário linha Amarela	94
Figura 26 - Folha 2 brochura itinerário linha Amarela	95
Figura 27 - Folha 1 brochura itinerário linha Verde	96
Figura 28 - Folha 2 brochura itinerário linha Verde	97
Figura 29 - Folha 1 brochura itinerário linha Vermelha	98
Figura 30 - Folha 2 brochura itinerário linha Vermelha	99

** Todas as imagens, gráficos e tabelas deste trabalho são de autoria própria.*

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Porcentual frequência na estação	35
Gráfico 2 - Porcentual de reconhecimento da obra	36
Gráfico 3 - Porcentual de reconhecimento da estação.....	36
Gráfico 4- Porcentual de interesse em saber mais.....	37
Gráfico 5 - Qual o uso do telemóvel no metro	40
Gráfico 6 - Porcentagem do uso do telemóvel no metro	40
Gráfico 7 - Frequência estação Alvalade.....	88
Gráfico 8 - Reconhecimento da obra apresentada na estação de Alvalade	88
Gráfico 9 – Indicação da localização da obra na estação Alvalade	89
Gráfico 10 - Interesse em saber mais estação Alvalade	89
Gráfico 11 - Frequência na estação Oriente.....	90
Gráfico 12 - Reconhecimento da obra apresentada na estação do Oriente	90
Gráfico 13 - Indicação da localização da obra estação Oriente	91
Gráfico 14 - Interesse em saber mais estação do Oriente	91

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1- Tabulação inquérito I	38
Tabela 2- Tabulação inquérito II	42
Tabela 3- Texto QRcode estação Alvalade	46
Tabela 4- Texto QRcode estação Cais do Sodré	46
Tabela 5- Texto QRcode estação Rossio	47
Tabela 6- Texto QRcode estação Campo Grande	47
Tabela 7- Texto QRcode estação Alto dos Moinhos	48
Tabela 8- Texto QRcode estação Saldanha.....	49
Tabela 9- Texto QRcode estação Baixa-Chiado	49
Tabela 10- Texto QRcode estação Martim Moniz	50
Tabela 11- Texto QRcode estação Carnide	51
Tabela 12- Texto QRcode estação Restauradores	51
Tabela 13- Texto QRcode estação Alameda.....	52
Tabela 14- Texto QRcode estação Parque	53
Tabela 15- Texto QRcode estação Colégio Militar/Luz	53
Tabela 16- Texto QRcode estação Rato	54
Tabela 17- Texto QRcode estação Cidade Universitária	55
Tabela 18- Itinerário da Cidade linha Azul.....	56
Tabela 19- Itinerário da Cidade linha Amarela	59
Tabela 20- Itinerário da Cidade linha Verde	62
Tabela 21- Itinerário da Cidade linha Vermelha	65

ÍNDICE

RESUMO.....	3
INTRODUÇÃO	5
1 A ARTE NO QUOTIDIANO O ESPAÇO PÚBLICO COMO EXPOSIÇÃO ARTÍSTICA.....	7
1.1 A Arte como forma de entender o Espaço Público	7
1.2 Não-Lugares: O Espaço Público como Lugar de Arte	10
1.3 O Público dos Lugares de Passagem	13
2 METRO DE LISBOA: UM MUSEU DE ARTE URBANA.....	17
2.1 Breve História da Rede de Metropolitano	17
2.2 A Arte em Azulejos nas Estações Do Metro	21
2.3 A Arte Só Existe Quando É Vista O Público Do Metro	25
3 METODOLOGIA	30
4 ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	33
5 PROPOSTA DE DESCOBERTA DOS AZULEJOS NO METROPOLITANO DE LISBOA.....	43
5.1 Itinerário dentro das Estações Através de QRcode.....	44
5.2 Itinerário pela Cidade através do Metro	56
5.2.1 <i>Itinerário Linha Azul</i>	56
5.2.2 <i>Itinerário Linha Amarela</i>	59
5.2.3 <i>Itinerário Linha Verde</i>	62
5.2.4 <i>Itinerário Linha Vermelha</i>	65
6 COMUNICAÇÃO DIVULGAÇÃO	68
6.1 Plataforma online para proposta de itinerário pela cidade através do metro	68
6.2 Materiais impressos e <i>display</i> publicitário.....	73
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	76
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	82
APÊNDICE I – INQUÉRITOS	87
APÊNDICE II – GRÁFICOS	88
APÊNDICE III - BROCHURAS.....	92

INTRODUÇÃO

A pesquisa procura abordar questões relativas ao espaço onde se insere a obra de arte e como ela é percebida pelo público nos lugares de passagem. Desta forma, se busca observar de que modo é possível incitar o interesse pelas obras expostas em espaços de trânsito. O estudo de pesquisa decorre no Metropolitano de Lisboa por se tratar de um espaço com fins específicos de passagem, além de possuir obras de arte pública em toda sua extensão da rede de metro. Diante da análise dos resultados de pesquisa, identificou-se a necessidade em criar recursos para dar maior visibilidade as obras nas estações do metro.

Portanto, através da pesquisa, procuro responder a seguinte questão: Como dar maior visibilidade as obras nas estações do metro e estimular o interesse, por saber mais, do público utente?

Nos espaços de trânsito o deslocamento coletivo dita o movimento a ser percorrido através de mensagens fixadas no ambiente, indicando a direção a ser seguida. Com isso, fixar a atenção no lugar se torna algo difícil de praticar, onde o olhar se perde no movimento da viagem. Para tanto, criar recursos que desenvolvam uma maior percepção do espaço, buscando atrair a atenção do público às obras é de extrema importância para a construção de um olhar crítico sobre a cidade e o próprio indivíduo que frequenta esses lugares. O que impulsionou a realização deste trabalho foi criar uma relação do indivíduo com o espaço, com base na construção de um olhar mais atento a essas paisagens de viagens através de recursos tecnológicos que permitem um maior acesso a produção artística daquele espaço.

O objetivo deste estudo é desenvolver uma pesquisa em arte através da experiência quotidiana dos utentes do Metropolitano de Lisboa, a partir de uma proposta de itinerários pela azulejaria nas estações de metro. Para isso, foi necessário buscar bibliografias sobre a arte pública e o espaço onde ela se encontra, direcionando a pesquisa para o desenvolvimento de estratégias com

foco na apuração de inquéritos. O estudo de caso foi desenvolvido através de pesquisa de campo, envolvendo questões fechadas de forma indireta sobre a percepção do utente do metro com as obras nas estações e observações referente ao comportamento do público diante a espera do comboio.

A pesquisa está estruturada basicamente em três partes, onde na primeira parte, é apresentado um referencial teórico buscando relacionar a arte pública com o espaço em que se situa e sua relação com o quotidiano dos cidadãos, através de sua relação com o lugar onde a arte se encontra. Na segunda parte é apresentada o local de estudo de campo, o Metropolitano de Lisboa, em que é abordado a arte nas estações e as observações do comportamento do público do metro. Na terceira parte é proposto um envolvimento com as obras por meio de itinerários entre as estações e através delas, convidando o público a conhecer as obras azulejares da cidade pela rede de metropolitano, além de propor um percurso para descobrir as obras do metro por meio de *QRcodes* dentro das estações.

É importante pensar em formas de divulgação da proposta, dado que o público precisa ter acesso as informações. Visto isso, foi pensado realizar uma intensa divulgação nos *displays* publicitários nas estações, além da realização de um *website* onde é possível descarregar os percursos e obter informações dos itinerários. Essa divulgação também se faz necessária em parceria nas redes sociais e sites do Museu Nacional do Azulejo, do Metropolitano de Lisboa e da Câmara Municipal de Lisboa, para atingir não só os utentes do metro mas pessoas interessadas em conhecer mais sobre as obras azulejares do Metropolitano e da Cidade.

Sabemos que uma ação de inclusão onde todo tipo de público possa se beneficiar é necessário para a construção de uma sociedade mais justa e igualitária. Os itinerários propostos não abrangem os portadores de deficiências e limita-se aos usuários de dispositivos móveis. Porém, abre possibilidades para novos estudos de inclusão e alternativas de novas tecnologias voltadas para a difusão do conhecimento.

1 A ARTE NO QUOTIDIANO | O ESPAÇO PÚBLICO COMO EXPOSIÇÃO ARTÍSTICA

1.1 A Arte como forma de entender o Espaço Público

O conceito de arte pública permite muitas interpretações mas podemos definir aqui como, a arte que se encontra concebida para o espaço público. Para além disso, ainda poderíamos questionar o conceito de público, pois até em espaços privados a arte é pública, ou seja, para todos. Podemos dizer então que, se o espaço é lugar, o público é sociedade.

A principal função da arte é construir significados e elaborar conhecimento em espaços de encontros sociais, aproximando o público à questões pertinentes do seu quotidiano, assim pode-se dizer que o lugar da arte é onde o público está.

Diferente de um planeamento de visita a um museu, onde o público vai ao encontro da arte carregados de motivações prévias, no espaço urbano a arte pública está no meio do caminho do seu público, o que torna a intenção do artista o fator predominante da criação.

Se formos pensar que é preciso levar em conta o conhecimento prévio e as motivações pessoais do individuo como forma de criar sentido para a interpretação da obra, para atingir um público tão variado como é o caso na arte pública, é preciso que o artista compreenda não só o espaço que será concebida a obra, mas o público que irá experencia-la, criando relações que possam potencializar o interesse de envolvimento do espectador com a obra e o espaço que a envolve, possibilitando condições apropriadas para o desenvolvimento de significados e construção do conhecimento.

Portanto, a arte pública está essencialmente ligada ao espaço numa relação bastante próxima entre obra e espectador, a estabelecer uma comunicação direta com o público. Assim, a intenção do artista precisa estar direcionada tanto para o lugar que a obra se encontra, quanto para o espectador que irá apreciá-la.

Nesta conceção o espaço da arte pública atravessa as fronteiras dos lugares de exposição tradicional, como instituições fechadas, ocupando as ruas e ambientes públicos de livre circulação e permitindo um maior acesso a produção artística. Além disso, a arte pública se encontra no espaço comum participando do quotidiano do seu público, conferindo o um desejo de identificação e pertencimento à cidade.

Segundo Knauss (2014) pode-se dizer que a arte pública promove territórios de convivências das diferenças. O mais importante, contudo, é constatar que a arte em um espaço público é uma construção de memórias coletivas e compartilhadas que procura dialogar com uma multidão em movimento. Neste contexto, fica claro que o espaço público torna-se um terreno compartilhado. A melhor maneira de compreender esse processo é considerar que as expressões artísticas no espaço público constroem sentidos sobre a cidade que desperta sentimentos e atitudes do público, conduzindo assim, à uma consciência da experiência urbana.

Além disso, o espaço urbano se torna o cenário da arte que vai além dos interesses do mercado artístico. A arte pública funciona como um meio de alcançar um público variado, que não depende das instituições para o acesso a arte, portanto, está diretamente ligada as experiências quotidianas do público. O artista procura responder as necessidades do público atuante na cidade inserido no seu dia a dia, capaz de despertar sentimentos e reflexões sobre sua própria vida.

Segundo Gomes (2011), o papel do artista na produção artística é de ir ao encontro de novos caminhos para responder as necessidades do público, ultrapassando os preconceitos criados pela sociedade e investidores do mercado artístico. O autor deixa claro que, "cabe ao artista possuir uma visão cívica e provar a pertinência e eficácia das manifestações que criam". (GOMES, 2011, p. 79)

Pode-se dizer que o espaço urbano é o cenário das manifestações artísticas em que o artista procura aproximar o público da cidade e das questões relacionadas ao coletivo. Através do olhar do artista, busca-se expressar a realidade de forma

imaginativa e lúdica. Assim, a arte pública deve ser estrategicamente programada para dialogar com o lugar em que se manifesta e, acima de tudo, com o público. (GOMES, 2011)

Portanto, a arte pública consiste na ligação entre o público e a arte, criando uma ponte entre a esfera pública e a arte contemporânea. Transforma o espaço, quebra rotinas e reinventa significados, provocando momentos de reflexão e consciência do próprio lugar. Com isso, a arte pública procura criar um elo entre artista e espectador, criando novos significados de um lugar.

A arte pública ilumina a esfera pública, pois, conjuga a materialidade do espaço público real com uma dimensão imaginativa. Provoca momentos de libertação dentro da rotina diária, pelo trabalho de produção do espaço, originando espaços vividos, ocupados, numa reinvenção do seu significado. Cria também um tempo vivido, aquando da sua ocupação humana, que origina momentos de consciência e transformação diária. (GUEDES, 2012, p. 244)

É importante ressaltar que, a obra de arte num espaço público só se completa com a interação do outro. A intenção é provocar o espectador reinventando o espaço e dialogando com a rotina diária do lugar, originando novos espaços de reflexão e consciência coletiva. Assim, a arte pública transforma tanto o espaço onde ela acontece quanto o espectador que a vivencia, como forma de permitir a reflexão de assuntos pertinente ao momento.

Logo, é importante compreender a importância do envolvimento do público com a arte em espaços públicos e sua relação de pertencimento da cidade através de propostas que possam trazer o interesse por essas obras num ambiente fora do museu. Nesse sentido, podemos dizer que a arte pública é o encontro do artista com o público num espaço comum, onde a vida quotidiana acontece.

1.2 Não-Lugares: O Espaço Público como Lugar de Arte

É importante, nesse primeiro momento, compreender a diferença entre espaço e lugar. Aparentemente esses dois conceitos se assemelham, mas há diferenças sutis a serem definidas. De uma maneira direta, poderíamos dizer que o lugar é fixo enquanto que o espaço nos remete ao movimento. "Se pensamos no espaço como algo que permite movimento, então lugar é pausa; cada pausa no movimento torna possível que localização se transforme em lugar". (TUAN, 1983, p. 6). Tendo em vista esses conceitos, podemos dizer que o não-lugar é o espaço constituído por lugares de passagem que implica o ato de movimentar-se.

Normalmente esses espaços deslocam a atenção do indivíduo para a sinalética do percurso, a fim de obter-se uma normalização do fluxo de pessoas. Sendo espaços de comunicação textual, ditam um comportamento padrão para todos, o que implica também nas relações específicas de comunicação que os indivíduos desenvolvem com esse espaço e o Outro.

A comunicação progressivamente textual desses espaços de trânsito, controlam o nosso tempo e distorcem os espaços frequentado por uma solidão coletiva. (BRANCO, 2009). Quando todas as mensagens são direcionadas ao indivíduo e o coletivo ao mesmo tempo, a relação com o outro se torna cada vez mais sutil e automatizada.

Pode-se dizer que os não-lugares, não criam relações identitárias pois não produzem memórias e sim movimento. Neste contexto, o convívio com o outro se limita a seguir o comportamento do coletivo em espaços impessoais, onde o indivíduo é mais um entre outros.

Assim, os não-lugares não produzem relações pessoais com seus frequentadores, por se tratar de espaços compartilhados de circulação. É importante considerar que o lugar cria memórias e pode ser compartilhado com pessoas que se identificam com o lugar, enquanto que o espaço produz a

ausência do que passou, uma "distinção entre lugares e não-lugares passa pela oposição do lugar ao espaço". (AUGÉ, 2012, p. 173)

Para Certeau (1990), um Lugar implica uma indicação de estabilidade enquanto que o Espaço é um cruzamento móvel, onde se percebe variáveis de direção, tempo, quantidade e movimento. O autor deixa claro que o espaço é um "lugar praticado", um local de experiência de deslocamento em relação a um ponto de partida.

Os não-lugares, não criam vínculos com os transeuntes, são lugares de pouca relações pessoais, o que mostra a importância na construção de vivências que aproximem o público do espaço compartilhado. A arte assume um papel importante neste sentido, pois promove a convivência com o outro e constrói sentido sobre a cidade e o espaço que se encontra.

O que a arte pública contemporânea apresenta é a possibilidade de fazer com que o espaço sejam tomados pela provocação do olhar e de múltiplos significados. Assim, pode-se dizer que a criação artística dá vida às cidades e que a arte pública define a cidade como experiência. (KNAUSS, 2014, p. 19)

O autor deixa claro na citação acima que a arte no espaço público, transforma a cidade em uma experiência capaz de provocar o olhar criando novos significados. Ao criar esse diálogo entre o espaço e o indivíduo, a arte origina à consciência coletiva na experiência urbana, provocando uma transformação no cotidiano.

Assim, a obra de arte nos espaços públicos cumpre o papel de comunicar valores humanos, significação e consciência coletiva. Numa sociedade fragmentada e heterogênea, a arte pública pode ser o elo que liga diversas experiências e memórias, e que mostra aos observadores o significado mais profundo de um lugar. (GUEDES, 2012, p. 244)

Como já dito, a arte pública é capaz de transformar o cotidiano corriqueiro, através das relações que se desenvolve a partir do contato com o público e o

espaço que se insere. Em lugares de passagem ela se torna ainda mais relevante pois procura humanizar espaços neutros codificados em atitudes automatizadas e impessoais. É através da arte nesses lugares que é possível construir memórias, sentidos e afetos, dando um novo significado a experiência urbana.

Portanto, a arte pública age no espaço estimulando uma reação do usuário, levando-o a experienciar o lugar. Sendo assim:

Uma proposta artística que se dirige ao Lugar trabalha, inevitavelmente, com a expectativa de Experiência, sendo tanto mais eficaz quanto capaz de despertar os sentidos do observador induzindo-o a praticar o lugar em questão. Ou seja, a vivê-lo numa articulação de espaço/tempo suficientes à produção de uma relação pessoal com ele. Será, portanto, uma proposta especialmente dirigida ao usuário do lugar, estimulando a possibilidade de o (re)criar pelo desempenho de um papel activo. (TRAQUINO, 2010, p. 71)

Conforme citado acima, a arte nesses lugares desperta a atenção do observador que deixa de seguir um comportamento padronizado e começa a atuar no espaço. Assim a arte não só humaniza o espaço, mas também o público que passa por ela. O espaço público não se define como tal a partir da arte pública, mas a arte pública define-se como tal a partir do espaço público. (CORREIA, 2013)

Deste modo, a arte em espaços públicos trabalha em uma estreita relação com o quotidiano do seu público. Transforma mecanismos usuais em contemplação, re(criando) novas funções habituais. Mas além disso, é preciso ter em consideração que, nem toda a arte dos lugares de passagem é percebida. A pressa em chegar ao destino muitas vezes direciona o olhar para a sinalização textual. É preciso ter atenção para seguir a sinalética do lugar e a arte tem o poder de transportar o observador para outros lugares, despertando a sua imaginação. Como bem nos assegura Traquino (2010, p.71) "falar em

experiência do lugar é, na realidade, falar do seu conhecimento por meio dos sentidos, pela sua prática e vivência".

Augé (2012, p.84) fala do viajante atento à viagem e não ao espaço que passa diante dos olhos. Para ele:

o viajante é, de certo modo, dispensado de parar e até mesmo de olhar.[...] a paisagem toma as suas distâncias, e os seus pormenores arquiteturais ou naturais tornam-se pretexto para um texto, por vezes enfeitado por um desenho esquemático, quando se verifica que o viajante de passagem não está, na realidade, em situação de ver atentamente o ponto notável indicado à sua atenção e se acha por isso condenado a tirar prazer da simples notícia da sua proximidade.

Logo, é importante compreender que se um lugar pode-se definir como identitário, um não-lugar não constrói relações tradicionais de identidade mas relação com os indivíduos que praticam esse espaço. Nesse sentido, podemos dizer que o não-lugar são espaços transitórios, mas também lugares habitados por frequentadores habituais e a arte desses espaços tem a função de criar novos significado para o olhar desses frequentadores.

