

Universidade do Minho

Escola de Arquitetura

Bianca Camargo Galli

Os Espaços da Viagem Contemporânea
Uma reflexão sobre a vivência do movimento da viagem

Dissertação de Mestrado

Ramo do Conhecimento: Cultura Arquitectónica

Trabalho efectuado sobre a orientação do

Arquiteto Eduardo Jorge Cabral dos Santos Fernandes

Anexo 3

DECLARAÇÃO

Nome: Bianca Camargo Galli

Endereço eletrónico: biancagalli_3@hotmail.com

Telefone: +351 913 822 315

Número do Bilhete de Identidade: 30200619

Título da dissertação: Os Espaços da Viagem Contemporânea.

Ano de conclusão: 2015

Orientador(es): Eduardo Jorge Cabral dos Santos Fernandes

Designação do Mestrado:

Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao Grau de Mestre em Arquitetura

Área de Especialização: Cultura Arquitetónica

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO PARCIAL DESTA DISSERTAÇÃO (indicar, caso tal seja necessário n.º máximo de páginas, ilustrações, gráficos, etc.), APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE;

Universidade do Minho, Escola de Arquitetura,

Guimarães, 20/02/2015

Assinatura: _____

Agradecimentos

Ao professor Eduardo Fernandes que no terceiro ano, no âmbito da disciplina de Teoria da Arquitetura III, despertou-me o interesse pela arquitetura vivenciada e pelas problemáticas relacionadas com a *cidade genérica* e os *não-lugares*, tendo posteriormente se disponibilizado desde o primeiro momento para a orientação desta tese, para qual o seu apoio foi essencial.

Ao Gonçalo, por ter estado sempre presente durante este processo, auxiliando em momentos de hesitação com a fomentação de discussões.

Aos meus pais, à Júlia e à Pietra, que mesmo com a distância sempre mostraram o seu apoio incondicionalmente.

OS ESPAÇOS DA VIAGEM CONTEMPORÂNEA

Uma reflexão sobre a vivência do movimento da viagem

- Resumo	6
- Introdução	10
1) A Qualidade Identitária dos Espaços	16
1.1) A Identidade do Lugar	17
1.2) O Espaço	21
1.3) O Espaço Sem Identidade (Genérico ou Não-Lugar)	23
1.4) O Carácter da Viagem	34
2) A Viagem enquanto Transição: O Percurso	44
2.1) Introdução ao <i>Diário de 'Bordo'</i>	46
2.2) A Dualidade da Viagem, <i>Os Discursos do Aeroporto</i>	52
3) A Viagem enquanto Interação: O Lugar de Destino	82
3.1) Introdução ao Relato da Viagem	84
3.2) A Dualidade da Viagem, <i>O Turismo e a Memória</i>	86
- Conclusão	110
- Bibliografia	116
- Índice de Imagens	120
- Anexo de Imagens	124

Resumo

Esta dissertação propõe-se a estudar a qualidade identitária dos espaços que abarcam a viagem contemporânea, tendo em consideração a superabundância de acontecimentos que caracterizam a *sobremodernidade*. Fatores como a alteração da percepção do tempo, a mudança de escala (originada pelos transportes velozes que colocam cidades afastadas a poucas horas de distância) e o individualismo exacerbado influenciam diretamente a forma da relação utilizador – espaço.

Partindo de definições que pontuam os espaços da viagem dos dias de hoje (aeroporto, centros históricos, monumentos, hotéis), qualificando-os por uma utilização efémera, que não permite a criação de uma história e, portanto, de laços identitários com estes espaços, procura-se analisá-los dividindo o movimento da viagem em duas partes distintas, o processo de deslocação e o de interação com o lugar, confrontando, em ambos, duas linhas de pensamento: uma distanciada e outra próxima.

Este confronto pretende pôr em contato duas realidades que participam numa definição identitária destes espaços, mas que raramente são confrontadas. A abordagem mais distanciada funciona como fio condutor principal desenvolvendo diferentes conceitos sobre a forma como os espaços em questão são vivenciados durante a viagem: o percurso dentro do aeroporto, o posicionamento do viajante perante o espaço, a apropriação do centro histórico como imagem; em paralelo, a abordagem mais próxima visa a caracterização dos mesmos espaços, segundo descrições de vivências pessoais, apresentando as observações e as sensações obtidas durante os momentos em que são percorridos.

A intersecção destas duas visões têm como intuito uma aproximação à realidade, analisando como os espaços dos dias de hoje são percebidos durante a viagem; procurando assim uma abordagem etnológica, que procura apreender todos os fatores que participam na criação das qualidades identitárias dos espaços, pretendendo recuperar os valores inerentes à viagem resultante da apropriação espontânea dos espaços .

Abstract

This thesis proposes to study the identity quality of spaces that embrace the contemporary voyage, taking into account the superabundance of events that characterize the supermodernity. Factors such as the perception of time, the change of scale (caused by fast transportation that approximate cities to a few hours distance) and the exacerbated individualism directly influence the relation between people and space.

Starting from definitions that define the spaces of the journey of nowadays (airport, historic centers, monuments, hotels), qualifying them for an ephemeral use that does not allow the creation of a history and, therefore, identity bounds with these spaces, we seek to analyze them by dividing the movement of the journey into two distinct parts, the process of movement and the interaction with the place, comparing two lines of thought: a distance view and a more approximate one.

The confrontation, intends bring into contact two realities that participate in an identity definition of these spaces but which are rarely confronted. The more distant approach serves as guiding principal that develops different concepts on how these spaces in question are experienced during the trip: the route inside the airport, the position of the traveler in the face of the space, the appropriation of the historic centers by the form of images; which, in parallel with the second line of thought aims at characterizing these spaces by descriptions of personal experiences, highlighting the observations and sensations obtained during the time those particular spaces were lived.

The intersection of these two views has with intention an approach to the reality, analyzing how these spaces of nowadays are used during the journey, seeking a ethnological approach that seeks to understand all the factors that participate in the creation of identity qualities of spaces. Thus, the main intention of this study is to recover the values inherent to travelling that result from spontaneous appropriation of spaces.

Introdução



Via Veneto, Roma (2013)

“O etnólogo em exercício é aquele que se encontra num lugar qualquer e que descreve o que observa ou o que ouve nesse mesmo momento (...) vivemos num mundo que ainda não aprendemos a olhar. Temos que reaprender a pensar o espaço”.¹

¹ AUGÉ, Marc, 1992, “Non-lieux”, pp. 15 e 43.

Introdução

A presente dissertação enquadra-se na área de cultura arquitectónica, pretendendo-se debater as problemáticas relacionadas com o carácter dos espaços da contemporaneidade, assumindo como *locus* central os espaços da viagem contemporânea. Pretende-se analisar estes espaços não tanto na vertente programática e funcional mas principalmente na forma como são vivenciados. Assim, ter-se-á como matriz o movimento em torno do ‘ato de viajar’, procurando analisar alguns espaços que fazem parte desta rotina contemporânea, que pode ser caracterizada normalmente por um percurso estandardizado: casa - autoestrada - aeroporto - avião - aeroporto - autoestrada - cidade de destino - hotel. Tal análise tem em conta as mudanças que têm ocorrido ao nível dos espaços tangentes à viagem, que segundo Augé seriam o “arquétipo do não-lugar”².

Do ponto de vista da estruturação, este ensaio divide-se em três capítulos principais.

No primeiro abordar-se-ão conceitos teóricos, de diferentes épocas, que estão relacionados com a identidade dos espaços da *sobremodernidade*. Pretende-se estabelecer relações entre noções semelhantes, provenientes de diferentes autores, que procuram definir a qualidade identitária dos espaços (o seu carácter, a sua ‘atmosfera’), seja esta positiva (*genius loci*/lugar) ou negativa (não-lugar/cidade genérica).

Após a introdução das referências teóricas consideradas pertinentes à problemática em questão, tentar-se-á criar analogias com os capítulos posteriores que irão analisar duas fases da viagem. No segundo capítulo irá analisar-se a fase de transição que envolve o deslocamento do viajante até ao destino e no terceiro capítulo irá analisar-se o processo posterior da viagem, que pressupõe uma interação e uma contemplação no local escolhido.

Como objeto de estudo para estudar a vivência dos espaços durante a deslocação, temos o espaço essencial para a viagem dos dias de hoje: o aeroporto. A sua existência remonta ao início do século XX, surgindo como consequência das inovações ao nível da aviação, apresentando-se como uma estrutura relativamente pequena. Ao longo do século evoluiu de

² AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 76.

forma rápida, tornando-se um equipamento de grande escala e complexidade nos dias de hoje. O aumento de requisitos programáticos, tanto a nível de segurança como a nível comercial provocou um crescimento exponencial num curto espaço de tempo. O aeroporto tornou-se um espaço muito presente no cenário da vida contemporânea, simbolizando na perfeição este novo estilo de vida global.

Com intenção de abordar a fase de interação com o lugar de destino, analisar-se-á um exemplo de cidade turística típica dos nossos dias; neste caso em concreto elegeu-se a cidade de Roma como caso de estudo. Procura-se perceber de que forma esta cidade icónica, carregada de história e palco de grandes monumentos arquitectónicos de diversas épocas, é vivenciada por uma massa de viajantes que vai e vem todas as semanas. O objetivo também será confrontar um modo como a cidade é vivida tanto pelos seus visitantes como pelos seus habitantes.

Estes objetos de estudo serão pertinentes no seu conjunto para entender todo o movimento da viagem, de forma a tirar conclusões sobre a vivência nestes espaços que se foram alterando muito rapidamente; no caso do aeroporto, pela evolução do seu programa que ainda pode ser considerado *recente*; no caso da cidade de Roma, que apesar de ter sido palco de acontecimentos de particular relevância a nível histórico e também arquitectónico (podendo ser considerada completa de *identidade*), possui atualmente um mercado turístico muito forte que altera o seu carácter.

De forma a tentar-se esclarecer (ou não) o fator identitário dos objetos de estudo, que é tão polémico na obra de diversos autores, esta análise terá em consideração duas linhas de pensamento que andam em paralelo. Por um lado a experienciação pessoal, que privilegia fatores sensíveis a todos os sentidos e não apenas ao da visão, conferindo os elementos que compõem a *atmosfera* e, por outro lado, as referências teóricas provenientes de diversas áreas que analisam a natureza identitária destes espaços.

De maneira a evidenciar estas duas vozes, estes dois últimos capítulos apresentam uma disposição diferente do anterior, estando sistematizados em duas colunas onde se procura

um confronto direto entre uma descrição pessoal detalhada da viagem e o desenvolvimento de referências teóricas.

A coluna que desenvolve os conceitos teóricos necessários para a compreensão dos objetos de estudo cria paralelismos entre as obras de estudiosos de diversas áreas; estes foram dissertando e criando diferentes pontos de vista sobre a problemática dos espaços da contemporaneidade. Desde teóricos ligados à área da filosofia e antropologia, como Marc Augé, Jean Baudrillard e Gaston Bachelard, até arquitetos comprometidos com a teoria (mais antigos aos mais atuais) como Sigfried Giedon, Bruno Zevi, Steen Eiler Rasmussen, Fernando Távora, Denise Scott Brown, Robert Venturi, Christopher Alexander, Cristian Norberg-Schulz, Peter Zumthor e Rem Koolhaas. Pretende-se assim, desenvolver uma reflexão, relacionando estes conceitos que cruzam arquitetura, antropologia e filosofia, juntamente com a análise de alguns filmes que abordem esta temática. Assim, esta coluna funciona como fio condutor teórico da reflexão, sendo acompanhada e confrontada por uma outra coluna, onde se apresenta uma abordagem pessoal, que deve ser lida como uma grande nota de rodapé.³

Esta coluna relata uma experiência pessoal, procurando perceber de que forma estes espaços (do aeroporto até ao centro histórico de Roma), foram realmente experienciados. Portanto, escolheu-se exemplos de espaços que foram vivenciados pela autora desta dissertação: a escolha destes aeroportos específicos (Francisco Sá Carneiro, Tom Jobim, Guarulhos e Hercílio Luz) deve-se ao fato de pertencerem a um percurso recorrente na vida pessoal da narradora, tal como a escolha de Roma se deve ao fato desta cidade ter sido vivenciada durante um ano lectivo (2012/2013, ao abrigo do programa *Erasmus*). Assim, estas experiências servem como motivação pessoal e justificação deste ensaio, pois constituem uma visão renovada e pessoal de um tema amplamente debatido.

Pela particularidade das vivências relatadas, e dada a intenção de evidenciar esta 'voz' pessoal, considerou-se mais adequado serem narradas na primeira pessoa. Desta forma, pretende-se enaltecer fatores (do ponto de vista sensorial, material, antropológico) fundamentais para a criação das *atmosferas*; procurou-se exercer um papel similar ao de um etnólogo, com um olhar mais atento ao *aqui e agora*⁴.

³ Não se considerou adequado colocar estas descrições em anexo, porque isso conduziria à sua desvalorização.

⁴ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 14.

“O etnólogo em exercício é aquele que se encontra num lugar qualquer e que descreve o que observa ou o que ouve nesse mesmo momento (...) O próprio mundo contemporâneo em consequência das transformações aceleradas, apela ao olhar antropológico a uma reflexão renovada e metódica sobre a categoria de alteridade”⁵.

Esta é uma prática valorizada pelo antropólogo Marc Augé, que incentiva ao longo das suas obras um olhar mais atento sobre a realidade dos espaços que se vivencia, olhar este que se faz necessário nos dias de hoje, já que, segundo este, “vivemos num mundo que ainda não aprendemos a olhar. Temos que reaprender a pensar o espaço”.⁶

Tanto no caso dos aeroportos como no caso de Roma, procura-se mostrar uma visão específica sobre espaços considerados genéricos através da descrição de histórias pessoais. Porém, seguem-se modelos diferentes de relato. No primeiro caso segue-se o modelo do *Diário de ‘Bordo’* de Távora, (descrições espontâneas que são feitas durante a viagem), sendo narradas de forma metódica todas as componentes da viagem. Com este modelo procura-se captar uma “ligação emocional imediata”⁷ do utilizador com o espaço. Apesar de se tratar de um evento pontual narrado no presente, ter-se-á em consideração eventos passados que fazem parte da história que já havia sido criada com estes *lugares*⁸. No segundo caso, segue-se o modelo de descrição de Le Corbusier (no livro “*La Voyage D’Orient*”), no sentido que este foi inspirado nas anotações e desenhos feitos numa viagem, que foram revistos e complementados aquando da sua publicação (bastante posterior). Assim, esta abordagem funciona como um discurso que recorre às memórias das sensações naquele lugar, possuindo um olhar mais distanciado sobre a viagem. Considera-se este modelo mais adequado para a descrição da experiência de habitar Roma, por ser um evento que abrange o tempo de um ano; assim, pode-se selecionar os fatores mais importantes desta vivenciação.

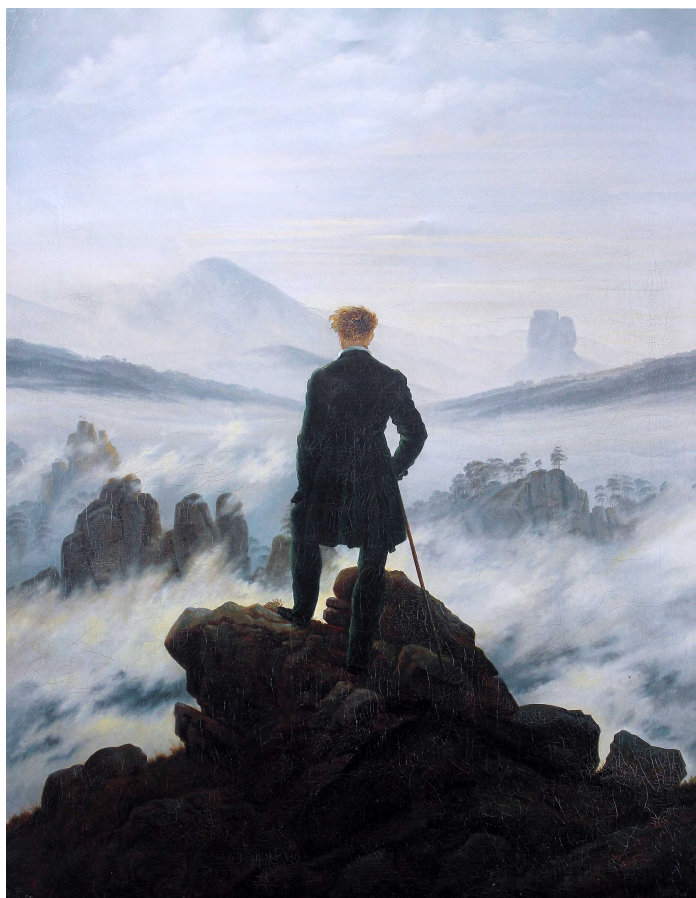
⁵ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, pp. 15 e 26.

⁶ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 43.

⁷ ZUMTHOR, Peter, 2006, *Atmosphären*, p. 12.

⁸ Ao atribuir o termo ‘lugares’ a estes aeroportos, não se trata de uma refutação das teorias descritas no capítulo 1. Trata-se de uma opinião pessoal, baseada na vivência destes espaços específicos, tornando-os ‘lugares’ das histórias pessoais, na medida que se encontram fatores relacionais, identitários e históricos nestes.

1) A Qualidade Identitária dos Espaços



"Caminhante sobre o Mar de Névoa" de Caspar David Friedrich (1818)

1.1) A Identidade do Lugar

Segundo Norberg-Schulz⁹, habitar é o propósito da arquitetura, “o homem habita quando consegue orientar-se num ambiente e identificar-se com este, mais simplesmente, quando experimenta o significado de um ambiente”¹⁰. Na questão do habitar já está implícita a relação psicológica entre o espaço físico e quem o habita; este espaço passa a ser ponto de referência, passa a dar significado para a existência humana, atribuindo-lhe um contexto com o qual os habitantes se possam identificar. Portanto, a lógica de habitar está intimamente ligada com a identidade que o ambiente pode gerar, de forma a deixar o utilizador muito mais à vontade, tendo em conta um conceito de habitar completamente amplo: diariamente podemos frequentar diferentes lugares por algumas horas, seja uma biblioteca, uma faculdade, um escritório ou um espaço de trabalho. Cria-se uma rotina de utilização destes espaços que faz com que se atribua diferentes qualidades a cada um deles e, de alguma forma, estes espaços ficam retidos no nosso inconsciente através da atmosfera que nos transmitiram.

Em *Genius Loci* são tratadas estas questões primordiais, inerentes à arquitetura; demonstra-se como diferentes espaços transmitem diferentes identidades através de múltiplos aspectos que constituem o “*spirito del luogo*”¹¹. Esta obra assume os dois extremos da arquitetura: por um lado a matéria física, os chamados “fenómenos concretos”¹², que constituem as coisas mais banais que fazem parte da nossa vida (as pessoas, animais, terra, madeira, etc.); por outro lado o factor mais subjetivo, ligado às emoções que estão relacionadas com o ato de viver, a importância da vivenciação do espaço e as experiências que se retiram desta: “Um lugar é um fenómeno ‘total’ qualitativo, que não pode ser reduzido à nenhuma das suas características singulares, como por exemplo a sua relação espacial, sem perder de vista a sua natureza concreta”¹³.

⁹ Christian Norberg-Schulz é um arquiteto nascido em Oslo, em 1926; a partir de 1966 foi professor na Faculdade de Arquitetura de Oslo. Publicou diversos livros, como *Intentions in Architecture* (1965), *Genius Loci* (1979), *Architecture: Presence, Language, Place* (2000), (entre outros).

¹⁰ “L'uomo abita quando riesce ad orientarsi in un ambiente e a identificarsi con esso, o più semplice, quando esperise il signicato di un ambiente” (tradução própria), NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci*, p. 5.

¹¹ NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci*, p. 18.

¹² “fenomeni concreti” (tradução própria) NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci*, p. 6.

¹³ “Un luogo perciò è un fenomeno ‘totale’ qualitativo, che non può essere ridotto a nessuna delle sue singole caratteristiche, come ad esempio quella delle relazioni spaziali, senza perdere di vista la sua natura concreta” (tradução própria), NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci*, p. 8.

Portanto, um lugar pressupõe uma espécie de “caráter”¹⁴ positivo, que se reflete numa atmosfera particular resultante da substância dos elementos que definem o espaço. Tal como Peter Zumthor¹⁵ refere no seu livro *Atmosferas*¹⁶, na sua arquitetura sobressai o conceito de atmosfera, que “comunica com a nossa percepção emocional, isto é, a percepção que funciona de forma instintiva e que o ser humano possui para sobreviver”.¹⁷ Assim, lugares com diferentes programas possuem também diferentes caracteres: a habitação – proteção, trabalho – eficiência, salão de festa – festivo, a igreja – solene¹⁸; posteriormente, a partir do seu carácter individual, poderá surgir uma *atmosfera* própria, muito mais particular e específica.

Em *Timeless Way of Building*, Christopher Alexander¹⁹ chama “the quality without a name”²⁰ a um efeito similar ao de *spirito del luogo* ou de *atmosfera*. Tal qualidade, segundo o autor, é muito específica e objetiva apesar de não ser possível atribuir-lhe um nome. Normalmente é caracterizada com adjetivos como “vivo” e “livre”, aproximando-se também da palavra “eterno”²¹ que reflete o seu modo intemporal. Em paralelo com Norberg-Schulz, Christopher Alexander caracteriza a *qualidade sem nome* como um lugar que recebe um determinado carácter através de dois tipos de padrões que se complementam: os “padrões de eventos” e os “padrões geométricos”, semelhantes à distinção entre os ‘fenómenos concretos’ e os ‘fenómenos de carácter emocional’ apresentada em *Genius Loci*. Tal como Augé, Alexander também especifica que os padrões específicos que constituem um edifício ou uma cidade, podem ser positivos (lugar) – “estar vivo” ou negativos (não-lugar) – “estar morto”. Dado que,

¹⁴ “carattere” (tradução própria), NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci*, p. 13.

¹⁵ Peter Zumthor é um arquiteto nascido em Basileia, em 1943. Possui formação de marceneiro, mestre-de-obras e arquiteto na Kunstgewerbeschule Basel e no Pratt Institute. Tem o seu atelier de arquitetura em Haldenstein, na Suíça, desde 1979. É professor na Accademia di Architettura, Università della Svizzera Italiana em Mendrisio. Autor de livros como *Thinking Architecture* (1999), *Atmosphären* (2006), (entre outros).

¹⁶ ZUMTHOR, Peter, 2006, *Atmosphären*, é baseado numa palestra ‘Atmosferas. Espaços Arquitectónicos – as coisas à minha volta’, apresentada durante a festa de Música e Literatura Wegedurch das Landem 2003.

¹⁷ ZUMTHOR, Peter, 2006, *Atmosphären*, p. 12.

¹⁸ “l’abitazione deve essere ‘protettiva’, il posto di lavoro ‘efficiente’, la sala da ballo ‘festosa’, la chiesa ‘solenne.’” (tradução própria) NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci*, p. 14.

¹⁹ Christopher Alexander é um arquiteto nascido em Viena, em 1936. Foi um dos críticos da arquitetura moderna, e os seus estudos contribuíram para a utilização de padrões geométricos e matemáticos no urbanismo e na arquitetura. É professor emérito da Universidade da Califórnia em Berkeley. Publicou diversos livros como: *Notes on the Synthesis of Form* (1964), *A Pattern Language* (1977), *The Timeless Way of Building* (1979), (entre outros).

²⁰ ALEXANDER, Christopher, 1979, *The Timeless Way of Building*, p. XI.

²¹ “alive”, “free”, “places which have the quality without a name, reach the realm of the eternal” (tradução própria), ALEXANDER, Christopher, 1979, *The Timeless Way of Building*, pp. 29, 33 e 37.

quando o lugar está morto, “deixa-nos presos num conflito interno”²², enquanto que quando está vivo, produz a chama que mantém a ‘qualidade sem nome’, tornando-se segundo o autor, parte da natureza.

Assim, todos os lugares possuem um carácter, definido por Schulz como “totalidade complexa” onde “um único adjetivo não pode refletir o seu aspecto”; porém, “um carácter pode ser uma individualidade tão marcada que só uma palavra parece suficiente para afirmar a sua essência”.²³ Tal noção de carácter está relacionada com a ideia de *atmosfera* referida por Zumthor, ou mesmo com a ideia de *genius loci*, factores que expressam a identidade do lugar, tal como Marc Augé²⁴ explica quando enuncia a expressão *lugar antropológico*.

O lugar antropológico é uma “construção concreta e simbólica do espaço, que por si só, não poderia dar conta das vicissitudes e das contradições da vida social, mas à qual se referem todos aqueles a quem ela atribui lugar, por mais humilde e modesto que seja”²⁵; é “necessariamente histórico, na medida em que, conjugando identidade e relação, se define por uma estabilidade mínima, e desde que os que nele vivem possam reconhecer pontos de referência, que não têm que ser obrigatoriamente objetos de conhecimento”²⁶. Este é feito do passado e das relações que lá existem tendo em consideração a espontaneidade das relações humanas.

Apesar desta definição ser antropológica, tendo maior consideração nas relações sociais que são criadas do que propriamente no espaço físico, esta definição tem em conta os mesmos aspectos que Norberg-Schulz: admite que o lugar é constituído por um valor simbólico que é criado pela relação social, pela história, pelas características do espaço em si e também por outros factores como a meteorologia ou a topografia.

²² “These patterns of events are always interlocked with certain geometric patterns in the space (...)The specific patterns out of which a building or a town is made may be alive or dead (...) they keep us locked in inner conflict” (tradução própria), ALEXANDER, Christopher, 1979, *The Timeless Way of Building*, p. X.

²³ “Un carattere è una totalità complessa di cui un singolo aggettivo non può che riflettere un aspetto, sovente però un carattere può avere una individualità così marcata che una sola parola sembra sufficiente ad afferrarne l'essenza.” (tradução própria) NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci*, p. 16.

²⁴ Marc Augé é um antropólogo e etnólogo nascido em 1953, em Poitiers, França. Foi presidente e diretor de estudos da École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS – Paris). É autor de diversos livros, como: *Un ethnologue dans le métro*(1986), *Non-lieux*(1992), *L'Impossible Voyage. Le Tourisme et ses Images*(1997), *Pour Quoi Vivons-Nous?* (2003), *Pour une Anthropologie de la Mobilité* (2009), (entre outros).

²⁵ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 48.

²⁶ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 50.

Por vezes, estes lugares não têm necessariamente de corresponder aos cânones da estética da arquitetura e nem a história precisa de ter um interesse global. Um exemplo que agrega esses fatores é o da *favela*²⁷, pois mesmo apresentando precariedade espacial e material pode conter grande riqueza social, mostrando como as relações identitárias com o espaço geram o lugar.

No livro *Um Século de Favela*, o antropólogo brasileiro Marcos Alvito analisa a favela do Acari. Estuda os círculos de relações e interações entre moradores, tirando conclusões sobre aquela organização espacial, classificando a favela como um espaço fragmentado em diversas “micro-áreas”²⁸ identificadas pelos que lá habitam. Estas servem para caracterizar diferentes círculos de vizinhança e para marcar diferenças existentes no interior: às vezes “são mais para fora” ou “mais para dentro”²⁹ (as regiões mais longe ‘do asfalto’ são menos valorizadas). Estas micro-áreas são criadas através da relação entre os residentes, que a partir de acontecimentos passados ou atributos (como a existência de uma simples árvore, um cruzamento ou a presença de pessoas indesejáveis) atribuem um carácter diferente a cada área. Apesar destes espaços não terem sido planeados previamente, tornam-se cheios de vivências e pontos de referência para quem lá vive, tornando-se um lugar pleno de identidade. Neste caso, o lugar é “princípio de sentido para quem o habita e princípio de inteligibilidade para quem o observa”³⁰.

²⁷ “Favela s. f. (...) 2 (*Brasil*) conjunto de habitações populares, geralmente toscas e desprovidas de condições de higiene, construídas em morros adjacentes aos grandes centros urbanos. 3 bairro-de-lata.” FERREIRA, Francisco Homem; FIGUEIRA, Helena Gomes, (et. al.), 2007, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, Texto Editores, Cacém.

