

Este livro foi realizado no âmbito do projeto FCT  
com a referência PTDC/CLE-LLI/099000/2008  
«A Ficção e as Raízes da Cibercultura»

# CIBERCULTURA E FICÇÃO

## CIBERCULTURA E FICÇÃO

organizado por  
JORGE MARTINS ROSS

DOCUMENTA

# CIBERCULTURA E FICÇÃO

*organização*

JORGE MARTINS ROSA

INTRODUÇÃO	11
DO CÂNONE AOS GÊNEROS	77
A FICÇÃO EM IMAGENS	141
DE 1973 HOJE EM DIAS	187
ESPACOS DA FICÇÃO	245
ENTRE PASSADO E FUTURO	307
NOTAS BIOGRÁFICAS	321

DOCUMENTA

VISÕES ARQUITETÓNICAS  
DO FUTURO NA FICÇÃO<sup>1</sup>  
três propostas de leitura espacial para  
*Fahrenheit 451*

JOÃO ROSMANINHO DUARTE SILVA

Escola de Arquitetura, Universidade do Minho

«It's entirely possible to write "architecture fiction"  
instead of "science fiction".»

Bruce Sterling (2006)

«Form follows Fiction.»

Jeffrey Deitch (2001)

As Origens e os Fins

A obra *Fahrenheit 451* de Ray Bradbury (tal como hoje a conhecemos) tem tido várias vidas ou, talvez melhor, teve vários começos. O próprio autor refere ter «escrito três ou quatro introduções nos últimos trinta anos procurando explicar a origem da narrativa»<sup>2</sup> (Bradbury, 2003, p. 5). Na sua génese, como o autor escreve num texto recente, estará o conto «The Pedestrian» (Bradbury, 2009, p. vii), escrito em 1950 e publicado em 1951. Com mil e quinhentas palavras, preciso e profundo, o texto projeta algumas das preocupações e ambiguidades de um futuro em 2053, excessivamente mediatizado e automobilizado. Deste conto, Bradbury arranca, passado pouco tempo, para uma *novella* intitulada «The Fireman», cuja versão de 25 mil palavras lhe demorou cerca de uma semana a escrever. «Sete dias depois, o primeiro rascunho de «The Fireman» estava terminado»<sup>3</sup> (Bradbury, 2009, p. vii). Publicado igualmente no ano de 1951, na revista *Galaxy Science Fiction*, é daí que Bradbury parte para a primeira versão de *Fahrenheit 451*. Em outubro de 1953 e perto

da sua dimensão atual, com cerca de 50 mil palavras, é publicado finalmente o volume original pela Ballantine Books.

Depois dos começos, *Fahrenheit 451* teve vários fins. Em 1979 Bradbury opera uma transformação no texto com o acrescento de uma *coda* e passados três anos, em 1982, introduz-lhe um posfácio.

Em 2009, mais de 50 anos passados sobre a primeira publicação de *Fahrenheit 451*, Bradbury volta a propor novas ressonâncias textuais. Resolve o autor que afinal há outras obras igualmente presentes e influentes na narrativa identificando os contos «Pillar of Fire» (1948), «The Exiles» (1949), e «Usher II» (1950), como possíveis fontes<sup>4</sup> do livro sobre Guy Montag — um bombeiro incendiário em desassossego num mundo suburbano «pós-1990» (Bradbury, 2002, p. 83) onde a leitura é crime.

## Os Usos e os Lugares

Raymond Douglas Bradbury nasce em 1920, no Midwest norte-americano, e vive desde 1934 na cidade litoral de Santa Monica, área metropolitana de Los Angeles, Califórnia. Em 1938 termina o liceu, após o que decide construir a sua formação académica unicamente a partir de visitas às bibliotecas da zona. Durante quase uma década, entre 1941 e a primavera de 1950, escreve centenas de contos num esquema quotidiano de trabalho precário, entre tabacarias, venda itinerante de jornais e garagens de família.

Sendo Bradbury um urbanita por afeição e definição, é nestes anos que, entre uma rede de diferentes percursos, a Wilshire Boulevard se torna um espaço central para a sua ficção; uma espécie de lugar-chave para leitura ou análise urbanas de *Fahrenheit 451*. A rua, com cerca de vinte e cinco quilómetros de extensão e que liga a sua casa na frente pacífica de Santa Monica (próxima da Ocean Avenue) ao centro da cidade (a Downtown LA), é tangente ao *campus* da University of California Los Angeles (UCLA) e quase termina na sua antiga escola (a Los Angeles Senior High School). O texto «The Fireman», confessa no posfácio de *Fahrenheit 451* (Bradbury, 2002, p. 181), dactilografou-o nas caves da biblioteca da universidade. É nesta avenida, um dos eixos de maior es-

cala e contemporaneidade da cidade àquela época, que ocorre o episódio da interpelação por um agente policial e que está na base narrativa da obra. Diz Bradbury (2009, p. vii) que, «no final de uma tarde, enquanto percorria a Wilshire Boulevard, foi abordado por um agente policial automobilizado questionando-lhe a razão para esse passeio»<sup>5</sup>. Surpreendido com a impertinência daquela questão em espaço público, Bradbury decide expor e posteriormente desenvolver o incidente sob ficção e perante um contexto que cada vez mais reconhecia como demasiado controlado e intrusivo.