1.3 O Público dos Lugares de Passagem

Em um museu para planejar uma visita e acolhimento adequado, é preciso conhecer o público e suas necessidades. Na arte pública, onde a obra se encontra fora de um contexto institucional, conhecer o público que frequenta esses espaços se torna uma tarefa complicada, visto que se trata de um público heterogéneo e generalizado. O envolvimento entre público e obra nesses lugares de passagem, cria uma relação entre obra/artista/espectador, em uma ligação específica com o tempo e o lugar. A visualidade da obra se transforma, dependendo do tempo que o movimento permite.

Pode-se dizer que a prática do espaço é determinada pela viagem, onde o que importa ao espectador não é a paisagem e sim o trajeto. Neste

contexto, fica claro que os espaços são constituídos com determinados fins e a relação que o indivíduo mantém desses espaços é bastante específica.

Segundo Branco (2009), todas as mensagens que servem para direcionar o comportamento do utilizador em um não-lugar, são dirigidas tanto ao indivíduo como para o coletivo. O autor deixa claro que as mensagens são direcionadas a todos e ao mesmo tempo a ninguém, com isso, não há uma individualidade no processo de experienciar os espaços de passagem.

É possível pensar que esses espaços transitórios procuram normalizar um padrão de comportamento para o funcionamento do espaço público. O indivíduo não se identifica com o não-lugar, ele segue o interesse coletivo, sendo um mero utilizador de serviços. Com isso, a relação com o espaço procede de um deslocar-se impessoal, onde as paisagens que fazem parte do trajeto, acabam por serem vistas parcialmente.

Nos lugares de passagem o público não possui uma relação direta com o espaço, pois assumem um carácter transitório ao gerar semelhança e solidão, pois são espaços que geram um comportamento coletivo ao mesmo tempo que uma individualidade solitária. A identidade do sujeito, se associa a uma experiência de relação com o meio.

[...] o não-lugar desterritorializa e permite os particularismos, possibilitando a dimensão solitária e autista o indivíduo. O lugar fortalece os sentimentos de pertencimento a algo que lhe é exterior e anterior, a cultura, as tradições, a nação - espaço da memória enraizada. O não-lugar, ao desterritorializar a experiência do indivíduo, institui a possibilidade e a necessidade do voltar-se sobre si próprio, abrindo possibilidades para a configuração da subjetividade. (MARGATO, 2008, p. 11).

Entende-se com isso que, o não-lugar é o espaço onde a individualidade está ligada a experiência social do sujeito. Nesses lugares de passagem, não se constrói laços identitários mas relações sociais com indivíduos que se tornam usuários de um serviço.

[...] por não-lugares designamos duas realidades complementares mas distintas: espaços constituídos em relação com certos fins (transporte, trânsito, comércio, tempos livres), e a relação que o indivíduo mantém com esses espaços. Se as duas relações se sobrepõem largamente, e, em todo caso, oficialmente (os indivíduos viajam, compram, repousam), nem por isso se confundem porque os não-lugares mediatizam todo um conjunto de relações consigo e com os outros que só indirectamente têm que ver com seus fins: do mesmo modo que os lugares criam contratualidade solitária. (AUGÉ, 2012, p. 82).

Pode-se dizer que, se o não-lugar é constituído para determinados fins, a relação que o indivíduo possui desses espaços está diretamente ligado a sua função. Com isso, não podemos esperar que o público perceba a arte que se encontra nesses espaços, afinal, esses lugares não foram concebidos para tal finalidade.

Se os lugares de passagem determinam o comportamento do indivíduo através de mensagens textuais apontando a direção a seguir, então:

[...] o papel desempenhado pelas novas tecnologias, tanto na Arte como nas nossas vidas quotidianas, em que os não-lugares se imiscuem cada vez mais nos lugares antropológicos da cultura, determinando uma comunicação progressivamente textual. Cabe pensar aqui como as cosmo-tecnologias controlam o nosso tempo e distorcem os espaços frequentados por uma solidão coletiva, assim como pensar as inúmeras vantagens e facilidades que nos proporcionam, pelo que emerge aqui a questão da relação que mantemos com as novas interfaces comunicativas. (BRANCO, 2009, p. 20)

Portanto, conforme citado acima, os autores afirmam que o não-lugar, como lugares de passagem, estabelecem uma relação com seu público intrinsecamente ligada ao espaço frequentado com fins específicos. Com isso, o indivíduo segue a orientação que o espaço determina, onde, segundo Gastal (2006, p. 97), "o não-lugar associa-se aos fluxos, caracterizando-se não apenas

pelo seu uso, mas também pelas relações que os indivíduos desenvolvem com ele, implícitas uma desmaterialização e uma forma específica de comunicação".

Para Margato (2008, p. 11), "o não-lugar é o espaço da identificação, atrelada a descontinuidade e deslocamentos que marcam a experiência social dos sujeitos contemporâneos". Nesse sentido, o não lugar permite estabelecer relações solitárias onde as imagens substituem as palavras, trazendo ao indivíduo a necessidade de voltar-se para si próprio. Em uma estação de metro, por exemplo, a sinalética conduz a direção a seguir, enquanto que o sujeito segue a orientação do seu próprio caminho, sem se relacionar com o outro.

Dessa forma, nos lugares de passagem, a relação do público com o espaço se limita em mediar com o ambiente através de textos, se afastando das relações pessoais. Ainda para Margato (2008, p. 11), "o não-lugar facilita como espaços habitados de gestos solitários, onde a imagem substitui as palavras, com uma comunicação textual que ditam um comportamento normalizado. Ainda para esse autor:

O não-lugar não constrói laços tradicionais de identidade, mas relações pragmáticas com indivíduos tomados como clientes, passageiros, usuários, ouvintes. O lugar enraiza e identifica, fortalecendo a dimensão gregária. (MARGATO, 2008, p. 11).

É importante ressaltar que, como dito anteriormente, esses espaços de passagem foram concebidos para fins específicos de trânsito, apesar disso, são igualmente espaços habitados por frequentadores. Ora, se esses lugares são espaços de fluxos eles também são espaços de espera, nesse sentido, a experiência de relação com o lugar deveria criar possibilidades de trocas e convívio.

2 METRO DE LISBOA: UM MUSEU DE ARTE URBANA

Neste capítulo iremos apresentar um caso específico de arte pública em um espaço de trânsito - o metro de Lisboa. O conceito de Museu pode-se aplicar a rede de metropolitanos devido ao acervo de obras de arte expostas em suas estações. Segundo a definição de museu pelo ICOM (International Council of Museums) :

O museu é uma instituição permanente sem fins lucrativos, ao serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, investiga, comunica e expõe o património material e imaterial da humanidade e do seu meio envolvente com fins de educação, estudo e deleite.¹

Assim podemos associar a rede do Metropolitano de Lisboa como um Museu de Arte Urbana visto que trata-se de um espaço ao serviço da sociedade que expõe um património artístico e com um vasto fluxo de público.

Iremos neste capítulo abordar o surgimento da rede de metropolitano de Lisboa e a arte nas estações de metro, juntamente com uma análise do público que utiliza este serviço e de que forma a arte nesses lugares é percebida por esse mesmo público.

3.1 Breve História da Rede de Metropolitano

A rede do metropolitano de Lisboa, inaugurada em 29 de dezembro de 1959, trouxe para a cidade muito mais que somente uma alternativa de transporte público, mas também verdadeiras galerias de arte através de suas intervenções plásticas espalhadas em todas as suas estações. A primeira fase da rede de

¹ <http://icom-portugal.org/recursos/definicoes/>

metro começou com 11 estações que se estendiam entre a estação Restauradores e Sete Rios ou Entre Campos.

Em 1888 já se via a inspiração do que é hoje a rede do metropolitano através de um projeto do engenheiro militar Henrique de Lima exposto na Revista de Obras Públicas e Minas (PEREIRA, 1990, p. 9). Na década de 20 do século XX, a Câmara Municipal abre concurso público para viabilizar um serviço de transporte subterrâneo, a primeira linha da rede metropolitana de Lisboa. Segundo Pereira (1990), devido a instabilidade política, o projeto na época não teve seguimento e somente em 26 de janeiro de 1948 constituía-se a empresa Metropolitano de Lisboa em regime de exclusividade para viabilizar a possibilidade técnica e económica do projeto de construção de um sistema de transporte público no aproveitamento do subsolo da cidade. A concessão do serviço público foi outorgada em 1 de julho de 1949.

Pereira (1990) diz que o percurso desta primeira fase de construção da rede foi ao encontro do desenvolvimento da cidade no final do século XIX e início do século XX. Os terminais das estações proporcionaram o início das carreiras de autocarros para as periferias da cidade a transportar os trabalhadores para as vilas-dormitórios, contribuindo assim, com a expansão da rede de transportes públicos. Assim, o metro não apenas serviu para evitar o congestionamento de automóveis como também facilitar o acesso de milhares de pessoas as zonas de trabalho, comércio e moradias, onde era inexistente um transporte ferroviário.

O projeto inicial previa, na primeira fase de construção, o desdobramento de três escalões no desenvolvimento da rede. O primeiro e segundo escalão foram realizados, conforme se pretendia, enquanto que o terceiro escalão desta primeira fase não se concretizou.

Segundo Pereira (1990, p.10), a respeito do terceiro escalão pretendido:

Para o terceiro escalão desta fase, entretanto adiado, uma primeira linha seria estabelecida ao longo do rio, acompanhando o que tinha sido o natural desenvolvimento da cidade até à segunda metade do século XIX. Entre a Madre de Deus e Alcântara, o Metropolitano repetiria em parte o percurso que o primeiro carro elétrico da

Companhia Carris de Ferro de Lisboa fizera em 31 de agosto de 1901, entre o Terreiro do Paço e Ribamar (Algés). (PEREIRA, 1990, p. 10)

O primeiro escalão consistia em um percurso em forma de Y, que levava dos Restauradores até a estação do Marquês do Pombal (antiga estação Rotunda) e bifurcava em direção ao Jardim Zoológico (Sete Rios) e do outro lado para estação Entre Campos.

Quatro anos depois da inauguração da rede iniciava-se o segundo escalão desta primeira fase. O metro criou o troço Restauradores/Rossio (1963) e continuou com Rossio/Anjos (1966) para finalmente concluir esta primeira fase com a expansão da rede através do troço Anjos/ Alvalade (1972).

Nesta primeira fase, o projeto arquitetônico seguia as mesmas diretrizes implementadas em todas as estações pelo arquiteto Francisco Keil do Amaral (Lisboa, 1910-1975) e sua esposa a artista Maria Keil (Silves, 1914 - Lisboa, 2012) que se encarregou de humanizar as estações com intervenções plásticas em azulejos, no qual iremos abordar com mais detalhes no próximo subcapítulo deste trabalho.

O historiador Paulo Henriques (2000) diz:

“No início da década de 1980 outras estações de Metropolitano são construídas, substituindo-se o anterior protótipo do arquiteto Francisco Keil do Amaral por uma diversidade de soluções arquitectónicas e, em simultâneo, convocando-se a diversidade de formulações artísticas, agora de forte pendor figurativo mas mantendo em comum o suporte do azulejo.” (HENRIQUES, 2000, p. 195)

Em 1988, o Metropolitano de Lisboa reestabelece sua extensão da rede com o convite de um novo plano artístico e arquitetônico nas estações. Novos artistas e arquitetos são convidados a intervir nas estações, agora de uma forma mais livre e figurativa, ao contrario do que era estabelecido na primeira fase com as intervenções artísticas que se baseavam apenas em formas abstratas para que as imagens não pudessem distrair a circulação do público.

Neste ano de 1988 foi inauguradas duas novas extensões na rede de Metropolitano de Lisboa. A primeira leva do Jardim Zoológico (Sete Rios) até Colégio Militar/Luz passando pelas estações Laranjeiras e Alto dos Moinhos, e a segunda liga Alvalade à estação Cidade Universitária.

Em 1993 é inaugurada a estação Campo Grande, a primeira estação elevada da rede e a segunda estação que faz correspondência ao ligar a linha entre Cidade Universitária e Alvalade .

A rede contava apenas com uma única linha de metro e em 1995 é formada a linha amarela que abrange desde o Marquês do Pombal (antiga estação Rotunda) até Campo Grande, criando assim duas linhas distintas: a Amarela e a Azul.

Em 1997 a rede de metro se estende do Colégio Militar a Pontinha (linha azul) e Marquês do Pombal (Rotunda) até Rato (linha amarela). Em 1998 inicia-se a formação de duas novas linhas do metro, a linha verde com a inauguração da estação Baixa-Chiado e Cais do Sodré e a criação da linha vermelha da Alameda até a estação Oriente. É a primeira linha completamente independente desde a inauguração da rede em 1959.

A linha vermelha constitui uma via privilegiada de acesso ao evento da EXPO'98, através da estação Oriente. Assim, o Metropolitano de Lisboa passa a contar com as quatro linhas interligadas, realizando a conexão com os serviços fluviais, ferroviários e rodoviários suburbanos e regionais.

Em 2002, a linha verde se estende de Campo Grande a Telheiras e em 2004 é explorado o troço da linha amarela entre Campo Grande a Odivelas. É a primeira vez que a rede sai dos limites do concelho de Lisboa. Ainda neste mesmo ano a linha azul estende-se de Pontinha a Amadora Este.

Em 2007 a linha azul explora o troço Baixa-Chiado/Santa Apolónia com a criação de mais duas estações: Terreiro do Paço e Santa Apolónia. Em 2009 faz-se a ligação da estação Alameda com São Sebastião através da linha vermelha, criando duas novas estações: Saldanha II e São Sebastião II. Em

2012, com o prolongamento da linha vermelha do Oriente até o Aeroporto, a rede conta com mais três estações: Moscavide, Encarnação e Aeroporto e em 2016 a linha azul estende-se até Reboleira.

Até a data deste trabalho, a rede do Metropolitano de Lisboa conta com 56 estações de metro em suas quatro linhas alcançando 44,5 Km de comprimento em sua extensão.

Todas as estações contam com intervenções artísticas realizadas em azulejo, seja de forma mais aparente ou em sutis detalhes proporcionando uma excelente oportunidade de difusão de arte e qualidade na mobilidade quotidiana.

3.2 A Arte em Azulejos nas Estações Do Metro

O projeto arquitetónico desta primeira fase do metropolitano é do arquiteto Francisco Keil, que devido as limitações orçamentarias, concebeu uma arquitetura funcional e simples o que não impossibilitou o conforto de agradáveis estações bem equipadas. Na decoração das estações se optou pelo material de grande expressividade na tradição portuguesa, o azulejo. A utilização do azulejo veio ao encontro dos recursos limitados que sofria a empresa.

Maria Keil, pintora e esposa do arquiteto Francisco Keil do Amaral, desenhou quase a totalidade dos revestimentos em azulejos das estações na primeira fase, a única estação que não teve a intervenção plástica da artista foi a estação Avenida que, por sugestão da própria, ficou a cargo do pintor Rogério Ribeiro (Estremoz, 1930 – Lisboa, 2008).

Desde sua inauguração até a década de 70, o Metropolitano de Lisboa foi um grande encomendador de azulejos para as intervenções plásticas de suas estações, material sugerido por Maria Keil devido a questões financeiras que sofria a Empresa na época. (HENRIQUES, 2000, p. 195)

A má remuneração devido as dificuldades financeiras da Empresa, desmotivou o interesse de outros artistas à participarem do projeto artístico das estações, ao

contrário de Maria Keil que sabiamente soube tirar proveito do material e buscar soluções de composições que valorizassem os espaços, tendo em conta que se tratava de lugares de passagem com centenas de pessoas apressadas, com isso, não foi permitido haver perturbações visuais através de formas e cores intensas.

Além disso, para muitos artistas na época, o azulejo era considerado Arte Menor, devido ao uso utilitário no revestimento na arquitetura o que para artista, não se pode desassociar um do outro, pois afinal: “Onde se põem azulejos senão a revestir qualquer parte de uma construção?” (MARTINS, 1989, p. 51)

Em entrevista a artista revela algumas das razões do uso do azulejo no projeto artístico do Metropolitano de Lisboa:

O meu marido foi o arquiteto a quem encomendaram os azulejos e por varias razões escolheu os azulejos para revestir as paredes. Uma das razões, a principal talvez, foi a resistência daquele material ao atrito da passagem dos milhares de pessoas que correm apressadas pelas escadas. Outra razão foi o brilho e a frescura desse material, condição indispensáveis para uma obra onde predominava o cimento e a falta de luz natural. A maior parte das pessoas não vê as paredes. Mas sentem-nas e isso é realmente importante. (MARTINS, 1989, p. 47)

A partir da década de 80, as novas estações do Metropolitano assumiam uma nova proposta artística com a diversificação de artistas com fortes tendências figurativas mas mantendo em comum o azulejo no revestimento das estações.

Em 1988 foram inauguradas quatro novas estações: Laranjeiras com o projeto de Rolando Sá Ribeiro (Lisboa, 1921–2002) a representar grandes figuras de laranjas referenciando o nome da estação e o entorno do lugar, antigamente rodeado por pomares. A estação Alto dos Moinhos com intervenção de Júlio Pomar (Lisboa, 1926–2018) e seus *graffitis* homenageando grandes personalidades da literatura portuguesa. A estação Colégio Militar/Luz com a estação completamente revestidas com azulejos de padrão em estilo ‘ponta de diamante’ do artista Manuel Cargaleiro (Vila Velha de Rodão, 1927) e a estação

Cidade Universitária com pinturas de Maria Helena Vieira da Silva (Lisboa, 1908 – Paris, 1992) passadas para o azulejo.

Com a expansão das estações, devido ao crescente número de passageiros, foi preciso reformular as estações já existentes como a estação Marquês do Pombal (Rotunda) com aplicação de painéis em azulejo de Menez, (Lisboa, 1926-1995) de desenhos que contam a história do Marquês do Pombal, e também a estação Jardim Zoológico (Sete Rios) com revestimentos executados por Júlio Resende (Porto, 1917- Valbom, 2011) além da estação de Picoas com desenhos de Martins Correia (Golegã, 1910-1999) transferidos para o azulejo.

A arte de Eduardo Nery (Figueira da Foz, 1938 - Lisboa, 2013) na estação Campo Grande mistura a tradição azulejar nas figuras de convite típicas do século XVIII com uma linguagem bastante contemporânea através da desconstrução dessas imagens, provocando o olhar como um jogo de encaixe fora do lugar.

Essa nova relação que as obras promovem com o público, diferente da primeira fase do Metropolitano onde as imagens tinham que ser abstratas para não tirar a atenção do caminho do passante, agora se faz presente nos azulejos figurativos na pretensão de se criar um diálogo direto com o público do metro, buscando estimular a reflexão através de linguagens visuais.

“Aproximações no entendimento contemporâneo do azulejo tal como nos é revelado pela importante obra das novas estações, as leituras feitas pretenderam situá-las num diálogo entre tradição, enquanto saber sedimentado, e renovação das linguagens visuais, capaz de alterar os hábitos e estruturas mentais. Seria estimulante que futuras estações se individualizassem também como arquiteturas qualificadas e que a intervenção do artista plástico, ultrapassando a mera função de trazedor de imagens, se articulassem mais intimamente com a obra dos arquitetos, num esforço pluridisciplinar, criador dos nossos espaços quotidianos.” (PEREIRA, 1991, p. 22)

É visível, desde o início, a preocupação que o Metropolitano de Lisboa possui na valorização da arte em seus espaços automatizados de circulação, conferindo-os um diálogo entre o público e o espaço através de estímulos visuais que despertam a percepção do público.