²⁸ ALVITO, Marcos; ZALUAR, Alba, 1998, *Um Século de Favela*, p. 191.

²⁹ ALVITO, Marcos; ZALUAR, Alba, 1998, *Um Século de Favela*, p. 198.

³⁰ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 48.

1.2) O Espaço

Em *Genius Loci*, Norberg-Schulz admitia que o conceito de espaço não é um termo novo e que podia estar associado a vários significados, apenas com o sentido de geometria tridimensional ou no sentido de espaço como corpo de recepção, ou seja, admitindo que possam vir a existir nele interações sociais; portanto, dependeria da sua utilização. Schulz já tinha necessidade de utilizar o termo ‘caráter’ para descrever a atmosfera de um lugar, já que não considerava o termo ‘espaço’ capaz disso.

Para Michel Certeau, espaço é um “lugar praticado, um cruzamento de corpos *mobiles*”: os que a percorrem é que transformam em espaço a rua que foi geometricamente projetada pelo urbanismo. Enquanto que o ‘lugar’ era caracterizado por um “conjunto de elementos coexistindo numa certa ordem”, o ‘espaço’ era definido como “animação desses lugares pelo deslocar-se de um *mobile*”³¹. Portanto, de acordo com estas definições, o espaço só existiria depois de já existir um lugar.

O arquiteto Fernando Távora³², emprega um significado semelhante ao de Certeau ao termo ‘espaço’, visto assumir o espaço para além da sua matéria física, tendo em conta as “formas que nele existem e o ocupam” e admitindo uma quarta dimensão, o tempo³³ (provavelmente influenciado por Bruno Zevi³⁴, que já defendia que a arquitetura deve ser estudada muito mais a partir da sua experiência directa e não apenas por plantas, cortes e alçado). Admitindo a arquitetura como um “vocabulário tridimensional que **inclui o homem**”, Zevi já considerava a quarta dimensão *tempo*, que julga essencial para serem “compreendidas e vividas”³⁵. Em *Space, Time and Architecture*, publicado sete anos antes de “Saber Ver a Arquitetura”, Sigfried Giedon³⁶ já enfatizava o mundo concebido em ‘quatro dimensões’, citando o

³¹ Michel Certeau citado por AUGÉ, Marc, 1992, *Non-Lieux*, p. 71.

³² Fernando Távora foi um arquiteto, nascido no Porto, em 1923, falecido em 2005. Foi membro da Organização dos Arquitetos Modernos e introduziu uma reflexão sobre o corolário social da arquitetura. Foi professor catedrático jubilado da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. É autor de *Da organização do espaço* (1962).

³³ TÁVORA, Fernando, 1962, *Da Organização ao Espaço*, pp. 12 e 13.

³⁴ Bruno Zevi foi um arquiteto, crítico e historiador, nascido em Roma, em 1918 e falecido em 2000. Teve grande importância no contexto da teorização e introdução da historiografia da arquitetura moderna. Ensinou “História da Arquitetura” no *Istituto Universitario di Architettura di Venezia* e foi professor da Faculdade de Arquitetura da *Università degli Studi di Roma “La Sapienza”*. Foi autor de *Saper vedere la città* (1948) e *Il linguaggio moderno dell’architettura* (1973), (entre outros).

³⁵ ZEVI, Bruno, 1948, *Saper Vedere L’Architettura*, pp. 17, 22, 23.

³⁶ Sigfried Giedion foi um arquiteto, historiador e crítico, nascido em Praga, em 1888, e falecido em 1968. Foi professor no Instituto *Massachusetts Institute of Technology (MIT)* e na Universidade de Harvard. Foi autor de livros como *Raum, Zeit und Architektur* (1941) e *Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte* (1948), (entre outros).

matemático Hermann Minkowski: "o espaço e o tempo juntos formando um continuum indivisível"³⁷.

O espaço e a arquitetura ganham características que já seriam inerentes ao lugar, segundo Augé. Este impõe algumas precisões terminológicas sobre as de Certeau: assume uma definição de lugar antropológico que inclui a possibilidade dos percursos que se podem efetuar, dos discursos e de uma linguagem que o caracteriza. Por outro lado, a definição de espaço é reduzida aos termos em que é hoje utilizada, como "lugares desqualificados ou pouco qualificáveis: 'espaço de tempos livres', 'espaços-jogos', a aproximar de 'ponto-(de)-encontro'" onde parece "poder aplicar-se com utilidade, dada precisamente a sua ausência de caracterização, às superfícies não simbolizadas do planeta"³⁸.

Este conceito, estabelecido por Marc Augé, será adoptado ao longo do discurso desta dissertação, propondo compreender os espaços tendo em conta a sua interação social e assim atribuir-lhes qualidades identitárias, podendo ser positivas (lugar antropológico) ou negativas (não-lugar). Desta forma, tem-se em conta o espaço enquanto objecto: "é bem claro que são as práticas sociais das quais um espaço é objecto que permitem defini-lo como lugar ou não-lugar"³⁹.

³⁷ "In 1908 the great mathematician Hermann Minkowski first conceived a world in four dimensions, with space and time coming together to form an indivisible continuum" (tradução própria), GIEDION, Sigfried, 1941, *Raum, Zeit und Architektur*, p.14.

³⁸ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 72.

³⁹ AUGÉ, Marc, 2003, *Pour Quoi Vivons-Nous?*, p. 115.

1.3) O Espaço Genérico ou o Não-Lugar

Segundo Augé, as mudanças das últimas décadas têm provocado como consequência uma aceleração da história, apelando ao olhar antropológico. Fatores relacionados com as facilidades do mundo global, têm alterado drasticamente o modo de vida dos indivíduos. A criação de transportes velozes, do automóvel ao TGV ou mesmo ao avião, têm encurtado as distâncias e provocado a construção de espaços genéricos, como as gares, os aeroportos ou as autoestradas que acabam por se tornar intrínsecos à vida contemporânea. Tais espaços tornam-se casos de estudo para a antropologia, reafirmando a necessidade do sentido social e o direito de viver em conjunto.

Para Augé, a função do etnólogo passa por descrever o que observa ou o que ouve ao encontrar-se num espaço qualquer. Deve ser uma testemunha direta de uma atualidade presente. Classifica o mundo contemporâneo como *sobremodernidade*, caracterizada pelo surgimento de uma superabundância de acontecimentos, definido por três factores de excesso: **o tempo**, caracterizado pela aceleração da história, pelo novo uso que se faz dele e pelo facto de ter deixado de constituir um princípio de inteligibilidade; **o espaço** evidenciado pela mudança de escala (capitais encontram-se a poucas horas de distância uma das outras) e pela multiplicação de referências imagéticas relacionadas com os *media* (na intimidade das nossas casas somos bombardeados com imagens de satélite de qualquer lugar) e por último por um excesso do **ego**, caracterizado por uma valorização da individualidade que é incentivada pelos *media*.⁴⁰

Como modelo de vivência dos novos espaços da *sobremodernidade*, Augé narra o deslocamento de uma personagem (Pierre Dupont) que faz o percurso desde sua casa até o aeroporto. Percorrendo a autoestrada, ele passa nas portagens e paga as tarifas com o seu cartão de crédito, efetua o seu check-in, passa pelo controle da polícia e entra na sala de embarque. Todo este processo é descrito de modo solitário e quase automático, relacionando-se apenas com máquinas (carro, multibanco) e seguindo indicações de sinais, não estabelecendo relação com outras pessoas.⁴¹

⁴⁰ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, pp. 25-36.

⁴¹ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, pp. 7-11.

A partir da observação do uso destes espaços, Augé gera o conceito de “não-lugar”⁴²: o “negativo do lugar”⁴³, como as instalações necessárias à circulação acelerada e passageira das pessoas, em espaços como as autoestradas, os centros comerciais, os aeroportos, os supermercados, etc.

A partir da primeira vez que Marc Augé define o conceito de *não-lugares* (1992), tornou-se recorrente discutir esta problemática tanto a partir do prisma antropológico ou sociológico, como na vertente arquitectónica, questionando se estavam a ser produzidos novos tipos de espaços, de acordo com um estilo de vida contemporâneo, em que as distâncias se tornam cada vez mais curtas e o tempo cada vez menos perceptível; é também, importante ressaltar que a definição ‘não-lugares’ vai sofrendo pequenas mudanças à medida que surgem novas obras do antropólogo francês, como *L’Impossible Voyage* (1997), *Pour Quoi Vivons-Nous?* (2003) e *Pour une Anthropologie de la Mobilité* (2009).

A primeira vez que define *não-lugares*, em 1992, o autor esclarece que tal conceito surge por “oposição à noção sociológica de lugar”, baseando-se nas associações feitas por Mauss e em toda uma “tradição etnológica” relacionada com uma “cultura localizada no tempo e no espaço”⁴⁴. O escritor afirma que tal definição se aplica não apenas às “instalações necessárias à circulação de pessoas e dos bens (vias rápidas, nós de acesso, aeroportos)”, mas também aos “próprios meios de transporte” ou aos “grandes centros comerciais”, ou ainda aos “campos de trânsito prolongados onde são colocados os refugiados do planeta”⁴⁵. Por fim, define *não-lugar* por não apresentar nenhuma das características de um *lugar*, como um espaço que não se pode definir “nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico”⁴⁶. Porém, Augé acrescenta que o *não-lugar*, tal como o *lugar* nunca existem “sob uma forma pura”, porque “os lugares recompõem-se nele, reconstituem-se nele relações” e “o lugar e o não-lugar são antes polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se consuma totalmente”⁴⁷.

⁴² AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 69.

⁴³ AUGÉ, Marc, 2003, *Pour Quoi Vivons-Nous?*, p. 115.

⁴⁴ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 35.

⁴⁵ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 35.

⁴⁶ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 69.

⁴⁷ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 70.

Poucos anos mais tarde, com a publicação de *L'Impossible Voyage*, Marc Augé estuda a viagem, focando-se na análise de alguns espaços turísticos, colocando-se no papel de viajante. Apesar de não relacionar diretamente os exemplos que utiliza com a definição de não-lugares, a ligação entre os dois livros é evidente, a partir do momento em que Augé afirma que a “*sobremodernidade* é produtora de *não-lugares*” e classifica “o espaço do viajante como o arquétipo do *não-lugar*”⁴⁸. O termo *não-lugar* é referido diretamente no fim do livro, quando descreve as características da *ville-fiction*⁴⁹ (cidade-ficção), com uma breve explicação: “Pode-se notar, paralelamente, uma forte concentração de espaços do tipo que propus chamar ‘não-lugares’: nós de acesso, aeroportos, hipermercados, zonas de armazenamento e por vezes de vendas, especialmente dos produtos que aceleram a circulação e comunicação: automóveis, televisões, computadores... o espaço urbano perde as suas fronteiras e, numa certa medida, a sua forma.”⁵⁰.

Já em *Pour Quoi Vivons-Nous?* publicado em 2003, o etnólogo acrescenta algumas explicações à sua definição que conferem uma aplicação mais ampla e não tão rígida como a apresentada em ‘Não-Lugares’. Começa por assumir uma dificuldade no que toca a uma identificação empírica, dado que são as práticas sociais presentes num certo espaço que permitem classificá-lo como lugar ou não-lugar. Assim, apresenta uma definição mais flexível, tendo em conta alguns ajustes que consideram o *não-lugar*, “não como um espaço empiricamente detectável (um aeroporto, um supermercado ou um ecrã de televisão), mas como o espaço criado pelo olhar que o toma por objecto”, podendo admitir-se que “o não-lugar de uns (por exemplo, dos passageiros em trânsito num aeroporto) seja um *lugar* para outros (por exemplo, os que trabalham nesse aeroporto)”⁵¹. Admite, também, que “se crie lugar no não-lugar”⁵². Como exemplo, estabelece uma relação entre a oposição espaço público/espaço privado e não-lugar/lugar, afirmando que ambas as oposições são relativas; porém, não considera que seja possível criar um paralelismo estrito entre os dois pares, já que “o espaço público tem uma definição positiva e o não-lugar não”⁵³.

⁴⁸ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, pp. 69 e 76.

⁴⁹ AUGÉ, Marc, 1997, *L'Impossible Voyage*, p.161.

⁵⁰ “On peut y noter, parallèlement, une forte concentration d'espaces du type de ceux que j'ai proposé d'appeler 'non-lieux': noeuds autoroutiers, aéroports, hypermarchés, zones de stockage et parfois de vente, notamment des produits qui accélèrent la circulation et la communication: automobiles, télévisions, ordinateurs... L'espace Urbain perd ses frontières et, dans une certaine mesure, sa forme.” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 1997, *L'Impossible Voyage*, p. 166.

⁵¹ AUGÉ, Marc, 2003, *Pour Quoi Vivons-Nous?*, p. 116.

⁵² AUGÉ, Marc, 2003, *Pour Quoi Vivons-Nous?*, p. 117.

⁵³ AUGÉ, Marc, 2003, *Pour Quoi Vivons-Nous?*, p. 116.

Com intuito de simplificar a identificação destes espaços, Augé propõe novos termos que permitem classificações mais precisas. Chama lugar objectivo ao “espaço onde se inscrevem as marcas objectivas de identidade, de relação e de história (monumentos aos mortos, igrejas, praças públicas, escolas, etc.) e lugar simbólico “aos modos de relação com os outros que aí prevalecem (residências, trocas, linguagem)” ; não-lugares objectivos aos “espaços de circulação, da comunicação e do consumo”, e não-lugares subjetivos aos “modos de relação com o exterior que aí prevalecem: passagens, mensagens, afixação de cartazes, códigos.”⁵⁴ Finalmente, num de seus livros mais recentes, *Pour une Anthropologie de la Mobilité*, no capítulo reservado à discussão da urbanização do mundo, Augé aborda a problemática das zonas vazias, dos terrenos abandonados ao longo da cidade que ficam à sombra da mundialização, e dos edifícios exuberantes que a representam. Considerando-os como a forma nua dos ‘não-lugares’, são espaços “onde nenhuma relação social pode ser lida, onde nenhum passado partilhado se inscreve, mas ao contrário dos não-lugares da *sobremodernidade* triunfante, eles não são mais espaços de comunicação, circulação ou de consumo.”⁵⁵

Na vertente arquitectónica, o emblemático arquiteto Rem Koolhaas⁵⁶, tem produzido ao longo da sua carreira um acervo teórico considerável, onde analisa a problemática dos espaços contemporâneos, criando os seus próprios conceitos acerca deste tema, desde uma escala mais abrangente a uma escala particular. Dado o carácter atual da sua análise aos espaços contemporâneos, é possível estabelecer paralelismos com os conceitos relacionados com o ‘não-lugar’.

Koolhaas cria as suas convicções acerca de uma nova arquitetura, através de um estudo detalhado que se reflete ao longo dos anos em diversos livros, onde se pode verificar o desenvolvimento das suas opiniões acerca da arquitetura contemporânea, resultante de um processo construtivo muito intenso, nos últimos “cem anos”⁵⁷. No seu primeiro livro publicado em 1978, *Delirious New York*, verifica-se uma análise de Manhattan, que parte de

⁵⁴ AUGÉ, Marc, 2003, *Pour Quoi Vivons-Nous?*, p. 117.

⁵⁵ “ Ce sont des espaces où nulle relation sociale ne peut se lire, où nul passé partagé ne s’inscrit plus, mais au contraire des non-lieux de la surmodernité triomphante, ce ne sont pas non plus des espaces de consommation” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 2009, *Pour une Anthropologie de la Mobilité*, p. 31.

⁵⁶ Remment Lucas Koolhaas é um arquiteto e teórico de arquitetura, nascido em Roterdão, em 1944. Começou a estudar Arquitetura em 1968 na *Architectural Association School of Architecture*, em Londres. É um dos fundadores do gabinete *OMA – Office for Metropolitan Architecture*. Em 2000, recebeu um prémio *Pritzker* de Arquitetura. É autor de diversos livros como *Delirious New York* (1978), *S, M, L, XL* (1995) e *Junkspace* (2001).

⁵⁷ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, p.13. (tradução própria)

uma profunda investigação histórica. O autor procura compreender os fenómenos urbanos que surgem com o crescimento desta metrópole moderna e servem também como referência para outras em torno do globo. Segundo Koolhaas, a capacidade da cidade de albergar culturas antagônicas, “fundir o popular com o metafísico, o comercial com o sublime, o refinado com o primitivo” através de uma arquitetura singular explicam a “antiga capacidade de seduzir o público de massa”⁵⁸. Esta aptidão agregadora fez com que Manhattan gerasse “o seu próprio urbanismo metropolitano – cultura da congestão.”⁵⁹

Na sequência da reflexão sobre a metrópole em *Delirious New York*, Koolhaas introduz, em meados dos anos noventa, dois conceitos teóricos: “The Generic City”⁶⁰ e “Bigness and the Problem of the Large”⁶¹.

A primeira, a *Cidade Genérica*, é o espaço urbano onde a identidade está em crise, protagonizada por edifícios de grandes escalas que substituem cada vez mais o espaço público. Esta cidade não constrói uma história, segundo o arquiteto é ‘superficial’ como um recinto de um estúdio cinematográfico de Hollywood, “produz uma identidade a cada segunda-feira de manhã”⁶². Koolhaas afirma que a “identidade deriva da substância física, da história, do contexto, do real”, não conseguindo imaginar que “qualquer coisa de contemporâneo possa contribuir para constitui-la”⁶³. Assim, tal como Augé, admite o papel fundamental da história na formação da identidade de um lugar, atribuindo importância ao tempo; porém, acredita que o passado se tornou, nos dias de hoje, “‘pequeno’ para ser habitado e afastado daquilo que é vivo”. Logo, Koolhaas considera que “a identidade concebida como este modo de partilhar o passado é uma afirmação perdida”⁶⁴; para ele a identidade é, nos tempos de hoje, uma “armadilha” e portanto o arquiteto deveria abdicar destas premissas.

Esta cidade procura libertar-se do centro histórico. Ela vive como extensão do centro para cada vez mais periferias, vivendo da “repetição infinita do mesmo simples modelo estrutural

⁵⁸ “ (...) its ability to fuse the popular with the metaphysical, the commercial with the sublime, the refined with the primitive – which together explain Manhattan’s former capacity to seduce a mass audience for itself.” (tradução própria) KOOLHAAS, Rem, 1978, *Delirious New York*, p. 300.

⁵⁹ “ This book was written to show that Manhattan had generated its own metropolitan Urbanism – a Culture of Congestion” (tradução própria) KOOLHAAS, Rem, 1978, *Delirious New York*, p. 293.

⁶⁰ KOOLHAAS, Rem, 1995, “Generic Cities” em KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce, *S, M, L, XL*, New York, Monacelli Press, pp.1248-1264.

⁶¹ KOOLHAAS, Rem, 1995, “Bigness and The Problem of Large” em KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce, *S, M, L, XL*, New York, Monacelli Press.

⁶² KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, p. 31, (tradução própria).

⁶³ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, p.27, (tradução própria).

⁶⁴ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, pp. 27 e 28, (tradução própria).

sendo possível reconstruí-la a partir do seu elemento mais pequeno (...). A sua atração principal é a ausência de normas”⁶⁵.

De uma forma geral, estes espaços contemporâneos possuem, normalmente, uma identidade associada a uma imagem, muitas vezes associada a uma cultura de marketing, sendo facilmente substituída conforme os interesses. Koolhaas assume (como Augé) que vivemos “no mundo das imagens, onde são as imagens que promovem a realidade do real”⁶⁶. A facilidade de construir num curto espaço de tempo, graças aos avanços das técnicas construtivas, auxilia a criação de uma arquitetura imagética. E tal como nos cartazes de publicidade, a arquitetura assumiu-se muitas vezes como imagem.

O segundo conceito, *Bigness*⁶⁷, sustenta que a partir de uma certa escala o edifício torna-se independente do que o envolve. Cria a famosa expressão *fuck context*, que existe no sentido de desprezo e indiferença para com a envolvente, podendo a peça arquitectónica existir desligada do seu exterior.

No seu mais recente conceito, *junkspace*, inserido em *Content*⁶⁸, Rem Koolhaas esclarece que estes “espaços lixo”⁶⁹ são espaços resultantes da arquitetura contemporânea, sendo “o que fica depois que a modernização fez o seu curso, mais precisamente, o que se coagula enquanto a modernização está em curso, a sua recaída”⁷⁰. O *junkspace* expressa a qualidade negativa gerada pelos espaços contemporâneos, tal como o conceito de *não-lugares*; porém, neste caso, apesar de se ter em conta uma cultura associada à globalização, as premissas são direccionadas ao espaço arquitectónico, mais do que propriamente as práticas sociais exercidas neste, que é o *locus* da discussão de Marc Augé. Segundo Koolhaas, o *junkspace* é caracterizado pela continuidade, pois tira partido das invenções que tornam possível a expansão e a uniformidade do espaço: escadas rolantes, ar condicionado, portas corta-fogo, elevadores, etc.

⁶⁵ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, p. 34, (tradução própria).

⁶⁶ “ Nous vivons dans un monde d’images, où c’est l’image qui sanctionne et promeut la réalité du réel” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 2009, *Pour une Anthropologie de la Mobilité*, p.43.

⁶⁷ Esta teoria baseia-se em cinco teoremas: 1) Quando é superada certa escala, o edifício torna-se demasiado grande para ser controlado por um gesto arquitectónico; 2) A importância do elevador – a ligação mecânica que substitui as arquitectónicas; 3) A distância entre o núcleo e o invólucro do edifício é demasiado grande, não permite que se criem relações da fachada com o interior, o interior e exterior tornam-se projetos separados; 4) Os edifícios entram numa esfera amoral, estão além do bem e do mal, o seu impacto é independente da sua qualidade; 5) “O Bigness já não faz parte de qualquer tecido urbano... A sua mensagem é: *fuck context*”. KOOLHAAS, Rem, 1995, “Bigness” em KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce, *S, M, L, XL*.

⁶⁸ KOOLHAAS, Rem, 2004, *Content*, Editora Taschen.

⁶⁹ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*.

⁷⁰ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, p. 63, (tradução própria).

Apesar destes conceitos terem sido criados em tempos diferentes participam todos de um mesmo universo, comunicam todos nesta cidade contemporânea que pode ser retratada como *Cidade Genérica* (escala urbana) que poderá albergar fenómenos como o *Bigness* ou o *Junkspace*, que refletem uma escala mais aproximada.

Apesar de tanto Marc Augé como Rem Koolhaas identificarem características similares nas cidades e nos espaços da contemporaneidade, assumem posições diversas: o primeiro toma estes factos como forma de manifestação contra uma sociedade que não possui história (tendo em conta o *lugar* caracterizado por “ identitário, relacional e histórico (...) constituindo princípio de sentido para os que o habitam e princípio de inteligibilidade para aquele que o observa”⁷¹) e onde o comportamento social (ou ausência dele, nestes espaços) se torna preocupante; segundo Augé “O espaço do não-lugar não cria nem identidade singular, nem relação, mas solidão e semelhança. Também não deixa espaço à história”⁷².

Koolhaas, apesar de também caracterizar este tipo de espaço, não deixa clara a sua posição pessoal. Tendo em conta a ‘Cidade Genérica’, assume uma forma de projetar com carácter global, em que a arquitetura não demonstra a necessidade de se preocupar com o lugar que vai ocupar. Esta teoria aplica-se de forma similar tanto na Europa como na Ásia, o que se pode verificar pela arquitetura de Koolhaas, que é justificada pelo seu autor apenas como respostas aos programas que deve albergar.

Nos *não-lugares* não há tempo para a criação de história, tal como na *Cidade Genérica*; para esta cidade contemporânea, validada como não-lugar urbano, *Bigness* surge como resposta arquitectónica ao problema identificado em *Cidades Genéricas* e que gera o *junkspace*, resultado da grande escala.

Assim, Koolhaas usa a sua teoria como argumento para reivindicar uma nova arquitetura, a que ele próprio pretende desenvolver, pelo menos em teoria, já que no caso da Casa da Música isto não parece se verificar.

A Casa da Música é uma obra realizada no âmbito do Porto 2001, Capital Europeia da Cultura, para albergar eventos culturais durante o evento. Dois anos antes, lançou-se o concurso de Arquitetura para este projeto; de forma a restringir as candidaturas fez-se

⁷¹ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 48 e 49.

⁷² AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 89.

convites diretos a alguns dos arquitetos mais conceituados do momento. Na fase final de seleção, restaram três arquitetos: Dominique Perrault, Rafael Viñoly e Rem Koolhaas. Depois de ponderados pela comissão de avaliação, composta por vários elementos (entre eles constavam arquitetos de grande prestígio como Eduardo Souto Moura e Álvaro Siza) a decisão final foi pelo projeto do arquiteto holandês. Este projeto de grande “singularidade formal”⁷³ foi descrito pelo presidente da câmara do Porto, Nuno Cardoso, como a “obra mais emblemática”⁷⁴ do evento.

Para Koolhaas, o projeto teve como ponto de partida a recuperação de um projeto anterior para uma habitação unifamiliar (Y2K), passando por um grande processo de extensão e readequação consoante as condicionantes do novo programa que pressupõe uma escala muito maior. O próprio processo criativo remete para as premissas conceptuais do arquiteto, que pretende alcançar uma linguagem universal, e aparentemente parece abdicar da procura de uma identidade do lugar das características da envolvente (*fuck context*). Pode-se mesmo considerar este caso como uma forma de aplicação da sua teoria *Bigness*, através do aumento drástico de escala de um projeto pré-existente destinado a outra função, porém não se pode considerar a cidade em questão com características de uma *Generic City* (o Porto apresenta um crescimento urbano gradual, constituindo uma escala controlada).

Porém, em 2003, quando surge a notícia de um projeto destinado ao terreno localizado no topo poente da Casa da Música, Koolhaas manifesta-se publicamente contra a construção do novo edifício. Este, realizado pelo atelier APEL (Arquitetura, Planeamento, Engenharia, As.) do arquiteto João Ginestal Machado, seria de iniciativa privada, destinado às instalações da sede do Banco Português de Negócios. O argumento de Koolhaas é de que o edifício concebido por Ginestal Machado “ignora completa e dramaticamente as intervenções da Casa da Música”, já que, supostamente, lhe bloquearia um enfiamento que tinha sido criado para o mar; afirma que seria “um verdadeiro desastre” se viesse a ser construído, acrescentando que iria “expor ao ridículo a própria cidade do Porto”⁷⁵.

⁷³ <http://www.casadamusica.com/pt/a-casa-da-musica/a-obra>, 10/01/2015, 18:19.

⁷⁴ http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Porto&Concelho=Porto&Option=Interior&content_id=1758811&page=1 10/01/2015, 18:29.

⁷⁵ Jornal Público, sexta-feira, 26 de setembro de 2003, Secção Cultura, p. 41.



Imagem 1 – Modelo 3D que simula o edifício da nova sede do BPN e a Casa da Música

Outros arquitetos portugueses também se pronunciaram sobre esta polêmica, Eduardo Souto Moura⁷⁶, Alcino Soutinho⁷⁷ e Álvaro Siza Vieira⁷⁸. A grande repercussão gerada, principalmente entre os arquitetos, sobre o caso da construção da sede do BPN, leva o autor deste projeto a pronunciar-se também de modo defender os seus pontos de vista. Ginestal Machado responde as críticas ao afirmar que o seu projeto iria “dignificar a zona”, classificando que possui um “currículo suficiente” para dispensar “aulas de arquitetura de Koolhaas”⁷⁹. Mais tarde, em 2005, com a discussão ainda em aberto, Ginestal relembra as “peripécias que envolveram não só a adjudicação do projeto como a execução da obra” de Koolhaas e a “derrapagem de custos da mesma (inicialmente 30 milhões de euros, falando-se agora em custos finais rondando os 150 milhões)”. Esclarecendo também, que o problema relacionado com o enfiamento para o mar que Koolhaas colocava não era real, dado que esta solução “não teve continuidade e que mais não passou de um mero exercício”. Acrescenta ainda que “este ‘capricho’ de ver o mar da Rotunda da Boavista”, só poderia ser resolvido com a “criação de uma servidão administrativa de vistas correndo paralelamente aos cinco quilómetros da Avenida da Boavista”⁸⁰.