Para Guedes (2012) as intervenções artísticas nos espaços públicos, estimulam um diálogo com o público ao interligar a arte e a vida em uma experiência estética e urbana humanizando os espaços e reaproximando as pessoas ao estabelecer essa comunicação.

Buscando essa aproximação, a arte pública cada vez mais precisa ser direcionada as pessoas e não somente ao lugar. O diálogo se estabelece quando há um reconhecimento, uma identificação do público com a obra. Neste sentido, o revestimento azulejar da estação Cais do Sodré de um desenho de António Dacosta (Angra do Heroísmo, 1914-1990) com interpretação do artista Pedro Morais (Lisboa, 1944-2018) de um coelho em movimento faz referência, não só ao personagem da literatura “Alice no País das Maravilhas”, de Lewis Carroll, mas também uma alusão ao utente do metro através dos dizeres “estou atrasado”.

Além disso, percebe-se que com a abertura de novos artistas nas intervenções plásticas do metro a partir da década de 80, teve-se a preocupação de criar uma maior difusão cultural da arte portuguesa através de obras de artistas consagrados, além de obras que retratam a história do país como é o caso, por exemplo, das estações Alameda II com figuras do Descobrimentos Portugueses de Costa Pinheiro (Moura, 1932 - 2015) e as estações Bela Vista e Chelas com revestimentos em azulejo de personalidades portuguesas importantes, com obras na malha urbana, como Querubim Lapa (Portimão, 1925 – Lisboa, 2016) e Jorge Martins (Lisboa, 1940).

“Quando uma entidade, como o Metropolitano de Lisboa, decide que as artes plásticas devem passar a ter um lugar mais relevante nas suas instalações de carácter público está, obviamente, a propor que entende que o seu enriquecimento cultural, para além de um acto enriquecedor da cidade, é um acto cívico imprescindível. O que revela de um novo, mais generoso e moderno olhar para os espaços que, integrando a sua

rede, são, de um modo ou de outro, apropriáveis pelo público.”
(SIMÕES, 1991, p. 23)

Na estação Oriente, o Metropolitano de Lisboa expande o convite para artistas de várias nacionalidades devido ao evento Expo'98 onde esta estação se encontra. O tema das intervenções plásticas se refere ao Oceano e a variedade de painéis azulejares são de autoria de onze artistas representando os cinco continentes. As obras são dos artistas Joaquim Rodrigo (Portugal), António Ségui (Argentina), Artur Boyd (Austrália), Errö (Islândia), Hundertwasser (Áustria), Yahou-Kussuma (Japão), Abdoulaye Konaté (Mali), Sean Scully (Irlanda), Raza (Índia), Zao Wou Ki (China) e Magdalena Abakanowicz (Polónia).

Além desta abertura para artistas de outras nacionalidades nas intervenções plásticas da estação, o Metropolitano oferece um intercâmbio cultural aos Metropolitanos de outros países com obras de artistas portugueses.

“Alargando esta valorização dos espaços públicos através de intervenções artísticas o Metropolitano de Lisboa ofereceu aos Metropolitanos de outros países obras pluridisciplinares de artistas portugueses, gesto de comunicação entre as populações, intercâmbio cultural que se cumpre assim nos espaços quotidianos das mais distantes partes do Mundo.” (HENRIQUES, 2000, p. 196)

Assim o Metropolitano de Lisboa se consagra como um difusor cultural, buscando aproximar diferentes públicos, construindo experiências através de memórias partilhadas.

3.3 A Arte Só Existe Quando É Vista | O Público Do Metro

Se pensarmos na arte pública como aquela concebida para um espaço público fora das instituições tradicionais de arte, onde o espectador é composto por transeuntes, na qual, não possuem uma intensão direta de apreciação da arte pois ela se encontra em seu caminho, podemos então compreender porque muitas vezes ela não é vista.

Neste capítulo iremos abordar o público específico do metro e o comportamento em relação as obras nas estações. Para isso, foi feita uma abordagem através de inquéritos e observações diretas dentro das estações, com a intenção em fazer uma pesquisa no local a ser realizada a proposta desenvolvida neste trabalho.

O objetivo dessas primeiras observações, pretendem identificar a relação que esse público tem com as obras nas estações do metro. Para isso, foi realizados inquéritos aplicados aos passageiros em espera nos cais da estação. Foi apresentado um detalhe da imagem da obra que se encontrava no local, a fim de perceber qual era sua percepção em relação ao reconhecimento desta obra. Mais detalhes sobre a realização deste inquérito se encontra no capítulo Análise de resultados desta pesquisa, assim como o modelo do inquérito.

Nas observações diretas, ou seja, aquela que o investigador observa os dados sem a intervenção dos entrevistados, foi possível perceber que o público que contemplavam as obras eram constituídos basicamente de turistas, enquanto que na aplicação dos inquéritos, o público era composto praticamente por frequentadores assíduos da estação.



Figura 1 - Turistas observando a obra na estação Oriente

Fonte: Graziela Salvatori (2018)

Observou-se que, na maioria das vezes, o público frequente da estação não reconhecia a obra apresentada mas admitiam um certo reconhecimento na imagem apesar de não a identificavam com a estação.

“Uma estação de metropolitano, seja qual for a sua complexidade e o seu modo de relacionamento visual com a cidade, constitui-se por uma sequência de espaços articulados e fluidos. É sempre um local de passagem que quanto mais rápida for, melhor.” (SIMÕES, 1991, p. 23)

Conforme citado acima, para haver apreciação da obra de arte é preciso um certo tempo e as estações do metropolitano são um local de passagem, onde o tempo é usado para chegar a algum lugar. Talvez por isso, tenha-se percebido um grande número de utentes que não reconhecem as imagens das obras apresentadas nos inquéritos.

Assim como existe a possibilidade do público não perceber a obra por se tratar de um lugar de intensa passagem, há também que pensar na função que a obra pública manifesta nesses lugares.

Para Guedes (2012), o papel da obra de arte é justamente valorizar o espaço onde ela se encontra:

“Através da obra, o artista tem a possibilidade de devolver os lugares às pessoas que já não os vêem. Provocando a relação recíproca, fala sobre quem somos, qual o nosso lugar, como a nossa cultura afeta o nosso ambiente, como o trabalho artístico afeta as pessoas expostas a ele, ou se ele comunica ou não.” (GUEDES, 2012, p. 246)

Ainda segundo a autora, “a obra só se completa na interação com o outro, e é desenvolvida com essa preocupação fundamental”. (GUEDES, 2012, p. 239). É necessário que haja um encontro entre o público e a obra para poder criar a interação necessária para a arte acontecer.

Mas como podemos criar essa ligação entre a obra e o público sendo o metro um lugar de intensa passagem? Para responder essa pergunta, é preciso analisar outros fatores que não seja somente a questão do espaço mas também o comportamento do público nesses lugares.

Para isso, observou-se o comportamento de espera nos espaços do cais e dentro dos vagões. Verificou-se que a grande maioria do público usa dispositivos móveis como *smartphones* e *tablets*, nos momentos de espera, assim foi aplicado novo inquérito com os utentes para saber qual o principal uso desse dispositivo dentro do metro.

Foi analisado a faixa-etária dos entrevistados e os principais uso utilizado no dispositivo móvel enquanto o deslocamento para o seu destino. O resultado pode-se conferir com maiores detalhes no capítulo de análise de resultados desse trabalho, assim como o modelo do inquérito utilizado.

Pode-se perceber, que a maioria dos utentes utilizava o *smartphone* como meio de entretenimento como, por exemplo, responder mensagens e entrar nas redes sociais sendo o principal uso do aparelho, durante o deslocamento. Um pequeno número utilizava com finalidades funcionais como telefonemas e pesquisas na internet.

Analisando as respostas dos dois questionários aplicados, é possível deduzir que se o público do metro não está atendo as obras de arte nas estações, por ser um lugar de passagem e constante movimento, no momento de espera o mesmo público está absorvido com seu próprio mundo interior através do uso dos dispositivos móveis. Assim, a fruição da arte neste espaço se torna duplamente prejudicada. Primeiro pelo lugar onde se encontra ser de constante movimento e pressa, e segundo por disputar a atenção com os dispositivos móveis cada vez mais presente no quotidiano das pessoas.



Figura 2 - Público do metro utilizando dispositivos móveis nas estações

Fonte: Graziela Salvatori (2018)

Para definir uma obra de arte pública é preciso estabelecer uma ligação com seu público tão diversificado e para isso é necessário que a obra de arte possa atrair a atenção provocando uma reação, onde o espectador possa descobrir algum sentido e significado do que vê, originando assim, um sentido de pertencimento social. Buscar essa atenção de um público absorvido pelo fluxo do movimento coletivo comum em uma estação de metro e ao mesmo tempo individualizado em momentos solitários, onde os dispositivos móveis são as únicas janelas para o seu interior, é o maior desafio desse estudo.

3 METODOLOGIA

Para o desenvolvimento da metodologia dessa pesquisa, destacamos os aspetos de caracterização referentes a sua finalidade, objetivos, abordagem, métodos e procedimentos utilizados para visibilizá-la, assim como as análises de dados e dos resultados da pesquisa.

Segundo Minayo (1993), pesquisa é a atividade básica da ciência na sua indagação e construção da realidade. Para esse autor, “nada pode ser intelectualmente um problema se não tiver sido, em primeiro lugar, um problema da vida prática”. (MINAYO, et al., 1993, p.16)

Partindo deste conceito de pesquisa, procurou-se observar a relação que os utentes do metropolitano de Lisboa possuem com as obras azulejares que se encontram nas estações.

A pesquisa científica sempre parte de uma interrogação, um problema em busca de respostas. “Para solucionar esse problema, são levantadas hipóteses que podem ser confirmadas ou refutadas pela pesquisa.” (SOUZA, et al., 2013, p.60)

Se constatou através dos inquéritos no estudo de caso que, muitas vezes, os utentes do metro não reparam nas obras em azulejo das estações, provavelmente por se tratar de lugares de trânsito onde não é suposto a contemplação da arte. Visto isso, foi proposto a criação de um website e códigos QR nas estações, onde os utentes poderiam saber mais sobre as obras e interagir através de realização de percursos propostos nas estações.

Quanto a finalidade dessa pesquisa ela se caracteriza como pesquisa aplicada, pois objetiva criar conhecimentos através de aplicação prática afim de solucionar um problema específico. Para Gil (2008, p.27), “a pesquisa aplicada tem como característica principal o interesse na aplicação, utilização e consequências práticas dos conhecimentos.”

Além disso, a pesquisa é caracterizada pelo tipo descritiva-exploratória com abordagem quantitativa, envolvendo levantamentos bibliográficos e estudo de caso.

Prodanov e Freitas (2013), definem as pesquisas descritivas como:

As pesquisas descritivas são, juntamente com as pesquisas exploratórias, as que habitualmente realizam os pesquisadores sociais preocupados com a atuação prática. Em sua forma mais simples, as pesquisas descritivas aproxima-se das exploratórias, quando proporcionam uma nova visão do problema. (PRODANOV; FREITAS, 2013, p.53)

Devido a seu caráter descritivo, essa pesquisa trata de descrever características de determinada população e ambiente tendo em vista a formulação de problemas com hipóteses pesquisáveis, sendo assim, a pesquisa se classifica como descritiva-exploratória.

Entende-se como pesquisa exploratória aquelas que “têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores.” (GIL, 2008, p.27)

A abordagem utilizada é quantitativa, devido sua natureza investigativa através de inquéritos com perguntas fechadas, ou seja, com perguntas de múltipla escolha e aplicação indireta onde o pesquisador apresenta questões e aponta as respostas para o entrevistado. Essa abordagem foi realizada com o objetivo de recolha de informações pertinentes a pesquisa, buscando identificar o grau de conhecimento que os utentes do metro têm em relação as obras em azulejos das estações, buscando estatísticas nos resultados.

Sendo assim, devido a interpretação por métodos estatísticos com base em responder um problema, a pesquisa se caracteriza pelo método hipotético-dedutivo.

A pesquisa científica com abordagem hipotético-dedutiva:

inicia-se com a formulação de um problema e com sua descrição clara e precisa, a fim de facilitar a obtenção de um modelo simplificado e a identificação de outros conhecimentos e instrumentos, relevantes ao problema, que auxiliarão o pesquisador em seu trabalho. Após esse estudo preparatório, o pesquisador passa para a fase de observação.[...] A fase seguinte é a formulação de hipóteses, ou descrição-tentativa, consistente com o que foi observado. Essas hipóteses são utilizadas para fazer prognósticos, os quais serão comprovados ou não por meio de testes, experimentos ou observações mais detalhadas. (PRODANOV; FREITAS, 2013, p.32)

Conforme citado acima, o método hipotético-dedutivo inicia-se com um conhecimento existente através da formulação de um problema da vida prática, a procura de hipóteses baseadas no estudo teórico a partir de observações na coleta de dados, realizando assim testes para comprovar ou não a hipótese lançada.

O procedimento utilizado nesta pesquisa é através do levantamento bibliográfico pois foi elaborada a partir de fontes secundárias, ou seja, material já publicado constituído de livros, artigos científicos, internet, monografias e teses.

Foi realizada um estudo de campo nas estações de metro, com observações e inquéritos diretamente ao público utilizador do Metropolitano de Lisboa.

Segundo Lakatos e Marconi (2003, p.186), “a pesquisa de campo é aquela utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimento acerca de um problema para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese que se queira comprovar, ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles”.

Portanto, nesta pesquisa, foi utilizado fontes primárias como fonte de coleta através de questionários aplicados nas estações de metro para o público utente, tanto para perceber qual era a perceção que o público tinha das obras quanto em como era utilizado o dispositivo móvel durante o período de uso do metropolitano.

Como fontes primárias entendemos o objeto em análise, ou seja, o resultado dos dados do estudo obtidos por questionários e observação dentro das estações.

Podemos concluir que o objeto de estudo dessa pesquisa é constituído pela utilização de métodos que levem o público frequentador do metro a ter uma maior percepção pelas obras em azulejos nas estações. Para isso se fez necessário desenvolver uma pesquisa de campo com observações referente as práticas quotidianas dos utentes do metro, através de questionários de perguntas fechadas a fim de se obter resultados estatísticos para analisar a possível hipótese desse estudo.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Foi realizado duas abordagens através dos inquéritos. Aqui chamaremos de inquérito I, referente as obras em azulejos nas estações e inquérito II, com questões sobre a utilização do telemóvel durante o uso do metropolitano.

▪ Realização do Inquérito I

O local de aplicação dos inquéritos I ocorreu nas estações Alvalade (linha verde) e a estação Oriente (linha vermelha). Foram escolhidas essas estações devido ao fluxo de público para comparativo e análise.

A estação do Oriente possui um intenso deslocamento de utentes devido a correspondência com transportes rodoviários e ferroviários, além de um grande número de obras em azulejos de artistas de várias nacionalidades.

A estação de Alvalade se encontra em uma zona residencial e comercial, sendo um ponto mais tranquilo em relação a estação Oriente.

Foram consideradas imagens de obras (Apêndice I, iii) de ambas as estações na aplicação do inquéritos I, afim de conhecer a percepção do público sobre as obras no local.

O inquérito foi realizado com 50 utentes do Metropolitano de Lisboa, sendo questionadas 25 pessoas em cada estação durante o tempo de espera do metro e na saída das respetivas estações, no período que compreende os meses de maio e julho de 2017, abordando as seguintes questões:

- Identificação da estação e data
- Frequência de utilização na estação
- Reconhecimento da obra através de apresentação da imagem
- Localização da obra
- Interesse em saber mais

INQUÉRITO
OBRAS EM AZULEJO NO METROPOLITANO DE LISBOA

O inquérito tem por finalidade obter informações a respeito da percepção do público as obras em azulejo do metropolitano de Lisboa, afim da realização de um trabalho de conclusão de curso em Museologia e Museografia da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa.

Os dados fornecidos são confidenciais e anónimos e serão utilizados exclusivamente para a investigação científica.

Estação de metro:	Data:
Com que frequência utiliza esta estação?	
<input type="checkbox"/> Sempre	
<input type="checkbox"/> Eventualmente	
<input type="checkbox"/> Nunca	
Você reconhece esta obra?	
<input type="checkbox"/> Sim	
<input type="checkbox"/> Não	
<input type="checkbox"/> Talvez	
Caso afirmativo, saberia dizer em qual estação se encontra?	
<input type="checkbox"/> Sim	
<input type="checkbox"/> Não	
Teria interesse em saber mais?	
<input type="checkbox"/> Sim	
<input type="checkbox"/> Não	

Figura 3 - Modelo do Inquérito I

Fonte: Elaborado pela autora

▪ Análise dos resultados inquérito I

Os resultados foram analisados com base em dados percentuais, através da análise das respostas obtidas nos inquéritos. Foi constatado que entre todos os entrevistados, a grande maioria não reconhece a imagem apresentada apesar de ser frequentador da estação.

Os gráficos a seguir apontam para a pesquisa geral, realizada nas duas estações. Os gráficos de cada estação se encontram no Apêndice II (iv, v) deste trabalho.

Em relação a frequência nas estações, a estatística dos 50 entrevistados mostra que 78% são frequentadores da estação, enquanto que apenas 14% frequenta eventualmente e 8% não é habitual, estando somente naquele momento.

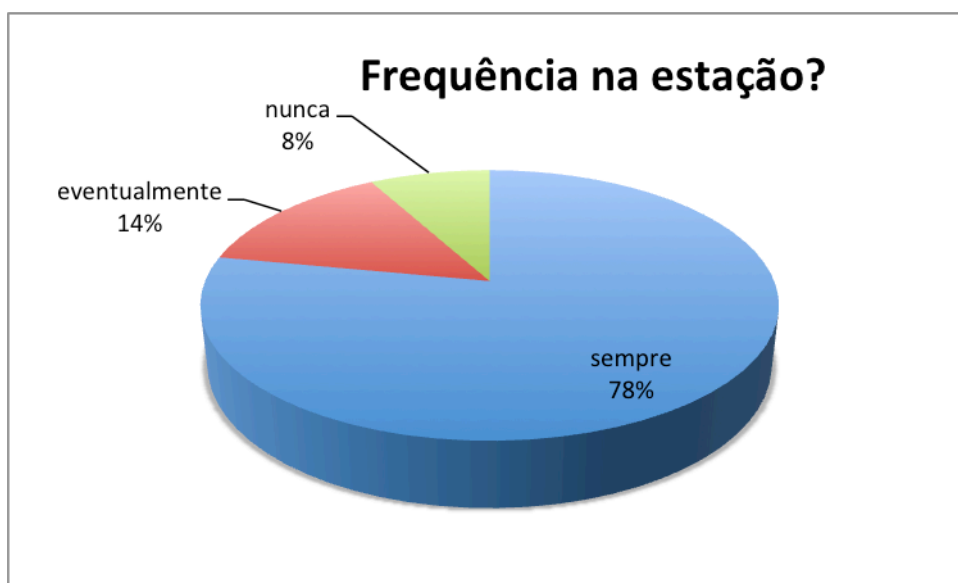


Gráfico 1- Porcentual frequência na estação

Quando questionado se o utente reconhece a imagem apresentada, 76% dizem não reconhecer e somente 18% reconhece a obra na estação, enquanto que 6% ficou em dúvida reconhecendo a imagem mas não sabendo onde se encontra.