⁷⁶ “O projecto não é adequado. São duas peças autónomas no mesmo prato. (...) não concordo que a fachada seja espelhada porque, ao usar o espelho, pretende anular-se, mas, neste caso, funciona ao contrário porque teríamos duas Casas da Música. E, assim, desaparecia o efeito do meteorito, do objecto insólito que pousa ali.” Eduardo Souto Moura, em *Jornal Público*, sábado, 4/10/2003, p. 39.

⁷⁷ “Mas, frontalmente, não estou de acordo com a volumetria proposta. Deveria ter sido mais ponderada a viabilidade de construção para aquele sítio. Não faz qualquer sentido vir agora, de maneira apressada, querer fazer um buraco no edifício para criar tal corredor visual. Não estou nada de acordo com isso.” Alcino Soutinho em *Jornal Público*, terça-feira, 30/11/2003, p. 35.

⁷⁸ “O arquitecto Siza Vieira considera a Casa da Música, concebida por Rem Koolhaas, um ‘magnífico projecto’, mas diz que a localização do edifício ‘não será apropriada’.” Álvaro Siza Vieira citado em *Jornal Público*, 2/10/2003.

⁷⁹ “A arquitectura de Ginestal Machado” em *Jornal Público*, 19/10/2003, p. 38.

⁸⁰ “Repór a verdade”, por António Ginestal Machado, em *Jornal Público*, 8/04/2005, p. 59.

Porém, a partir de toda esta controvérsia arquitectónica, o fator mais relevante para esta dissertação é o posicionamento de Koolhaas que apresenta argumentos contraditórios aos que havia publicado anteriormente em textos como ‘Generic Cities’ ou ‘Bigness’, (onde proclama a famosa frase ‘fuck context’). Neste sentido, Gonçalo Byrne constata que as “apregoadas características da ‘cidade genérica’, teorizada por Rem Koolhaas, estão neste caso a ser vítimas da própria fragmentação egocêntrica, ignorando o campo de diálogo necessário que é a própria cidade”⁸¹. Também, Alexandre Alves Costa aponta esta incongruência no discurso de Rem Koolhaas, que “tem sido porta-voz na área da arquitetura, de posições radicalmente liberais, no que diz respeito aos processos de conformação da cidade do futuro que considera inelutáveis”. Assim, tendo em conta que a sua ‘cidade genérica’ não toma a relação com a envolvente como referência, o arquiteto Alves Costa questiona: “com que autoridade moral Koolhaas pode agora exigir que se conforme um contexto à beira da sua obra? Renegará agora tudo que escreveu?”. Caso contrário, o arquiteto acredita que Koolhaas deveria “ter sido, apenas, expectador de um processo de que tem sabido, noutros lugares, retirar sedutores valores estéticos.” E volta a questionar: “será que, a partir de um Koolhaas imoralista sucede um Koolhaas moralista?”⁸².

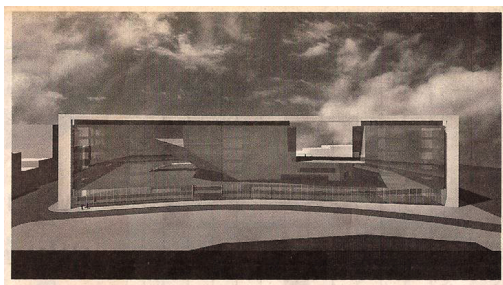


Imagem 2 – Modelo 3D da fachada da nova sede BPN.

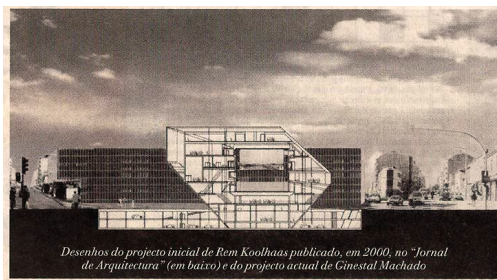


Imagem 3 – Desenho de concurso de Rem Koolhaas em que já aparece um edifício atrás.

⁸¹ “Inquérito” a Gonçalo Byrne em *Jornal Público*, 2/10/2003.

⁸² “Inquérito” a Alexandre Alves Costa, em *Jornal Público*, 1/10/2003.

Em teoria, Koolhaas desenvolve um discurso que segue as premissas do *não-lugar*, identifica a existência de novos fenómenos urbanos que não se comprometem com princípios tradicionais como identidade, história e carácter. Depois de classificar este fenómeno (em *Generic City*), cria ele mesmo a sua solução arquitectónica, com a teoria *Bigness*, a qual depois enumera as consequências em *Junkspace* (que pode ser interpretada como uma autocrítica). Estas passam por assumir o ‘carácter genérico’ apontado anteriormente, ao serem concebidas sem restrições formais, relacionando de forma impositiva com a envolvente, assumindo que posteriormente, a cidade se encarregará de fazer uma seleção natural, abandonando “o que não funciona” aceitando “seja o que for que nasça no seu lugar”⁸³.

Porém, quando Koolhaas se vê vítima da mesma atitude, com o projeto de Ginestal Machado, o seu discurso altera-se: não aceita o que se constrói na envolvente da sua obra e procura impor condicionantes à nova construção, socorrendo-se de uma argumentação que é contraditória ao discurso anterior. Como explica Souto Moura: “o projecto não é adequado. São duas peças autónomas no mesmo prato. (...) não concordo que a fachada seja espelhada porque, ao usar o espelho, pretende anular-se, mas, neste caso, funciona ao contrário porque teríamos duas Casas da Música. E, assim, desaparecia o efeito do meteorito, do objecto insólito que pousa ali.”

A qualificação da cidade genérica (o *não-lugar* urbano) só pode ser aplicada por quem a vê “de fora”, quando não existe uma relação entre espaço e habitante, pois “quem habita um espaço urbano durante tempo suficiente para se relacionar com o território não sente a sua cidade com C.G.”⁸⁴. Koolhaas parece ter sido vítima desta situação, quando cria uma relação com aquele sector da cidade, passa a defender os princípios identitários antes desprezados.

⁸³ FERNANDES, Eduardo, “Cidades Genéricas”, *J.A.*, p. 101.

⁸⁴ FERNANDES, Eduardo, “Cidades Genéricas”, *J.A.*, p. 101.

1.4) O Caráter da Viagem

“Quando se visita uma cidade estrangeira é normal gravar as suas características singulares e esta diversidade torna-se uma parte importante da viagem.”⁸⁵ in *Genius Loci*

As intenções, a forma como se realiza, e o próprio conceito de viagem foram evoluindo ao longo do tempo, através de fatores como as mudanças de tendência, os avanços tecnológicos ou os momentos específicos da história. Porém, apesar de se justificar por vários motivos, o ato de viajar teve sempre como fundo das suas intenções uma procura pelo outro, por conhecer o que está além dos nossos limites e por poder entrar em contato com o desconhecido.

Desde sempre na história, conhecemos exemplos da importância das viagens, por razões políticas, culturais ou por prazer; esta ação levou muitas vezes à escrita de grandes livros ou relatos que foram importantes para a nossa cultura. A viagem era tida como fonte de conhecimento e de inspiração para as áreas de estudo dos viajantes.

Pode-se começar por citar o mítico caso (provavelmente o mais remoto) da Odisseia de Homero, poema épico da Grécia Antiga que narra as aventuras do personagem Odisseu⁸⁶ (Ulisses na mitologia romana) durante o seu regresso (após a guerra de Tróia) à terra natal, Ítaca, que leva dez anos.

Mais tarde, no sec. XIII, temos a história do explorador Marco Polo, que parte de Veneza em 1271 para fazer a Rota das Sedas com o seu pai e só regressa vinte e quatro anos mais tarde, tendo escrito um relato da viagem (*Il Milione*)⁸⁷ que foi durante muitos anos a fonte de informação mais segura sobre o Oriente.

No século XVI surge o livro *A Utopia* escrito pelo intelectual britânico Thomas More⁸⁸; narrado como um relato de viagem, descreve uma sociedade alternativa.

Ainda no século XVI, em Portugal, Fernão Mendes Pinto escreve a famosa obra literária *Peregrinação*, uma crónica da sua viagem ao Oriente⁸⁹.

⁸⁵ “Visitando una città straniera di solito si rimane colpiti dal suo carattere singolare e questa diversità diventa una parte importante dell’esperienza” (tradução própria) NORBERG-SCHULZ, *Genius Loci*, p. 14

⁸⁶ <http://www.olimpvs.net/index.php/mitologia/a-historia-de-ulisses/>, 05/02/2015 15:46

⁸⁷ [http://www.infopedia.pt/\\$marco-polo](http://www.infopedia.pt/$marco-polo) 05/02/2015 15:58

⁸⁸ <http://www.estudoprevio.net/livros/6/antonio-marques-miguel--utopia-de-thomas-more> 05/02/2015 17:39

⁸⁹ [http://www.infopedia.pt/\\$peregrinacao](http://www.infopedia.pt/$peregrinacao) 05/02/2015 17:45

No século seguinte surge o caso, já inserido na vertente arquitetónica, do arquiteto e escultor italiano Gian Lorenzo Bernini, que em 1665 parte para Paris convocado por Luís XIV para ampliar e concluir o edifício do Louvre, mantendo durante a sua estadia um diário de viagem⁹⁰ (apenas publicado em 1885), onde registava as suas percepções dos eventos de Paris e as suas impressões sobre a arte.

Posteriormente, temos ainda os casos daqueles que se deslocaram propositadamente, procurando inspiração, como o poeta alemão Goethe, que viaja para Itália no fim do século XVIII, permanecendo em Roma durante vinte meses⁹¹; ou o poeta francês Chateaubriand, que estabelece um itinerário passando por Grécia, Turquia e Egito, nos inícios do século XIX⁹². Ou ainda mesmo o caso do filósofo alemão Friedrich Nietzsche, que também rumou a Itália nos fins do século XIX⁹³.

Todas estas personalidades relataram a sua viagem como um momento de grande importância, tanto na vida pessoal como na vida profissional, funcionando como um ponto de viragem.

Cria-se entre os pensadores da burguesia esta ideia enobrecedora da viagem, que tinha como objetivo puro a busca de novos conhecimentos e inspirações ao contemplar os feitos passados do homem. Ainda no século XIX, o *Prix de Rome* da *Académie des Beaux-Arts* (criado em 1663, sob o reinado de Louis XIV de França), premiava os melhores estudantes de artes com uma estadia em Roma, onde era oferecida uma formação.

A viagem era um processo solitário, que devolvia ao “viajante de ‘passagem’ a imagem simultânea da história perdida e da vida que passa”; mas “era o próprio movimento da viagem” que o seduzia e arrastava⁹⁴. Normalmente, os destinos eram lugares históricos, marcos da civilização, locais onde se podia estudar as antigas culturas.

Numa mesma matriz, já enquadrada no campo arquitectónico, interessa-nos destacar o conhecido caso da viagem de um dos grandes arquitetos modernos, Le Corbusier⁹⁵.

⁹⁰ http://www.academia.edu/4896148/O_di%C3%A1rio_da_viagem_de_Bernini_%C3%A0_Fran%C3%A7a_O_surgimento_de_um_novo_Michelangelo, 05/02/2015, 17:49.

⁹¹ <http://www.dw.de/1786-goethe-chega-a-roma/a-314114>, 05/02/2015, 18:03.

⁹² <http://www.infopedia.pt/apoio/artigos/9486700?termo=martyrs>, 05/02/2015, 18:27.

⁹³ http://www.iscsp.utl.pt/~cepp/autores/alemaes/1844_nietzsche.htm, 05/02/2015, 18:32.

⁹⁴ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-Lieux*, p. 77.

⁹⁵ Charles-Edouard Jeanneret, conhecido pelo pseudónimo de Le Corbusier foi um arquiteto nascido em *La Chaux-de-Fonds, Suíça*, em 1887 e falecido em 1965. Estudou Artes e Ofícios em *La Chaux-de-Fond* e estagiou no atelier do arquiteto Auguste Perret em Paris. Foi das figuras mais importantes para a Arquitetura Moderna, produzindo um acervo teórico e prático extenso. Escreveu livros como *Vers un Architecture* (1923), *Almanach d'Architecture Moderne* (1926), *La Ville Radieuse* (1935), *Le Modulor* (1946), *Le Voyage D'Orient* (1966), (entre outros).

A sua Viagem ao Oriente foi uma profunda fonte de inspiração para o arquiteto: à medida que se locomovia, possuía um olhar aproximado e atento sobre tudo que o rodeava, gravando de forma metódica o que considerava pertinente, tendo toda a viagem um papel fundamental na sua consolidação enquanto arquiteto.

O seu itinerário começa com a partida de Berlim, juntamente com o seu amigo Auguste Klipstein, em maio de 1911; com o objetivo de chegar a Constantinopla, percorre o Leste da Europa, passando pela República Checa, Áustria, Hungria, Sérvia, Roménia, Bulgária, até chegar à Turquia, voltando depois pela Grécia e por fim pela Itália⁹⁶. Durante todo este tempo, Charles-Edouard Jeanneret⁹⁷ regista as suas impressões sobre a viagem nos seus cadernos; através dos seus desenhos e anotações escritas regista várias informações preciosas que retira da observação dos monumentos arquitectónicos e dos locais que visita, criando uma espécie de catálogo arquitectónico onde concentra as características da arquitetura de diferentes épocas e lugares. A partir destes *Carnets de Voyage* extrai informações para publicações futuras numa revista de La Chaux-de-Fonds; posteriormente em 1914, Le Corbusier complementa os apontamentos construindo um discurso sequencial com o objetivo de um livro (chamado *Le Voyage d'Orient*) cuja edição será impedida devido ao início da guerra; o manuscrito é armazenado nos seus arquivos, sendo revisto e publicado já no fim da sua vida, em 1966.

No panorama português, quatro décadas mais tarde, destaca-se o caso do arquiteto Fernando Távora, que se assemelha em muitos pontos ao de Le Corbusier, apesar de se desenvolverem, na sua maior parte, por territórios diferentes. Távora realiza uma viagem de quatro meses por diferentes países, e também faz o registo das suas impressões, num conjunto de cadernos, que intitula *Diário de 'Bordo'*⁹⁸. Realiza-se no ano de 1960, com início no dia 13 de fevereiro e fim no dia 12 de junho; numa primeira fase, viaja pelos Estados Unidos, onde teve oportunidade de visitar diversas faculdades com o intuito de se informar sobre métodos de ensino e da formação do arquiteto, passando por cidades como Washington, Filadélfia, Taliesin, Chicago, Detroit, Nova Iorque e Teotihuacan (México) e, numa segunda fase, com um itinerário mais oriental, visita Quioto, Katsura, Istambul e Atenas.

⁹⁶ CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*, Éditions Forces Vives (ed. Portuguesa, 2007, *A Viagem do Oriente*, Cosac Naify, São Paulo).

⁹⁷ Charles Edouard Jeanneret é o verdadeiro nome de Le Corbusier (pseudónimo criado em 1920).

⁹⁸ A viagem é patrocinada por uma bolsa de estudo concedida pela Fundação Calouste Gulbenkian para estagiar nos Estados Unidos, e participa no congresso Internacional de Arquitetura Moderna, na World Design Conference de Tóquio, TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*.

Corbusier e Távora viajaram em épocas diferentes, arrastados por diferentes motivos e com diferentes itinerários, mas ambos possuem apontamentos e observações semelhantes, na forma como se relacionam e interessam pelos ambientes com que contactam. Estes apontamentos foram publicados em situações diversas: no caso de Charles-Edouard Jeanneret são publicados com total conhecimento do autor, tendo sido revistos pelo próprio, enquanto que no caso de Fernando Távora foram apenas publicados depois da sua morte, sendo uma transcrição exata daquilo que o arquiteto escreveu na altura sem intenção de publicação. Assim, é natural que o resultado seja diferente: enquanto o primeiro possui um carácter mais formal, devido à sua revisão, no segundo caso pode-se notar a espontaneidade de um autêntico diário de 'bordo' não editado, podendo-se acompanhar uma descrição diária muito metódica, feita com continuidade e documentando as mais diversas situações.

O nome "*Diário de 'Bordo'*" provém dos registos nas navegações, onde são anotadas todas as incidências da viagem, e é com esta mesma intenção que o arquiteto Távora atribui este título aos seus apontamentos.

Entre estes dois itinerários, existe um importante ponto em comum: a passagem pela cidade de Atenas. Esta representava para ambos uma fonte de inspiração profunda, desde o seu modelo enquanto sociedade à sua arquitetura inigualável, de modo que ambos utilizaram os seus registos para gravar de forma exata as suas sensações enquanto presenciavam o poder daquela paisagem.

Le Corbusier relata a sua chegada à capital grega pelas onze horas da manhã, referindo a sua preferência por caminhar até a Acrópole sozinho, dispensando a companhia do seu companheiro de viagem. Descreve-se como "muito ansioso, numa excitação extrema", espera que o sol baixe com o desejo de "terminar o dia 'lá do alto'"⁹⁹.

"Ver a Acrópole é um sonho que se acalenta mesmo sem ter a esperança de realiza-lo. Não sei bem porque essa colina contém a essência do pensamento antigo."¹⁰⁰

O arquiteto fica deslumbrando com a força daquele ambiente e descreve a sua vivência no Partenon como uma experiência avassaladora em que sente o valor intemporal daquelas construções: "A verticalidade da colina e a sobrelevação do templo acima das lajes dos

⁹⁹ CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*, p. 191.

¹⁰⁰ CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*, p. 193.

Propileus furtam da percepção todo o vestígio de vida moderna e, de um só golpe, dois mil anos são abolidos, uma poesia áspera apodera-se de nós; com a cabeça enterrada nas mãos, arriados num dos degraus do tempo, sentimos o abalo brutal e ficamos vibrando”¹⁰¹.

Observa, como era o seu desejo, o sol a pôr-se, contemplando o espetáculo de cores perante toda a Acrópole; pouco depois ouviu o apito para os visitantes se retirarem: “É na hora em que o sol toca o chão que um apito estridente expulsa o visitante, e os quatro ou cinco que fazem a peregrinação de Atenas voltam a cruzar a soleira branca dos Propileus”¹⁰².

A admiração de Le Corbusier pela Acrópole de Atenas é intensa, durante o seu discurso está muitas vezes presente a sua inquietação pelo poder desse tipo de arquitetura; diz saber “avaliar a perfeição de seus templos e reconhecer que em nenhum outro lugar são tão extraordinários”, mas questiona-se: “Porquê essa arquitetura e não outra?”¹⁰³. Fica estupefacto pela forma natural que a arquitetura incorpora, como se sempre existisse naquele sítio específico: “As oito colunas obedecem a uma lei unânime, brotam da terra, parecendo não terem sido feitas pelo homem, camada por camada, mas fazendo crer que é do subsolo que sobem”¹⁰⁴. Esta admiração pelo carácter eterno e natural da arquitetura através de uma lógica exata de construção é contínua durante a carreira do arquiteto, que continua a usar o Partenon como modelo para a arquitetura moderna: “os perfis do Partenon eram apresentados como análogos aos que hoje são produzidos por instrumentos mecânicos.”¹⁰⁵.

Em 1932, Corbusier caracteriza a Acrópole e os seus Propileus “como aquele ponto ‘em que nada mais pode ser tirado, em que nada seria deixado a não ser os elementos estreitamente entrelaçados e violentos que têm a sonoridade clara e trágica de trombetas de bronze’.”¹⁰⁶

Fernando Távora visita Atenas numa época em que já havia uma cultura turística mais forte, dotando o lugar de mais infraestruturas próprias para os visitantes. É época diferente a de Le Corbusier, que provavelmente observou a Acrópole num estado mais puro, sem um número muito elevado de visitantes (principalmente porque, como refere no seu livro, visitava-a na época da cólera no oriente). Mas, apesar das diferentes características temporais, Távora também se esforça por vivenciar aquele espaço de força contemplativa e reflexiva, como Corbusier. Descreve o seu primeiro dia em Atenas como muito ativo, desloca-se entre

¹⁰¹ CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*, p. 194.

¹⁰² CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*, p. 195.

¹⁰³ CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*, p. 193.

¹⁰⁴ CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*, p. 197.

¹⁰⁵ KENNETH, Frampton, 1980, *Modern Architecture – A critical view*, p. 183.

¹⁰⁶ Corbusier citado em KENNETH, Frampton, 1980, *Modern Architecture – A critical view*, p. 276.

antiquários, visita a Stoa de Átalo, tomando atenção a sua reconstituição e visita as exposições lá presentes. Já no exterior, observa o templo Teséion e por fim caminha em direção a Acrópole, onde observa o pôr-do-sol. Porém, nos dois dias seguintes, também insiste em voltar à Acrópole, desta vez para concentrar-se nela “não só em si, como nas suas relações mútuas, como nas suas relações com a paisagem envolvente”¹⁰⁷. Permanece até o anoitecer, observando as diferentes relações sob a luz da lua cheia, descrevendo-o como: “todo um mundo de *savoir-faire* raramente atingido”¹⁰⁸. A admiração de Fernando Távora pelo carácter intemporal da arquitetura grega também está presente na sua observação dos templos, quando afirma: “Cada vez me convenço mais que só fazendo a mesma coisa várias vezes, numa vida ou ao longo de gerações, é possível refinar e chegar a soluções com eternidade”¹⁰⁹

Pode-se dizer que tanto o *Diário de 'Bordo'* como os *Carnets de Voyage* são objetos que se aproximam muito do papel que um etnólogo possui perante a viagem, contendo a intenção de gravar as expectativas e impressões sobre o lugar e as descobertas que este traz. Existe também uma preocupação com a envolvente, tendo em conta todos os seus aspectos; apesar de, nestes casos específicos, ser mais evidente o fator arquitectónico, também se dá importância a fatores históricos e culturais. Por exemplo, em Chicago, no dia 5 de abril, o arquiteto Távora escreve: “Está tudo doido. De um lado a vida – porca, suja, feia, prática – do outro o museu que se visita aos domingos ‘para se elevar o espírito’ e aumentar a cultura geral”¹¹⁰. Esta descrição do arquiteto é interessante por remeter, já naquela época, para um protótipo de vivências do *não-lugar*, por oposição ao *lugar* (museu) que tenta suprir as carências de um quotidiano descartável. Esta sensação torna a aparecer noutros momentos, enquanto o autor viaja; por exemplo, na descrição que faz da Broadway (“A Broadway não vale nada, no sentido da beleza ou do encanto, mas não há dúvida de que prende”¹¹¹), ou quando reflete acerca da importância da Ágora na sociedade (“é curioso como a nossa civilização apesar da sua riqueza económica ignora a necessidade da Ágora em todo o seu significado”¹¹²), acrescentando a sua observação acerca da movimentação das pessoas no

¹⁰⁷ TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*, p. 368.

¹⁰⁸ TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*, p. 368.

¹⁰⁹ TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*, p. 367.

¹¹⁰ TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*, p. 126.

¹¹¹ TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*, p.123

¹¹² TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*, p.366

espaço público: “Em verdade, nos USA, por exemplo, o tempo para conversar passeando ou passear conversando não existe, porque toda a conversa e todo o movimento tem um fim prático, útil, eminente e interessado”¹¹³.



Imagem 4 – Esquízo de Le Corbusier da Acrópole e o Partenon vistos do norte, Atenas.

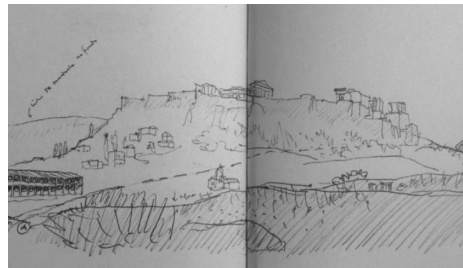


Imagem 7 – desenho de Fernando Távora da maquete da Ágora.



Imagem 5 – Esquízo de Le Corbusier da vista da fachada oeste da Acrópole, Atenas.



Imagem 8 - desenho de Fernando Távora da acrópole de Atenas.



Imagem 6– Esquízo de Le Corbusier do Partenon visto da colonata do Propileu, Atenas.

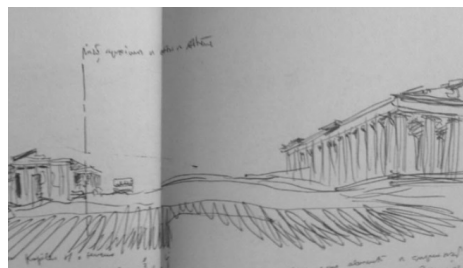


Imagem 9 - desenho de Fernando Távora da Acrópole de Atenas.

¹¹³ TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*, p.366.

Marc Augé, como etnólogo, também é apologista desta forma de viajar, (de Távora e Le Corbusier), uma experiência autónoma que parte em busca da contemplação. Porém, ao analisar a viagem contemporânea, de uma forma geral, define-a como o inverso, como algo que “constrói uma relação fictícia entre o olhar e a paisagem”; o que implica que existem espaços onde “o indivíduo se sente espectador sem se importar com a natureza do espetáculo”¹¹⁴. Este discurso aplica-se a uma percentagem de viagens, nos nossos dias, que se incluem dentro de um mercado de turismo em massa, procurando monumentos ou praias paradisíacas que se cobiçaram em cartazes ou na internet. Baseando-se nesta atitude, Augé classifica o espaço do viajante como o “arquétipo do não-lugar” e refere o viajante de hoje pela “solidão que se experimenta como superação ou esvaziamento da individualidade”¹¹⁵, ou seja, evidencia o carácter superficial da viagem contemporânea. Provavelmente porque esta envolve uma série de espaços propícios à carência de identidade, na medida que pretendem uma utilização passageira (transportes velozes, espaços de consumo e entretenimento).

Augé considera que, dentro deste tema, o papel do arquiteto é privilegiado, porque é “convidado de vez em quando para a tarefa de dar forma a um símbolo, de o tornar visível, de o fazer existir fisicamente”¹¹⁶, ou seja, a sua função passa por comunicar significados e valores através das formas e dos espaços criados. Refere ainda que o “milagre da arquitetura” é fazer mais do que o real, é criar o “virtual”¹¹⁷. Portanto, mais que mostrar símbolos e significados, a *cidade*, como figura, engloba uma arquitetura que a caracteriza e pode transmitir com muito mais força identidades e valores. Com base nisto, ao tentar “confrontar a forma da cidade com as formas do imaginário individual e colectivo”¹¹⁸, Augé evoca três cidades-tipo: A *ville-memoire* (cidade-memória), a *ville-rencontre* (cidade-reunião) e a *ville-fiction*¹¹⁹ (cidade-ficção).

A primeira é uma cidade que possui uma importante história colectiva, simultânea com milhares de histórias individuais. Esta referência histórica não é captada facilmente por quem

¹¹⁴ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, pp. 75-76.

¹¹⁵ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 76.

¹¹⁶ “Il est soumis à un défi impressionnant parce qu’on lui demande de temps en temps de donner corps à un symbole, de le rendre visible, de le faire exister matériellement” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p. 120.

¹¹⁷ “virtuel” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p. 136.

¹¹⁸ “Pour suggérer un début de réponse à cette question, j’essaierai de confronter la forme de la ville aux formes de l’imaginaire individuel et collectif” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p. 143.

¹¹⁹ AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p. 143.

está de passagem, mas é retida profundamente pelos seus habitantes que possuem uma “relação própria com os monumentos”¹²⁰, que cruzam a sua história individual e colectiva.

A segunda é caracterizada por um forte aspecto social, é uma cidade que promove o encontro, um local onde as pessoas podem encontrar outras pessoas, mas também podem encontrar-se com a própria cidade, “conhecer a sua personalidade como a de uma pessoa”¹²¹. Esta *cidade-reunião* pressupõe um grande fator identitário que permite criar relações: “os aspectos da cidade – a sua configuração espacial, as suas cores ou os seus edifícios – dão-lhe a personalidade e o carácter de uma pessoa aos olhos do artista, do pintor ou escritor”¹²².

Já a última, a *cidade-ficção*, caracteriza-se através de uma forte relação com as imagens, “presente em duplo aspecto: recebemos as imagens e fabricamos imagens. Fabricar as imagens (fotografar, filmar) é como apropriar o espaço e transforma-lo, de uma certa maneira, consumi-lo”¹²³. A própria cidade é uma fornecedora de imagens, “que se podem consumir agora ou levar para casa, tal como os pratos cozinhados de certos restaurantes chineses”¹²⁴, tal como acontece em muitos destes *não-lugares* que o viajante percorre, que vivem através das palavras que os evocam e das imagens que são produzidas sobre eles. Normalmente, estas imagens são produzidas a partir dos *media*, da internet ou das agências turísticas e, na maioria das vezes, reduzem o lugar (na sua totalidade) a imagens icónicas, criando rapidamente estereótipos naqueles que pretendem viajar.

Assim, estes destinos já não são desconhecidos, já foram evocados e vistos demasiadas vezes, acabando por criar expectativas e ideias no imaginário pessoal do turista; resta ao movimento da viagem o intuito de comprovar e reconhecer tudo que já se disse e já se viu sobre aqueles lugares. Posteriormente, através da fabricação de mais imagens do próprio viajante, poderá comprovar a sua visita a todos os monumentos e lugares turísticos, poderá confirmar que ele ‘participou’ daquele lugar.

¹²⁰ “Chacun des habitants de la ville a son propre rapport aux monuments qui témoignent, eux, d’une histoire plus profonde et plus collective” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p. 144.

¹²¹ “la ville que l’on rencontre mais aussi la ville que l’on reconte, que l’on découvre et que l’on apprend à connaître comme une personne” AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p. 143.

¹²² “ c’est un aspect de la ville – sa configuration architecturale, ses couleurs ou l’un de ses édifices – qui lui donne sa personnalité et le caractère d’une personne aux yeux de l’artiste, du peintre ou de l’écrivain.” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p. 154.

¹²³ “Notre relation à l’image et à l’espace se présente sous un double aspect: nous recevons des images (fixes ou mobiles) et nous fabriquons. Fabriquer des images (photographier, filmer), c’est à la fois s’approprier l’espace et le transformer, d’une certaine manière: le consommer.” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p. 162.

¹²⁴ “ La ville-fiction, demain, sera-t-elle autre chose qu’une pourvoyeuse d’images à consommer de suite ou à emporter avec soi, comme les plats cuisinés de certains restaurants chinois?” (tradução própria) AUGÉ, Marc, 1997, *L’Impossible Voyage*, p.164.

2) A Viagem enquanto Transição: O Percurso



Frame do Filme *Playtime*

2.1) Introdução ao *Diário de 'Bordo'*

A escolha deste título é inspirada no *Diário de 'Bordo'*¹²⁵ (recentemente publicado) que o arquiteto Távora escreve durante a sua viagem aos Estados Unidos e ao Oriente, que teve lugar durante quatro meses, no ano de 1960. As suas anotações são feitas de forma sistemática (todos os dias), contudo o seu discurso é muito eclético, podendo variar entre a descrição das cidades que visita, das pessoas que conhece ou mesmo das refeições que faz. Os seus cadernos de anotações funcionam com uma espécie de companhia, onde regista tudo que considera relevante enquanto viaja, criando relatos diários que incluem a escrita, desenhos e até colagens de recordações (por exemplo cartões de visita).

Com base neste modelo, pretende-se desenvolver um discurso com formato semelhante, descrevendo um percurso com passagem por três aeroportos e procurando registar de forma sistemática as diferentes fases da viagem. Assim, tal como no exemplo de Távora apresenta-se um discurso na primeira pessoa, que tem como intenção procurar referências na etnografia e salientar o carácter pessoal do discurso que descreve as sensações vivenciadas durante a viagem.

Este *Diário de 'Bordo'* é disposto numa coluna com tamanho de letra menor do que habitual, apresentado ao lado de outro texto inserido no mesmo formato de coluna (mas com tamanho de letra habitual), com carácter mais teórico, confrontando diversos discursos sobre o tema aeroporto encontrado em texto (Marc Augé, Rem Koolhaas) ou em filme (*Playtime*, *The Terminal*).

Na primeira vez que fiz a viagem de Florianópolis para o Porto, o percurso era um pouco maior, ao efetuar paragem em Lisboa (Florianópolis_São Paulo_Lisboa_Porto); o tempo de viagem não era muito superior, mas os tempos de espera nos aeroportos (saída do avião, passagem na alfândega, reembarque para voo com destino ao Porto) tornavam o tempo total de viagem muito maior, dando um total de aproximadamente vinte e uma horas até sair dos limites do aeroporto: Florianópolis (01:00h) – voo Florianópolis_São Paulo (01:00h) - Aeroporto São Paulo (aproximadamente 03:00h) – voo São Paulo_Lisboa (12:00h) – Aeroporto Lisboa (aproximadamente 02:00h) – voo Lisboa_Porto (00:40min) - Aeroporto do Porto (entrega das malas, passagem pelas autoridade: aproximadamente 01:30h).

Hoje, sem a passagem por Lisboa e com a redução de horas do voo entre Porto e São Paulo (de 12 horas para 10 horas), o tempo total de viagem reduz-se para 16 horas.

¹²⁵ TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de 'Bordo'*.

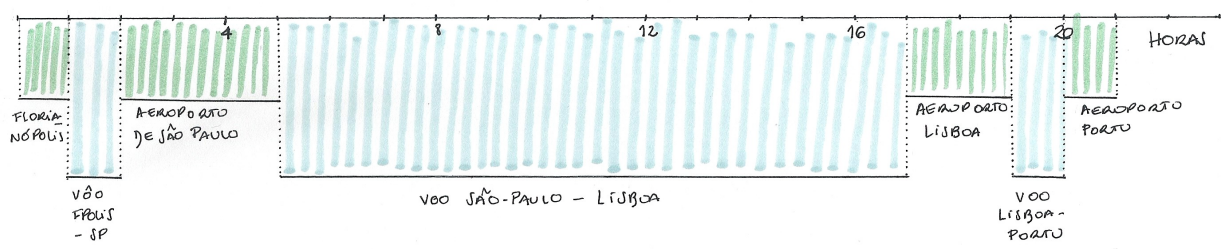


Imagem 10- Esquema do tempo nos diferentes espaços durante o trajeto (de 2001 até 2006)

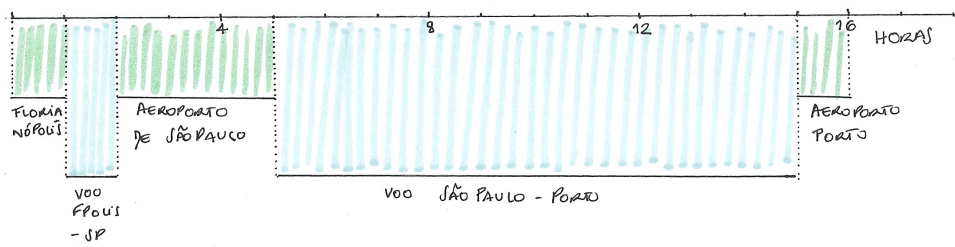


Imagem 11 - Esquema do tempo nos diferentes espaços durante o trajeto (a partir de 2006)

Esta disposição dos textos tem o intuito de criar um confronto entre duas vozes, confrontando a percepção distanciada com a aproximada dos espaços. Deste modo, o *Diário de 'Bordo'* acompanha o texto 'Discursos sobre o Aeroporto' como uma grande nota de rodapé (cuja leitura não é fundamental ao discurso da tese) que vem trazer um ponto de vista mais pessoal, acompanhado por registos fotográficos (que pretendem funcionar como *frames* de um filme, ilustrando o discurso).

A escolha do percurso Porto – Rio de Janeiro – Florianópolis e Florianópolis - São Paulo – Porto deve-se ao facto deste trajeto se ter tornado constante na rotina de viagem pessoal. No ano de 2001 este percurso é realizado pela primeira vez, com a mudança de residência para a cidade do Porto. Desde aí, as viagens ao Brasil (em férias ou visitas familiares) tornaram-se recorrentes, em diferentes épocas do ano, geralmente com um ano de espaçamento entre elas. Assim, ao longo destes anos, ao percorrer quase sempre os mesmos aeroportos (Porto; Lisboa ou Madrid; São Paulo ou Rio de Janeiro; Florianópolis), foi criada com estes espaços uma relação específica que os diferencia dos demais, associando-os a sensações e momentos importantes, relacionados com a cidade ou com momentos da viagem. O hábito de fazer sempre a mesma viagem, com grande significado pessoal, acaba por atribuir uma espécie de *personalidade* a estes aeroportos e uma relação de afinidade, que acaba por anular, em parte, a primeira imagem do aeroporto enquanto espaço não identitário, órgão do sistema global distribuído homogeneamente pelo globo.

A redução do tempo da viagem (com a ausência de Lisboa no trajeto), implica uma grande alteração na percepção da viagem, pois a transição entre Porto e São Paulo torna-se muito mais brusca. Talvez por isso, as percepções no embarque e desembarque nestas cidades se tornem muito mais emotivas e cheias de significados. A viagem narrada tem lugar no dia 10 de agosto de 2014, efetuando o itinerário Porto _ Rio-de-Janeiro _ Florianópolis e é concluída no mesmo dia. Faz-se com a companhia das duas irmãs e com o objectivo de encontrar-se com os pais no destino. A viagem de retorno (Florianópolis São_Paulo Porto) inicia-se dia 30 de agosto de 2014, com companhia das duas irmãs e da mãe e conclui-se no dia 31 de agosto de 2014 pela manhã. A narrativa divide-se em momentos diferentes, correspondentes às três etapas da viagem, passando por três aeroportos distintos. Cada um destes enquadra-se numa dimensão específica, considerando o aeroporto de São Paulo e do Rio de Janeiro como pertencentes a uma mesma escala (apesar do aeroporto de Guarulhos possuir uma capacidade maior de passageiros), considerando-o mais global.

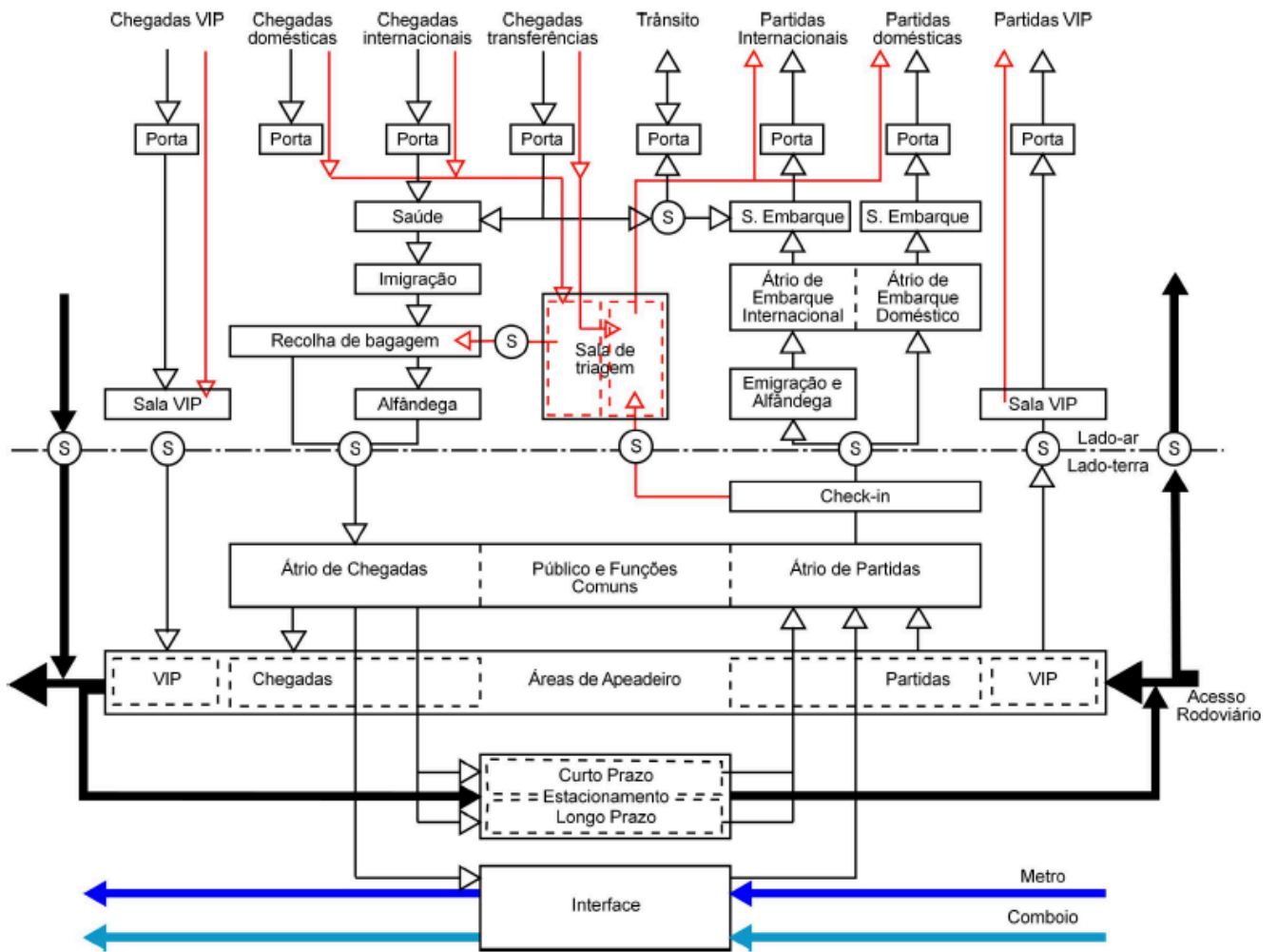


Imagem 12 – Organograma funcional do terminal.



2.2) A Dualidade da Viagem

Discursos sobre o Aeroporto

Com o exercício do *Diário de 'Bordo'*, e ao recordar experiências ao longo do tempo, nestes diferentes aeroportos, é possível perceber quais os espaços onde se sente maior afinidade, sendo esta proximidade mais fácil nos aeroportos pequenos, que são sentidos como 'familiares'. Os aeroportos maiores, como o de São Paulo e o do Rio de Janeiro, têm características similares, muito padronizadas.

Reproduzem-se nos espaços os mesmos conceitos, cumprindo as funções diretas relacionadas com as chegadas, as partidas e os tempos de espera.

Estes espaços são normalmente pensados da mesma forma, tratando o utilizador como um utente em trânsito, mas também como um consumidor, disponibilizando diversas ofertas ao longo do seu percurso e pequenos locais de repouso que não possuem qualidade espacial.

Diário de 'Bordo'

PERCURSO PORTO - FLORIANÓPOLIS

ESTRADA

Maia, 10 de agosto de 2014, Hora: 08:00
Estradas: A4/VRI Duração: 00:10 horas.

Eu e as minhas irmãs apanhamos o táxi, que já se encontrava a porta de casa e chegamos ao aeroporto em aproximadamente dez minutos. O percurso faz-se através da autoestrada A4; este trecho inicial é-me completamente familiar, visto que é utilizado para muitos percursos. Posteriormente, seguimos na direção do aeroporto através da VRI; neste excerto do caminho já me consciencializo da viagem, mas ainda me sinto em casa, visto fazer este percurso inúmeras vezes para buscar familiares que chegam a cidade. A paisagem é tranquilizante; normalmente nesta parte já não há muito trânsito, pode-se observar os campos verdes ao longo da autoestrada; a passagem por um parque temático abandonado chama sempre a minha atenção, tornando a paisagem peculiar.

AEROPORTO

Aeroporto Francisco Sá Carneiro¹²⁶, Maia.
Hora: 08:10 Duração: 02:00 horas.

Ao chegar, dirigimo-nos ao balcão da TAP. Como já havíamos feito o *check-in online* e só precisávamos de despachar as malas, não havia muita fila. O funcionário da TAP que nos atende no *guichet* é simpático e ao perceber que somos de Florianópolis, conta-nos um episódio em que visitou a cidade, referindo os sítios onde esteve. As malas são despachadas e são entregues os bilhetes impressos para a viagem. O funcionário deseja-nos boa viagem e dirigimo-nos para a fila da inspeção. Este é o primeiro momento que sinto que estamos a passar para o outro lado (*lado ar*); a fila acompanhada por seguranças, lembra que estamos sobre vigilância das autoridades.

Quando tento tirar uma foto para o trabalho sou imediatamente abordada por um dos seguranças que me obriga a eliminar a foto da câmara fotográfica.

¹²⁶ Aeroporto do Porto/Francisco Sá Carneiro (1945, 2005): Este aeroporto estabelece ligação a sessenta e cinco destinos, através de quinze companhias aéreas. Com um registo de seis milhões de passageiros no ano de 2013, possui vinte e duas lojas e quatorze estabelecimentos destinados à alimentação. Apresenta ótimas instalações, pelas quais já recebeu diversos prémios. Devido a sua extensão, número de passageiros, vasta rede de destinos e a presença de estabelecimentos pertencentes a um mercado global (*duty-free, costa café, grifes*), pode-se considerar este aeroporto já dentro dos padrões de vivência global. Guia do Aeroporto, outubro 2013_ março 2014, Ana Aeroportos, sem autor.



As cadeiras localizadas lado-a-lado, dificultam a comunicação entre utentes e motiva o viajante a voltar a percorrer as lojas. Porém, apesar destes espaços serem concebidos para possuir uma relação efémera com os utilizadores, ainda assim possuem um carácter, seja ele positivo ou negativo. O espaço por si só, é apenas matéria, mas o lugar, segundo as definições atrás referidas, (de Marc Augé e Norberg-Shulz), é condicionado pela vivência que ocorre nele.

Pode-se prever, em parte, uma ocupação do espaço mas ela nunca pode ser completamente definida. O lugar é construído através de memórias e de referências que os utilizadores criam com o espaço, relacionando factores físicos com factores psicológicos. Pela narração feita no *Diário de 'Bordo'*, percebe-se que os lugares mais marcantes são aqueles onde se passou mais tempo e de onde, portanto, se possui lembranças. Mesmo sendo espaços que poderiam ser considerados destituídos de uma profundidade identitária, como salas de embarque ou zonas de restauração, tornam-se identitários pela importância que ocupam no passado, pelas memórias.

À medida que a fila avança, vamos ouvindo o barulho do detetor a apitar e vemos as malas a pousar nos tapetes rolantes e as pessoas a guardarem novamente os seus pertences (cintos, relógios, computadores). Pode-se observar também diversos avisos alertando para a regulamentação relativa aos pertences que são permitidos e proibidos.

No detetor de metais ao meu lado, vejo um passageiro idoso desinformado sobre as regras. Ao serem encontrados recipientes líquidos que não eram permitidos, o passageiro reage de forma tensa à situação. Tiro o computador da mochila, pouso o casaco, a mala e os bilhetes, dirijo-me para o detetor de metais. Esta situação não é nova, mas é sempre desconfortável e constrangedora, mesmo que de uma forma subconsciente. Antes de passar pelo detetor já sinto uma certa inquietação que é confirmada quando ouço os apitos estridentes e tenho de me conformar com o desconforto de ser inspeccionada. Quando sou liberada para prosseguir, sinto-me um pouco mais aliviada, já estou do *lado ar*, a partir daqui tenho uma maior liberdade (pelo menos até a hora de embarque) e já estou um pouco mais perto do meu destino. Ainda temos tempo até o embarque no avião, por isso circulamos com calma pelo corredor cheio de lojas. Lembramo-nos do que ainda seria preciso para a viagem, como líquidos que não podemos trazer na mochila. Fazemos uma primeira paragem no quiosque, onde compramos revistas para nos entretermos durante o voo, alguns produtos de higiene pessoal e água. Em seguida, vamos até ao café próximo para tomar o pequeno almoço; não existe muita variedade nem muitos produtos típicos do local. Contentamo-nos com *donuts* e café com leite, sentamo-nos nas mesas do estabelecimento e conversamos. Apesar da comida não ser grande coisa, o que mais cativa nesta loja é poder estar num sítio mais acolhedor, com um pé-direito mais baixo e móveis de madeira, observando confortavelmente quem está 'de fora', quem atravessa o corredor com pressa para embarcar. Olho o relógio e é hora de prosseguir, pois como ainda temos de passar pelo controlo policial é sempre preciso ir com antecedência para o caso de haver fila. Ao aproximarmo-nos da porta de embarque, encontramos a grande barreira da polícia. Não existe praticamente fila e seguimos para o guichet em frente. Mostro os passaportes ao agente que confere os dados através do computador, e pede a autorização para menores de dezoito anos da minha irmã mais nova. As portas abrem-se para a nova ala, estamos um passo mais perto do embarque.

Esta ala está muito mais vazia que a outra, parece que apenas possui os passageiros do nosso voo;



Em diferentes momentos pelos quais se passou por aqueles lugares (Natal, Páscoa, Carnaval), viajando com diferentes pessoas (pais, avós, primos, tios) ou mesmo sozinha, aconteciam eventos inesperados: uma greve aérea (que obriga a esperar horas intermináveis naquele espaço, apropriando-nos dele) ou encontros com parentes de São Paulo no *Mc Donalds* durante as horas de espera antes de embarcar.

O tempo que é passado nestes espaços e a importância destes momentos no quotidiano individual, atribuíram aos lugares significados que *à priori* não existiriam.

O factor tempo funciona como elemento fundamental para criar laços emocionais com os espaços, atribuindo-lhes um carácter específico que leva a uma relação entre o utilizador e o espaço, facilitando a criação de memórias.

O aeroporto, enquanto objecto arquitectónico, criou uma forte imagem de símbolo global.

podemos observar uma concentração de pessoas junto da porta de embarque. Aproveito para levantar dinheiro no multibanco e espreitar o pequeno *dutty-free*, que estava vazio. Sento-me próxima da porta de embarque aguardo a chamada para a entrada no avião. Esta fase de espera é um pouco aborrecida, há sempre uma movimentação de pessoas inquietas e barulho.

Às 9.30h, após a primeira chamada para o embarque, todos se levantam e a comissária avisa que a entrada será feita de acordo com a ordem dos lugares; há alguma confusão até todos compreenderem qual é a sua vez. São chamados os lugares a partir do número 30, mostro o meu bilhete, atravesso o *finger*¹²⁷ e entro no avião.

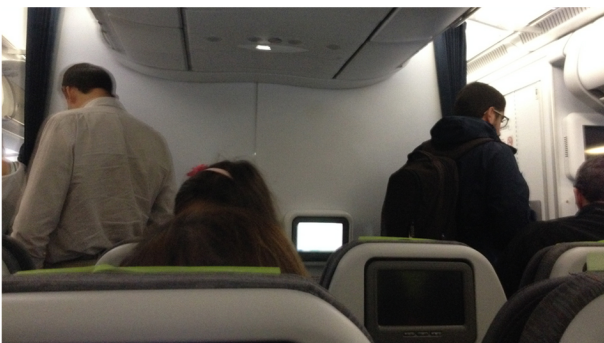
AVIÃO

Voo TAP: TP69 Hora Descolagem: 10:30

Duração total: 09:25 horas.

Lá dentro o ambiente torna-se próprio de um *habitáculo móvel*, todos começam por acomodar-se neste espaço de forma a ficarem o mais confortável possível nas próximas horas. Com uma música ambiente de fundo, os tripulantes recebem e conduzem todos os passageiros de forma simpática. Cada passageiro já acomodado no seu lugar, possui à frente um mini ecrã para se entreter durante a viagem, onde se exibem filmes e séries recentes. Porém, com o avião ainda parado, o ecrã só mostra a rota do voo, deixando um ambiente silencioso, com as luzes apagadas. Os passageiros mantem-se calmos até o avião atingir a altitude de cruzeiro; o avião estabiliza, as luzes tornam-se a ligar, os comissários de bordo distribuem-se ao longo do avião, os monitores voltam a funcionar e todos procuram algo para passar o tempo. Passadas aproximadamente duas horas o almoço começa a ser servido; a refeição faz-se rapidamente ao mesmo tempo que cada passageiro se concentra no programa de televisão escolhido. Depois de recolhidas todas as bandejas, todos os monitores são bloqueados para que se possa ouvir a voz do comandante a dar as informações relativas ao voo. A tripulação passa ao longo das duas alas a oferecer chá ou café e todos os passageiros voltam aos seus afazeres anteriores. Entre filmes e documentários passam algumas horas; quando se aproxima o fim do voo, mais informações sobre as horas de chegada ao local de destino são dadas e é servida uma segunda refeição.

¹²⁷ Dispositivo que faz ligação entre o terminal de aeroporto e o avião, também designado por manga, ponte de embarque ou ponte telescópica.



Normalmente, os grandes aeroportos possuem uma arquitetura similar, que reflete um status contemporâneo global. O seu programa também muito similar contribui para reputação do aeroporto enquanto um espaço esvaziado de identidade.

Rem Koolhaas afirma que os aeroportos “se tornam sinais emblemáticos que imprimem no inconsciente colectivo planetário à manipulação selvagem dos seus atrativos”¹²⁹, tornando-o no expoente máximo de um espaço universal que passa a mensagem de pertencermos cada vez mais a um *mundo-cidade*¹³⁰. Caracterizado por uma arquitetura global que é associada ao seu espaço, a premissa máxima ao projetar uma infraestrutura deste calibre é corresponder a uma longa lista de serviços, tornando-se quase uma *cidade* autossuficiente, desligada da sua envolvente.

Pouco depois do avião pousar, já todos começaram a reunir os seus pertences e a vestir os casacos. A aterragem é feita com sucesso, todos parecem aliviados por estarem outra vez em terra e alguns chegam a aplaudir o comandante. O avião circula na pista e ainda demora até se imobilizar. Quando as portas, se abrem, as pessoas já se aglomeram pelos dois corredores estreitos. Alguns ainda tentam tirar as malas do porta-volumes, bloqueando a passagem aos que estão atrás e os que estão impacientes exigem logo a sua passagem. Eu e as minhas irmãs esperamos até que o fluxo diminua para que possamos sair com mais tranquilidade. Com as mochilas as costas percorremos os corredores até à porta, onde os comissários estão posicionados agradecendo a nossa preferência pela companhia.

AEROPORTO

Aeroporto Internacional Tom Jobim¹²⁸, Rio de Janeiro

Hora: 16:55 Duração: 03:00 horas.

Quando damos um passo para fora do avião, a primeira mudança que sinto é o aroma do ar, mais húmido e ligeiramente doce que reconheço de imediato. Este é o primeiro elemento que interiormente me afirma: estou no Brasil. O ar mais abafado, apesar de ser inverno, o burburinho das pessoas a falarem, a pressa no andar dos que vão a frente, são factores que logo trazem diversas sensações, em parte satisfação por chegar ao país natal, e, por outro lado, a tensão por já saber de antemão todas as fases que ainda faltam para chegar à Florianópolis.

Caminhamos ao longo do *finger* ao mesmo ritmo dos que vão à frente, em passos lentos. Ao entrar no corredor periférico do aeroporto sentimo-nos arrastados, com uma circulação muito mais acelerada. As pessoas do voo misturam-se com as que saem dos outros *gates*; à medida que vamos percorrendo, em passos rápidos, este corredor que parece infinito, ao lado direito podemos observar a pista de aviões e as montanhas do Rio de Janeiro com o pôr-do-sol ao fundo. O céu ligeiramente lilás e azul com o verde dos montes trazem um pouco de tranquilidade, juntamente com a luminosidade

¹²⁸ Aeroporto Internacional Tom Jobim/Rio Galeão (1952): Possui o título de maior aeroporto do Brasil, sendo o segundo mais movimentado do país com uma capacidade de dezassete milhões quatrocentos mil passageiros por ano. Estabelece ligações para cinquenta e um destinos, sendo vinte e cinco deles internacionais e vinte e seis nacionais. A nível comercial, contém vinte e três lojas e vinte e sete estabelecimentos de alimentação, contando uma área de duzentos e oitenta mil metros quadrados (apenas dos terminais). Distribuído ao longo de dois terminais extensos, este aeroporto movimenta um grande número de passageiros de diversas culturas, abarcando também lojas conhecidas a nível mundial: factores imprescindíveis para a constituição de um ambiente global. www.riogaleao.com 22/11/2014, 17:43.

¹²⁹ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, p. 35.

¹³⁰ AUGÉ, Marc, 2009, *Pour une Anthropologie de la Mobilité*, p. 39.



Segundo este arquiteto, os aeroportos são fenómenos de neutralidade extrema, sendo os elementos mais característicos da cidade genérica: “A cidade contemporânea é como o aeroporto contemporâneo (‘todos iguais?’)”¹³¹, além de ser um bom exemplo para a aplicação da teoria *Bigness*, tendo em conta a sua escala, também se aplica neste programa o discurso de *junkspace*, pela padronização do seus interiores.