Gráfico 2- Percentual de reconhecimento da obra

Das pessoas que reconheceram a obra através da imagem apresentada, 56% não saberia dizer onde se encontra enquanto que 44% reconhece a obra na estação



Gráfico 3 - Porcentual de reconhecimento da estação

Ao perguntar se o entrevistado teria interesse em saber mais sobre aquela imagem ou outras das estações do metro, 94% disseram que sim, ter interesse em saber mais, enquanto que 6% não demonstraram interesse.



Gráfico 4- Porcentual de interesse em saber mais

O valor percentual de cada estação onde foi aplicado o inquérito, se mostrou bastante semelhante. Assim, pode-se constatar que a maioria dos utentes não reconhecem a obra na estação em que estavam como mostra a tabela abaixo com as respostas de cada estação:

ESTAÇÃO		ALVALADE	ORIENTE
Frequência na estação	Sempre	18	21
	Eventualmente	4	3
	Nunca	3	1
Reconhece a obra?	Sim	4	5
	Não	20	18
	Talvez	1	2

Sabedoria dizer onde fica a obra?	Sim	1	3
	Não	3	2
Interesse em saber mais?	Sim	23	24
	Não	2	1

Número de entrevistados: 50

Tabela 1- Tabulação inquérito I

Segundo essas análises, pode-se constatar que a maioria dos 25 utentes entrevistados em cada estações onde foram realizados os inquéritos não se fixam nas obras, mas a partir do contato com a imagem possuem o interesse em saber mais.

▪ Realização Do Inquérito II

Para a realização deste inquérito, foram entrevistadas 40 pessoas no período entre maio e julho de 2018, em diversas estações do metro durante o deslocamento dentro das carruagens, incluindo os momentos de espera entre as estações.

Para estabelecer o perfil da pesquisa, foi perguntado a idade e o gênero do entrevistado, afim de estabelecer relações de preferências entre os mais variados públicos.

O objetivo deste inquérito era obter conhecimento dos diversos uso do *smartphone* entre os utentes do metro, afim de compreender qual finalidade era utilizado o aparelho nos momentos de deslocação e espera.

Com isso, pode-se estabelecer uma conexão com a proposta do estudo para criar uma estratégia interativa com o público com as obras em azulejos do metropolitano de Lisboa.

INQUÉRITO II
USO DO TELEMÓVEL NO METROPOLITANO DE LISBOA

O inquérito tem por finalidade obter informações a respeito do uso do telemóvel durante o deslocamento dentro do metropolitano de Lisboa, afim da realização de um trabalho de conclusão de curso em Museologia e Museografia da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa. Os dados fornecidos são confidenciais e anónimos e serão utilizados exclusivamente para a investigação científica.

Idade: _____ Masculino Feminino

Assinale o principal uso que você faz do telemóvel durante seu deslocamento dentro das estações do metropolitano de Lisboa. (pode marcar até 3 respostas)

- Ouvir música
- Responder mensagens (e-mail, whatsapp...)
- Jogar
- Realizar e atender chamadas telefônicas
- Assistir vídeos
- Entrar em redes sociais
- Pesquisa (ex.: google)
- GPS (localização)
- Ver Notícias
- Outros, _____

Nas estações do metro existem algumas indicações com codeQR nos mapas de localização da estação, já as utilizou?

Figura 4 - Modelo do Inquérito II

Fonte: Elaborado pela autora

▪ **Análise Dos Resultados Inquérito II**

Através dos inquéritos verificou-se que a maioria dos utentes que utilizam o *smartphone*, procuram o entretenimento enquanto deslocam-se para o seu destino, como mostra o gráfico a seguir:

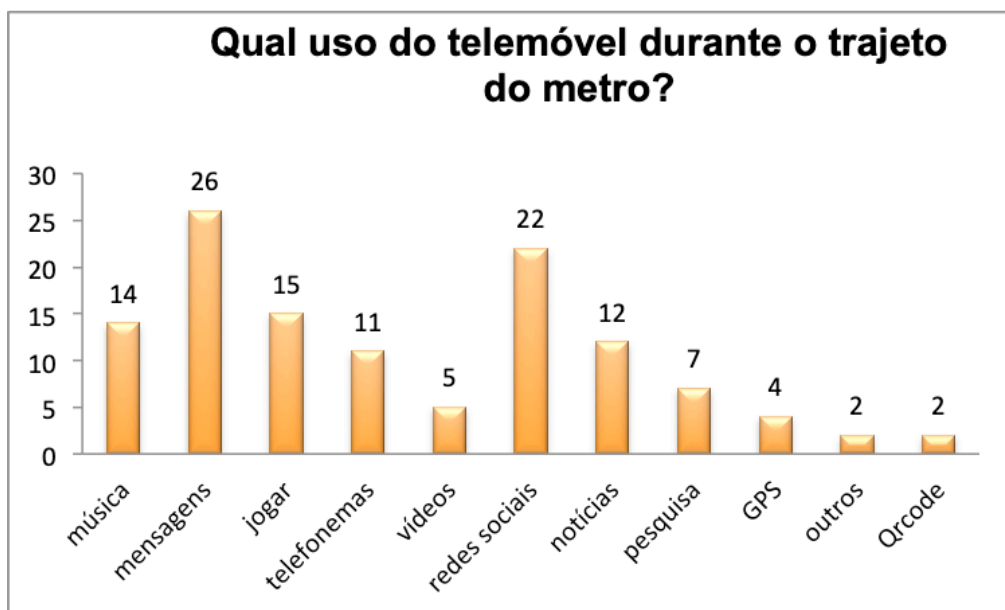


Gráfico 5- Qual o uso do telemóvel no metro

Quanto a porcentagem dos resultados se constatou que 22% dos utentes entrevistados utilizam o dispositivo móvel para enviar e receber mensagens, sendo considerados nessa categoria e-mails, whatsapp e Messenger. Dentre os entrevistados, 18% utilizam para entrarem em redes sociais e 12% jogam durante o percurso.

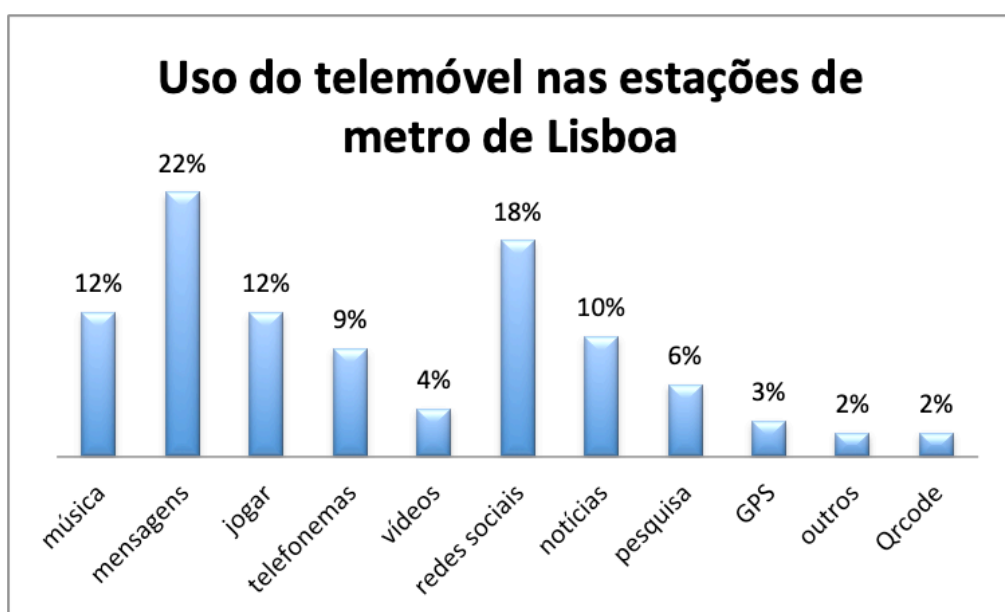


Gráfico 6- Porcentagem do uso do telemóvel no metro

Conforme pode-se observar na tabela a seguir, obteve-se ao todo 120 respostas entre os 40 entrevistados, sendo que cada entrevistado poderia marcar até três resposta mais relevantes, visto que não se utiliza o *smartphone* para um único fim. Foram entrevistados 20 homens e 20 mulheres em faixa etária variada.

Qual uso do telemóvel durante o trajeto pelo metro?		%
Ouvir musica	14	12%
Responder mensagens	26	22%
Jogar	15	12%
Realizar e atender chamadas telefônicas	11	9%
Assistir vídeos	5	4%
Entrar em redes sociais	22	18%
Noticias	12	10%
Pesquisa (google)	7	6%
GPS	4	3%

Outros	2	2%
Já usou o codeQR das estações de metro?	2	2%
Total de respostas	120	100%

Número de entrevistados 40

Tabela 2- Tabulação inquérito II

Pode-se perceber que os utentes praticamente não utilizam o recurso de *QRcode* fixados em alguns mapas de localização nas estações. Ao perguntar o motivo, muitos nem haviam percebido este recurso e das 2 pessoas entrevistadas que reparam a existência do código, somente uma teve curiosidade de acessar.

Se o objetivo desta pesquisa é dar visibilidade as obras do metro através de recursos tecnológicos, tanto por acesso ao website quanto pelos *QRcode* nas estações, é preciso tornar visível a comunicação com ampla divulgação nos estabelecimentos onde se encontra este público. O uso de cartazes em *displays* interativos espalhados pelas estações e paragens de autocarros pela cidade, é uma forma eficaz de comunicar com esse público e será abordado com mais detalhes no capítulo de Divulgação deste trabalho.

5 PROPOSTA DE DESCOBERTA DOS AZULEJOS NO METROPOLITANO DE LISBOA

Para atingir o objetivo dessa dissertação na qual pretende dar maior visibilidade as obras em azulejos do metro de Lisboa, foi proposto a criação de itinerários realizados através das quatro linhas do metropolitano ao criar percursos que levam o utilizador do metro à monumentos azulejares da cidade, podendo assim encontrar afinidades temáticas com as obras em azulejos das estações do metro, além também, de fazer percursos feitos dentro das estações guiados através de códigos *QR* localizados em algumas obras.

O percurso onde se encontram os painéis azulejares na cidade ficam próximos as estações Restauradores, Terreiro do Paço e Santa Apolónia da linha azul. Na linha amarela são as estações Senhor Roubado, Campo Grande e Rato.

Na linha verde as estações Intendente, Baixa-Chiado e Cais do Sodré e na linha vermelha as estações Moscavide, Cabo Ruivo e Olaias.

Procurando atender as quatro linhas do metro, foi delimitado três estações por linha sugerindo a visita de mais três estações onde é possível encontrar relações com os painéis azulejares da cidade com as obras em azulejos dentro das estações do metro. Para delimitar as reflexões sobre a arte nas estações, iremos nos referir somente a arte em azulejos dessas estações.

Para o acesso a esses itinerários foi criado um *website* onde o visitante pode fazer o *download* de cada percursos além de ser direcionados para a página através de *QRcode* espalhados nas estações junto as obras.

Percebemos que não basta ter um *website* sem uma eficaz divulgação, para isso, propomos a utilização de cartazes nos *displays* publicitários nas estações além de parcerias na divulgação em redes sociais e *sites* como a do Metropolitano de Lisboa e da Câmara Municipal.

Nos subcapítulos a seguir, falaremos da relação temática de cada ponto proposto nos itinerários, assim como o desenvolvimento do *website* e a forma de divulgação.

5.1 Itinerário dentro das Estações Através de QRcode

O uso de recursos tecnológicos está cada vez mais presente no quotidiano das pessoas e ganha um contexto cada vez mais atual nas instituições culturais no auxílio da difusão da arte. É comum encontrar uma infinidade de opções digitais a serviço do público e muitas vezes basta um aplicativo no *smartphone* para se conhecer um espaço antes mesmo de visitá-lo. Este conceito de aprendizagem surge frequentemente no trabalho com o público, provocando mudanças das formas de adquirir o conhecimento e apresenta um campo de oportunidades capaz de convidar o público a interagir com a obra e até mesmo, a fazer parte dela.

Para Santomé (2013) a tecnologia se torna cada vez mais acessível no quotidiano das pessoas, originando “novas formas de acesso à informação, de se relacionar, ver, se comportar, aprender, trabalhar, se divertir, pensar e ser”. (SANTOMÉ, 2013, p. 16). Desta forma, com toda acessibilidade da tecnologia, é possível pensar em estratégias de informação que possam interagir com o público, em busca de gerar maior interesse no meio em que vivem.

A aplicação de *QRcode* (*Quick Response Code*), como o próprio nome diz, (resposta rápida), é uma ferramenta de transmissão de informação já bastante comum na maioria das instituições culturais que procuram fornecer mais detalhes sobre um determinado assunto ou obra, através de um equipamento de leitura, no caso, um *smartphone*.

É uma tecnologia tão acessível que qualquer pessoa pode gerar um código através do acesso a internet. Basta entrar em um site gerador de códigos e adicionar um link que direciona para a página com a informação. Por esse motivo, esse recurso foi escolhido para desenvolver a proposta de itinerário entre as obras do metro.

Trata-se de um percurso contínuo, pela qual pode ser iniciada em qualquer ponto que se encontre o código, conforme mostra a figura a seguir:



Figura 5 - Circuito do Itinerário dentro das estações

Fonte: Elaborado pela autora

Cada obra possui alguma ligação com a estação seguinte proposta pelo percurso. O objetivo dessa atividade é que o utente ao encontrar um *QRcode* acesse a informação e seja levado para a próxima estação, assim tendo a oportunidade de saber mais sobre as obras do Metropolitano através das relações entre elas.



Figura 6 - Aspeto da página web através do acesso ao QRcode

Fonte: Elaborado pela autora

Os quadros a seguir, mostram a informação obtida através do acesso do QRcode nas estações:

Tabela 3- Texto QRcode estação Alvalade



Estação Alvalade



Nesta estação, a artista Bela Silva recorre a técnica majólica em pintura de azulejos em sua intervenção de 300 m² nas paredes do cais. O tema utilizado pela artistas nos painéis de cores vibrantes falam de mulheres, animais e o jogo de sedução. Alguns pormenores são inspirados na fábula portuguesa O MACACO DO RABO CORTADO, você conhece essa história?

Na estação Cais do Sodré também podemos ver um personagem da literatura com passos apressado para não atrasar-se. Vá até a estação e encontre o QRcode para descobrir quem é.

Tabela 4- Texto QRcode estação Cais do Sodré



Estação Cais do Sodré



Você já viu esse coelho apressado antes?

Os painéis em azulejos desta estação é de autoria do artista plástico António Dacosta que, antes de falecer, deixou os esboços para esta estação sendo realizados segundo a interpretação do pintor Pedro Morais.

Os grandes painéis que tomam lugar em todo cais da estação, evocam um personagem clássico da literatura: ALICE NO PAÍS DAS MARAVILHAS, do escritor

Lewis Carroll.

Na estação do Rossio é possível encontrar outro painel com alguém apressado para não perder o comboio. Vá até a estação do Rossio encontre o *QRcode* e descubra mais sobre esse painel.

Tabela 5- Texto QRcode estação Rossio



Estação Rossio



A pintora Helena Almeida criou para esta estação um friso composto por módulos de doze azulejos que percorre as paredes ao longo do átrio até as escadas de acesso do cais.

As figuras femininas representam posturas corporais de movimento, a sugerir acompanhar o percurso do passageiro.

Essas imagens femininas fragmentadas remetem a ideia do andar, ao lembrar um *frame* de uma película onde a sequência produz o movimento.

Você conhece outra estação do metro que brinca com olhar através da fragmentação da imagem?

Vá até a estação Campo Grande e encontre o *QRcode* para saber mais

Tabela 6- Texto QRcode estação Campo Grande



Estação Campo Grande



Nesta estação, Eduardo Nery cria uma espécie de ilusão de ótica com as figuras de convite, baseadas nas figuras típicas da azulejaria do século XVIII utilizadas à entrada

e nas escadarias dos edifícios da época para recepcionar os visitantes. O artista transpõe essas figuras de uma forma bastante contemporânea aproveitando o quadriculado dos azulejos, criando formas surreais na desconstrução da imagem, provocando assim, um jogo lúdico como um *puzzle* desafiando visualmente os observadores.

O artista Júlio Pomar na estação Alto dos Moinhos, apresenta personalidades portuguesas numa espécie de figuras de convite a receber o público que chega à estação. Vá até a estação Alto dos Moinhos e encontre o *QRcode* para saber mais sobre quem são essas personalidades.

Tabela 7- Texto QRcode estação Alto dos Moinhos



Estação Alto dos Moinhos



Júlio Pomar homenageia quatro personalidades da literatura portuguesa no revestimento em azulejo desta estação. Através da linguagem do *graffiti* o artista retrata Bocage, Camões, Fernando Pessoa e Almada Negreiro.

Com esses desenhos também foi organizada uma exposição em 1984 pelo Centro de Arte Moderna na Fundação Calouste Gulbenkian com o título “1 ano de desenho, 4 poetas no Metropolitano de Lisboa”.

Na estação Saldanha é possível encontrar intervenções plásticas em azulejo que evocam o trabalho de um dos poetas retratados por Pomar. Vá até a estação e olhe para o teto do átrio. Descubra de quem é a obra encontrando o próximo *QRcode* na estação.

Tabela 8- Texto QRcode estação Saldanha



Estação Saldanha



A estação Saldanha faz parte das primeiras onze estações inauguradas em 1959 pelo Metropolitano de Lisboa. Com o crescimento da rede a estação sofre algumas remodelações e novas intervenções plásticas são incorporadas no decorrer dos anos. Entre elas encontramos os trabalhos de Almada Negreiros realizadas pelo seu filho o arquiteto José Almada Negreiros. O revestimento azulejar é centrado nas obras literárias e plásticas do artista, com traçados geométricos e simples que contribuem com o olhar do passageiro em movimento.

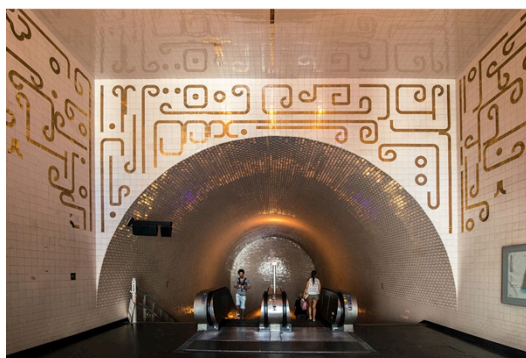
O teto da estação com suas linhas contínuas lembram um labirinto onde o traçado preto é interrompido pelo quadrado dourado bem ao centro do desenho.

Você sabia que na estação Baixa-Chiado o artista Ângelo de Souza também utilizou o teto para expressar sua arte? Vá até os acessos de saída da estação Baixa-Chiado, encontre o *QRcode* para descobrir mais sobre essa obra.

Tabela 9- Texto QRcode estação Baixa-Chiado



Estação Baixa Chiado



A intervenção plástica do pintor Ângelo de Souza nos espaços de acesso a rua desta estação, faz nos lembrar signos soltos numa linguagem que se aproxima à arte

islâmica nos revestimentos de azulejos brancos e linhas em dourados que nos remete a ideia de uma grafia árabe.

Quem utiliza a grafia árabe é a artista Gracinda Candeias na estação Martins Moniz, que utiliza essa linguagem para construir seus painéis em azulejo, que caracterizam a diversidade cultural do local da estação.

Para saber mais vá até a estação Martim Moniz, encontre o próximo *QRcode* e descubra as culturas que esses painéis representam.