Também para Augé os aeroportos exemplificam espaços não dotados de identidade, considerando-os exemplos de *não-lugares da sobremodernidade* como “quando viajamos na autoestrada e fazemos compras no supermercado ou esperamos num aeroporto pelo próximo voo para Londres ou Marselha”; estes “têm a particularidade de se definirem também pelas palavras ou pelos textos que nos propõem: as suas instruções de uso”¹³².

Este equipamento torna-se emblemático por representar os valores contemporâneos em diversos aspectos, na medida em que também comporta os novos meios de transporte que modificaram a percepção do tempo nas últimas décadas, para cada vez mais viajantes.

que entra do exterior. São o factor mais direto que mostra que estou no Rio; trazem-me boas lembranças desta cidade, de férias lá passadas, trazendo vontade de ficar.

Ao chegar à polícia federal esta sensação muda, voltando à realidade, quando entramos numa sala nada atraente e com uma grande fila. Relembro-me da necessidade de chegar o mais rápido possível ao meu destino final: Florianópolis.

Quando formamos fila para nos apresentarmos à polícia, todos se surpreendem ao reparar que só há um guichet aberto. Um agente aproxima-se e informa em voz alta:

- “Peço desculpas por estas condições, porém devem saber que isto não é culpa da polícia federal e sim dos agentes públicos que não querem disponibilizar mais funcionários para vos atender. Portanto, peço gentilmente que tenham paciência, obrigado”.

Durante uns cinco minutos ouvia-se muitos passageiros a reclamar em voz baixa com caras de insatisfação, mas logo todos se conformaram, deixando-nos a pensar que este tipo de situações não é muito incomum. O ambiente tornou-se silencioso e observamos a única funcionária a trabalhar, esperando que aquele tempo passasse mais rápido. Passavam vários minutos e ainda poucos tinham sido atendidos. Olhava para o relógio e começava a preocupar-me com o tempo, apesar de saber que tínhamos um intervalo considerável até o próximo embarque. Ao fim de quase uma hora, somos das últimas a passar pelo guichet; a funcionária olha para os passaportes, comenta-nos um pouco sobre a situação no aeroporto e pede mais alguns documentos brasileiros. Quando somos liberadas, respiro fundo, é mais uma fase já completa; porém, ainda é o início do percurso que teremos que realizar neste aeroporto, que mais parece uma máquina.

Descemos as escadas rolantes e quando nos aproximamos ds zona de *Bagage Clai*me referente ao nosso voo podemos observar todos já amontoados em redor do tapete rolante. Considero esta uma das piores partes, tanto no aeroporto de São Paulo ou do Rio de Janeiro, o momento de ir buscar as malas, parece mais uma aventura. Pegamos nos carrinhos e vamos nos infiltrando no meio das pessoas, tentando chegar perto do tapete rolante para poder ver se as malas já chegaram. É um processo complicado, todos já têm os carrinhos encostados ao tapete, não facilitando a entrada de

¹³¹ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, p. 27, (tradução própria).

¹³² AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 83.



O percurso que se faz até a chegada ao aeroporto, de uma certa forma, vai desvanecendo gradualmente a relação local com a cidade, criando uma relação cada vez mais desconectada do particular e mais associada ao planetário (seja a partir da autoestrada, do metro ou de um táxi).

Já no aeroporto, o trajeto até a sala de embarque pressupõe uma sucessão de *fases*, que progressivamente aproxima o utilizador ao estatuto de passageiro global (*anónimo*) e o distancia da sua imagem de cidadão local (espaço pessoal).

A primeira fase passa-se ao apresentar o bilhete no *check-in*, a segunda ao submeter-se a ser revistado no controlo da polícia.

O passageiro só conquista o “*anonimato*” depois de ter fornecido a prova da sua identidade e depois de ter provado a sua “*inocência*”¹³³; a partir deste momento, inicia-se uma terceira fase, onde pode percorrer livremente largos e longos corredores até à sua porta de embarque.

alguém ‘novo’, mas tento espreitar por entre as pessoas.

Fico logo aliviada quando vejo as nossas malas a aproximarem-se e recordo-me sempre das vezes em que elas não chegaram, tendo que esperar alguns dias até que as localizassem e reenviassem.

Peço para os que estão em frente para se afastarem; apesar da dificuldade consigo apanhar rapidamente algumas e as minhas irmãs apanham as outras mais a frente; afastamo-nos da confusão e empilhamos todas as malas no carrinho. Concluimos esta tarefa com satisfação, afinal conseguimos realizar tudo de forma rápida e sem muita confusão, está tudo em mãos e deixamos aquela sala com algum alívio. O próximo obstáculo agora também é dos mais temidos, passar pela alfândega.

Sempre que chegamos ao Brasil (seja por São Paulo ou Rio de Janeiro) temos que retirar todas as malas, passar pela alfândega e fazer todo o processo de embarque novamente. A sala reservada à alfândega possuía apenas um funcionário a trabalhar, que estava ali sentado a observar os que passavam e dependendo das características poderia interromper quem quisesse para revistar. É um processo um pouco aleatório, basicamente depende do funcionário, escolher que passageiros ele quer parar para revistar ou quais acha que não é preciso. Mas normalmente, o fato de possuímos muita bagagem (cada uma possuía duas grandes malas), contribui para o funcionário querer revistar para fiscalizar se tudo o que transportamos é permitido. Ao longo destes anos de aeroporto entre idas e vindas ao Brasil, já foram muitas as vezes que fomos parados na alfândega. É comum levarmos muitos presentes para a família e também produtos alimentícios locais, como queijos e azeitonas típicas. Porém, algumas vezes tivemos que deixar para trás estes produtos. É sempre um processo aborrecido, observar enquanto reviram a mala e questionam tudo o que trazemos. Por isso, com todo o *stress* da viagem que já se acumulava, esperava que não precisássemos de passar por mais aquela etapa. No momento em que passamos pela sala, procuro direcionar o olhar para a saída mas não a encontro; o funcionário indica-me o lado esquerdo, não questionando nenhuma de nós. Contento por finalizar o processo de desembarque, entramos agora no *lado terra* do aeroporto.

Vemos as pessoas que esperam conhecidos junto à porta de chegada, os táxis estacionados junto a porta principal, uma série de cabines com todos os serviços necessários: venda de bilhetes de autocarro, aluguer de carros, câmbio de moeda, pacotes turísticos, etc. Nesta zona, já não me sinto presa ao aeroporto, lembro-me das vezes que

¹³³ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 88.



Pelo caminho, encontra várias lojas ao seu dispor, com as portas abertas, lembrando-lhe que agora pertence a uma escala global; pode consumir tudo o que estiver ao seu alcance até hora da viagem, onde poderá prolongar as suas compras internacionais dentro do próprio avião, espaço 'de ninguém', destituído de taxas. Esta é uma das imagens principais quando se pensa no aeroporto de hoje: o seu potencial comercial ao dispor dos utilizadores, com um leque abrangente de lojas, internacionais e locais. Há um carácter "*hiper-planetário*" que vive lado a lado com o "*hiper-local*"¹³⁴ quando vemos produtos que existem somente naquela cidade específica.

O *duty-free*, precursor do programa *hiper-planetário*, foi sempre um dos símbolos do espaço do aeroporto.

Caracterizado por ser uma zona comercial que está destituída de taxas, possui preços reduzidos em relação aos apresentados no exterior, constituindo uma espécie de zona neutra que funciona como filtro entre todos os países.

estávamos em família e apanhávamos ali um táxi para o hotel. A última vez foi no ano passado, apesar de não ter sido programada: quando íamos regressar a Portugal com a nossa mãe, fomos retidas já que tínhamos esquecido de fazer a autorização para a minha irmã mais nova poder viajar com o consentimento do pai.

Como consequência tivemos que permanecer três dias no Rio de Janeiro para tratar dos papéis e poder prosseguir viagem. Essa estadia na cidade também deu tempo para aproveitar as praias e passear.

Esta parte do aeroporto é portanto, a parte mais carioca, a entrada para a cidade. Como é uma zona de saída podemos observar o espaço mais amplo, sem concentração de pessoas, única parte onde isto acontece. No mesmo piso, dirigimo-nos para o balcão da TAM, a companhia da nossa viagem até Florianópolis e despachamos novamente as bagagens. Com o *check-in* feito *online*, podíamos voltar a embarcar. Subimos até ao último piso, onde já se encontravam muitas pessoas, algumas sentadas a descansar, outras em filas para fazer o *check-in*, outras a circular. Passamos por toda a zona do *check-in* e começamos a atravessar um longo corredor que faz a ligação com o Terminal 1. Este corredor, tal como o corredor periférico, possui vista para a pista de aviões, porém sempre que o atravessamos já é noite.

Nesta viagem em especial, apanhamos o aeroporto a sofrer obras de remodelação, com o corredor coberto com painéis brancos dos dois lados. Não é possível vermos o fim deste corredor, pois ele é desnivelado, desce e depois sobe. Possui vários tapetes rolantes ao longo da sua extensão, porém não funcionava nenhum, tal como no ano anterior (não tenho lembranças de alguma vez funcionarem). Todas estas condições aumentam o carácter já monótono do percurso, contribuindo também para um maior cansaço, depois de catorze horas a viajar. Quando chegamos ao Terminal 1, podemos observar painéis com fotos aéreas do aeroporto e com o logótipo da *infraero*, que sentimos como recompensa pela longa viagem monótona ao longo do corredor. Já no Terminal 1, começamos a procurar as placas que indicavam à zona de embarque. Este percurso, também com bastante fluxo de pessoas, possui guichets de companhias de um lado e lojas compartimentadas do outro: lojas nacionais de artigos de praia, óculos de sol, malas, maquilhagem, etc.

Chegamos à entrada da zona de embarques nacionais, sinalizada com um monitor que reproduzia anúncios da *Samsung*. Ao entrar, colocamo-nos na fila para passar nos detectores. Volto a tirar o computador, pousar o casaco e a

¹³⁴ KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace*, p. 35.



Tendo em conta as vantagens, grande parte do público de viajantes aderiu ao hábito de fazer pequenas compras no momento de espera pelo embarque. Deste modo, em muitos aeroportos, o *dutty-free* tomou grande parte do espaço, tornando-se o local de eleição para se passar tempo enquanto se espera pelo embarque. Em muitos casos está distribuído ao longo do percurso do aeroporto, tornando-se passagem obrigatória e atraindo o utilizador (através da exposição de produtos, a preços sedutores), a explorar a totalidade daquele espaço. Assim, mesmo após sair do núcleo principal do *dutty-free* e voltar ao percurso principal, continua-se a transitar num espaço comercial. O utilizador é dominado por aquele espaço e não possui uma noção total do edifício que percorre; à medida que se exploram mais os interiores do aeroporto, vai-se desvanecendo a relação que este poderia ter com o exterior.

máquina fotográfica. O detector não apita, volto a guardar tudo e seguimos para o nosso portão.

Entramos na zona de espera para o embarque e aproximamo-nos do nosso *gate*; este espaço possui apenas um pequeno bar, não muito atraente, do lado esquerdo e uma série de cadeiras alinhadas lado-a-lado no lado direito. Assemelhava-se muito a uma estação de camionagem. Como ainda faltava cerca de uma hora para o embarque, sentamo-nos a espera.

As cadeiras são dispostas muito próximas umas das outras, podendo-se ouvir todas as conversas ao redor e observar as crianças a correr próximo dos que estão sentados. O ambiente é um pouco comprimido, cheio de pessoas e com materiais escuros, não criava uma sensação muito agradável. Como era noite, já não conseguíamos ver o exterior, já não tinha a sensação de estar no Rio de Janeiro. É feito o anúncio para o início do embarque e rapidamente passamos para dentro do *gate*, onde descemos umas escadas que dão acesso ao exterior e caminhamos em direção ao avião.

AVIÃO

Voo Gol: G3 1916 Hora de Descolagem: 19:58
Duração total: 01:40 horas.

Já com o avião completo, os procedimentos para a descolagem são rápidos e às 19:58h o avião já está no ar. Cansada com todo o processo, a viagem de 1:30h já não passa tão rápido como esperava; servem-nos bebidas e alguns rebuçados. A viagem de chegada realiza-se sempre à noite, mistura um sentimento de cansaço de fim de viagem com grande alegria por estar a chegar; olho pela janela e espero que o avião faça o percurso para a aterragem pelo centro da cidade, permitindo contemplar a paisagem, porém desta vez ele contorna a ilha e só vemos as luzes do aeroporto.

AEROPORTO

Aeroporto Hercílio Luz¹³⁵, Florianópolis.
Hora: 21:37 Duração Total: 00:45 horas.

¹³⁵ Aeroporto Internacional de Florianópolis/Hercílio Luz (1974): Com uma área de seis mil quatrocentos e quarenta metros quadrados, este aeroporto possui uma capacidade de quatro milhões cento e setenta e sete mil passageiros por ano. Alberga seis companhias aéreas que estabelecem conexões predominantemente nacionais, com exceção de um destino internacional: Buenos Aires. Com treze lojas e seis estabelecimentos para alimentação, este aeroporto possui um pequeno *dutty-free*, o único estabelecimento global. Assim este equipamento, pelo seu tamanho e infraestrutura não possui um estatuto de espaço global, já que ainda possui muitos traços da cultura da localidade, seja pela vertente comercial (através de produtos relacionados com as atividades locais; como artesanato e artigos de desporto), seja pelo facto de receber poucos voos. <http://www.infraero.gov.br/index.php/aeroportos/santa-catarina/aeroporto-internacional-de-florianopolis.html> 22/11/2014, 18:15.



Esta relação esta que é recuperada apenas no contato visual com a pista.

Depois, na chegada ao local de destino, o viajante deverá novamente apresentar-se no controle da alfândega.

E, após atestada a sua identidade e inocência, poderá aventurar-se na nova localidade. Posteriormente, irá utilizar algum meio de transporte impessoal (metro, autocarro, ou comboio: *habitáculos móveis chamados meios de transporte*¹³⁶) para chegar ao Hotel, onde se irá instalar com todo o conforto e usufruir de toda a tecnologia que o viajante contemporâneo não abdica.

O objectivo do Hotel (sobretudo no caso dos *franchisings* multinacionais) é dar continuidade ao conforto e rotina do seu utilizador, oferecendo facilidades como internet, tv por satélite e outros *gadgets* que trazem ao viajante o sentido de lar, mantendo-o na sua zona de conforto durante todo o processo da viagem (o que no caso dos turistas anglófonos, é reforçado pelo uso da língua 'franca' inglesa).

Chegamos à Florianópolis às 21.37h; nunca cheguei tão cedo, antes era sempre por voltas das 00.00h. Ao descer do avião e ao visualizar a totalidade do aeroporto, sinto-me finalmente descansada e em casa.

ESTRADA

Florianópolis, 10 de agosto de 2014 Hora: 22:22
Estradas: av. Dep. Dionísio Freitas e SC- 401
Duração: 00:40 horas.

Dirigimo-nos para o ambiente escuro do parque de estacionamento exterior, que possui pouca iluminação artificial. Saimos do parque e passamos por uma avenida que liga a Baía Sul (zona do aeroporto) em direção ao centro da ilha, esta avenida (av. Dep. Diomísio Freitas) atravessa uma vasta área florestal, mas à noite não é possível ver bem o exterior da estrada. Depois do fim da avenida, já estamos numa área mais urbanizada, com casas, semáforos e paragens de autocarro. A partir daqui, normalmente, iríamos seguir o caminho pelo interior da ilha, mas como estávamos de chegada e queríamos ver melhor a cidade, fizemos todo o caminho pela beira do mar, passando por uma das marginais principais, o cartão turístico da cidade, a avenida Beira-Mar Norte. Durante todo o percurso era possível acompanhar as curvas da ilha e matar as saudades daquela geografia tão peculiar. Demoramos aproximadamente 40 minutos até casa; ao chegar observamos a praia em frente, abrimos o portão e estacionamos o carro.

¹³⁶ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 70.



Todos esses espaços que compõem a viagem contemporânea pretendem facilitar uma estadia temporária que pressupõe uma comunicação do indivíduo com a sua imagem, criados de forma a não haver necessidade de comunicação entre os que o utilizam, funcionando em torno de palavras-chave: *boarding, check-in, check-out, arrivals, departures, breakfast, room, keys, wifi, etc.*

Em *Playtime* (1967), Jaques Tati reflete sobre as características da sociedade urbana nos anos 60, através da arquitetura e do urbanismo que a representava.

No início do filme, pode-se ver o interior de um grande edifício envidraçado, um espaço amplo com piso brilhante, bancos em pele, sinais luminosos a identificarem diferentes compartimentos, escadas rolantes, pequenos vasos com vegetação.

O ambiente é asséptico, os funcionários de limpeza circulam sem saber mais o que limpar. Ouve-se o som dos passos no chão e os burburinhos que ressoam.

PERCURSO FLORIANÓPOLIS – PORTO

ESTRADA

Florianópolis, 30 de agosto de 2014, Hora: 12:00
Estradas: av. Dep. Dionísio Freitas e SC- 401
Duração: 00:45 horas.

Saimos de casa em direção ao aeroporto, situado mais a sul da ilha. A viagem de carro dura aproximadamente 30 minutos, dependendo do trânsito. O percurso inicia-se através da via rápida SC-401, conhecida por conectar as praias do norte ao centro da ilha, e muito utilizada no dia-a-dia. A paisagem que acompanha a estrada é formada por vários armazéns, lojas, *shoppings*, outdoors com publicidade, e montes verdes como plano de fundo. Numa segunda fase do percurso a vista torna-se mais agradável pois a paisagem é mais ampla e já é possível ver o mar que acompanha a estrada até ao aeroporto.

AEROPORTO

Aeroporto Hercílio Luz, Florianópolis
Hora: 12:45 Duração: 01:00

Ao chegar ao aeroporto, pousamos as malas no carrinho de mão e dirigimo-nos ao balcão para fazer *check-in* e despachar as malas.

A fila é grande e são poucos os balcões a funcionar, demoramos cerca de trinta minutos até sermos atendidas. Depois dirigimo-nos para o portão de embarque, no mesmo piso; antes de entrarmos na fila despedimo-nos de alguns familiares que nos tinham trazido. Mostramos os bilhetes e os documentos e entramos para a fila para passar pelos detectores. A fila é curta e somos logo revistadas; entramos na sala de embarque, muito pequena, que possui apenas algumas cadeiras e duas lojas: um pequeno *dutty-free* e um café, onde compramos uma garrafa de água para a viagem. Nunca permanecemos muito tempo neste espaço; o embarque é logo anunciado, estendemos os bilhetes e podemos caminhar em direção ao avião. Ao subir as escadas, podemos observar os que ficam a acenar no piso de cima e despedimo-nos uma última vez. Com o dia ensolarado, posso observar as montanhas em volta com uma mata verde exuberante: esta é a imagem que tenho sempre que parto de Florianópolis.

AVIÃO

Voo Gol: JJ 3184 Hora Descolagem:
Duração total: 01: 18 horas

Já dentro do avião, guardamos as coisas no porta volumes e preparo-me mentalmente para a viagem. A percepção do início da viagem é diferente em relação a experiência anterior, parece que o tempo



Estas primeiras cenas mostram um ambiente muito genérico que não pode ser identificado; só na cena posterior, quando aparece uma hospedeira de bordo a fazer um comunicado sobre o número dos *gates* e dos voos (com um quadro de chegadas e partidas atrás com nomes como Los Angeles, New York, Chicago), se pode finalmente assumir que se está no espaço de um aeroporto.

Ao som das informações sobre os voos e dos aviões a aterrarem e a descolarem, também se observa passageiros de malas na mão e funcionários das companhias aéreas com a pista de aviões ao fundo.

Com um enquadramento mais amplo verifica-se a totalidade daquele espaço do aeroporto, complementado com *guichets* de flores e de jornais, um pequeno bar junto do portão de chegadas e partidas (*arrivals/departures*).

Um conjunto de turistas americanas chega e a primeira frase que se pode ouvir é:

- Well, I feel at home everywhere I go.

As turistas são orientadas por um guia ainda dentro do aeroporto, fazem fila seguindo as indicações para a saída.

passa muito mais rápido nesta primeira viagem; descolagem, seguida da distribuição de bebidas, recolha de lixo e logo já é anunciada a aterragem para dali a vinte minutos.

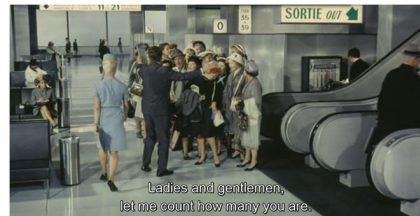
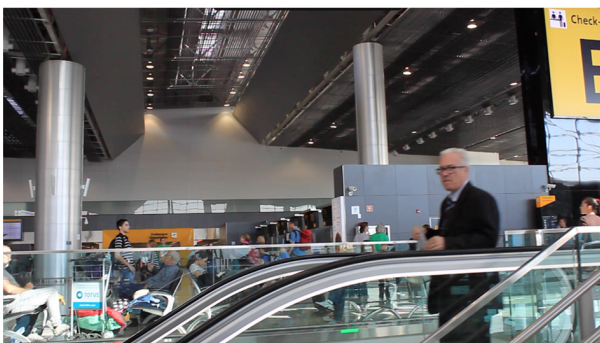
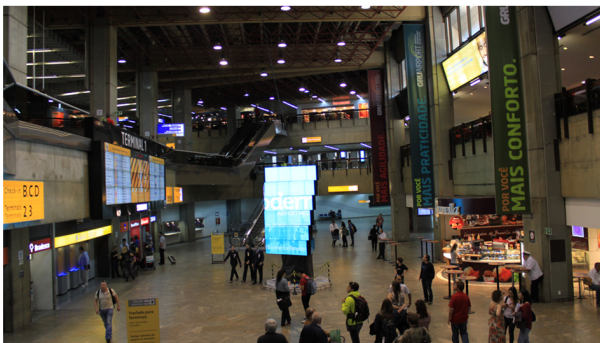
AEROPORTO

Aeroporto de Guarulhos¹³⁷, São Paulo
São Paulo, 30 de agosto de 2014, Hora: 15:05.

Aterramos em São Paulo e ainda demoramos algum tempo até desocupar o avião. Esperando que este se imobilizasse e que fosse feita a ligação com o *finger*. Saímos do avião e entramos no *finger* completamente opaco e um pouco estreito, comprovando-me que estava mesmo em Guarulhos. Entramos no corredor periférico, mais amplo e sem muitas pessoas; estava iluminado e podíamos observar a pista dos aviões do lado direito. Sem montanhas em volta e com um céu mais enevoado, conseguia sentir-me em São Paulo. As malas vão diretas para o Porto na viagem de volta, por isso não precisamos de preocupar-nos com elas. Seguindo o caminho até a saída da zona de desembarque, descemos as escadas rolantes e ao entrar para a zona *pública (lado terra)*, já estávamos num ambiente muito conhecido, o Terminal 1, local frequentado em diversos momentos (natais, páscoas, férias de verão) e com companhias diferentes. Tem um carácter um pouco antiquado, com cores em tons de castanho (iluminado apenas por alguns focos de luz no teto).

As saídas para a rua são discretas e sentimo-nos longe do exterior. Atravessamos todo o terminal, passando pelos balcões de várias companhias com o objetivo de seguir para o Terminal 3, que havia sido inaugurado para o mundial de 2014 (portanto seria a primeira vez que o íamos ver). O caminho para o terminal é feito por um corredor de ligação, que é composto por materiais diferentes da parte antiga do aeroporto. Com tons mais claros, o corredor possui algumas aberturas no lado esquerdo, contendo rasgos de luz natural; existem tapetes rolantes nas duas direções, tornando o seu percurso menos monótono. A acabar o corredor, podemos reparar em diversos programas comerciais e vamos seguindo as placas. Passamos por várias lojas (farmácia, restaurantes, engraxador de sapatos, loja de artigos brasileiros) e observamos os painéis do aeroporto que comemoram as novas instalações. Encontramos as escadas rolantes e finalmente subimos para o Terminal 3; para a minha surpresa, um espaço muito amplo com

¹³⁷ Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro (1985): É o aeroporto mais movimentado de toda a América Latina, com capacidade para quarenta e dois milhões de passageiros por ano, ocupa a posição de décimo oitavo lugar no ranking mundial entre os aeroportos mais movimentados. Atualmente, com a conclusão do novo Terminal 3 no dia 11 de maio de 2014, proporciona quarenta e cinco estabelecimentos destinados à alimentação e cinquenta e uma lojas, servindo trinta e sete companhias aéreas. Com importância a nível mundial, é indiscutível o carácter global inerente a este espaço, de dimensões gigantescas e caracterizado por uma vivência predominantemente multicultural. <http://www.gru.com.br/pt-br/Institucional> 22/11/2014, 18:57.



Finalmente, quando saem do aeroporto dirigem-se para a paragem dos autocarros e com o aeroporto por trás, lê-se o letreiro incompleto: “AEROPORT DE”.

Aqui, Jacques Tati exhibe a importância das palavras e dos sinais perante a definição deste lugar, visto que pela informação das imagens mostradas este poderia ser um aeroporto num lugar qualquer. Porém, na cena seguinte, quando as turistas já entraram no autocarro, pode-se ver da janela o letreiro que diz “PARIS”, a partir da enunciação desta palavra é finalmente identificado o lugar onde se passa a história.

Ainda dentro do autocarro as passageiras perguntam onde estão os monumentos, porém o que se avista das janelas são carros estacionados no parque ou carros em andamento. A confirmação que o filme se passa em Paris é dada uma segunda vez durante o itinerário do autocarro, em que se pode ver o nome da cidade escrito no asfalto com a respectiva direção.

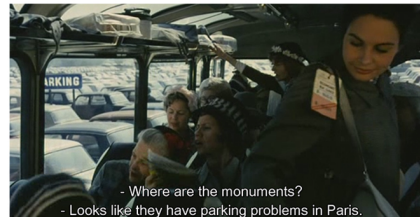
Ao chegar à cidade vê-se um autocarro local a parar (que têm escrito “Champs - Elysses” e “Hotel de Ville”), de onde sai o personagem Monsieur Hulot.

grande pé direito e muita luz natural. Constituído por materiais como vidro, aço e mármore, era brilhante, transparente e iluminado, não possuindo qualquer correspondência com a parte antiga; aproxima-se mais do ambiente do aeroporto do Porto. Podemos ver as portas automáticas de vidro a abrirem e as pessoas a entrarem; é a primeira vez que sinto uma relação próxima com o exterior neste aeroporto. Também vemos vários restaurantes e balcões de serviço necessários (bancos, lojas de câmbio, correio) próximos dos balcões de *check-in*.

Com curiosidade sobre a forma deste complexo, totalmente novo, que é incorporado pelo aeroporto de Guarulhos, procuro plantas do aeroporto para que consiga compreender todo o conjunto; porém, as placas que indicam onde estou apenas possuem a planta do Terminal 3. Cada terminal vive em torno de si mesmo, o aeroporto é tão grande que nunca conseguimos orientar-nos perante todo o complexo, ficando à mercê das placas e dos esquemas muito simplificados que conduzem para o caminho que devemos seguir. Seguimos para a entrada da zona de embarque, outra vez para a fila dos detetores. Este espaço era enorme, com um chão de mármore brilhante e uma luz artificial fria. Esperávamos a nossa vez; logo em seguida passamos para as cabines da polícia federal, mostramos os passaportes e respondemos a algumas perguntas. Enquanto esperamos que a agente confirme todos os dados, já podemos observar do outro lado várias lojas globais (*Fnac, Ducati, National Geographic, Duty-free*). Depois de liberadas, já podemos circular livremente pela zona de embarque nova que está repleta de lojas, com largas portas abertas e bonitas vitrines. Entramos em algumas das lojas por curiosidade, mas logo saímos pois a zona de embarque era extensa e ainda não sabíamos onde era o nosso *gate*.