Tabela 10- Texto QRcode estação Martim Moniz



Estação Martim Moniz



Para a intervenção plástica desta estação, a artista Gracinda Candeias utiliza elementos representativos de diversidade étnicas que caracterizam o local. Com a escrita árabe compõe o tema mourisco, com elementos que convertem o fado e as touradas concebe o tema português e em elementos inspirados nas cores e desenhos dos tecidos indígenas do século XVI concebe o tema africano.

O painel que traz referências africanas é inspirado nos desenhos das grutas pré-histórica de Angola, onde a artista nasceu.

Outro artista do metro que utiliza da linguagem de um desenho primitivo para criar murais que contam a história desde a criação do mundo até as grandes viagens é o artista José Guimarães na estação Carnide.

Vá até esta estação e encontre o *QRcode* para saber mais.

Tabela 11- Texto QRcode estação Carnide



Estação Carnide



A intervenção plástica do artista José Guimarães para esta estação tem como tema O Milagre da Luz que adota esse nome dando-lhe um sentido leigo, português e universal através de murais que representam A Vida e a Morte, As Grandes Viagens, e a Criação do Mundo. Este último se encontra no exterior envolvendo a estação.

Assim como o Guimarães apresenta no mural dos descobridores o tema As Grandes Viagens, na estação Restauradores o artista Luiz Ventura concebe o painel em azulejo no átrio da estação que retrata a chegada dos descobridores portugueses no Brasil. Vá até a estação Restauradores e descubra o QRcode para conhecer essa história.

Tabela 12- Texto QRcode estação Restauradores



Estação Restauradores



Nesta estação se encontra o painel em azulejo repleto de significados do artista Luiz Ventura que conta a história da chegada dos portugueses no Brasil. Trata do encontro de duas culturas muito diferentes através de figuras que representam conceitos como, o Idealismo Mercantilista como personagem central da história; a Propriedade Privada com uma sociedade agrária sem classes sociais; a Religião e ainda figuras do Bem e o Mal com figuras do anjo e do diabo; a Ganância com imagem da mão apoiada na arca

de objetos de prisão ou castigo usados com os escravos; o Militarismo na imagem da lança como defesa; a Ciência através da figura do astrolábio, peça fundamental no avanço das expedições navais; a Tecnologia mostrado através da construção naval; a Cultura representado por personagem com pena e livro em mãos; a Ambiguidade e o Fantasma, personagem situado no limite da embarcação representando a ameaça do desconhecido.

Você sabia que na estação Alameda é possível conhecer alguns dos navegadores que fizeram parte dessa história de descobrimento?

Vá até a estação e encontre o *QRcode* para descobrir mais.

Tabela 13- Texto QRcode estação Alameda



Estação Alameda



Os painéis de autoria de Costa Pinheiro para essa estação intitula-se Os Navegadores e retratam grandes nomes dos Descobrimientos Portugueses através de personagens que contam a História de Portugal. Entre os painéis podemos encontrar nomes como Vasco da Gama, D. João II, Fernão de Magalhães entre outros.

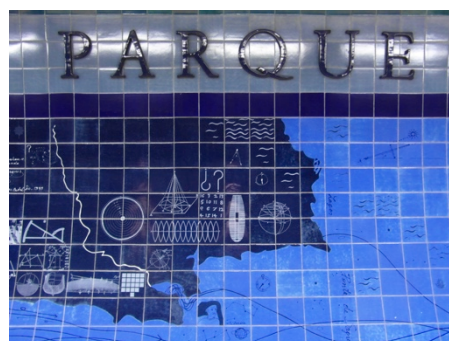
Podemos encontrar uma outra estação do metro que aborda a temática da Expansão e Descobrimientos portugueses.

Vá até a estação Parque e encontre o *QRcode* para saber mais.

Tabela 14- Texto QRcode estação Parque



Estação Parque



Esta estação foi incluída no programa sugerido pela União Internacional de Transportes Públicos (UITP) que divulga a inscrição em locais públicos da Declaração Universal dos Direitos do Homem. Os azulejos de autoria da artista belga Françoise Schein, reveste toda a nave desta estação

com os trinta artigos da Declaração Universal dos Direitos do Homem.

Além desta temática surge também o tema da Expansão e Descobrimientos portugueses sugerindo uma leitura em conjunto desses assuntos.

A cor predominante no espaço é o azul cobalto que reveste todas as paredes do cais e lembram os revestimentos de fachadas utilizados na arquitetura portuguesa.

Você conhece esse tipo de revestimento de fachada? Na estação Colégio Militar/Luz podemos ver um padrão muito utilizado nesse tipo de revestimento. Vá até a estação e encontre o *QRcode* para descobrir que tipo de módulo tradicional o artista utilizou.

Tabela 15- Texto QRcode estação Colégio Militar/Luz



Estação Colégio Militar/Luz



O artista Manuel Cargaleiro pretendeu, nesta estação, criar um ambiente presente na memória da arquitetura portuguesa através dos revestimentos de fachadas com a típica padronagem em tons de azul e módulos em forma de ponta de diamante, muito

comum nas fachadas de edifícios. O artista usa figuras avulsas nos módulos para criar um padrão único, colocadas em todos os espaços de circulação além de painéis em mármore branco esculpidas em ponta de diamante.

Na estação Rato é possível ver mais trabalhos do artista em painéis com superfície branca com padrão em relevo de formas geométricas, além dos painéis com pinturas de Vieira da Silva e Arpad Szènes transposta para azulejo por Manuel Cargaleiro.

Vá até a estação Rato para conhecer o trabalho e encontre o *QRcode* pra descobrir mais.

Tabela 16- Texto QRcode estação Rato



Estação Rato



Manuel Cargaleiro transpões para o azulejo as pinturas de Vieira da Silva e Arpad Szènes nesta estação. Porém, é de sua autoria os painéis que revestem o átrio com superfícies em baixo relevo de motivos geométricos ao longo do cais e no enquadramento dos painéis de Arpad e Vieira da Silva e nas galerias das escadas rolantes em fundo verde.

Devido a proximidade da estação com o Museu da Fundação Arpad Szènes – Vieira da Silva, o Metropolitano de Lisboa decide homenagear os dois artistas.

Outra estação do metro que pode-se ver o trabalho de Vieira da Silva é a estação Cidade Universitária. Vá até lá e encontre o *QRcode* para conhecer mais o trabalho desta artista.

Tabela 17- Texto QRcode estação Cidade Universitária



Estação Cidade Universitária



A intervenção plástica da estação Cidade Universitária é de Vieira da Silva e mais uma vez, Manuel Cargaleiro fez a transposição para o azulejo. O painel central da estação intitulado “*Le Métro*” apresenta um aglomerado de pessoas que se protegem dentro do metro de Paris, como num abrigo antiaéreo.

Algumas figuras do restante da estação, foram retiradas deste painel central, como corujas e olhos, símbolo do conhecimento e da razão, criando uma ligação temática do local.

Na estação Alvalade é possível encontrar um mocho nos painéis coloridos de Bela Silva, mas diferente do mocho de Vieira da Silva, esse representa a noite.

Vá até a estação Alvalade e encontre o *QRcode* para descobrir o que Bela Silva quis representar com os desenhos.

Ao acessar o código, o utente é direcionado para a página web criada como proposta deste trabalho, onde é possível descarregar os itinerários para descobrir obras azulejares na cidade através do metro.

5.2 ITINERÁRIO PELA CIDADE ATRAVÉS DO METRO

5.2.1 Itinerário Linha Azul

Para este itinerário se considerou as estações de Restauradores, Terreiro do Paço e Santa Apolónia como estações próximas a painéis azulejares da cidade. Foi estipulado relações desses pontos turísticos com as obras das estações do metropolitano de Lisboa. São eles: a estação Alto dos Moinhos, Alameda e Alvalade, conforme aponta a tabela a seguir.

Estações linha Azul	Vai para onde	Ver também	
Restauradores	Túnel do Pátio do Tronco Rua das Portas de St. Antão, 13 - Lisboa	Estação Alto dos Moinhos	Artista Júlio Pomar
Terreiro do Paço	Casa dos Bicos Rua dos Bacalhoeiros, 10 - Lisboa	Estação Colégio Militar/Luz	Artista Manuel Cargaleiro
Santa Apolónia	Painel Bica do Sapato Calçada de Santa Apolónia, 36 - Lisboa	Estação Alvalade	Artista Bela Silva

Tabela 18- Itinerário da Cidade linha Azul

- Estação Restauradores

A estação Restauradores abriu ao público na inauguração da rede em 29 de janeiro de 1959 e faz parte da 1ª fase do 1ª escalão da construção do metro de Lisboa. O projeto arquitetónico da estação é do arquiteto Falcão e Cunha e a intervenção plástica é da pintora Maria Keil.

Em fevereiro de 1977, houve a ampliação do átrio norte, cujo o projeto arquitetónico ficou a cargo do arquiteto Benoliel de Carvalho. A estação sofreu novas ampliações em 1994 e os arquitetos Sanchez Jorge e Duarte Nuno Simões assinam o projeto arquitetónico do átrio norte. É instalado no átrio sul

um painel de azulejos intitulado “Brasil-Portugal: 500 anos – A Chegança” do artista brasileiro Luiz Ventura (São Paulo, 1930).

A ligação Restauradores Baixa-Chiado foi inaugurada em agosto de 1998 inserido a remodelação do átrio sul com a autoria do projeto arquitetónico de Manuel Ponte e as intervenções plásticas dos artistas Nadir Afonso (Chaves, 1920 – Cascais, 2013) e Lagoa Henrique (Lisboa, 1923–2009).

Nadir Afonso criou os seis painéis de azulejos localizados no cais da estação. Os painéis são dedicados as principais capitais metropolitanas, da qual representa às cidades de Madri, Paris, Londres, Nova Iorque, Rio de Janeiro e Moscovo, uma homenagem de Lisboa à essas capitais.

Próximo a estação, na rua das Portas de Santo Antão, se localiza o Pátio do Tronco onde existiu no século XVI a Cadeia Municipal do Tronco. Foi ali que em 1552, Luís de Camões se envolveu em uma briga onde feriu um criado do Paço e ficou preso durante alguns meses na Cadeia do Tronco, apesar de perdoado pelo agredido. Devido a este fato, em 1992 no túnel que dá acesso ao Pátio do Tronco, é construído um revestimento em azulejos de autoria de Leonel Moura (Lisboa, 1948). O revestimento é alusivo a cena que Camões se envolveu.

A lateral do passeio é composta por uma faixa de azulejos pretos que diz: “A 16 de junho de 1552 foi preso às portas de Santo Antão por se envolver numa rixa Luís Vaz de Camões sendo trazido para a Cadeia Municipal do Tronco”. Abaixo desses dizeres, em uma faixa preta está escrito “Sempre Portugal”. Sem dúvida mais uma bela obra azulejar na cidade, que homenageia Luís de Camões e conta as histórias da cidade.

Para esse percurso sugerimos a estação Alto dos Moinhos para conferir os *graffitis* feitos por Júlio Pomar dos grandes poetas portugueses. Os poetas homenageados pelo artista nesta estação são: Bocage, Fernando Pessoa, Almada Negreiros e Luís de Camões. Essa linguagem expressiva chamada *graffiti* utilizada pelo artista, nos remete a arte dos espaços urbanos.

- Estação Terreiro do Paço

A estação Terreiro do Paço abriu ao público em dezembro de 2007. Neste mesmo ano foi distinguida com o prémio Valmor e Municipal de Arquitetura².

O responsável pelo projeto arquitetónico da estação é o arquiteto Artur Rosa (Lisboa, 1926) e a autoria da intervenção plástica é de João Rodrigues Vieira (Vidago, 1934 - Lisboa, 2009).

Para esta estação, artista criou um painel em azulejo intitulada *Transparência II* e encontra-se instalada no átrio principal em uma parede elevada da estação.

A estação localiza-se na Praça do Comércio em uma zona central da cidade, entre as estações Baixa-Chiado e Santa Apolónia. Foi a principal saída da cidade para o mar na época dos Descobrimentos e hoje os prédios que envolvem a praça é constituídos por edifícios de atividades culturais e governamentais, assim como cafés, hotéis e restaurantes.

A alguns metros da estação se encontra a Casa dos Bicos, onde se encontra nos pisos superiores a sede da Fundação José Saramago e no piso térreo o núcleo arqueológico que faz parte do Museu de Lisboa. A fachada do edifício é inspirada na arquitetura renascentista italiana constituída por mais de 1000 pedras cortadas em pirâmides semelhantes a ponta de diamante.

O revestimento em ponta de diamante era frequente nos edifícios públicos, tornando-o bastante presente na padronagem dos espaços de circulação. Assim Manuel Cargaleiro na estação Colégio Militar/Luz, buscou criar um ambiente familiar revestindo as paredes com o padrão de azulejos em ponta de diamante.

- Estação Santa Apolónia

A estação de metro Santa Apolónia foi inaugurada em dezembro de 2007 com o projeto arquitetónico de Leopoldo Rosa. Junto a estação esta a estação de comboios mais antiga de Lisboa, a Estação de *Caminhos de Ferro de Santa Apolónia* onde partem diversos comboios com destinos nacionais e internacionais.

² Prémio que tem por finalidade premiar a qualidade arquitetónica de novos edifícios da cidade

A intervenção plástica da estação do metro de Santa Apolónia ficou a cargo do artista José Santa-Bárbara (Lisboa, 1936) com dois painéis em azulejos com a temática *Homenagem aos Ferroviários*, inspirados em fotografias dos meados do século XX. Um dos painéis homenageia os passageiros enquanto que o outro, os funcionários da ferroviária.

Não muito longe da estação, na calçada de Santa Apolónia, próximo do local onde existia a antiga Fábrica do Sapato, se encontra um painel em azulejo da artista Bela Silva (Almada, 1966) com desenhos de sapatos antigos sobre um fundo em xadrez colorido, referenciando as calçadas portuguesas e os enxequetados cerâmicos.

Outro belíssimo trabalho desta artista pode-se encontrar na estação Alvalade onde alguns pormenores do painel de azulejos pintados a mão são inspirados na história tradicional portuguesa *O Macaco do Rabo Cortado*. O tema utilizado para os painéis são as mulheres, os animais e o jogo de sedução.

5.2.2 Itinerário Linha Amarela

O itinerário proposto para esta linha compreende as estações do metro Senhor Roubado, Campo Grande e Rato como partidas para se conhecer as referências em azulejos pela cidade. A relação com os pontos turísticos da cidade se relacionam com as seguintes obras das estações da rede do metropolitano de Lisboa, são eles: a estação Marquês do Pombal, Areeiro e Cidade Universitária, como mostra a tabela a seguir:

Estações linha Amarela	Vai para onde	Ver também	
Sr. Roubado	Monumento Sr. Roubado Rua do Sr. Roubado, Odivelas	Estação Jardim Zoológico	Artista Júlio Resende
Campo Grande	Painel 2º circular Av. Mal. Craveiro Lopes	Estação Areeiro	Artista Júlia Ventura
Rato	Museu A. Szenes Vieira da Silva Praça das Amoreiras, 56	Estação Cidade Universitária	Artista Vieira da Silva

Tabela 19- Itinerário da Cidade linha Amarela

- Estação Sr. Roubado

A estação Senhor Roubado foi inaugurada em 2004 na extensão da linha amarela entre Campo Grande a Odivelas. Com projeto arquitetónico de Manuel Bastos e intervenção artística de José Pedro Croft (Porto, 1957).

José Pedro Croft apresenta um trabalho carregado de um grafismo abstrato de cores fortes sobre as paredes da estação. O artista traz, através de gestos simples, redes de linhas cruzadas e padrões de círculos com o efeito de tinta a escorrer, a lembrar o estilo urbano dos graffitis de rua.

Próximo a estação na bifurcação da av. Sr. Roubado e a rua Pedro Alvares Cabral , há o monumento do Padrão do Senhor Roubado construído em 1744 com painéis em azulejos descrevendo um fato ocorrido a mais de 300 anos que aconteceu na Igreja de Odivelas em 1671. Trata-se do roubo dos vasos sagrados com as hóstias consagradas. Além disso, o ladrão despiu as imagens da Virgem e o Menino Jesus, o que ocasionou maior repercussão. “Este ato de desrespeito originou um grande sentimento de revolta, pois foram considerados atos desnecessários que um bom ladrão não cometeria.” (SIMÕES, 2000, p.14). As relíquias roubadas foram enterradas no local onde se encontra o monumento que assume uma importância maior pelo fato da obra estar diretamente relacionada ao local.

Neste sentido, a estação escolhida para fazer relação a este ponto da cidade é a estação Jardim Zoológico. A decoração desta estação está vinculada com o nome e o lugar onde se encontra. Devido a proximidade com o Jardim Zoológico, Julio Resende deu vida aos espaços da estação com desenhos inspirados na temática da natureza, da fauna e da flora do lugar.

- Estação Campo Grande

A estação do Campo Grande é a primeira estação construída em viaduto. Abriu ao público em 1993 com o projeto arquitetónico de autoria de Ezequiel Nicolau e a intervenção plástica de Eduardo Nery. Faz correspondência entre as linhas verde e amarela além de constituir um importante interface entre os transportes rodoviários.

Nesta estação, Eduardo Nery cria uma espécie de ilusão de ótica com as figuras de convite, baseadas nas figuras típicas da azulejaria do século XVIII utilizadas à entrada e nas escadarias dos edifícios da época para recepcionar os visitantes. O artista transpõe essas figuras de uma forma bastante contemporânea aproveitando o quadriculado dos azulejos criando formas surreais na desconstrução da imagem.

Quase em frente a estação, na 2ª circular do Campo Grande, Eduardo Nery realiza intervenções nos pilares do viaduto em painéis figurativos. Os temas remetem para o Campo Grande em época marcada pela vida social, pelo lazer, pelas tradições religiosas e populares, sendo as modalidades desportivas o motivo de maior destaque.

Na estação do Areeiro a artista Júlia Ventura (Lisboa, 1952) também destaca situações lúdicas de jogo e lazer com a intervenção plástica intitulada *As Meninas* onde utiliza imagens de crianças em tamanho natural em circunstâncias de recriação que lembram o desporto através das barras de ginásticas.

- Estação Rato

A estação Rato abriu ao público em 1997. O projeto arquitetónico é de Sanchez Jorge e as intervenções plásticas de Arpad Szenes (Budapeste, 1897 – Paris, 1985) e Maria Helena Vieira da Silva com transposição para azulejo de Manuel Cargaleiro.

A intervenção plástica desta estação é uma homenagem do Metropolitano aos dois artistas devido a proximidade da estação a Fundação Arpad Szenes-Vieira da Silva.

Manuel Cargaleiro também contribui com o revestimento de azulejos em baixo relevo com motivos geométricos na estação.

A Fundação Arpad Szenes-Vieira da Silva foi inaugurada em 1994 e se encontra na praça das Amoreiras. A Fundação abriga um Museu monográfico com a coleção dos dois artistas além de um centro de documentação e investigação.

A intervenção plásticas da estação Cidade Universitária é de Vieira da Silva e mais uma vez, Manuel Cargaleiro fez a transposição para o azulejo. O painel

central da estação intitulado “*Le Métro*” apresenta um aglomerado de pessoas que se protegem dentro do metro de Paris, como num abrigo antiaéreo.

Algumas figuras do restante da estação, foram retiradas deste painel central, como corujas e olhos, símbolo do conhecimento e da razão, criando uma ligação temática do local.