Passamos pelo corredor com diversas lojas e restaurantes e entramos para um pavilhão muito amplo que estava organizado com os portões de embarque dos dois lados e com programas comerciais e serviços (instalações sanitárias) no centro. Encontramos o portão de embarque referente ao nosso voo e cada um procurou um restaurante próximo que agradasse. Apesar de possuir muitas opções, escolhi o restaurante mais próximo e aproveitei para pousar a mochila ali. Era um restaurante japonês e pedi um *yakisoba* (massa chinesa com legumes), muito bem preparado em relação às outras refeições que experimentei durante anos naquele aeroporto.

Enquanto comia observava o movimento das pessoas e ouvia os anúncios para o embarque de alguns voos que eram intercalados com anúncios sobre o vírus ébola (indicavam-nos para estarmos atentos aos sintomas e dirigirmo-nos ao posto de saúde se fosse necessário). Esta mensagem não



No filme *The Terminal* (2004) é explorada uma outra visão sobre o 'não-lugar' ao tentar torna-lo habitável. Tom Hanks interpreta um personagem (Viktor Narvoski) que fica retido no terminal do aeroporto de Nova Iorque por ter o seu pedido de entrada negado, devido à situação política do seu país de origem. Assim, o filme retrata como seria viver no espaço do aeroporto, conferindo características intimistas àquele espaço global carregado de imagens comerciais. Logo no início, ao ser abandonado no terminal, Viktor questiona o agente de segurança sobre o que poderá fazer por lá; ele respondendo-lhe que há apenas uma coisa a fazer: "shop!"¹³⁸. Curiosamente o termo *Dutty-Free*, (em tradução literal, 'livre de deveres') evidencia a situação de Viktor dentro do espaço do aeroporto.

No decorrer do filme são enfatizadas as relações de afinidade que se podem criar mesmo com os espaços comerciais no interior do aeroporto, dando características particulares a cada um deles, seja quando Viktor janta sempre no *Burger King* ou quando tenta trabalhar na loja *National Geographic*.

tornava o ambiente muito agradável.

A *atmosfera* era insípida, com o pé direito muito alto e com corredores muito longos, cansavam-nos apenas de olhar. O espaço parecia muito vazio para o que estava acostumada. Depois de comer e ainda com algum tempo para o embarque, decidi ir ao *dutty-free* para comprar alguns produtos que estavam em promoção mas enquanto caminho já me arrependo da decisão. Com o *duty-free* muito movimentado e com uma música ambiente muito alta, percorria os sectores com alguma dificuldade. Não encontro o perfume que quero e tento procurar funcionárias, mas quase todas estavam ocupadas; quando encontro uma, ela aponta com o dedo a zona da loja onde posso encontrar o produto. Dirijo-me até a caixa, identifico-me através do número do passaporte e o bilhete, e depois pago. Saio da loja em passos rápidos pois vejo que já está na hora de embarque. Quando chego ao portão vemos a fila já formada mas ainda parada, e dirigimo-nos para o fim desta. Passamos pela assistente, mostramos os bilhetes e seguimos em direção ao *finger*, que estava muito congestionado; a fila andava muito lentamente e podíamos observar a pista de aviões ao anoitecer.

AVIÃO

Voo TAP: TP80 Hora descolagem: 18:15

Duração total: 10:00 horas

Entramos no avião, guardamos as bagagens de mão e aconchegamo-nos nos nossos lugares, localizados na ala do meio (o avião é organizado por várias filas com três alas, as duas alas do canto com dois lugares e a do meio com quatro). Enquanto esperávamos que todos se acomodassem, aproveito para organizar os itens que estão na minha bolsa e que poderei precisar durante a viagem, de higiene (escova de dentes, escova de cabelo, bálsamo, água) e de entretenimento (caderno onde registo o meu *diário de 'bordo'*, canetas, revistas, *ipod*). Com todos os passageiros sentados, começam os procedimentos para a descolagem.

O avião descola e ainda demora alguns minutos até que estabilize; quando as luzes voltam ao normal começam a ligar-se os mini ecrãs, que apontavam a distância de 8185 km até ao Porto. Troco os canais e percebo que nestes monitores tinha apenas seis opções de canais com programação fixa (não como no avião da vinda em que podíamos escolher a programação: filmes, documentários ou séries) onde passavam alguns filmes. A tripulação começa a distribuir as bandejas com o jantar, que é o ponto alto da viagem: apesar da refeição nunca ser muito

¹³⁸ Tradução literal para português: comprar. Mas pode ser usado no sentido de deambular pelas lojas, não englobando necessariamente o ato de comprar.



There's only one thing you can do here, Mr. Navorski.



Shop.



Estes dois filmes, realizados em diferentes épocas, retratam com uma visão aproximada o equipamento do aeroporto. Em *Playtime* se evidencia um carácter genérico deste equipamento, salientando características padrão que não conferem identidade própria àquele lugar específico, provando que aquele mesmo equipamento poderia estar presente em qualquer cidade. As placas, os carros, a estrada, as palavras e os símbolos dizem mais sobre aquele lugar do que propriamente a arquitetura e o comportamento social.

Em *The Terminal* faz-se também uma aproximação ao espaço interno do aeroporto, retratando a vivência de um personagem neste espaço, ao longo de vários dias. Apesar de se evidenciarem características padrão globais e comerciais deste equipamento, à medida que o personagem habita todos os cantos deste local (relacionando-se com os funcionários que ali trabalham), cria afinidades com os espaços mais improváveis, como a loja *Burger King*, a zona de alimentação e o banco onde dorme. Esta vivenciação humaniza este espaço, que a princípio seria um *não-lugar*.

apetitosa é uma forma de marcar o tempo da viagem, que possui sempre duas pausas para a refeição. Depois de recolherem tudo, entretenho-me um pouco com os filmes que estavam a passar mas adormeço. Acordo algumas vezes para mudar de posição mas o tempo passa rápido e quando vejo o monitor, constato que o avião já atravessou o oceano atlântico e aproxima-nos do norte de África. Os passageiros que estão nas laterais abrem aos poucos as janelas e o interior vai ficando iluminado com o amanhecer. Servem-nos o pequeno-almoço e todos começam a preparar-se para a chegada. Depois de recolhidas as bandejas, a maioria das pessoas acompanha a rota do avião pelo monitor e outros espreitam pelas janelas. Falta um pouco mais de uma hora para chegarmos, pouquíssimo tempo se compararmos com o tempo total da viagem.

AEROPORTO

Aeroporto Francisco Sá Carneiro

Maia, 31 de agosto de 2014, Hora: 08:15.

Duração: 01:30 horas.

Saímos do avião, e ao atravessar o *finger* podemos sentir a luz do amanhecer no Porto enquanto observamos a pista de aviões pouco movimentada, com uma sensação de total tranquilidade por chegar neste aeroporto que já cheira a casa, com um aroma muito mais seco e neutro.

Entramos no corredor periférico, onde podemos ir observando o piso de embarque à cota inferior e seguimos pelo tapete rolante; as placas electrónicas indicam-nos que faltam cinco minutos para a chegada das bagagens. Descemos as escadas rolantes e deparamo-nos com os guichets do controlo da polícia que bloqueia o acesso para a sala de chegada das bagagens. Passamos pelo guichet automático, onde basta estender o passaporte ao leitor da máquina para as portas se abrirem. Já com os carrinhos, dirigimo-nos para o tapete rolante onde tranquilamente recolhemos as malas e saímos para a zona pública.

ESTRADA

Maia, 31 de agosto de 2014, Hora: 09:45

Estradas: A4/VRI Duração: 00:15 horas.

Ao sair dos limites do desembarque já posso sentir que a viagem acabou, dirigimo-nos até o parque de estacionamento (não precisamos de pagar no *guichet* pois tínhamos ativado a *via verde*). Passamos pela VRI, o céu estava um pouco cinzento, víamos aquelas vias largas com poucos carros a circularem, parece tudo tão calmo em relação à Florianópolis. Depois de percorrer a A4 saímos em direção à Matosinhos e vamos até ao centro, à padaria, onde compramos alguns mantimentos para o pequeno-almoço e seguimos para casa.



3) A Viagem enquanto Interação: o Lugar de Destino



Frame Filme *Roman Holidays*

3.1) Introdução ao Relato da Viagem

Este último capítulo está reservado à análise da fase que envolve a interação do viajante com o lugar escolhido.

Procura-se focar no modo como a viagem é feita nos dias de hoje. Deste modo, torna-se indispensável um estudo sobre a vertente turística que ocupa parte considerável das viagens contemporâneas. Desenvolve-se uma discussão entre diversas linhas de pensamento, que criam novos conceitos sobre estes fenómenos da *sobremodernidade*.

Da mesma forma que no segundo capítulo, introduz-se aqui o confronto de duas ‘vozes’, uma teórica e outra mais pessoal, dispostas em duas colunas. Assim, tem-se em consideração diferentes perspectivas sobre a problemática em questão. Para analisar um centro histórico turístico seleciona-se a experiência de habitante de Roma como caso de estudo para aprofundar uma visão pessoal. A descrição deste evento é inspirada na forma como *Le Corbusier* narra a sua *Voyage D'Orient*¹³⁹. O discurso na primeira pessoa também se torna válido no sentido de querer explorar-se esta visão pessoal mais etnológica.

Procurando um exemplo deste protótipo de viagem, que pretendi retratar (itinerários turísticos já pré-programados num curto espaço de tempo) dirigi-me a uma agência de turismo, neste caso a agência Abreu, para obter programas para o exemplo de Roma. No catálogo turístico¹⁴⁰ que me forneceram expõem-se diversas propostas de itinerários em várias cidades da Europa; para o caso de Roma estão reservadas seis páginas, onde se apresentam imagens sugestivas que imediatamente ligam o leitor à cidade. Após um breve parágrafo sobre a história da capital de Itália, segue-se um pequeno mapa do centro histórico, onde já estão marcados com números os hotéis propostos e identificados alguns monumentos.

Num quadro pequeno destacam-se os pontos turísticos ‘a não perder’: Vaticano – Museu do Vaticano – Basílica de São Pedro; Panteão Nacional; Fórum Romano – Arco de Constantino – Coliseu; Bairro de Trastevere. O pacote de viagem já proposto pela agência abrange três dias, incluindo passagens aéreas e hotel com pequeno almoço incluído. Porém, o itinerário pode ser acrescentado à parte, sendo que a agência disponibiliza quatro tipos de excursões, que variam entre vinte e três a quarenta e três euros.

- Hop-on hop-off Roma permite uma maior liberdade; um autocarro turístico de dois andares em que, com o mesmo bilhete, se pode sair e entrar durante o dia inteiro, equipado com um sistema de áudio com auscultadores em doze línguas diferentes, no qual se pode ouvir a história dos monumentos enquanto se observa o percurso.

- Roma Clássica, inclui um percurso de autocarro e um percurso pedonal acompanhado por um guia; propõe-se passar pelos monumentos mais conhecidos dentro do centro histórico e acabar o dia na Basílica de São Pedro.

- Roma Iluminada, promove um percurso que se concentra, inicialmente, nos monumentos de Roma Antiga, como o Fórum Romano ou o Coliseu, visitando-se depois a Basílica de São Pedro e o Bairro Judaico; termina-se o passeio com a sequência, Praça del Popolo, Villa Borghese e Via Veneto, aludindo “aos dias da

¹³⁹ CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*.

¹⁴⁰ ABREU, Agência turística, *Cidades da Europa*, edição 2014/2015.

Dolce Vita”, uma referência clara ao aclamado filme de Federico Fellini¹⁴¹.

Uma última proposta é oferecida pela agência em complemento às anteriores: assistir a uma audiência papal, descrita como um “momento espiritual de emoções e reflexões (...) uma das tradições mais populares e extraordinárias do mundo”¹⁴².

Estas propostas de roteiros turísticos correspondem à sensação que se tem quando se habita esta cidade: a previsibilidade dos percursos e das relações efectuadas destes núcleos de turistas com o território gera uma dinâmica limitada, que não interage verdadeiramente com a cidade em questão. Assim, tendo em consideração que o centro de Roma alberga grande vivacidade pública, é evidente a existência destes dois pólos que andam em paralelo como forma de vivenciação da cidade. Por um lado o habitante que teve tempo suficiente para criar laços identitários com os espaços da cidade e, por outro lado, o turista que possui poucos dias para fazer um percurso que já está pré-definido.



Imagem – Página da Revista Abreu referente à cidade de Roma.

¹⁴¹ FELLINI, Federico, *La Dolce Vita* (1960).

¹⁴² ABREU, Agência turística, *Cidades da Europa*, edição 2014/2015, p. 33.



- 1. Hotel Bled
- 2. Casa
- 3. Faculdade Madonna dei Monti
- 4. Faculdade Testaccio
- 5. Museu MAXXI
- 6. Quirinale
- 7. Trastevere
- 8. Navona
- 9. Vaticano



200 m

3.2) A Dualidade da Viagem

O Turismo e a Memória

Roma como Símbolo Identitário

Denominada *la città eterna*¹⁴³, Roma é um forte símbolo histórico e arquitectónico. Além de ser capital de Itália e da Igreja Católica, ainda preserva a memória do seu estatuto de capital do mundo da antiguidade (um dos principais motivos que atrai turistas, todos os anos). A sua malha urbana reflete as diversas fases históricas que a cidade atravessou, desde a épica fase romana ao auge da fase barroca, representadas por uma série de monumentos distribuídos pela cidade, realizados pelos melhores artistas de cada época, preenchendo este território de referências, sentido e significado.

Com este forte referencial histórico, Roma apresenta-se como uma cidade carregada de identidade; ao analisar as suas características, pode-se assumi-la como relacional, identitária e histórica, constituindo um *lugar* (segundo a definição atrás citada de Augé).

Em *Genius Loci*, o sexto capítulo é dedicado a Roma, apresentada como exemplo por ter preservado a sua identidade ao longo dos séculos; Schulz analisa o seu *espírito do lugar*, expresso através do “carácter ‘eterno’ da sua arquitetura”¹⁴⁴, ao longo de toda a sua história.

Habitar Roma

Outubro 2012 a Julho de 2013

CHEGADA À ROMA

A chegada a uma nova cidade é uma descoberta constante. Apesar do nome Roma e dos seus monumentos não serem desconhecidos, o impacto e as primeiras sensações foram únicas.

A minha primeira semana em Roma fiquei instalada num hotel próximo da Basílica di *Santa Croce in Gerusalemme (intramur)* até encontrar uma casa para instalar-me durante aquele ano (ano lectivo 2012/2013, ao abrigo do Programa *Erasmus* durante o quarto ano, na *Facoltà de Architettura* da *Università di RomaTre*). Cheguei dia 11 de outubro por volta das 13 horas ao aeroporto de *Ciampino*; lembro-me de apanhar um *bus shuttle* da *Terravision*, que estava lotado, até a estação *Termini*. O autocarro parou nas traseiras da estação e com o mapa nas mãos segui em direção ao hotel contornando a estação. Atravessei um túnel que liga ao outro lado da estação e entrei numa rua em direção à praça *Vittorio Emanuele*: esta zona a sudoeste do *Termini* é caracterizada por um traçado ortogonal, com edifícios degradados, onde se concentram muitos alojamentos e restaurantes turísticos.

A chegada à praça *Vittorio Emanuele* é decepcionante: apesar de possuir belos edifícios com arcadas e um parque ao centro, dando a entender ter sido uma praça ligada ao comércio, é hoje muito decadente e vandalizada, habitada maioritariamente por imigrantes.

Segui pela *via Santa Croce in Gerusalemme*, uma via larga e arborizada de cariz residencial, até chegar ao *Hotel Bled*, um pequeno palacete localizado numa esquina, que correspondia ao *imaginário romano* que tinha naquela altura. Quartos pequenos ao estilo romano; com carpetes vermelhas, móveis

¹⁴³ Expressão usada por poetas e escritores da Roma Antiga, ainda muito comum nos nossos dias.

¹⁴⁴ “carattere ‘eterno’ della sua architettura” (tradução própria) NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci*, p.138.



— a pé - - - de autocarro de metro ● estações metro/autocarro ○ ponto partida/chegada N 200 m

a - Hotel Bled



A cidade é descrita de forma a transmitir toda a sua essência, através do estudo de diversos elementos que a constituem, desde a sua topografia de origem vulcânica, ao seus eixos principais de implantação, à sua composição urbana (através de *vie* e *piazze*), até ao estudo das fachadas dos edifícios mais emblemáticos.

Também no livro *Experiencing Architecture*¹⁴⁵, Roma serve de exemplo em diversos momentos para exemplificar peculiaridades que são importantes na vivenciação da arquitetura: as crianças a brincarem no pátio da Igreja Santa Maria Maggiore, a relação dos *palazzos* com as ruas, a concepção das *loggias* e dos *chiosstros*, etc. Roma serve de cenário para reproduzir a ideia de uma arquitetura que se aproxima do homem, através da sua concepção formal e do seu carácter.

A Ruína Viva como Simulacro – *Disneyficação*

As referências históricas presentes em Roma, sempre fascinaram as pessoas, por de alguma forma as aproximarem de épocas passadas, através dos seus restos visíveis. Porém, nos dias de hoje, o afastamento quotidiano da realidade histórica através de factores como o cinema, a televisão, a internet e a publicidade criou um maior deslumbramento ao interagir-se com estes cenários da antiguidade. Neil Leach destaca este alienamento na sua teoria sobre a *wallpaper person* (2002), onde caracteriza a cultura contemporânea como narcisista e estetizada.

em madeira escura, puxadores dourados e cortinados escuros que também correspondiam ao *imaginário romano clássico*, (parecendo até um pouco antiquado e *kitsch*).

Os primeiros dias foram ocupados a procurar casas em várias zonas da cidade e a tratar dos papéis para tornar-me oficialmente aluna da *Università di RomaTre*, mas quando tinha tempo ia conhecendo a cidade aos poucos. Como tinha pouco tempo para tratar de tudo, utilizava muito o metro ou o autocarro.

PRIMEIRA VISITA TURÍSTICA

Dois dias após a minha chegada, num sábado, visitei a *Fontana di Trevi*, primeiro monumento onde estive. Após sair do Hotel, percorri a *Via Santa Croce in Gerusalemme* até à estação de metro da *Piazza Vittorio Emanuele*. Após três paragens saí na estação de metro *Barberini* e descí a *Via Tritone* ainda sem muitos turistas. Entrei à esquerda na direcção da famosa *Fontana* e ao aproximar-me notava o número crescente de pessoas até chegar a fonte, onde se encontrava a maior concentração. Tentei admirá-la mais de perto; estava a chover e até descer as escadas e contornar todas as pessoas que lá estavam paradas com guarda-chuvas a tirar fotos demorava algum tempo. Consigo finalmente aproximar-me da água e atirar uma moeda, como é suposto o turista fazer. Era difícil conseguir apreciar aquele lugar de forma genuína; o barulho, os guarda-chuvas e os encontrões tornavam aquele momento completamente desprovido de profundidade e eu só pensava como sair o mais rápido possível dali de perto.

Aproximava-se das 13 horas e procurei algum sítio próximo para comer, percorrendo a rua de onde vinham mais turistas, onde parecia que se destacavam mais estabelecimentos: a *Via del Lavatore*, que está repleta de restaurantes, hotéis e lojas (de *souvenirs*, de malas e sapatos em pele). Instalo-me no restaurante *Al Presidente* que tem uma esplanada coberta junto a rua.

Depois de me sentar, noto que os clientes são todos turistas; peço uma massa à bolonhesa, que parece reaquecida. Depois

¹⁴⁵ RASMUSSEN, Steen Eiler, 1959, *Experiencing Architecture*.



a pé
 de autocarro
 de metro
 ● estações metro/autocarro
 ○ ponto partida/chegada
 N 200 m

a - Hotel Bled



Esta pessoa *wallpaper* é descrita pela “procura constante de prazer”¹⁴⁶, cuja realização de sonhos materialistas é reforçada continuamente pela publicidade. A vida é tomada como forma “de introversão e absorção própria”¹⁴⁷ que contribuem para uma visão distorcida perante a realidade.

A dinâmica turística em torno dos monumentos torna a sua envolvente próxima um verdadeiro espetáculo dentro da cidade histórica, com os aparatos comerciais que se criam na envolvente. Este espetáculo turístico pode ser comparado com outros fenómenos da *sobremodernidade*; segundo Solà Morales, “a percepção e o consumo contemporâneo” destes centros históricos não estão “tão afastados da percepção turística e passageira que atendem massivamente os parques temáticos”¹⁴⁸. Como por exemplo, espaços de entretenimento como a cidade de *Las Vegas* ou os parque da *Disneyland*. Existe uma diferença clara: enquanto os últimos exemplos foram criados rapidamente, de uma forma artificial e pré-planejada, Roma possui na sua concepção uma autenticidade indiscutível, construída ao longo de séculos. Contudo, o fenómeno do turismo reduz a cidade histórica e a sua arquitetura a um palco¹⁴⁹, um cenário que poderá sustentar os mitos e as fantasias previamente vistas em filmes e revistas, estabelecendo relações efémeras que provocam um desvirtuamento daqueles espaços, retirando profundidade aos seus significados.

do almoço sigo até ao fim da rua e volto a percorrer a *Via Tritone* até chegar à *Via Veneto*, famosa pelo filme da década de 60, *La Dolce Vita*; subi a rua observando atentamente os cafés glamorosos (com as fotos dos atores que já lá estiveram) e os hotéis nobres.

Subo a rua até chegar ao cimo onde está antiga porta da muralha, *Porta Pinciana*. Daí, torno a descer, acompanhando a muralha até à *Via Sistina*, que me leva à Praça *Trinità dei Monti*. Esta encontra-se no topo das escadas da *Piazza di Spagna*; onde já existe uma grande concentração de turistas e um grande aparato comercial, com ‘pintores de rua’ e roulottes com frutas, *panini* e bebidas. Desço as escadas; a partir deste momento o tráfego de carros é limitado e a multidão enche a praça e a *via Condotti*, onde estão reunidas as lojas mais caras da cidade, como *Prada*, *Versace*, *Missoni*, *Gucci*. Atravesso a longa *Via del Corso* até chegar à *Piazza Venezia*, onde se encontra o monumento *Vittorio Emanuele/Altare della Patria*; paro algum tempo para descansar e contemplar a praça.

Por fim, apanho um autocarro que leva até à igreja de *Santa Croce di Gerusalemme* e ainda paro num supermercado antes de chegar ao Hotel.

ROTINA ESCOLAR

A casa onde habitei durante o ano lectivo situava-se na *Via Flavia 72*, a norte da *Stazione Termini*, numa rua paralela à *Via Venti Settembre*, sensivelmente em frente ao Ministério do Tesouro. Esta é uma zona maioritariamente residencial, com outros Ministérios próximos; ainda que se encontrasse muito próxima da *Via Veneto* e da *Piazza della Repubblica* ficava fora dos percursos turísticos tradicionais.

A Faculdade de Arquitetura que frequentei, alterou as suas instalações do primeiro para o segundo semestre.

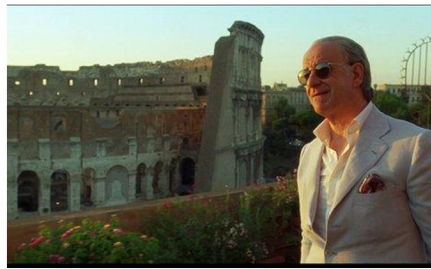
No primeiro semestre estas eram na zona de *Madonna dei Monti*, localizada próximo do Coliseu (5 minutos a pé), mas numa zona pacata e mais frequentada por habitantes da cidade, onde existiam algumas galerias de arte. Assim, como a

¹⁴⁶ LEACH, Neil, 2002, “*Wallpaper* Person*”, in RATTENBURY, Kester, *This is not Architecture*, p. 2

¹⁴⁷ LEACH, Neil, 2002, “*Wallpaper* Person*”, in RATTENBURY, Kester, *This is not Architecture*, p. 3.

¹⁴⁸ SOLÀ-MORALES, Ignasi, 1998, “Património Arquitectónico o Parque Temático”, p. 1.

¹⁴⁹ LEACH, Neil, 2002, “*Wallpaper* Person*”, in RATTENBURY, Kester, *This is not Architecture*, p. 5.



Solà Morales, em *Patrimonio Arquitectónico o Parque Temático*, retoma o conceito de *museificação* criado por Jean-Louis Deotte, aplicando-o diretamente a arquitetura no caso dos “monumentos (faróis de memórias)” ou das “ruínas (testemunho de um passar do tempo genérico)”, que são “desprendidas do seu valor cotidiano, saindo dos percursos comuns, de troca” até um “estado de arquitetura áurea (...), entrando num sistema particular de consumo”¹⁵⁰.

Tal como quando se entra na Disney cada visitante localiza no mapa as atrações que não se pode perder, o turista em Roma possui também, no seu mapa, os monumentos que deve visitar. A lógica é semelhante: face a um dado número de atrações que interessa para ir e o objectivo é chegar ao fim do dia e poder riscar todas as que se frequentaram.

Rasmussen descreve uma situação similar sobre a igreja *Santa Maria Maggiore*: “Os numerosos turistas que são levados até a igreja em excursões pela cidade mal se dão conta do carácter ímpar do ambiente. Eles simplesmente picam um dos números assinalados no plano dos seus guias de turismo e seguem apressados para outro número”¹⁵¹. Esta afirmação é interessante por destacar as diferentes relações que o mesmo objeto arquitectónico pode despertar nas diferentes formas em que é vivenciado.

distância de casa até a faculdade não era grande fazia-a a pé na maioria das vezes, só apanhava autocarro em dias de chuva ou quando tinha pouco tempo. O percurso a pé demorava aproximadamente meia hora; saía de casa e seguia pela *Via Venti Settembre*, que possuía sempre o fluxo de trabalhadores dos Ministérios próximos, principalmente nas horas de ponta e na hora do almoço. Quando esta avenida cruzava com o Largo de *Santa Suzana*, já era possível observar um fluxo de turistas razoável, normalmente no percurso entre a *Piazza della Repubblica* e a *Via Barberini* sempre, havia sem exceções, uma pequena fila de turistas junto à igreja *Santa Maria della Vittoria*, para poderem ver a famosa escultura de *Bernini* (O Êxtase de Santa Teresa).

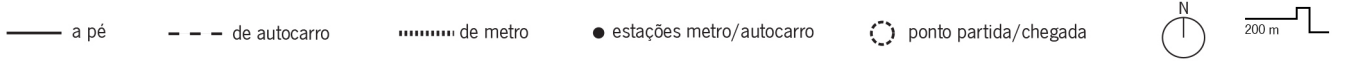
A partir deste momento o fluxo de pessoas ia aumentando e para evitar o caos da *Piazza della Repubblica*, atravessava a *Via Torino* como atalho para chegar à *Via Nazionale*. A partir daqui seguia sempre em frente, percorrendo quase a avenida completa, um eixo importante da cidade onde se encontravam turistas, habitantes e vendedores de rua. Ao longo da avenida existiam lojas, supermercados, livrarias, restaurantes, Hotéis e o *Palazzo delle Esposizioni* (palácio neoclássico que apresenta uma série de exposições). Um pouco depois de passar o palácio, virava para a *Via dei Serpenti*, uma rua com traçado mais irregular e com comércio local, gelatarias, lojas de calçado e roupa. Ao aproximar-me do edifício da Faculdade encontrava uma pequena praça com uma fonte, *Piazza della Madonna dei Monti*, onde os estudantes costumavam sentar-se para almoçar; ao fundo da rua avistava-se o Coliseu.

Ao voltar para casa, era comum seguir pela rua paralela à *Via dei Serpenti*, a *Via del Boschetto*. Gostava de percorrer esta rua no fim das aulas ou no fim de semana, porque esta possuía um traçado irregular, era estreita e raramente passavam carros.

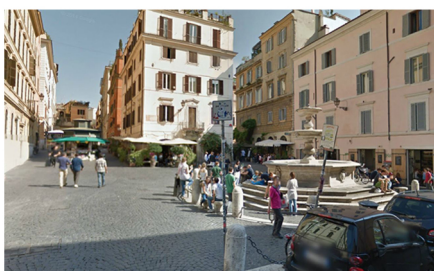
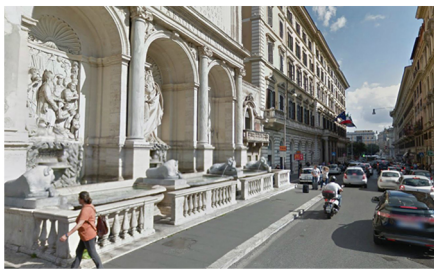
Também se concentravam ali muitas lojas de roupa em segunda mão, gelatarias, *piadineria*, algumas lojas de decoração e galerias de arte. Existia ainda nesta rua um pequeno supermercado que costumava frequentar, pela proximidade à

¹⁵⁰ SOLÀ-MORALES, Ignasi, 1998, “Patrimonio Arquitectónico o Parque Temático”, p. 2.