No exterior, mesmo a saída da estação, se encontra um painel de azulejos da artista que representa a cidade de Lisboa antiga. Esse painel foi doado a cidade pelo Metropolitano de Lisboa em 1989.

5.2.3 Itinerário Linha Verde

As estações do metro que compreende o percurso da linha Verde são: estação Intendente, Baixa-Chiado e Cais do Sodré. Essas estações levam para obras azulejares da fachada da Fábrica Viúva Lamego, a fachada da Casa Ferreira das Tabuletas e a fachada da loja Casa dos Parafusos. Esses revestimentos azulejares fazem relação temática com as estações Saldanha e Jardim Zoológico, como mostra a tabela a seguir:

Estações linha Verde	Vai para onde	Ver também	
Intendente	Fabrica Viúva Lamego Largo do Intendente Pina Manique, 23-27	Várias estações possuem obras realizadas na Fábrica Viúva Lamego	
Baixa-Chiado	Casa do Ferreira das Tabuletas Rua da Trindade, 28-34	Estação Saldanha	Artista Luís Filipe de Abreu
Cais do Sodré	Revestimento de fachada da loja Casa dos Parafusos Rua da Boavista, 186 Lisboa	Estação Laranjeiras	Artista Sá Nogueira

Tabela 20- Itinerário da Cidade linha Verde

- Estação Intendente

A estação Intendente faz parte da 3ª fase da construção do 1º escalão da rede, entre 1963 e 1966. Ela abriu ao público no ano de 1966 e quem assina o projeto arquitetónico é o arquiteto Dinis Gomes e a intervenção plástica é de Maria Keil. Próximo a esta estação está a Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego, lugar onde se produziu a maioria das obras em azulejos do metropolitano e de obras públicas em azulejos espalhadas pela cidade. Apresenta uma fachada figurativa do século XIX, característico do seu autor, Luís Ferreira conhecido como Ferreira das Tabuletas que pintou os azulejos da fachada na própria fábrica. Esta fachada foi também pioneira do azulejo utilizado com fins publicitários. É possível verificar que em duas das colunas registram figuras segurando placas com o nome e data da fundação da fábrica.

- Estação Baixa-Chiado

A estação Baixa-Chiado foi aberta ao público em 1998 com correspondência da linha azul e verde sendo a estação mais profunda de toda a rede com 43m abaixo da superfície.

O projeto arquitetónico é de autoria do arquiteto Álvaro Siza Vieira (Matosinho, 1933) e a intervenção plástica de Ângelo de Sousa (Maputo, 1938–Porto, 2011). O artista limita sua intervenção ao dois acessos para a rua com inscrições em dourado sobre azulejos brancos de signos que remetem à arte islâmica.

A poucos metros na saída do largo de Camões, se encontra um edifício que apresenta em sua fachada uma decoração original e emblemática da arquitetura lisboeta de autoria de Luis António Ferreira, daí o nome da casa, “Casa do Ferreira das Tabuletas”.

O revestimento azulejar da fachada apresenta nichos com figuras humanas representando a Terra, a Água, a Indústria, o Comércio, a Agricultura e a Ciência. Assim como o trabalho de Luís Filipe de Abreu (Torres Novas, 1935) na estação Saldanha, onde a temática dos revestimentos azulejares se baseiam nas *características universais do Homem*.

Na remodelação da estação Saldanha em 1996, com ligação com a linha amarela, o artista desenvolve através de painéis em azulejos, temáticas como as quatro estações (Água, Ar, Terra e Fogo); os cinco sentidos; as estações do ano e momentos como o Encontro, Despedida e Espera.

- Estação Cais do Sodré

A estação de metro Cais do Sodré permite a correspondência direta entre o metropolitano, a estação ferroviária e o transporte fluvial. Foi inaugurada em 1998, constituindo uma importante conexão do sistema de transporte de Lisboa. Com arquitetura de Nuno Teotónio Pereira (Lisboa, 1922-2016) e a intervenção plástica de António DaCosta que antes de falecer, deixou alguns esboços para a estação que foi integrada segundo a interpretação do artista Pedro Morais.

No cais da estação é possível ver grandes painéis de azulejos figurando um coelho com pressa, com os dizeres “ESTOU ATRASADO” em alusão ao personagem da literatura “Alice no País das Maravilhas”, de Lewis Carroll.

Próximo a estação se encontra um revestimento azulejar na fachada da loja Casa dos Parafusos, com letreiro em azulejo alusivo a função comercial da loja através da representação de parafusos e porcas que constituem a palavra PARAFUSOS. Este é um dos melhores exemplos do uso do azulejo como função identificativo-publicitário, ao relacionar o local diretamente com sua função comercial.

Rolando Sá Nogueira (Lisboa, 1921-2002), na estação de Laranjeiras, também cria essa ligação com o local da obra. A arte desta estação é representada por azulejos em serigrafias de grandes laranjas que representam a antiga zona da estação onde se encontravam quintas com laranjeiras e pomares.

Para Pereira (1990, p.65) Sá Nogueira “cria imagens que, ao contrário da decoração de todas as outras estações, remete para referências não urbanas, situadas longe do obsessivo labirinto da cidade.” A arte em azulejo da estação Laranjeiras, esta intimamente ligada ao nome da estação além da relação com a zona que ela se encontra.

5.2.4 Itinerário Linha Vermelha

O percurso proposto para a linha vermelha abrange as estações de Moscavide, Cabo Ruivo e Olaias. Essas estações levam para painéis em azulejos do Complexo Art's Business & Hotel Center; para o revestimento azulejar do Edifício Écran e para o revestimento do interior da Igreja e Convento de Chelas, como mostra a tabela a seguir:

Estações linha Vermelha	Vai para onde	Ver também	
Moscavide	Mural Super-Heróis Av. D. João II Lisboa	Estação Oriente	Artista Erro
Cabo Ruivo	Revestimento azulejar do edifício Écran de Jorge Martins Alameda dos Oceanos, 1-1B Lisboa	Estação Chelas	Artista Jorge Martins
Olaias	Mural de Querubim Lapa na Escola António Arroio Rua Cel. Ferreira do Amaral, 21 Lisboa	Estação Bela Vista	Artista Querubim Lapa

Tabela 21- Itinerário da Cidade linha Vermelha

- Estação Moscavide

A estação Moscavide inaugura em 2012 com o prolongamento da linha vermelha da estação Oriente ao Aeroporto. O projeto arquitetónico é do arquiteto Manuel Bastos.

Por essa estação é possível chegar ao painel de azulejos de grande dimensão representados por personagens de banda desenhada de super heróis do artista islandês Erró (Islândia, 1932), localizado no muro exterior do Complexo Art's Business & Hotel Center.

Outro trabalho do artista na mesma linguagem da banda desenhada está na estação Oriente. Nesta obra em azulejo, o artista trabalha a temática de mitos e lendas ligados ao mar, inspirado em figuras da mitologia e episódios marítimos.

- Estação Cabo Ruivo

A estação Cabo Ruivo abriu ao público em 1998 na formação da linha vermelha desde a estação Alameda até a estação Oriente. Quem assina o projeto arquitetónico da estação são os arquitetos Duarte Nuno Simões, João Santa Rita e José Santa Rita. A intervenção plástica fica a cargo do artista David de Almeida (São Pedro do Sul, 1945 - Lisboa, 2014). A temática utilizada pelo artista para essa estação é inspirada na arte pré-histórica.

Próximo a estação se encontra o maior edifício em construção contínua no Parque das Nações, com a mais extensa fachada revestida de azulejos em Lisboa, de autoria do artista Jorge Martins. A configuração do Edifício Écran faz lembrar um navio de cruzeiros e a grande lateral do prédio uma tela de écran. Foi projetado pelo arquiteto José Troufa Real (Luanda, 1941) na época da EXPO'98 e inaugurado em 2000.

Jorge Martins também assina a intervenção plástica da estação Chelas. Nesta estação, o artista trabalhou com o revestimento em azulejo de praticamente toda superfície da estação, incluindo as colunas, onde percebe-se uma perfeita harmonia entre a arquitetura e a intervenção plástica.

- Estação Olaias

Aberta ao público em 1998, com projeto arquitetónico de Tomás Taveira (Lisboa, 1938) que também assina a intervenção plástica da estação juntamente com Pedro Cabrita Reis (Lisboa, 1956), Graça Pereira Coutinho (Lisboa, 1949), Pedro Calapez (Lisboa, 1953), Rui Sanchez (Lisboa, 1954) e António Palolo (Évora, 1946 – Lisboa, 2000).

A intervenção plástica em azulejo no interior da estação ficou a cargo de Pedro Calapez com painel cerâmico de espessuras diferentes de azulejos dando-lhe características de leitura em relevo e António Palolo intercedeu no exterior no viaduto na saída do túnel da estação com um conjunto de painéis em azulejo de cores fortes e sequencial, a acompanhar o movimento do vagão.

Próximo a estação se encontra um grande painel do artista Querubim Lapa (Portimão, 1925 – Lisboa, 2016) a revestir a fachada exterior da Escola Artística António Arroio, onde o artista estudou.

Querubim Lapa também contribuiu para as obras em azulejos na estação Bela Vista do Metropolitano de Lisboa permitindo ao artista a composição de grandes superfícies murais com revestimentos em azulejos e painéis cerâmicos em relevo.

6 COMUNICAÇÃO | DIVULGAÇÃO

6.1 Plataforma online para proposta de itinerário pela cidade através do metro

Para desenvolver a proposta dos itinerários, foi necessário criar uma plataforma de divulgação do projeto para partilha de informação, tanto para os QRcode como para o acesso ao percurso a pé pela cidade. Para isso, buscou-se alternativas de plataforma online gratuitas como forma de realizar um protótipo da proposta apresentada. Este site deverá ficar disponível após conclusão deste trabalho e será atualizado para futuras consultas sendo possível acessá-lo no endereço *web*:

<https://grazielasalvatori.wixsite.com/metropolitanolisboa>.

Atualmente a página não se encontra totalmente finalizada estando ainda em implementação gráfica, mas já é possível descarregar os percursos pela cidade e conhecer mais sobre os pontos turísticos sugeridos nos itinerários.

Por meio desta plataforma, é possível conhecer as obras de cada estação através da ligação com o link do site do Metropolitano de Lisboa, além de ter acesso a localização das obras azulejares sugeridas nos percursos a pé como a distância e tempo que leva da estação do metro até o local.

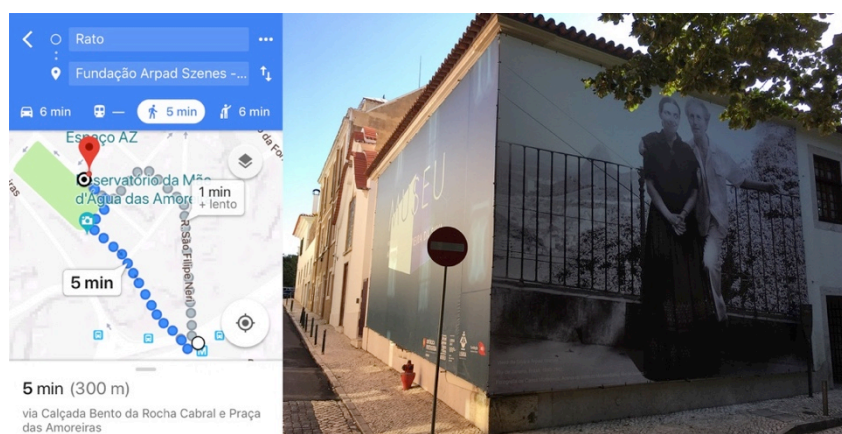


Figura 7 - Percurso a pé da estação Rato até a Fundação Arpes Szenes-Vieira da Silva, disponibilizada no website.

Fonte: Elaborada pela autora

Para o material gráfico dos itinerários de cada linha, foram criados mapas de localizações dos pontos turísticos da cidade a serem visitados através do metro.



1. Túnel do Pátio do Tronco

Rua das Portas de Santo Antão, 13
metro Restauradores

2. Casa dos Bicos

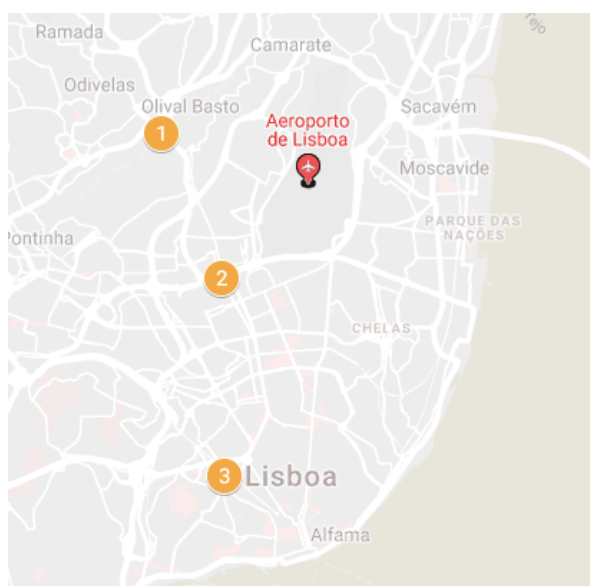
Rua dos Bacalhoeiros, 10
metro Terreiro do Paço

3. Painel Sapato da Bica

Calçada de Santa Apolónia
metro Santa Apolónia

Figura 8 - Mapa do itinerário linha Azul

Fonte: Elaborada pelo autora



1. Monumento do Senhor Roubado

Rua do Senhor Roubado, Odivelas
metro Senhor Roubado

2. Painel 2ª Circular de Campo Grande

Av. Mal. Craveiro Lopes
metro Campo Grande

3. Museu A. Szenes Vieira da Silva

Praça das Amoreiras, 56
metro Rato

Figura 9 - Mapa do itinerário linha Amarela

Fonte: Elaborada pelo autora



1. Fábrica Viúva Lamego

Largo do Intendente Pina Manique, 23-27
metro Intendente

2. Casa do Ferreiro das Tabuletas

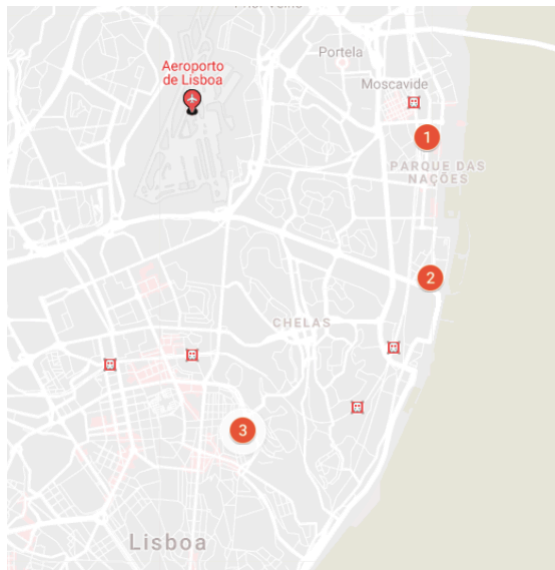
Rua da Trindade, 28-34
metro Baixa-Chiado

3. Casa dos Parafusos

Rua da Boavista, 186
metro Cais do Sodré

Figura 10 - Mapa do itinerário linha Verde

Fonte: Elaborada pelo autora



1. Mural Super Héóis

Av. D João II
metro Moscavide

2. Edifício Écran

Alameda dos Oceanos, 1-1B
metro Cabo Ruivo

3. Mural Querubim Lapa

Escola Artística António Arroio
Rua Cel. Ferreira do Amaral, 21
metro Olaias

Figura 11 - Mapa itinerário linha Vermelha

Fonte: Elaborada pelo autora

Para um melhor entendimento do funcionamento e estrutura do site, será apresentado a seguir, um esquema de tabelas com a descrição de cada tela e os recursos disponíveis de uso.



Figura 12 - Aspeto da tela inicial do website

Fonte: Elaborada pelo autora

Na tela inicial do website, é apresentado o mapa da rede do Metropolitano de Lisboa onde ao clicar na estação, o visitante é direcionado para a página Arte no Metro correspondente da estação, através do site do Metropolitano de Lisboa.

Seguindo a ordem de navegação no site, encontramos as opções de itinerário pela cidade através das estações do metro, onde é possível acessar os percursos de cada linha ou, se preferir, ir diretamente na estação que pretende visitar a obra em azulejo da cidade.



Figura 13 - Tela dos percursos das linhas

Fonte: Elaborada pelo autora



Figura 14 - Tela do percurso da linha amarela

Fonte: Elaborada pelo autora

O botão “saber mais” direciona o visitante para informações do lugar com imagem do percurso a pé, através do aplicativo de localização do *Googlemaps*. Essas informações preparam a visita ao lugar permitindo o conhecimento da distância e tempo que leva a partir da estação de metro.

Ao clicar na linha de metro pretendida, o visitante é direcionado para outra página onde encontra-se o percurso com os pontos a serem visitados, com endereço, nome da estação e um botão para saber mais sobre cada lugar.



Figura 15 - Tela com informações do lugar a visitar com imagem do percurso

Fonte: Elaborada pelo autora

É possível, na página de download, descarregar o material dos itinerários de cada linha através de brochuras criadas para cada percurso. Este material se encontra no Apêndice III deste trabalho.



Figura 16 - Tela com brochuras dos itinerários para descarregar

Fonte: Elaborada pelo autora

6.2 Materiais impressos e *display* publicitário

A realização dos percursos só é possível com a ampla divulgação dos itinerários no próprio local onde se encontra o público dessa pesquisa, o que não impede que se estenda para divulgação em expositores publicitários pela cidade. Segundo o site do Metropolitano de Lisboa, a rede possui 2.205 Mupi's (Mobiliário Urbano para Informação) espalhadas pelas estações, sendo a melhor forma de interagir e comunicar com o utente do metro.



Figura 17 - Simulação de cartaz em MUPI na estação
Fonte: Elaborada pelo autora

Os expositores, além de divulgar imagens estáticas, permitem recursos dinâmicos como interações digitais com o transeunte, através de painéis do tipo *touch screen* sensíveis ao toque, onde é possível obter informações dos itinerários por mapas, horários de transporte, informações das obras e os percursos a realizar.

Para além do uso dos Mupi's, faz-se necessário também, a divulgação em redes sociais e sites do Metropolitano de Lisboa, Câmara Municipal e canais de turismo. O objetivo é permitir o maior contato com as informações da arte

pública através dos itinerários, oferecendo uma ferramenta de auxílio a visitação dessas obras,

Foram criados cartazes de divulgação para os dois itinerários propostos: o de dentro do metro e o itinerário pela cidade através do metro. Os cartazes realizam uma chamada para ação e a divulgação do website.



Figura 18 - Cartazes para divulgação de itinerário dentro das estações

Fonte: Elaborada pelo autora

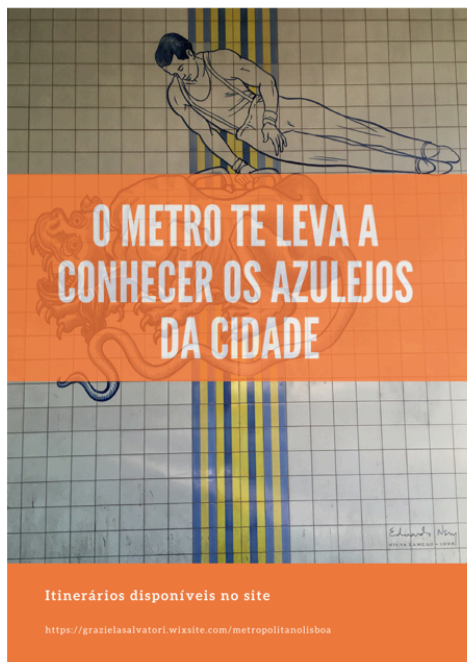


Figura 19 - Cartazes divulgação de itinerário pela cidade

Fonte: Elaborada pelo autora

Para além dos cartazes, a divulgação se faz também através do material disponível para *download* no website divulgado. São brochuras em três dobras com o itinerário pela cidade através das quatro linhas da rede do metropolitano. O material completo de cada linha se encontra no Apêndice III deste trabalho.



Figura 20 - Simulação de brochura para itinerário Azul

Fonte: Elaborada pelo autora

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento deste estudo possibilitou uma análise do público do Metropolitano de Lisboa e sua relação com as obras de arte nas estações, proporcionando uma reflexão sobre a importância de desenvolver recursos através da experiência quotidiana que possam aproximar o público com a arte nesse espaço. Além disso, também permitiu uma pesquisa de campo dentro das estações do metro com o contato direto com o público, obtendo assim dados relevantes para as etapas na realização da proposta.

Tendo em vista o objetivo deste trabalho, de criar itinerários que possam promover uma maior visibilidade das obras nas estações pelos seus utilizadores, foi necessário um estudo através de referências bibliográficas sobre a arte pública e o conceito de lugar de passagem para perceber a relação do público com esses espaços. Foi necessário realizar um mapeamento das obras do metro, afim de criar estratégias para o desenvolvimento de atividades que criem interesse do público em conhecer ou saber mais sobre essas obras.

A arte em espaços públicos possibilita promover ambientes de convívio pois é pensada para as pessoas, de forma a proporcionar reações que as desviam do seu quotidiano rotineiro. Muito além de meras preocupações estéticas, a arte pública permite criar relações do público com o espaço frequentado, criando ligações que possam despertar alguma consciência significativa. Por isso, é importante que o artista ao projetar uma obra de arte nesses espaços tenha muito claro a intenção e a relação que essa obra estabelece com o público e o lugar. Ao se tratar de lugares de intenso trânsito, essa intenção se torna ainda mais desafiadora, pois o espaço estabelece uma relação funcional, onde o olhar não permite distrações.

Através das observações e realização de inquéritos nas estações de metro pode-se observar que o público frequente, ou seja, aquele que em sua rotina diária frequenta a mesma estação, não reconhece a imagem da obra em azulejos apresentada nos inquéritos, enquanto que o público esporádico, como

os turistas por exemplo, tem uma maior facilidade em apontar onde a obra se encontra. Nota-se assim que, na repetição constante do trajeto, o olhar é automatizado para seguir sua rotina diária, deixando de perceber o que está a sua volta. Podemos pensar que isso acontece por se tratar de um espaço de passagem de constante movimento e parar e ver é algo que não faz parte da natureza desse tipo de lugar. No decorrer da pesquisa, essa hipótese acaba por ser descartada visto que o utente não está em movimento em todos os momentos durante a utilização do metro.

Assim como as estações de metro são lugares de passagem, elas também são lugares de espera. Então, porque normalmente não há a contemplação do espaço neste momento de intervalo entre um comboio e outro? Para responder a essa pergunta, foi preciso observar o comportamento do público durante o tempo de espera, tanto nos cais das estações quanto no deslocamento dentro dos vagões. Percebeu-se que, quando as pessoas não estão a andar, seguindo seu trajeto diário, a grande maioria está concentrada na tela de seus *smartphones*.

Nos últimos anos, a acessibilidade à tecnologia tem proporcionado novas formas de se relacionar, tanto com o espaço quanto com o outro, permitindo criar potenciais oportunidades de comunicação. Assim, para atingir o objetivo desta pesquisa de proporcionar uma maior visibilidade às obras em azulejos do Metropolitano de Lisboa, foi desenvolvido uma proposta de itinerários pelas estações, através do acesso a *QRcode's* a partir do uso de dispositivos móveis, além da criação de um *website* onde é possível acessar os itinerários pelas obras azulejares da cidade, usando como meio de transporte o metro .

A escolha em usar os *QRcode* como recurso tecnológico nos percursos dentro das estações se torna um meio extremamente acessível visto que não há maiores custos, além disso, possibilita um acesso fácil às informações através de aplicativos móveis. Apesar do uso deste recurso ainda ser bastante tímido entre os utilizadores do metro, sendo verificado que apenas 2% dos utentes entrevistados admitiram usar.

Acredita-se que o uso de tecnologias que se comunicam diretamente com os dispositivos móveis seja um recurso mais eficaz para a proposta desta dissertação, como é o caso da tecnologia *Beacon*. Esse sistema possibilita que o utilizador seja um recetor das informações, não sendo preciso tomar nenhum tipo de ação, como escanear um código, por exemplo. A partir de um aplicativo instalado no *smartphone* e o *bluetooth* ligado, bastaria simplesmente passar em frente à obra para receber notificações a respeito dela. Essa seria uma alternativa que se adaptaria melhor a situações de lugares de passagem, visto que é uma forma mais proativa de levar informação ao usuário em tempo real, melhorando, assim, sua experiência no contato com as obras.

Na prática, a proposta do itinerários com o uso dos *QRcode* não pôde ser implementada nas estações, devido a falta de comunicação por parte do Metropolitano. Foram realizadas algumas tentativas de contato por email com o setor de relações públicas do metro para implementar os códigos em algumas estações, além de solicitações de informações de algumas obras, mas infelizmente tivemos somente o retorno do primeiro email enviado. Apesar disso, foram gerados códigos reais que levam à realização do percurso, sendo, futuramente, passíveis de implementação, além da realização da plataforma online onde é possível aceder aos itinerários pelas obras através do metro.

A proposta de itinerários sugeridas nesta pesquisa não contempla os utentes que não utilizam dispositivos móveis, assim como não inclui pessoas com alguma incapacidade de locomoção ou deficiência visual, mas percebe-se a importância da inclusão quando se trabalha com públicos variados, sendo possível, em estudos futuros, adaptar a proposta com alternativas mais inclusivas.

Para o desenvolvimento dos itinerários foi realizada uma pesquisa pelas estações do metro, analisando relações possíveis entre as obras. Os critérios utilizados se basearam na relação plástica ou simbólica que se pode estabelecer entre elas, criando um percurso contínuo que permite iniciar em qualquer ponto em que se encontre o *QRcode*.

Neste percurso, a obra da Bela Silva que nos remete a fábula *O Macaco do Rabo Cortado* na estação Alvalade, é direcionada para a obra de António Dacosta realizada por Pedro Morais na estação Cais do Sodré devido à relação com os personagens da literatura. O movimento apressado do Coelho de *Alice no País das Maravilhas* remete para a ideia do andar encontrada na obra de Helena Almeida (Lisboa, 1934 –Sintra, 2018) na estação Rossio. Neste trabalho, a artista fragmenta a figura feminina que mostra posturas corporais de movimento a acompanhar o percurso do passageiro. Para fazer relação com essa obra foi escolhida a estação Campo Grande com o trabalho do artista Eduardo Nery e as tradicionais figuras de convite típicas da azulejaria do século XVIII. Nesta obra o artista brinca com as formas, desconstruindo a malha tradicional de colocação das figuras no azulejo. Passamos para a estação Alto dos Moinhos através da relação com as figuras de convite de Nery. O artista Júlio Pomar receciona o público da estação através de seus *graffitis* no azulejo que retratam personalidades da literatura portuguesa. Uma dessas personalidades é Almada Negreiros (São Tomé, 1863 – Lisboa, 1970) que tem o seu trabalho representado na estação Saldanha. Poucas estações possuem intervenções plásticas no teto, sendo essa a relação usada para associar a estação Saldanha com o trabalho do artista Ângelo de Souza na Baixa-Chiado. Nesta obra, o artista utilizou de signos que lembram a escrita islâmica, assim como Gracinda Candeias (Luanda, 1947) nos átrios da estação Martim Moniz, com painéis representativos da diversidade cultural que caracteriza o local através de elementos inspirados na escrita árabe e nos desenhos das grutas pré-históricas de Angola, onde a artista nasceu. Essas figuras primitivas da África nos levam ao trabalho do artista José Guimarães (Guimarães, 1968) na estação Carnide onde criou murais representando *A Vida e a Morte*, *As Grandes Viagens*, e *a Criação do Mundo*. Assim como Guimarães, em seu mural dos *Descobridores*, na estação Restauradores o artista Luiz Ventura (São Paulo, 1930) cria o painel em azulejo que conta a história da chegada dos portugueses ao Brasil. O tema dos *Descobrimientos* também é visto na estação Alameda nos murais dos *Descobridores Portugueses* de Costa Pinheiro. O percurso segue

para a estação Parque, onde Françoise Schein (Bruxelas, 1953) reveste as paredes do cais com artigos da Declaração Universal dos Direitos dos Homens além de abordar o tema da expansão e descobrimentos portugueses. O azul cobalto é predominante na estação assim como na estação Colégio Militar/Luz onde as paredes são tomadas por azulejos de Manuel Cargaleiro, a lembrar os revestimentos de fachada com módulos de padrão muito utilizados na arquitetura portuguesa. Este artista transpôs as pinturas de Vieira da Silva e Arpad Szenes na estação Rato. O percurso continua para a estação Cidade Universitária onde os trabalhos de Vieira da Silva são novamente transpostos para o azulejo por Manuel Cargaleiro. Nesta estação, Vieira da Silva usa de figuras soltas para criar uma ligação temática com o lugar, como o mocho, símbolo da sabedoria. Para fechar o circuito do percurso, voltamos à estação Alvalade ao fazer a ligação da figura simbólica do mocho com a noite no trabalho de Bela Silva.

Além da relação entre as obras dentro das estações, foi proposto um outro itinerário ao relacionar as obras azulejares da cidade com os azulejos do metro. Para esse percurso foi necessário, primeiramente, encontrar obras que fossem próximas às estações, afim de poder chegar a elas utilizando o metro. Depois foi preciso associar esses revestimentos azulejares da cidade com as obras dentro das estações. Assim, foi delimitado um conjunto de três artes azulejares das estações por cada linha do metro, relacionados com os revestimentos em azulejo da cidade.

Pela linha azul temos: o revestimento do túnel do Pátio do Tronco com painéis em azulejo da face de Luiz de Camões que nos direciona para o desenho de Camões de Júlio Pomar na estação Alto dos Moinhos; a Casa dos Bicos com revestimento que lembram pontas de diamante de Manuel Cargaleiro na estação Colégio Militar/Luz; o Painel Bica do Sapato de mesma autoria de Bela Silva da estação Alvalade.

No itinerário da linha Amarela temos: o Monumento do Senhor Roubado relacionando a ligação que a obra tem com o local da construção, assim como os azulejos da estação Jardim Zoológico do artista Júlio Resende; o revestimento do viaduto da 2ª circular do Campo Grande com motivos de lazer e

desporto e a relação com as meninas a brincar nas barras na estação Areeiro da artista Júlia Ventura; o Museu A. Szenes Vieira da Silva a fazer relação com as obras da artista na estação Cidade Universitária;

Para o itinerário da linha Verde temos: o revestimento azulejar da fachada da Fabrica Viúva Lamego que contribui com a maioria das estações do metro; o revestimento de fachada da Casa do Ferreira das Tabuletas com figuras a representar elementos como a Terra e a Água, assim como o artista Luís Felipe Abreu na estação Saldanha que trabalha com as mesmas temáticas (estações do ano e quatro elementos); a Casa dos Parafusos que faz uma alusão ao nome do estabelecimento com desenhos de parafusos em sua fachada, assim como as laranjas de Sá Nogueira na estação Laranjeiras.

Na linha Vermelha temos: o mural de Super Heróis do artista islandês Erró, que também tem um painel em azulejo com as mesmas características na estação Oriente; o revestimento do edifício Écran do artista Jorge Martins com a intervenção plástica na estação Chelas e o mural de Querubim Lapa na escola artística António Arroio, que também assina a obra em azulejo na estação Bela Vista.

Pode-se concluir através deste estudo que o público habitual do Metropolitano de Lisboa o utiliza para funções bem definidas de transporte, sendo os turistas os maiores apreciadores de suas obras. Assim, ao observar o comportamento do público do metro, pode-se pensar em recursos de aprendizagem através de seu hábito mais comum, contribuindo para que o processo construtivo de conhecimento seja mais bem assimilado. Se levarmos em conta que o lugar da arte é onde o público está e que a sua principal função é construir significados e elaborar conhecimento em espaços de encontro social, temos que considerar a necessidade de promover experiências entre o público e a obra afim de desenvolver uma relação com o lugar onde ela se encontra. Podemos ver que, desde sua inauguração, o Metropolitano de Lisboa vem contribuindo para a difusão artística através de sua coleção de arte nas estações, se configurando como verdadeiras galerias de arte contemporânea na Cidade, aproximando cada vez mais a arte da vida quotidiana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Ana Cláudia Vespeira de. **Da Cidade ao Museu e do Museu à Cidade: Uma Proposta de Itinerário pela Azulejaria de Autor na Lisboa da Segunda Metade do Século XX.** Lisboa: Mestrado Dissertação, 2009.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da Arte como História da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ARRUDA, Luísa d'Orey Capucho. **Caminho do Oriente: guia do azulejo.** Lisboa: Livros Horizontes, 1998.

_____. Azulejaria nos Séculos XIX e XX. In: PEREIRA, Paulo. **História da Arte Portuguesa.** 1º ed. Barcelona: Círculo de Leitores, 1995. Vol.3, p. 406-437.

AUGÉ, Marc. **Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da sobremodernidade.** Lisboa: Letra Livre, 2012.

BRANCO, Rosa Alice. **A condição secreta do visível: a percepção na natureza e nas artes.** São Paulo: Escrituras Editora, 2009.

CAEIRO, Mário. **Arte na Cidade: História Contemporânea.** Lisboa: Temas e Debates-Círculo de Leitores, 2014.

CALADO, Rafael Salinas. As onze estações da 1ª fase do metropolitano. In: **Arte no Metro.** Lisboa: Clube Artes 50, 1991.p.17-18

CASTEL-BRANCO, João. **Azulejos no Metropolitano de Lisboa.** Lisboa: Metropolitano de Lisboa, 1990.

_____. **Arte: Metropolitano de Lisboa.** Lisboa: Metropolitano de Lisboa, 1995. 24 p.

CERTEAU, Michel. **A invenção do Cotidiano: Artes de Fazer.** Petrópolis: editora Vozes, 1990.

CORREIA, Victor. **Arte Pública: seu significado e função**. Lisboa: Fonte da Palavra, 2013.

FONSECA, João José Saraiva. **Metodologia da Pesquisa Científica**. Fortaleza: UEC, 2002.

FONSECA, Susana. **Azulejos com História**. Maia: Objecto Anónimo, 2016

FUREGATTI, Silvia. Transbordamentos da arte contemporânea para o meio urbano. In: _____ **Transbordamentos: arte, espaço e urbanidade - Seminário e Intervenções**. São Paulo: Poesis, 2014. p.10-14

GASTAL, Susana. **Alegorias Urbanas: O Passado como Subterfúgio**. Campinas: Papyrus, 2006.

GIL, Carlos Antonio. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: UEC, 6 ed., 2008.

GOMES, Joana. Arte Pública: efemeridade e perpetuidade. In: QUARESMA, J. **A Mutabilidade do Tempo no Espaço Público: Intervenções Artísticas Contemporâneas**. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, 2011. p.77-85

GUEDES, Joana Motta. A Procura do Outro: O desejo de Empatia na Arte Pública. In: QUARESMA, J. **Instituições Culturais e Representatividade. Chiado, Baixa, Arte Pública e esfera Comunicacional**. Lisboa: Cólofon, 2012. p.233-247.

HENRIQUE, Paulo. A Arte de Inscrever. In: SCHEIN, Françoise. **De Lisboa para o mundo: Azulejos para o Metropolitano de Lisboa**. Lisboa: Instituto Português de Museus, 2007. p. 16.

_____ 1974-1998 As grandes Obras Públicas O Metropolitano de Lisboa. In: HENRIQUE, Paulo. **O Azulejo em Portugal no século XX**. Lisboa: Comissão

Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000. p.194-215

KNAUSS, Paulo. Arte Pública: a cidade como experiência. In: FUREGATTI, Silvia. (org.). **Transbordamento: arte, espaço e urbanidade - Seminário e intervenções.** São Paulo: Poesis, 2014. p.15-19.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Maria de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica.** São Paulo: Atlas, 5 ed., 2003.

MALRAUX, André. **O Museu Imaginário.** Lisboa: Arte & Comunicação, 2011.

MARGATO, Izabel. **Espécies de espaços: territorialidades, literatura, mídia.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

MARTINS, Maria Manuela de Oliveira. Conversa com Maria Keil. In: PEREIRA, João Castel-Branco (org.). **Maria Keil: Azulejos.** Lisboa: Museu do Azulejo, 1989. p.47-51

MECO, José. **Metro: A Arte que Lisboa Ainda não Viu.** Lisboa: catálogo exposição, 1996.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade.** Petrópolis: Vozes, 1993.

NUNO GRANDE. **MUSEOMANIA: Museus de Hoje, Modelos de Ontem.** Portugal: Coleção de Arte Contemporânea Público Serralves, 2009.

PAIS, José Machado; GUSMÃO, Neusa Mendes; CARVALHO, Clara. **O Visual e o Quotidiano.** Lisboa: ICS, 2008.

PEREIRA, João Castel-Branco. **Azulejos no Metropolitano de Lisboa.** Lisboa: Metropolitano de Lisboa, 1990.

_____ As Novas Estações do Metropolitano: cinco utilizações contemporâneas do azulejo. In: **Arte no metro.** Lisboa: Clube Artes 50, 1991. p.19-22

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani C. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. Novo Hamburgo: Feevale, 2 ed., 2013.

REGATÃO, José Pedro. **Arte Pública e os Novos Desafios das Intervenções no Espaço Urbano**. Lisboa: Quimera, 2007.

SANTOMÉ, Torres. **Currículo escolar e justiça social: o cavalo de tróia da educação**. Porto Alegre: Penso, 2013.

SCHEIN, Françoise. **De Lisboa para o mundo: Azulejos para o Metropolitano de Lisboa**. Lisboa: Instituto Português de Museus, 2007.

SILVA, Raquel Henrique da. Azulejos de Maria Keil: Os jogos da eternidade. In: PEREIRA, João Castel-Branco (org.). **Maria Keil: Azulejos**. Lisboa: Instituto Português do Património Cultural, 1989. p. 38.

SIMÕES, Duarte Nuno. Metropolitano de Lisboa uma experiência de integração plástica. In: **Arte no Metro**. Lisboa: Metropolitano de Lisboa, 1991. p.23-25

SIMÕES, João Miguel. **Odivelas o Monumento do Senhor Roubado**. Coleção Patrimónios 1:Odivelas: 2000.

SOUZA, Girlene Santos; SANTOS, Anacleto; DIAS, V. B. **Metodologia da Pesquisa Científica: a construção do conhecimento do pensamento científico no processo de aprendizado**. Porto Alegre: 2013.

TRAQUINO, Marta. **A Construção do Lugar pela Arte Contemporânea**. Ribeirão: Húmus, 2010.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: A Perspectiva da Experiência**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

VALA, Jorge; LIMA, Luísa; MONTEIRO, Maria. O lugar da arte no metropolitano: as expectativas dos utentes. In: **Arte no Metro**. Lisboa: Clube Artes 50, 1991. p.87-90

VELOSO, António José de Barros; ALMASQUÉ, Isabel. **Azulejaria de Exterior em Portugal**. Sintra: INAPA, 1991.