¹⁵¹ RASMUSSEN, Steen Eiler, 1959, *Experiencing Architecture*, p. 15.



a - Casa b - Faculdade em Madonna dei Monti



Enquanto *Rasmussen* descreve a *atmosfera* que observava quando se encontra perante o largo, em frente à igreja, não pode deixar de reparar que o grupo de turistas que chega depois àquele espaço não estabelece os mesmos laços de afinidade com este.

O próprio grafismo do mapa turístico do centro histórico, sempre presente nas mãos dos turistas, pode ser comparado com os mapas dos parques temáticos: ilustrações exageradas e erros propositados de proporções que pretendem destacar 'os pontos a não perder!' provocam um desvirtuamento da relação do visitante com o território. Se o "mapa precede o território"¹⁵², também pode afastá-lo do mundo real. O enquadramento urbano que dá sentido aos monumentos, é mascarado por um mercado consumista, com novos valores sociais, mais superficiais, que tiram profundidade aos espaços com história: "a *sobremodernidade*, faz do antigo (da história) um espetáculo específico, como faz de todos os exotismos e particularismos locais."¹⁵³

A história é tida em conta, mas do mesmo modo que os contos de fadas da *Disney*, são evocados na *Disneyland*, representa o modelo perfeito de um simulacro¹⁵⁴: tendo sido criada especificamente para ser um *mundo da fantasia* com carácter infantil, é maioritariamente visitado por adultos, que utilizam a "criança como pretexto"¹⁵⁵.

Faculdade. Havia outros dois supermercados a que costumava ir perto de casa: um localizava-se próximo da estação *Termini*, um pouco sujo, mas onde haviam bastantes coisas

(mais baratas), o outro era fora das muralhas junto a *Via Salaria*, mais limpo mas um pouco mais caro.

No início do segundo semestre as instalações da faculdade alteraram-se para perto da zona da *Piramide*, em frente à ponte *Testaccio*, ocupavam um antigo matadouro que também era ocupado por um museu de arte contemporânea (*MACRO Testaccio*). Este percurso, um pouco mais longo, requeria o uso de transportes públicos. O percurso de autocarro era agradável mas demorava algum tempo (entre 30 à 40 minutos); o de metro era mais rápido (aprox. 20 minutos).

Apanhava o autocarro no início da *Via Nazionale*; este atravessava toda a avenida até chegar a *Piazza Venezia*; aqui ficava parado durante algum tempo, pois eram sempre muitos os que entravam e saíam do autocarro. Depois, seguíamos em direção ao *Teatro Marcello*, parávamos quase sempre num semáforo à frente a *Bocca della Verità*, onde podia observar a fila de turistas à espera de entrar. Continuava pela *Via Marmorata* e descia numa paragem próxima da ponte *Testaccio*.

O percurso de metro demorava menos tempo mas não tinha nenhuma paragem próxima da Faculdade. Da paragem da *Piramide* até a Faculdade eram mais uns 15 minutos a pé. Ao sair de casa, seguia a direção oposta, percorrendo a *Via Palestro* (onde se encontrava a Embaixada da Grã Bretanha e o Consulado da Turquia) até a paragem de metro *Castro Pretorio* (em frente a Biblioteca Nacional). A partir desta estação passava por quatro paragens até a estação da *Piramide* (*Termini, Cavour, Colosseo, Circo Massimo*).

O percurso de metro (*underground*) apesar de possuir características espaciais semelhantes, variava entre paragens que possuíam diferentes identidades segundo a minha percepção; normalmente criadas

¹⁵² BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, p. 8

¹⁵³ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, pp. 94 e 95.

¹⁵⁴ BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*.

¹⁵⁵ AUGÉ, Marc, 1997, *L'Impossible Voyage*, p.26.



— a pé - - - de autocarro de metro ● estações metro/autocarro ○ ponto partida/chegada N 200 m

a - Casa b - Faculdade em Testaccio



Mapa Turístico da Disneyland Paris [2012]



Mapa Turístico da cidade de Roma [2012]

Las Vegas é assumida como o *mundo da fantasia* para adultos. Ambos foram concebidos com fins lucrativos para entreter, a troco de um preço (bilhete de ingresso e consumos no local) oferecem entretenimento, criando *mundos particulares*, “jogos de ilusões e fantasmas”¹⁵⁶, alimentando histórias longínquas através de réplicas de diversos marcos arquitectónicos, com o castelo da Bela Adormecida (inspirado no palácio alemão *Neuschwanstein*), a Torre *Eiffel* ou a Pequena Veneza em *Las Vegas*.

Em *Learning from Las Vegas*¹⁵⁷, os percursos de Roma são comparados com os da cidade de *Las Vegas*, as igrejas abertas ao público e o casinos abertos com os seus anúncios luminosos possuem uma mesma “escala supranacional à malha local”¹⁵⁸.

No caso de *Las Vegas*, as atrações são um conjunto de réplicas arquitectónicas de diferentes momentos e diferentes épocas, lugares e estilos concentrados dentro de um mesmo espaço para o único e assumido objectivo de entretenimento (e lucro).

Em Roma pelo contrário, os seus inúmeros monumentos são consequência direta de uma história *real*. É inegável o valor do seu património urbano; é apenas a forma como este é vivenciado todos os dias por uma massa turística que é comparável com o “microcosmos social”¹⁵⁹ de parques temáticos, o que mais atrai as multidões.

devido a lembranças passadas. Paragens como *Termini*, *Colosseo* ou *Circo Massimo* eram algumas das mais frequentadas por turistas; apesar de sempre saírem nas paragens mais evidentes, aventuravam-se mais do que aqueles que viajavam em excursões com os seus próprios transportes, não interagindo com a realidade urbana.

O trajeto entre Circo Massimo e estação *Piramide* raramente era frequentada por turistas. Depois de chegar à estação caminhava um trecho da *Via Marmorata* e depois virava em direção a Faculdade.

LAZER E CULTURA

Este percurso normalmente era feito nos dias livres, nos fins-de-semana, feriados, ou férias.

Devido à grande oferta cultural da cidade e por possuir, como estudante de Roma, um livre trânsito na maioria dos museus e monumentos, era comum visitar mais que uma vez alguns destes, ou porque eram mais próximos à minha casa ou porque tinham exposições interessantes. Incluo também nestes percursos alguns sítios para *aperitivo* e restaurantes a que gostava de ir ocasionalmente.

De forma a uma melhor compreensão dos itinerários, organizei esta descrição por zonas onde concentro locais próximos:

Navona; *Quirinale* e *Nazionale*; *Trastevere*; *Vaticano* e *Corso* e *Flaminia*.

- Navona

Esta zona localiza-se no centro medieval da cidade, onde se encontram a *Piazza Navona* e o *Panteon*. Aqui se encontravam também três sítios onde costumava ir: O *chostro di Bramante* (antigo claustro da igreja *Santa Maria della Pace*, onde hoje se encontram exposições de fotografia ou pintura com um café/livraria), o *Bar del Fico*, (café/restaurante frequentado por romanos que era sempre muito movimentado aos fins de tarde para os famosos *aperitivos*) e também a *Via dei Governo Vecchio*, onde se encontravam uma série de livrarias e lojas de segunda mão.

¹⁵⁶ BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, p. 20.

¹⁵⁷ SCOTT BROWN, Denise; STEVEN, Izenour; VENTURI, Robert; 1977, *Learning from Las Vegas*.

¹⁵⁸ SCOTT BROWN, Denise; STEVEN, Izenour; VENTURI, Robert; 1977, *Learning from Las Vegas*, p.42.

¹⁵⁹ BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, p.20.



— a pé - - - de autocarro de metro ● estações metro/autocarro ○ ponto partida/chegada N 200 m

a - Casa b - Chiostro di Bramante c - Bar del Fico d - Via del Governo Vecchio



O movimento de vai-e-vem entre os mesmos pontos turísticos sem comunicação direta, cria a ilusão de que se está a conviver em conjunto: “estaciona-se no exterior, faz-se bicha no interior, é-se totalmente abandonado à saída.

A única fantasmagoria neste mundo imaginário é a da ternura e do calor inerente à multidão..”¹⁶⁰. A *cidade genérica*, se a classificarmos como uma *forma de vivência genérica*, está acontecer aqui. A monumentalidade real e verdadeira é utilizada para reproduzir um “imenso cenário e *travelling perpétuo*”¹⁶¹, como acontece nos estúdios de Hollywood.

Esta vivência genérica no lugar da viagem é explorada como tema no filme *O Turista Acidental* (1988), realizado por Lawrence Kasdan. O filme conta a história de Macon, escritor de um guia para viagens com o mesmo título do filme, criado para aconselhar aqueles que não gostam de viajar (como o seu autor), para que se sintam em casa durante a viagem.

O filme inicia-se com a narração de todas as precauções que o turista deve ter, quando faz a mala para a próxima viagem: levar apenas um fato de cor cinzenta (que serve para todas as ocasiões), saquinhos de sabão para a roupa e um livro para se proteger da conversa de estranhos.

Para chegar a esta zona poderia ir de autocarro ou a pé. Caso fosse de autocarro apanharia o número 492 (*Stazione Metro Cipro*) na *Via Venti Settembre*, em frente ao Ministério do Tesouro e este levava-me até a *Via del Risorgimento*, junto à praça Navona. Caso fosse a pé, o meu percurso preferido fazia-se através da *Via Venti Settembre*, passando pelas famosas igrejas de *Borromini* e *Bernini* (*San Carlo alle Quattro Fontane* e *San Andrea al Quirinale* respectivamente) e por diversos Ministérios e Embaixadas/Consulados, ao longo da Avenida. Ao chegar ao *Palazzo del Quirinale*, no fim da avenida, atravessava a praça e descia as escadas que me levavam à estreita *Via della Dataria*. Gostava de percorrer esta rua, pois apesar de ser paralela à *Fontana de Trevi* e aos percursos turísticos, era simples e calma. Daí seguia pela *Via dell’Ulmità* até atravessar a *Via del Corso* e contornar o Panteon, através da *Via Pie di Marmo* até chegar a *Piazza Navona*.

A partir daqui, só era necessário atravessar o caos da praça (à direita encontrava-se o *Chiostro di Bramante*); um pouco mais ao fundo, situado num pequeno largo com menos turistas, o Bar del Fico; à esquerda, a antiga *Via dei Governo Vecchio*, sempre com algum movimento que seguia em direção à ponte Vittorio Emanuele II, para o Vaticano.

- *Quirinale e Nazionale*

Esta zona, localiza-se próxima da minha casa, junto ao eixo da *Via Venti Settembre*. Lembro-me de três sítios onde costumava ir: um era a *Scudurie del Quirinale* (onde se encontravam exposições de pintores famosos) situada mesmo junto ao largo em frente do *Palazzo del Quirinale*, (este percurso já foi referido na zona anterior); o segundo, o *Palazzo Barberini* (antigo Palácio da família *Barberini*, onde se encontram as escadas de *Borromoni* e onde estão expostas pinturas de diversas épocas durante todo o ano) encontrava-se na interseção da *Via Venti Settembre* com a *Via delle Quattro Fontane*; o terceiro e quarto pontos de interesse, são o *Palazzo delle Esposizioni* (situado onde aconteciam exposições diversas) e o *Teatro dell’Opera*, ambos próximos da *Via Nazionale*.

¹⁶⁰ BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, p.20.

¹⁶¹ BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, p.22.



— a pé - - - de autocarro de metro ● estações metro/autocarro ○ ponto partida/chegada N 200 m

a - Casa b - Palazzo Barberini c - Palazzo delle Esposizioni d - Scuderie de Quirinale



Durante o voo de regresso de uma de suas viagens, Macon é abordado por um passageiro ao seu lado que descobre a sua identidade e o elogia, contando que depois de seguir os conselhos do seu livro as suas viagens se tornaram muito melhores; agora pode 'viajar num casulo', ir para uma cidade desconhecida sem sentir que saiu da sua cidade natal. O próprio logótipo do livro, uma poltrona com asas, salienta esta ideia de poder sair do sítio sem perder o conforto da zona de proteção, o lar.

Esta bolha psicológica que isola o indivíduo da realidade, também é definida por Neil Leach como um "casulo estético"¹⁶² narcisista, provocando uma amplificação da imagem da pessoa consigo mesma.

Também em Roma, enquanto centro turístico, pode ocorrer uma utilização pré-planeada que não pretende interagir verdadeiramente com aquele lugar, (tal como no filme) em que os viajantes não interagem com o local de destino, e se podem sentir sempre em casa: a identidade da cidade é utilizada como apenas *cenário* de uma vivência que já é padronizada.

Este fenómeno acontece porque, normalmente, esta utilização só é feita depois de toda uma série de referências virtuais relacionadas com aquele espaço. As pessoas sentem-se familiarizadas com o local antes mesmo de terem o presenciado; já viram fotos, filmes, documentários e séries televisivas, onde o nome *Roma* já foi evocado muitas vezes.

O caminho para o *Palazzo Barberini* podia ser feito pelo percurso já referido, através da *Via Venti Settembre*; mas eu preferia descer a *Via Barberini*, sensivelmente a meio da avenida, até a *Fontana del Tritone*, em frente ao Palácio.

Para o terceiro e quarto ponto, o percurso fazia-se através da já referida *Via Torino* até a *Via Nazionale*. No cruzamento com esta avenida, podia continuar a percorrer a *Via Torino* até ao *Teatro della Opera*, ou percorrer a *Via Nazionale* até quase a meio da avenida, onde se encontrava o *Palazzo delle Esposizioni*.

- Trastevere

Esta zona localiza-se a oeste do Rio, (o seu nome indica isso mesmo: 'Tras' – além, 'Tevere' – Tibre). É caracterizada por ser uma zona medieval, com carácter mais bucólico e uma escala mais acolhedora; é frequentada tanto por turistas como por jovens habitantes.

Nesta zona costumava por vezes fazer passeios até ao cimo da colina (onde se pode contemplar uma bela vista da cidade) e também visitava o jardim botânico. Porém, o mais frequente, era ir tomar um *aperitivo* ou jantar; havia três locais onde era mais frequente ir:

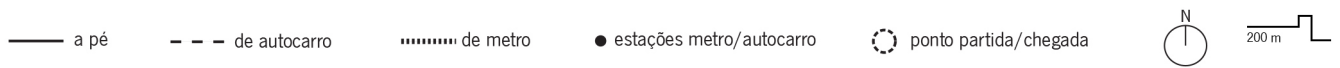
- *Freni e Frizioni*, pequeno bar que oferecia aperitivos ao fim da tarde e era muito frequentado por jovens universitários. Localiza-se próximo a *Ponte Sisto*, numa paralela ao *Lungotevere*.

- *Ristorante Grazia e Graziella*, situado num largo próximo à concorrida praça de *Santa Maria in Trastevere*, que possuía um ambiente agradável e calmo, com ótimos pratos da cozinha italiana.

- *Vin Allegro*, um pouco mais afastado do centro nevrálgico de *Trastevere*, um pequeno e acolhedor bar encontrava-se junto a uma esquina da *piazza Giudita Tavani Arquati*, oferecendo aperitivos ao fim de tarde.

O percurso para chegar a *Trastevere* era feito, normalmente, através do autocarro

¹⁶² LEACH, Neil, 2002, "Wallpaper* Person", in RATTENBURY, Kester, *This is not Architecture*, p. 3.



- a - Casa b - Bar Freni e Frizioni c - Bar Vin Allegro d - Restaurante Grazia e Graziella



Frames do Filme 'The Accidental Tourist'



"O Turista Acidental".

Quando a cidade existe apenas através da palavra que a evoca, é também *não-lugar* formada por “lugares imaginários, utopias banais, clichet”¹⁶³. A carga da palavra é associada a tantos acontecimentos que se cria um lugar ilusório que vive apenas no imaginário. Criam-se estereótipos em relação à identidade da cidade, já não se vê o que está lá, a apropriação não é espontânea, vê-se apenas o que corresponde às imagens que já se tinham antes. Este processo de viagem turística pode-se classificar como um ‘jogo de reconhecimentos’; não é possível conhecer, apenas reconhecer o que já fora visto em outras ocasiões. O turista abandona a cidade com as mesmas imagens, que tinha, mas agora duplicadas através das suas fotos pessoais que depois publica no *facebook*, partilhando a sua viagem com milhares de ‘amigos’ (também eles virtuais).

Os turistas querem a fantasia, querem ver os gladiadores dentro do *Colosseo* e o Giulio Cesare a vaguear pelo *Foro Romano*; a história é de certa forma ridicularizada, reduzida a uma série de clichés que são criados; é uma “lógica de simulação” que é seguida e não uma “lógica de fatos”¹⁶⁴. A simulação criada com o “mito que invade o cinema”¹⁶⁵, e transforma a história real num “referencial perdido”; a falta deste provoca uma necessidade maior de aproximação dos monumentos, dos restos históricos.

Piazza della Repubblica, até ao *Largo di Torre Argentina*, onde se inicia o movimentado *Corso Vittorio Emanuele*. A partir deste ponto ia-me dirigindo até a *Piazza Farnese* (hoje, Consulado de França) e depois atravessava a minha ponte preferida, *Ponte Sisto*, (que tem uma escala acolhedora, com pavimento empedrado), que permite o acesso pedonal a esta zona da cidade. Já na *Piazza Trilussa* virava à esquerda na *Via del Politeama*, mais retirada do furor das praças e de outras ruas, onde estava o bar *Freni e Frizioni*; ou seguia a importante *Via del Moro* que me leva até a *piazza Santa Maria in Trastevere*, já estava próxima do restaurante *Grazia e Graziela*. No caso do bar de aperitivos *Vin Allegro*, seguia à esquerda da praça pela *Via della Lungaretta*, já menos concorrida e afastada do barulho do centro, até o pequeno largo.

- Vaticano

A zona do Vaticano, dispensa apresentações, capital religiosa da Igreja Católica e paragem turística quase obrigatória, possui uma grande movimentação todos os dias, seja em direção à Basílica ou ao Museu do Vaticano.

Aqui, normalmente, só vinha para acompanhar pessoas que me visitavam, ou para visitar uma parente que habitava muito próximo da *Piazza de San Pietro*.

Podia apanhar o mesmo autocarro número 60 (*Borgo Sant'Angelo*) até ao *Corso Vittorio Emanuele*, onde ainda percorria uma parte deste e já podia observar um aumento do número de turistas, até atravessar a ponte *Vittorio Emanuele II* e entrar na mítica *Via della Conciliazione*, até à *Piazza San Pietro*. Este é o meu percurso preferido, pois privilegia a entrada a eixo e possuímos um melhor ângulo para contemplar a totalidade da belíssima *Piazza*.

Porém, também era comum ir de metro, apanhava na paragem *Repubblica* e saía na paragem *Ottaviano*; este percurso era rápido mas não me agradava muito por conter muita confusão turística desde a saída do metro.

¹⁶³ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 83.

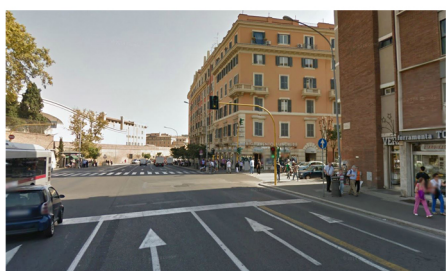
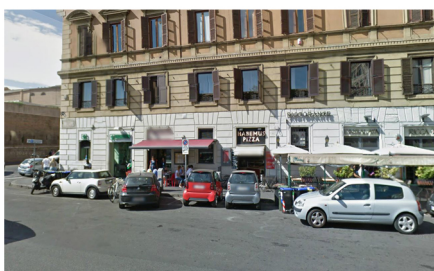
¹⁶⁴ BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, p. 26.

¹⁶⁵ BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, p. 55.



— a pé - - - de autocarro de metro ● estações metro/autocarro ○ ponto partida/chegada N 200 m

a - Casa b - Restaurante 200 Gradi c - Piazza di San Pietro d - Casa de familiares



Depois das ruínas terem sido deixadas expostas à erosão, de terem sido desrespeitados os seus propósitos construtivos (templos utilizados como igrejas, como casas, como túmulos) e largados à decadência durante séculos, foram desesperadamente remendados os seus estilhaços, criando um outro extremo, a monumentalização da cidade.

Hoje, os restos materiais que ainda existem da história são fundamentais para suprir o vazio que é perder este referencial; as pessoas tem necessidade de um passado visível, precisam de o tocar, de tirar fotos com um fundo de história; assim, a vida torna-se mais valiosa, porque necessitamos um “continuum visível, um mito visível da origem, que nos tranquilize sobre os nossos fins”¹⁶⁶.

Relação Turista/Habitante

O Turismo é uma das facetas desta cidade que ainda possui a sua identidade bem marcada para os que lá habitam. Muitos dos habitantes deslocaram-se para os arredores da cidade, com o intuito de fugir do caos no centro, provocado pelo turismo e em busca de sossego e preços mais acessíveis (de habitação e estilo de vida). Apesar disso, como capital de Itália, Roma detém muitos dos seus órgãos públicos localizados no centro da cidade, o que provoca uma movimentação considerável de habitantes para a zona do centro.

Ao sair da estação subterrânea, já víamos vendedores de rua, oferecendo artigos religiosos e acessórios de moda; ao longo da rua também surgiam vendedores de excursões pelo vaticano e bilhetes gerais para o museu, que iam abordando as pessoas à medida que caminhavam. Este percurso era assim até à *Piazza del Risorgimento*, onde normalmente parava para almoçar numa típica loja de *panini* chamada *Duecento Gradi*.

Aqui, já pedia o meu prato preferido e procurava rapidamente encontrar uma mesa para sentar, pois era sempre concorrido. Depois continuava pela *Via Ottaviano*, repleta de vendedores até chegar à *Piazza San Pietro*. A entrada lateral atravessando as colunas não mostra a mesma grandeza da entrada principal e conduz-nos próximo da fila que se faz para a entrada na *Basilica*. Esta fila é sempre extensa mas movimenta-se rápido, com um tempo de espera de cerca de 30 minutos, a entrada é gratuita, sendo apenas preciso passar na máquina de detectores de metais.

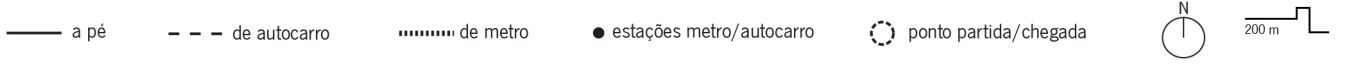
Geralmente, nos dias em que ia à zona do Vaticano para visitar os meus familiares, fazia o percurso directamente para a casa deles, sem passar pelos pontos turísticos. Assim, apanhava o autocarro número 64 (*P.za Stazione S. Pietro*) na paragem da *Piazza della Repubblica*. Este efetuava o percurso mais directo, *Via Nazionale – Piazza Venezia – Corso Vittorio Emanuele*, até a *Via di Porta di Cavalleggeri*, onde já se encontrava a casa.

- Corso e Flaminia

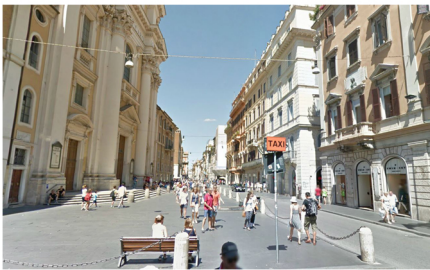
Esta zona engloba parte da avenida comercial e turística *Via del Corso* até à *Piazza de Popolo*, de onde se segue o antigo eixo romano da *Via Flaminia*. Este percurso era utilizado por dois motivos. Para ir à uma biblioteca de arquitetura onde costumava estudar, próximo da *Via del Corso* ou seguir para a zona *Flaminia* onde visitava o museu contemporâneo MAXXI (obra da arquiteta Zaha Hadid).

Normalmente, ia a pé até à biblioteca, através do percurso que descia a *via Barberini* até à praça, onde virava para uma rua mais estreita e menos

¹⁶⁶ BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, p. 18.



a - Casa b - Biblioteca Borghese C - Museu MAXXI



Também possui a universidade mais antiga de Roma, *La Sapienza* próxima ao centro turístico, bem como um comércio forte.

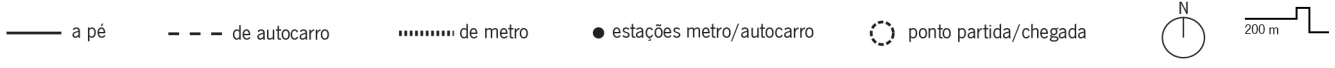
Todos estes fatores contribuem para que ainda exista uma forte vivenciação do centro por parte dos habitantes, que assim a dotam com uma identidade mais duradoura. O interesse de analisar as rotas paralelas de habitantes e turistas deve-se ao facto da maioria destes espaços serem vivenciados por ambos os personagens, mas com diferentes significados na sua vivência. É claro que um nativo de Roma não sentirá necessidade de entrar dentro do *Colosseo*, e no *Foro Romano* ou de atirar uma moeda na *Fontana de Trevi*, mas em alguns momentos é muito provável que essas rotas se cruzem. Mas elas não se comunicam, pois os objectivos são diferentes: o olhar do turista não está programado para apreender a verdadeira Roma e o habitante já não está com paciência para o espetáculo turístico.

movimentada, a *via Sistina*; descia rapidamente as escadas da *Piazza di Spagna* e tentava atravessar rapidamente as zonas com mais turistas, inclusive a *via dei Condotti*, cruzando a *Via del Corso* até chegar à tranquila *piazza Borghese*. Esta pequena praça é muito tradicional, possuindo vários quiosques que vendem mapas antigos de Roma; ali também se encontrava a Biblioteca de Arquitetura da Universidade *La Sapienza* e algumas librerias de arquitetura.

Se o percurso tivesse como destino o museu de arte contemporânea MAXXI, seguia o caminho pela *Via del Corso* até a famosa *Piazza del Popolo*, onde apanhava o *tram*. O tram percorria a longa avenida da *Via Flaminia* a uma velocidade agradável para se observar o exterior; normalmente também era frequentado por muitos romanos e nunca estava lotado, tendo sempre sitio para sentar. Saía na paragem *Apolodoro* que situava-se próximo do MAXXI (5 min. a pé).

Estes percursos descritos, recorrentes na minha vida durante o ano em que morei em Roma, sempre abarcavam o contato com o percurso turístico. A partir do momento que saía de casa era natural cruzar-me com estes fluxos turísticos e era impossível não reparar neles.

No início, quando a cidade ainda era desconhecida, os primeiros caminhos foram inevitavelmente guiados por estes fluxos, que muitas vezes me ajudaram a localizar. Com a passagem do tempo e à medida que me relacionava mais com os espaços que pertenciam aos meus itinerários (vagueando durante horas, por diferentes ruas, durante a semana ou em férias, de manhã ou à noite, com diferentes companhias), foi possível estabelecer uma forte relação com a cidade. Criam-se memórias, como consequência desta vivenciação. Depois de criados estes laços de afinidade com os diferentes espaços da cidade, de uma forma natural fui criando diferentes caminhos: atalhos para fugir dos turistas, caminhos mais longos e agradáveis para fazer ao entardecer ou no fim de semana e outros itinerários turísticos compactos para quem me vinha visitar.



Conclusão



Largo Santa Suzana, Roma (2013)

Conclusão

No primeiro capítulo, ao relacionar conceitos teóricos que procuram definir a carga emocional dos espaços, procurou-se criar um vocabulário base de definições que pretendem destacar um carácter positivo ou negativo dos espaços, conceitos que fossem capazes de traduzir uma qualidade. Expressões como *identidade, lugar, atmosfera, espírito do lugar, qualidade sem nome* surgem em diferentes obras, com o objectivo de tentar definir essa áurea que alguns espaços (variados na sua escala: paisagens, cidades, praças, ruas ou edifícios) emanam, uma qualidade invisível que é identificada e provém de um conjunto de fatores, que vão além das características formais e construtivas.

Apesar das diferentes formas que são descritas e dos diferentes conceitos que são criados, é clara a vontade, principalmente por parte dos arquitetos, de delinear limites e condições para que este fenómeno aconteça, percebendo como o seu papel de criador pode conseguir dominar esta variante. Uma das primeiras necessidades que surgem (e é confirmada tanto em Schulz como em Alexander) é a de diferenciar os dois fatores cruciais que compõem esta qualidade, *físicos e concretos*, que estão associados à matéria e à geometria, e os *emocionais e abstratos* que estão ligados a este fenómeno invisível, resultante da relação do utilizador com o espaço, que tem como importante variante o tempo, que proporciona a criação de memórias.

Esta qualidade abrange um leque dos mais variados agentes: desde características geográficas, topográficas, meteorológicas, espaciais, a características culturais, formas de apropriação e comportamentos sociais, que na sua totalidade criam esta áurea que diversos arquitetos tentam descrever. A identificação desta qualidade positiva nas obras destes teóricos, está normalmente associada a lugares que carregam um simbolismo histórico concretizado pela sua qualidade arquitectónica (normalmente associados aos melhores exemplos da história da arquitetura, como a era clássica grega e romana, o auge renascentista ou barroco).

Com intenção de investigar esta qualidade nos espaços da *contemporaneidade*, nomeadamente nos espaços que acompanham a viagem contemporânea, foi constatado através da teoria de pensadores da nossa cultura atual, seja em Koolhaas ou em Augé, a associação dos espaços contemporâneos a um carácter negativo, morto, que abdica das

premissas identitárias e históricas, originando espaços desprovidos de um fator social onde desponta o individualismo solitário, como forma de libertação¹⁶⁷.

Koolhaas, após ter feito o diagnóstico da cidade contemporânea, em *Generic City*, sugere uma solução arquitectónica, em *Bigness*, que assume as características desprovidas de identidade da cidade contemporânea, permitindo a criação de objetos que respondem às suas próprias premissas e que crescem exponencialmente nas periferias. Porém, na Casa da Música, Koolhaas viu-se perante um dilema, quando confrontado com a sua teoria face à sua percepção, enquanto criador do espaço. Se, por um lado, a Casa da Música pode ser considerada como uma aplicação da teoria *Bigness*, atingindo um valor amoral que não necessita de ter a envolvente em conta, por outro lado, quando Koolhaas se relaciona com o local de implantação, a cidade do Porto e o seu projeto, retoma valores relacionados com a identidade do lugar e a preocupação da relação objeto - envolvente.

Este paradoxo entre dois pontos de vista sobre o mesmo projeto (um que segue fundamentos teóricos e outro que surge da relação com o lugar particular), é explorado neste trabalho com intenção de confrontar uma visão aproximada com a visão distanciada previamente estabelecida. Esta dicotomia de pensamento serviu como catalisador para uma análise dos espaços que participam no movimento da viagem, com o intuito de estudar a apropriação espontânea utilizador-espaço.

A abordagem dos casos de estudo separada em espaços de transição (aeroporto) e espaços de interação (Roma) têm pontos de partida teóricos opostos: enquanto o Aeroporto tem a sua utilização regrada pelas premissas económicas e globais pelas quais é concebido, Roma é recorrentemente utilizada como um exemplo de cidade concebida por uma sucessão de camadas históricas.

Porém, o que se conclui é que as premissas teóricas sobre os espaços da *sobremodernidade* põe de parte a temática relacionada com a vivenciação do lugar; condenam-se os espaços previamente, devido a uma utilização generalizada, que apenas reflete uma alienação social e cultural da contemporaneidade e não necessariamente um carácter negativo do espaço.

¹⁶⁷ AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, p. 87.

O equipamento *aeroporto* é condenado pelas suas assumidas características comerciais e funcionais, mas ao longo deste trabalho foi possível constatar que existe a possibilidade de criar afinidades com este espaço por via da sua experieciação recorrente, conferindo uma identidade reconhecível e inconfundível a aeroportos particulares.

Da mesma forma, em Roma, se nos focarmos nas análises teóricas sobre o turismo, na exploração das imagens e dos percursos em torno dos monumentos e das ruínas históricas, também nos aproximamos de uma apropriação destes espaços com uma utilização passageira e pré-programada, característica da *sobremodernidade*.

Esta utilização efémera e sem espontaneidade dos lugares turísticos pode ser equiparada aos percursos pré-definidos do aeroporto, onde a configuração do espaço prevê o movimento do seu utilizador passageiro (os sítios por onde anda, as lojas por onde para); do mesmo modo, a viagem pré-programada também prevê um utilizador passageiro, que faz os mesmos percursos e consome a *identidade* do lugar que visita, apenas através de imagens, sem haver um contato real com o espaço urbano.

Esta leitura da realidade de utilização destes dois espaços (o aeroporto e o centro histórico turístico) que a princípio seria distinta, aponta para um fenómeno que condena os espaços antes da sua utilização. Afinal, a forma como o espaço é vivenciado, tanto em Roma como no Aeroporto, reflete muito mais uma forma de apropriação previsível e genérica do que a falta de condições de tais espaços.

Naturalmente, que uma cidade como Roma proporciona mais condições espaciais para uma melhor relação identitária com os espaços que se habita, e também é natural que o aeroporto, um dos equipamentos mais emblemáticos da *sobremodernidade*, possuirá menos condições, já que é pré-planeado para albergar esta utilização passiva; mas mais do que as suas concepções, o que realmente vai contribuir para a criação de um carácter positivo nestes espaços vai ser a forma como é habitado. Só a apropriação genuína, espontânea, que está disposta à interagir, e preparada para apreender o desconhecido, devolverá ao viajante o significado verdadeiro da viagem e da relação com os espaços.

Contudo, é preciso ter consciência desta nova fase da contemporaneidade, caracterizada por uma “sociedade espetáculo e pela mercantilização universal”, gerida por um ‘capitalismo avançado’ que reforça a fantasia ao manipular as imagens e os espaços para uma utilização

consumista, tornando-o também num produto. Depois de assumidas estas condições, e “perante a impotência de colocarmo-nos frontalmente contra” esta máquina de consumo, só nos cabe a “*astúcia e a deriva*. Astúcia para movermo-nos com mais agilidade, engenho e rapidez que a máquina universal do mercado, derivada como forma alternativa no corpo minado dos sistemas de poder que inevitavelmente vão registar qualquer proposta, incorporando ao mercado universal a simulação e o consumo. Se a deriva urbana era para *Debord* um modo de encontrar-se com a cidade, movendo-se entre *o azar e a improvisação*, a relação que podemos propor para os edifícios ou os lugares que consideramos notáveis oscilará também entre a *aposta arriscada e a confiança nascida da intimidade*”¹⁶⁸.

Perante esta realidade, é importante recolocar a figura do arquiteto, com papel crucial para a recuperação da relação intimista das pessoas com o espaço, lembrando a importância de ter este olhar aproximado que capta os fatores invisíveis que condicionam a uma apropriação plena de significados e referências.

“Tudo o que fazemos tem que oferecer uma mão auxiliar para as pessoas se tornarem mais íntimas com a sua envolvente”¹⁶⁹.

¹⁶⁸ SOLÀ-MORALES, Ignasi, 1998, “Patrimonio Arquitectónico o Parque Temático”, p. 7.

¹⁶⁹ “Everything we make has to offer a helping hand to the people to let them become more intimate with their surroundings” (tradução própria) HERTZBERGER, Herman, 1977, “Architecture for People”, *Architecture and Urbanism*, p.126.

Bibliografia

AUGÉ, Marc, 1986, *Un ethnologue dans le métro*, Hachette, Paris (2013, Librairie Arthème Fayard Pluriel).

AUGÉ, Marc, 1992, *Non-lieux*, Éditions du Seuil (ed. Portuguesa, 2012, Não-lugares, Letra Livre, Lisboa).

AUGÉ, Marc, 1997, *L'Impossible Voyage. Le Tourisme et ses Images*, Rivages Poche, Paris.

AUGÉ, Marc, 2003, *Pour Quoi Vivons-Nous?*, Librairie Arthème Fayard, Paris (ed. Portuguesa, 2006, Para que Vivemos?, 90 Graus Editora, Lisboa).

AUGÉ, Marc, 2009, *Pour une Anthropologie de la Mobilité*, Rivages Poche, Paris.

ALEXANDER, Christopher, 1979, *The Timeless Way of Building*, Oxford University Press, New York.

ALVITO, Marcos; ZALUAR, Alba, 1998, *Um Século de Favela*, Editora FGV, Rio de Janeiro (4^o edição, 2004).

BACHELARD, Gaston, 1957, *La poétique de l'Espace*, PUF, Paris. (ed. Brasileira, 2008, A Poética do Espaço, Martins Fontes, São Paulo).

BAUDRILLARD, Jean, 1981, *Simulacres et Simulation*, Paris, Éditions Galilée (ed. Portuguesa, 1991, Simulacros e Simulação, Relógio D'Água, Lisboa).

CORBUSIER, Le, 1966, *Le voyage d'Orient*, Éditions Forces Vives (ed. Brasileira, 2007, A Viagem do Oriente, Cosac Naify, São Paulo).

DE BOTTON, Alain, 2009, *A Week at the Airport – A Heathrow diary*, (ed. Portuguesa, 2011, Uma Semana no Aeroporto – Um diário de Heathrow, Publicações D. Quixote, Alfragide).

FERNANDES, Eduardo, "Cidades Genéricas", *J.A*, publicação bimestral da Ordem dos Arquitectos, nº 209, Jan./Fev. 2003, Lisboa, O.A, pp. 101-105.

FERREIRA, Francisco Homem; FIGUEIRA, Helena Gomes, (et. al.), 2007, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, Texto Editores, Cacém.

GIEDION, Sigfried, 1941, *Raum, Zeit und Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition*, Harvard University Press, Cambridge (ed. americana, 1982, *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.)

HERTZBERGER, Herman, 1977, "Architecture for People", *Architecture and Urbanism*, Yoshio Yoshida, Tóquio, no. 75, p.124 -146

KENNETH, Frampton, 1980, *Modern Architecture – A critical view*, Thames and Hudson, London. (edição brasileira, 2000, "História Crítica da Arquitetura Moderna", Martins Fontes, São Paulo.)

KOOLHAAS, Rem, 2001, *Junkspace* (ed. italiana, 2006, *Junkspace*, Quodlibet, Macerata).

KOOLHAAS, Rem, 1995, "Generic cities" em KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce, *S, M, L, XL*, New York, Monacelli Press.

KOOLHAAS, Rem, 1995, "Bigness" em KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce, *S, M, L, XL*, New York, Monacelli Press.

LEACH, Neil, 2002, "Wallpaper* Person", in RATTENBURY, Kester, *This is not Architecture*, Routledge, London, Chapter 17.

NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979, *Genius Loci, Paesaggio Ambiente Architettura*, by Electa, Milano (10ª ed., 2011, Mondadori Electa S.p.a., Milano).

RASMUSSEN, Steen Eiler. 1959, *Experiencing Architecture*, The MIT Press, Cambridge (ed. Brasileira, 1998, *Arquitetura Vivenciada*, Martins Fontes, São Paulo).

SCOTT BROWN, Denise; STEVEN, Izenour; VENTURI, Robert; 1977, *Learning from Las Vegas*, The MIT Press, Cambridge (ed. Brasileira, 2003, *Aprendendo com Las Vegas*, Cosac Naify, São Paulo).

SOLÀ-MORALES, Ignasi, 1998, "Patrimonio Arquitectónico o Parque Temático", *Loggia Arquitectura y restauración*.

TÁVORA, Fernando, 1962, *Da Organização ao Espaço*, FAUP Publicações, Porto, (7ª edição, 2007).

TÁVORA, Fernando, 2012, *Diário de Bordo*, Fascimille, Porto.

ZEVI, Bruno, 1948, *Saper Vedere L'Architettura*, Einaudi, Torino (ed. Brasileira, 2011, *Saber Ver a Arquitetura*, Martins Fontes Lda., São Paulo)

ZUMTHOR, Peter, 2006, *Atmosphären*, Birkhauser Verlag, Basileia (ed. Portuguesa, 2009, *Atmosferas*, Gustavo Gili, Barcelona).

Referências da Internet:

<http://www.olimpvs.net/index.php/mitologia/a-historia-de-ulisses/>, 05/02/2015 15:46

[http://www.infopedia.pt/\\$marco-polo](http://www.infopedia.pt/$marco-polo) 05/02/2015 15:58

<http://www.estudoprevio.net/livros/6/antonio-marques-miguel-.-utopia-de-thomas-more>
05/02/2015 17:39

[http://www.infopedia.pt/\\$peregrinacao](http://www.infopedia.pt/$peregrinacao) 05/02/2015 17:45

http://www.academia.edu/4896148/O_di%C3%A1rio_da_viagem_de_Bernini_%C3%A0_Fran%C3%A7a_O_surgimento_de_um_novo_Michelangelo , 05/02/2015, 17:49.

<http://www.dw.de/1786-goethe-chega-a-roma/a-314114>, 05/02/2015, 18:03

<http://www.infopedia.pt/apoio/artigos/9486700?termo=martyrs> ,05/02/2015, 18:27.

http://www.iscsp.utl.pt/~cepp/autores/alemaes/1844._nietzsche.htm, 05/02/2015,
18:32.

Revistas:

ABREU, Agência turística, *Cidades da Europa*, edição 2014/2015

Filmografia:

The Playtime, 1967, Jacques Tati.

The Accidental Tourist, 1988, Lawrence Kasdan.

The Terminal, 2004, Steven Spielberg.

Índice de Imagens

Pág. 10– Foto à preto e branco da *Via Vittorio Veneto* (Roma) feita pela autora da dissertação em 2013.

Pág. 16 – *Caminhante sobre o mar de Névoa* (1818), do pintor alemão Caspar David Friedrich, retirada em http://galeriadefotos.universia.com.br/uploads/2012_05_03_23_23_370.jpg, 08/02/2014 às 12:38.

Pág. 31 – imagem 1: Jornal Público, “Casa da Música ‘tapada’ por edifício de sete andares” , 26/09/2003.

Pág. 32 - Imagem 2 e 3: Jornal Público, “Casa da Música”, 27/09/2003.

Pág. 40 -

Imagem 4: CORBUSIER, Le, 1966, “ Le voyage d’orient”, Éditions Forces Vives (ed. Brasileira, 2007, A Viagem do Oriente, Cosac Naify, São Paulo, pp. 192.

Imagem 5: CORBUSIER, Le, 1966, “ Le voyage d’orient”, Éditions Forces Vives (ed. Brasileira, 2007, A Viagem do Oriente, Cosac Naify, São Paulo, pp. 198.

Imagem 6: CORBUSIER, Le, 1966, “ Le voyage d’orient”, Éditions Forces Vives (ed. Brasileira, 2007, A Viagem do Oriente, Cosac Naify, São Paulo, pp. 187.

Imagem 7: TÁVORA, Fernando, 2012, “Diário de Bordo”, Fascimille, Porto, Caderno de Desenhos B, desenho 14, pp. 14.

Imagem 8: TÁVORA, Fernando, 2012, “Diário de Bordo”, Fascimille, Porto, Caderno de Desenhos B, desenho 15, pp. 20.

Imagem 9: TÁVORA, Fernando, 2012, “Diário de Bordo”, Fascimille, Porto, Caderno de Desenhos B, desenho 13, pp. 13.

Pág. 44 - *Frame* retirado do Filme *Playtime* (1967).

Pág. 47 – Imagem 10: Esquema produzido à mão pela autora da dissertação.

Imagem 11: Esquema produzido à mão pela autora da dissertação.

Pág. 49 – Imagem 12: BRANDÃO, Filipe Jorge da Silva, Prova Final para Licenciatura em Arquitetura, *Aeroporto: Evolução Tipológica e Estratégias de Crescimento*, ano lectivo 2005/06, FAUP, Porto.

Pág. 52 – Foto mapa referente ao itinerário efectuado nas viagens ao Brasil, retirado em <http://www.bing.com/maps/>, 10/02/2014 às 15:47.

Págs. 54, 56, 58, 58, 60, 62, 64, 66, 68 – Fotos feitas pela autora desta dissertação em 10/08/2014.

Pág. 70 - Fotos feitas pela autora desta dissertação em 30/08/2014.

Pág. 72 - Fotos feitas pela autora desta dissertação em 30/08/2014 na coluna à esquerda, *Frames* retirados do Filme *Playtime* (1967) na coluna à direita.

Pág. 74 - Fotos feitas pela autora desta dissertação em 30/08/2014 na coluna à esquerda, *Frames* retirados do Filme *Playtime* (1967) na coluna à direita.

Pág. 76 - Fotos feitas pela autora desta dissertação em 30/08/2014 na coluna à esquerda, *Frames* retirados do Filme *Playtime* (1967) na coluna à direita.

Pág. 78 - Fotos feitas pela autora desta dissertação em 30/08/2014 na coluna à esquerda, *Frames* retirados do Filme *The Terminal* (2004) na coluna à direita.

Pág. 80 - Fotos feitas pela autora desta dissertação em 31/08/2014.

Pág. 82 – *Frame* retirado do filme *Roman Holidays* (1953)

Pág. 85 – imagem retirada da pág. 30 em ABREU, Agência turística, *Cidades da Europa*, edição 2014/2015.

Pág. 86 – Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/>, 13/02/2015, às 14:35.

Pág. 88 - Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/> 13/02/2015, às 14:35 e *frames* retirados em <https://www.google.com/maps/views/streetview?gl=us> 14/02/2015, às 16:07.

Pág. 90 - Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/> 13/02/2015, às 14:35 e fotos feitas pela autora desta dissertação em 13/10/2012.

Pág. 92 -

1ª fila horizontal – *frames* retirados do filme *Stazione Termini* (1953).

2ª fila horizontal – *frames* retirados do filme *La Dolce Vita* (1960).

3ª fila horizontal – dois primeiros *frames* retirados do filme *The Belly of an Architect* (1987), último *frame* retirado do filme *Roman Holidays* (1953).

4ª fila horizontal – *frames* retirados do *Roman Holidays* (1953).

5ª fila horizontal – primeiro *frame* retirados do *Roman Holidays* (1953), segundo *frame* retirado filme *La Grande Bellezza* (2013), terceiro *frame* retirado do filme *The Talented Mr. Ripley* (1999).

6ª fila horizontal – dois primeiros *frames* retirados do filme *La Dolce Vita* (1960), último *frame* retirado do filme *Three Coins in the Fountain* (1954).

Pág. 94 - Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/> 13/02/2015, às 14:35 e *frames* retirados em <https://www.google.com/maps/views/streetview?gl=us> 14/02/2015, às 16:22.

Pág. 96 - Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/> 13/02/2015, às 14:35 e os quatro *frames* do lado esquerdo retirados em <https://www.google.com/maps/views/streetview?gl=us> 14/02/2015, às 16:30 e as duas imagens do lado direito representam o mapa turístico de Roma pertencente à autora desta dissertação e imagem do mapa da *Disneyland Paris* retirado em

https://c1.staticflickr.com/9/8357/8257238076_bcd43c6241_z.jpg em 14/02/2015 às 18: 48.

Págs. 98 e 100 - Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/> 13/02/2015, às 14:35 e *frames* retirados em <https://www.google.com/maps/views/streetview?gl=us> 14/02/2015, às 16:40.

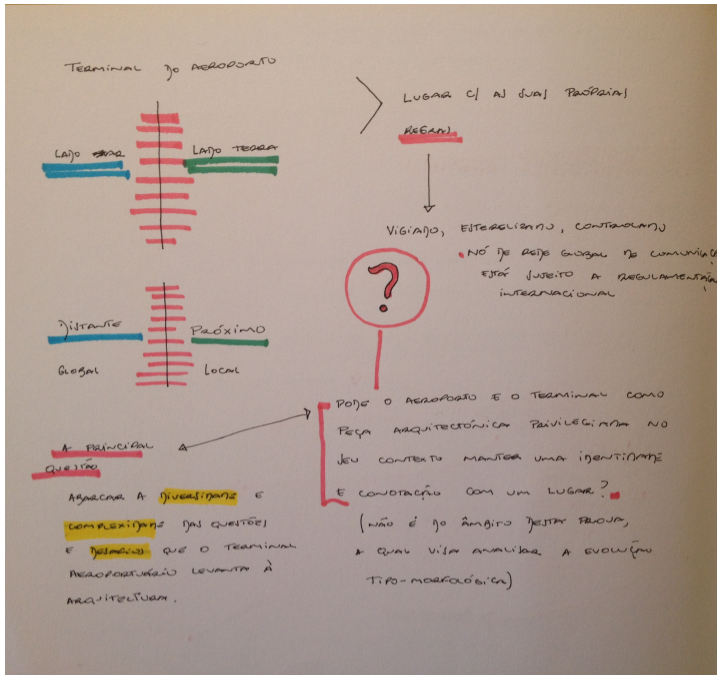
Pág. 102 - Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/> 13/02/2015, às 14:35 e os quatros *frames* do lado esquerdo retirados em <https://www.google.com/maps/views/streetview?gl=us> 14/02/2015, às 16:40; os dois *frames* do lado direito foram retirados do filme *The Accidental Tourist* (1988).

Págs. 104 e 106 - Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/> 13/02/2015, às 14:35 e os quatros *frames* do lado esquerdo retirados em <https://www.google.com/maps/views/streetview?gl=us> 14/02/2015, às 17: 23.

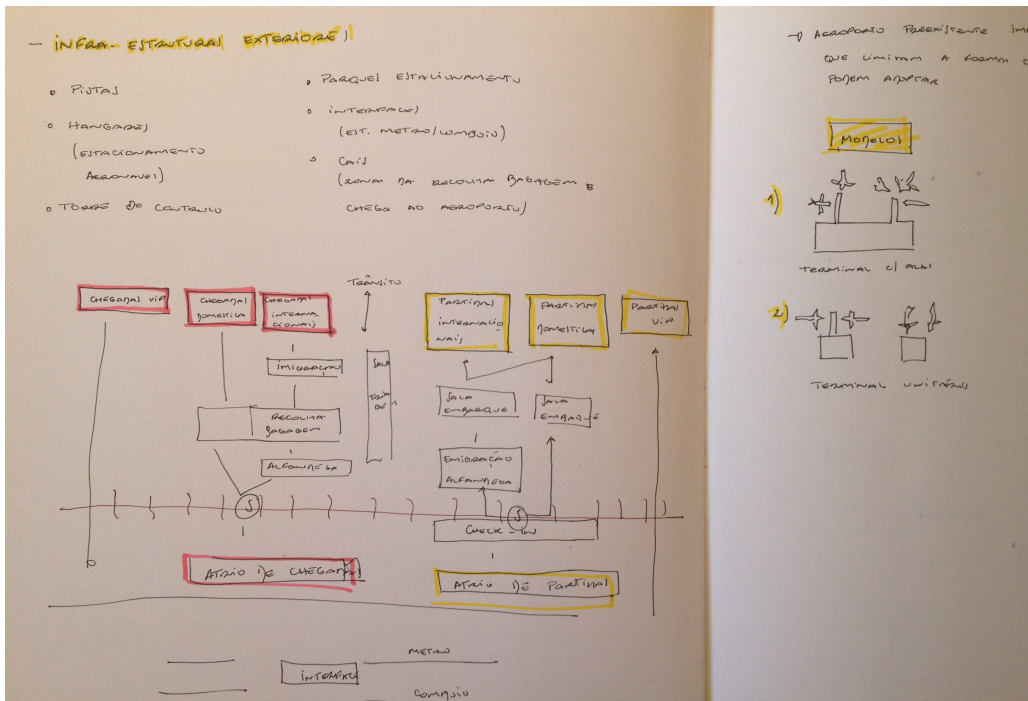
Pág. 108 - Foto mapa de Roma retirado em <http://www.bing.com/maps/> 13/02/2015, às 14:35.

Pág. 110 - Foto à preto e branco do *Largo Santa Suzana (Roma)* feita pela autora da dissertação em 2013.

Anexo de Imagens



Esquemas sobre funcionamento aeroporto.



Esquemas sobre funcionamento aeroporto.

Le corquiea ————— "Uma Cidade Contemporânea"
de 3 milhões de habitantes de 1922

O aeroporto é o centro da cidade compacta, organizada para a velocidade e o movimento, situado logo a estação de comboio e ~~logo~~ metro.

1) Partes

o Para a /traio de chegada estar relaxar

- Amoço, destinando ao acomodamento de passageiros que desembarcam neste destino, e inclui o subsídio em geral

→ inf. turística, balcões avulso de trabalho, transp. público, agência de viagens, cafés, bares

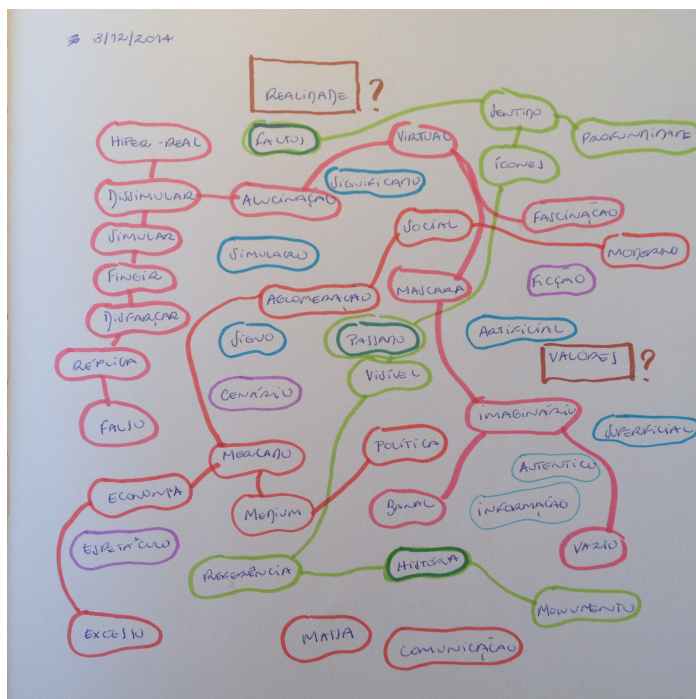
ATMOSFERA

ALÍVIO - fim da VIAGEM

SATISFAÇÃO - P/ OS QUE RETORNARAM

EXPECTATIVA - P/ OS VIAJANTES

Estudos sobre as sensações durante diferentes fases da viagem.



Brainstorming de palavras relacionadas com a hiper-realidade.



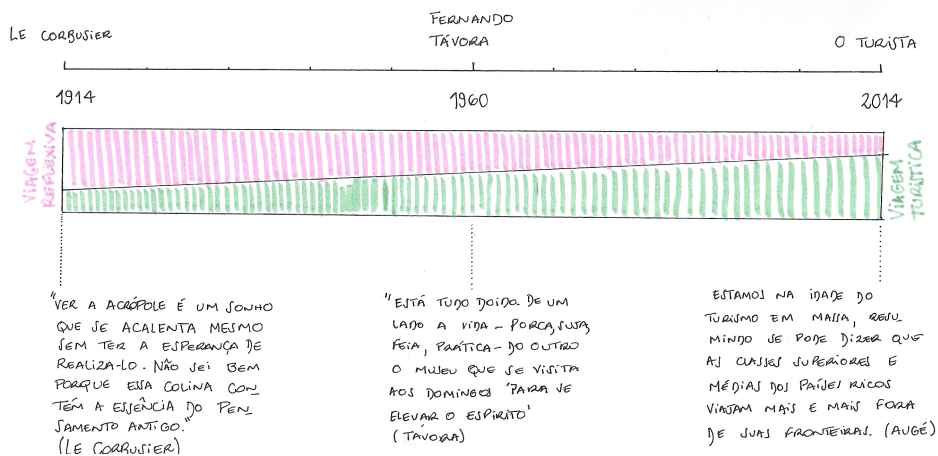
Estudo da intersecção dos percursos pessoais com os percursos turísticos.



Desenho da planta de Roma com os monumentos e edificios públicos identificados



Estudo dos percursos turísticos.



Esquema sobre a alteração da vivenciação da viagem.