Recursos em linha:

ICOM-INTERNATIONAL COUNCIL OF MUSEUMS. Definição Museu, 19 Mar 2015. Disponível em: <icom-portugal.org/2015/03/19/definicao-museu/>. Acesso em: 23 Ago 2018.

Lisboa Património Cultural, disponibiliza informações sobre arte e espaços públicos. Disponível em:

<http://www.lisboapatrimoniocultural.pt/artepublica/Paginas/default.aspx>.

Metropolitano de Lisboa, disponibiliza informações sobre as intervenções artísticas nas estações de metropolitano. Disponível em:

<http://www.metrolisboa.pt>

Câmara Municipal de Lisboa, disponibiliza informações dos monumentos da cidade. Disponível em:

<http://www.cm-lisboa.pt/>

APÊNDICE I – INQUÉRITOS

i. IMAGENS APRESENTADA PARA REALIZAÇÃO DO INQUÉRITO I



Figura 21 - Detalhe da obra da estação Alvalade
Fonte: Graziela Salvatori (2017)



Figura 22 – Detalhe da obra da estação Oriente
Fonte: Graziela Salvatori (2017)

APÊNDICE II – GRÁFICOS

ii. ESTAÇÃO ALVALADE



Gráfico 7 - Frequência estação Alvalade



Gráfico 8 - Reconhecimento da obra apresentada na estação de Alvalade

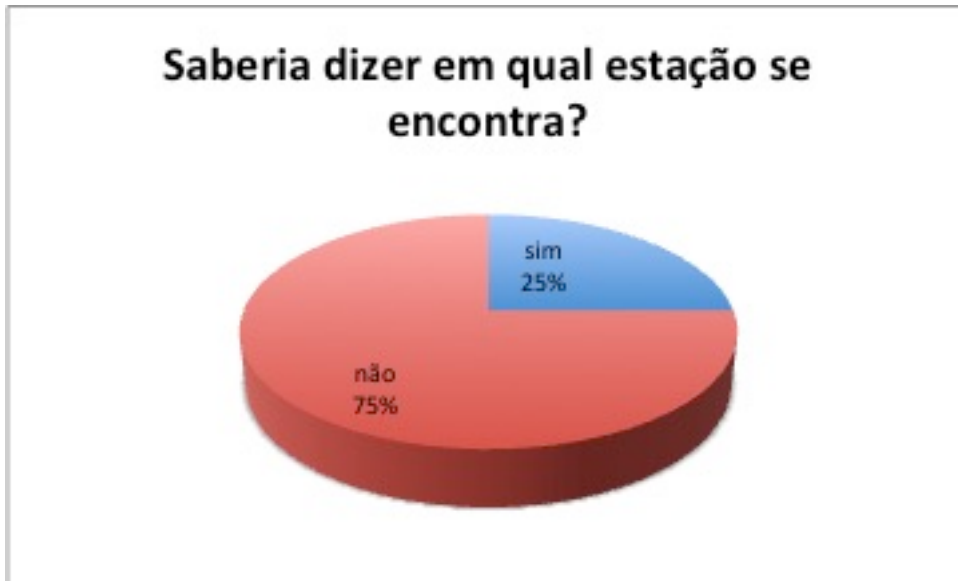


Gráfico 9 – indicação da localização da obra na estação Alvalade



Gráfico 10 - Interesse em saber mais estação Alvalade

iii. ESTAÇÃO ORIENTE

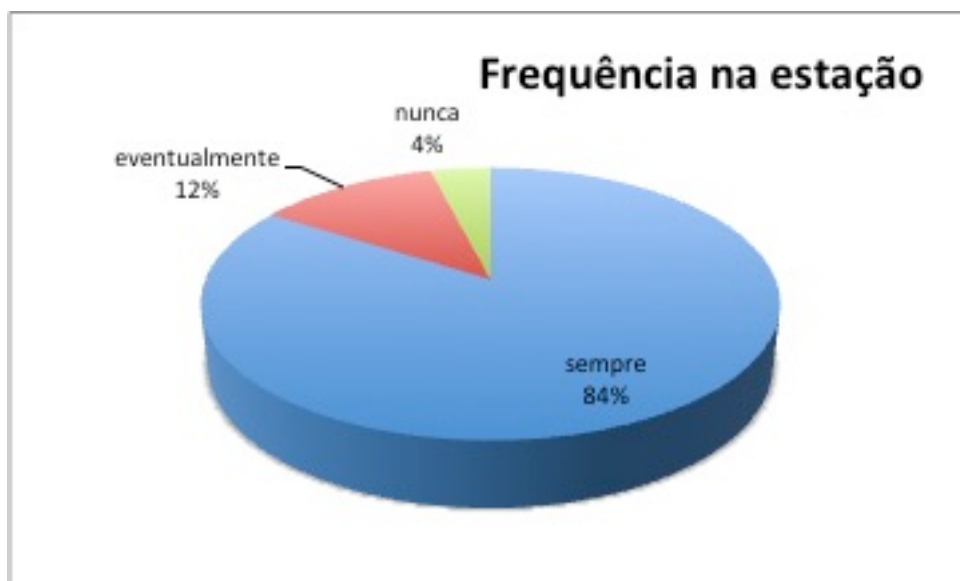


Gráfico 11 - Frequência na estação Oriente



Gráfico 12 - Reconhecimento da obra apresentada na estação do Oriente

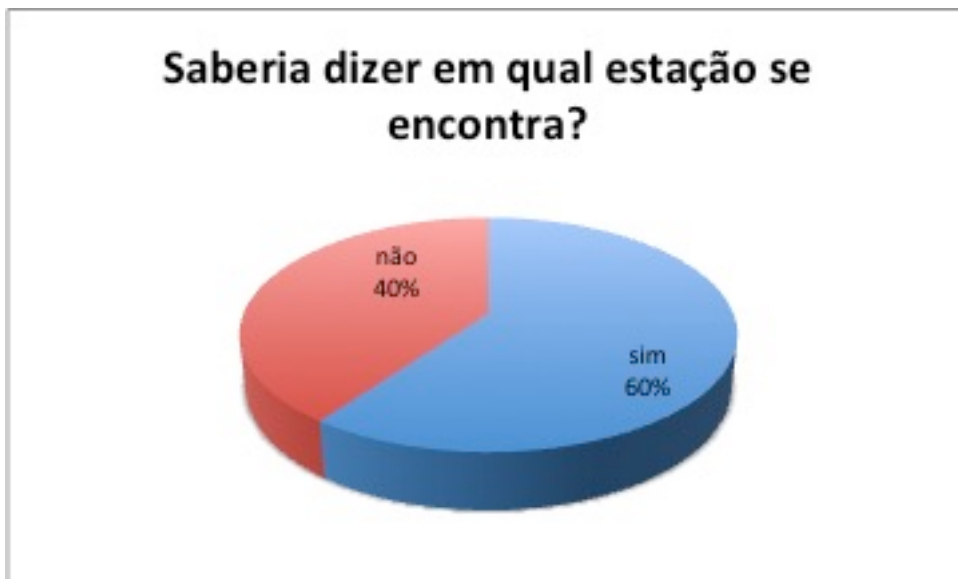


Gráfico 13 - indicação da localização da obra estação Oriente



Gráfico 14 - Interesse em saber mais estação do Oriente

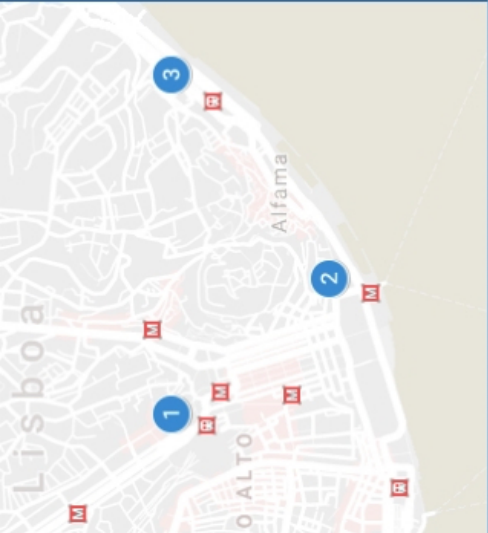
APÊNDICE III - BROCHURAS

iv. BROCHURA COM DOBRA EM 3 PARTES



Figura 23 - Folha 1 brochura itinerário linha Azul

Fonte: Elaborada pelo autora



Como chegar:

- 1 Metro Restauradores
- 2 Pátio do Tronco
- 3 Metro Terreiro do Paço
- 4 Casa dos Bicos
- 5 Metro Santa Apolónia
- 6 Painel Bica do Sapato

Conhecida como a Casa dos Bicos pela sua fachada com pedras cortadas em forma de pirâmide, teve como modelo o Palácio de Diamantes em Ferrara, na Itália. Foi construída em 1523 por ordem de Brás Albuquerque, filho do segundo Vice-Rei da Índia e hoje alberga a Fundação José Saramago e o núcleo arqueológico do Museu de Lisboa.

Contém também a padroeira em uma ponta de diamante do planvel Cargaleiro na estação Colégio Militar/Luz

2. CASA DOS BICOS

FUNDAÇÃO JOSE SARAMAGO

Rua dos Bacalhoiros, 10
metro Terreiro do Paço



3. PAINEL BICA DO SAPATO

Calçada de Santa Apolónia, 36
metro Santa Apolónia

Na antiga Fábrica do Sapato, se encontra um painel em azulejo da artista Bela Silva com desenhos de sapatos antigos sobre um fundo em xadrez colorido, referenciando as calçadas portuguesas e os enxetados cerâmicos

Veja também a obra de Bela Silva na estação Alvalade





Figura 24 - Folha 2 brochura itinerário linha Azul

Fonte: Elaborada pelo autora



1. MONUMENTO DO SENHOR ROUBADO
Rua de Santo António, 13
metro Restauradores

O Monumento do Senhor Roubado foi construído em 1744 em virtude a um crime ocorrido a mais de 300 anos na Igreja de Odivelas. O fato é que em 1671 houve o roubo dos vasos sagrados com as hostias consagradas. O ladrão enterrou as relíquias roubadas onde se encontra hoje o monumento o que o torna ainda mais importante devido ao fato da obra estar diretamente relacionada ao local onde foi descoberto o crime.

A autoria do roubo foi dada a António Ferreira, um trabalhador agrícola que foi apanhado a roubar galinhas no Convento de Odivelas, na qual foi encontrado em seu bolso uma cruz de um dos vasos roubados.

Você sabia que a decoração da estação Jardim Zoológico está associada com o lugar onde se encontra?
Confira a fauna e a flora nos desenhos de Júlio Resende nesta estação



CONHEÇA OS AZULEJOS DA CIDADE PELO METRO DE LISBOA



linha Amarela

<https://grazieisalvatori.wixsite.com/metroplianolisboa>

ITINERÁRIO PELOS AZULEJOS DE LISBOA



PERCURSO LINHA AMARELA



Figura 25 - Folha 1 brochura itinerário linha Amarela

Fonte: Elaborada pelo autora

Os painéis figurativos em azulejos que revestem os pilares do viaduto da 2ª circular de Campo Grande é de autoria do artista português Eduardo Nery. O artista remete à época em que Campo Grande era marcada pela vida social, pelo lazer, pelas tradições religiosas e populares, sendo as modalidades desportivas o motivo de maior destaque.

Na estação Areeiro, a artista Júlia Ventura utiliza de imagens de crianças em circunstância de recriação que lembram o desporto através das barras de ginásticas.

2. REVESTIMENTO AZULEJAR NA 2ª CIRCULAR

Circular de Campo Grande
metro Campo Grande





3. MUSEU ARPAD SZENES-VIEIRA DA SILVA

Praça das Amoreiras, 58
metro Rato

A Fundação Arpad Szenes-Vieira da Silva foi inaugurada em 1994 e abriga um Museu e um Centro de Documentação e Investigação. Tendo como principal objetivo a divulgação e o estudo da obra dos dois artistas. Regularmente são apresentadas exposições de artistas que conviveram ou partilharam afinidades artísticas com Szenes e Vieira da Silva

Vieira também a obra de Vieira da Silva na estação Silva na estação Cidade Universitária

Como chegar:

- Metro Senhor Roubado
- Metro Campo Grande
- Metro Rato









Figura 26- Folha 2 brochura itinerário linha Amarela

Fonte: Elaborada pelo autora




Figura 27- Folha 1 brochura itinerário linha Verde

Fonte: Elaborada pelo autora

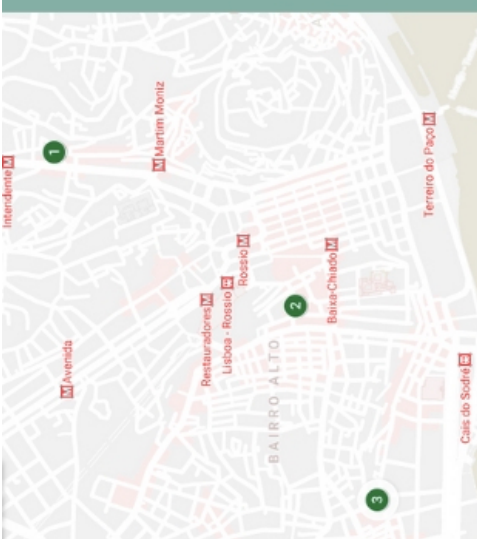
Uma das mais emblemáticas fachadas da arquitetura lisboeta é de autoria de Luis António Ferreira, por isso o nome do prédio "Casa do Ferreira das Tabuletas". O revestimento azulejar da fachada apresenta nichos com figuras humanas representando a Terra, a Água, a Indústria, o Comércio, a Agricultura e a Ciência.

A intervenção plástica de Luis António Ferreira na estação Salgueiros (Filipe com a Toninbica e Fogo), trabalha com a Terra e a Água, as estações (Água, Ar, Terra e Fogo), os 5 sentidos, as as o "Escudo", os monumentos como o "Espaço" e "O Desaparecido e Esparecido".



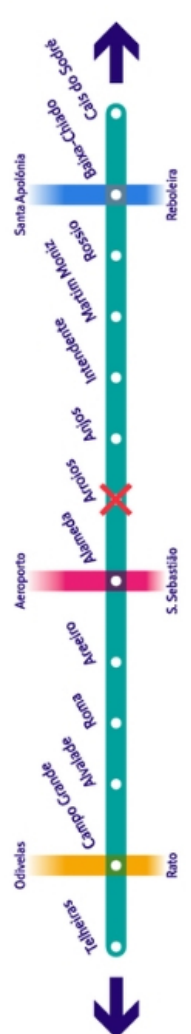
2. CASA DO FERREIRA DAS TABULETAS

Rua da Trindade, 28-34
metro Baixa-Chiado



Como chegar:


- Metro Intendente
- Fábrica de Cerâmicas Viúva Lamego
- Metro Baixa-Chiado
- Casa do Ferreira das Tabuletas
- Metro Cais do Sodré
- Casa dos Parafusos



3. CASA DOS PARAFUSOS

Rua Boa Vista, 186
metro Cais do Sodré

O letreiro em azulejo da fachada da loja Casa dos Parafusos é um dos melhores exemplos do uso do azulejo como função identificativo-publicitário, ao relacionar o local diretamente com sua função comercial.



Via também a obra do artista Sá Ribeiro na estação Lançamentos. Ele criou o motivo do azulejo com referência ao lugar onde a estação se encontra

Figura 28- Folha 2 brochura itinerário linha Verde
Fonte: Elaborada pelo autora

ITINERÁRIO PELOS AZULEJOS DE LISBOA



PERCURSO LINHA VERMELHA



CONHEÇA OS AZULEJOS DA CIDADE PELO METRO DE LISBOA




<https://grazielasalvatori.wixsite.com/metroplitanolisboa>



1. MURAL DE SUPER HERÓIS

*Avenida D. João II
metro Moscovide*



O painel de azulejos do artista islândes Erro, localizado no muro exterior do Complexo Art's Business & Hotel Center no Parque das Nações, apresenta personagens da banda desenhada e da ficção científica norte-americanas. O artista sobrecarrega o painel pela quantidade de figuras de super heróis, não deixando espaço para o vazio. Esta linguagem do artista vem sendo aplicada em todos seus trabalhos em espaços públicos.

Veja também o mural que esse artista fez para a estação Oriente

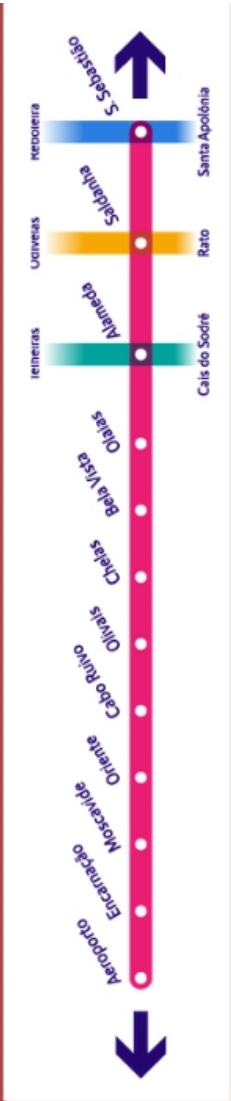
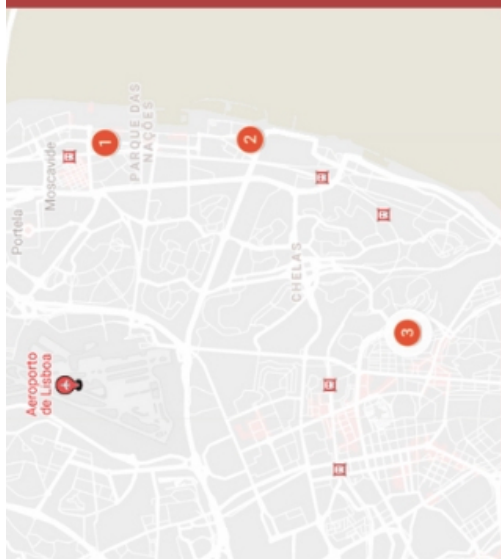
Figura 29- Folha 1 brochura itinerário linha Vermelha

Fonte: Elaborada pelo autora

O Edifício Écran constitui a mais extensa fachada revestida de azulejo em Lisboa. Da autoria de Jorge Martins, a longa fachada faz lembrar uma grande tela écran, em simetria com faixas diagonais em toda a superfície. É um conjunto habitacional monumental, cuja configuração com ângulos marcantes também lembram um grande navio.

2. EDIFÍCIO ÉCRAN
Alameda dos Oceanos, 1-1B
 metro Cabo Ruivo

Jorge Martins foi responsável pela reconstrução física da estação de Olaias

3. PAINEL DE AZULEJOS NA FACHADA NA ESCOLA ARTÍSTICA ANTÓNIO ARROIO
Rua Cel. Ferreira do Amaral, 21
 metro Olaias

A fachada de azulejos da escola artística António Arroio concebida pelo mestre Querubim Lapa em 1999, adota uma linguagem desconstruída na dissolução das formas e dos ritmos em alternância com linhas quebradas e formas abstratas.

Vêja também a obra de Querubim Lapa na estação Bela Vista



Como chegar:

- 1 Metro Moscavide
 Mural Super Heróis
- 2 Metro Cabo Ruivo
 Edifício Écran
- 3 Metro Olaias
 Escola Artística António Arroio




Figura 30- Folha 2 brochura itinerário linha Vermelha

Fonte: Elaborada pelo autora