Após estes anos, no arranque dos *fifties*, Bradbury parte para a consolidação da sua carreira enquanto escritor. Entre a publicação regular de textos em fanzines ou revistas populares do género, edição de antologias, escrita de argumentos para teatro, televisão e cinema, o autor explora nesse tempo a literatura e a cidade. Aparentemente sem essa percepção, Bradbury concede uma caracterização e imagem precisas para uma leitura da cidade que habita e onde se move: o território físico descrito em *Fahrenheit 451* não é mais do que uma representação de Los Angeles... sob três níveis.

## O Espaço Viário

Para Ray Bradbury humanidade e urbanidade andam a par, confundem-se.

O território e suporte urbanos nos quais Bradbury deambula são aqueles que servem na perfeição para fundo das suas narrativas. Nesses anos, Los Angeles é uma urbe em constante e intenso crescimento. A cidade, ou aquele território urbano, continua em expansão maciça, desconhecendo cada vez mais os próprios limites geofísicos contaminados por novas vias de perfil autoestradal<sup>6</sup>. Em 1954, por exemplo, termina a construção da Hollywood Freeway, o primeiro elemento da rotura morfológica definitiva com o sistema clássico e matricial oitocentista de rua e avenida cartesianas. A percepção de que as vias se transformarão em canais de trânsito acelerado mostra-se premonitória. Clarisse McClellan, a jovem que acompanha e inquieta o protagonista Montag no regresso a casa depois de um dia de serviço, pergunta: «Alguma vez viu os carros a jato a correr nas avenidas? [...] Às vezes penso que os condutores não sabem o que é relva, ou flores, porque nunca as veem devagar» (Bradbury, 2002, pp. 16-17). Parece estar colocada uma variante da questão original: ao autor

interessa reservar espaço e tempo para uma apropriação individual e livre da cidade. Para um *flâneur* como Bradbury, a pulsão automóvel prenuncia o fim do encantamento urbanófilo pedonal. Bradbury não resiste ao desejo de uma cidade mais próxima, menos motorizada e monitorizada.

Em Los Angeles, a constelação de vários núcleos urbanos que se formara desde o início do século XX e que fora apreensível até ao pós-II Guerra é substituída por uma grelha heterogénea e corrompida por estruturas viárias mais pesadas. A cidade converte-se em área urbana contínua e *Fahrenheit 451* explora e discute o resultado acrescentando-lhe uma certa perturbação. Para Bradbury, as suas derivas pedonais ameaçam perder-se numa esgotante evolução automobilizada. A distância, que se reduz em tempo e cresce em proporcional medida, é um dos sintomas identificados pelo autor. Um facto será a observação que faz das mudanças na circulação. «Os cartazes com cento e oitenta e três metros de comprimento no campo do outro lado da cidade [...] antigamente [...] tinham apenas dezoito metros. [...] os carros começaram a andar tão depressa que tiveram de alargar o anúncio para poder durar» (Bradbury, 2002, p. 17). O alerta lançado pela personagem Clarisse é quase um manifesto antivelocidade. Por estranho que pareça, faltavam ainda cerca de quinze anos para que este tema se constituísse válido na discussão crítica e disciplinar na área da teoria da arquitetura. Nesta matéria, *Fahrenheit 451* apresenta uma curiosa antecipação ao exercício de Robert Venturi, Denise Scott-Brown e Steven Izenour, tal como o assunto é explorado em *Learning from Las Vegas*, nos finais da década seguinte (entre 1967 e 1972).

Muito embora, no contexto norte-americano modernista, a definição e implantação do subúrbio enquanto cidade não seja algo novo, os indícios da suburbanização total e da primazia automóvel são evidentes neste período. Tendo surgido ainda num contexto pré-II Guerra Mundial, durante a década de 1930, projetos como a *Broadacre City* (1932) ou o *Greenbelt* (1935) tornam-se referências: o primeiro, da autoria do arquiteto Frank Lloyd Wright, é um estudo baseado na ideia de uma urbe rural fortemente mecanizada e industrializada; o segundo, construído no Estado de Maryland e da autoria de Rexford Guy Tugwell, é um modelo corporativo e *suave* da cidade jardim. No seguimento desta evolução, numa apologia da *suburbia* em detrimento da ci-

dade canónica, a arquiteta Catherine Bauer Wurster<sup>7</sup> e o sociólogo Lewis Mumford promovem ainda o filme documentário *The City* (1939). Neste ponto, os autores colocam a dialética entre a cidade europeia (histórica) e a norte-americana (contemporânea); atribuindo ao caso americano uma carga hodierna de imperativa atualidade. Mais tardio, mas contemporâneo à escrita e publicação de *Fahrenheit 451*, surge outro caso-réplica dos «subúrbios» ficcionados por Bradbury: o projeto das *Levittowns*, comunidades suburbanas construídas nos Estados de Nova Iorque e Pensilvânia (1951-1959).

Após estas pesquisas e propagandas, parece estar concretizada e tipificada a urbe do *american way of life*, a mesma da qual Bradbury desconfia. O espaço que o autor projeta para *Fahrenheit 451* tem base nesse modelo assente numa pendularidade ofício-casa. A prová-lo está o final do dia de trabalho de Montag, nas palavras do narrador: «Saiu do quartel dos bombeiros e seguiu pela rua à meia-noite em direção ao metropolitano [...] que subia até aos subúrbios.» (Bradbury, 2002, p. 12)

No livro, Ray Bradbury enuncia e anuncia os riscos que surgem com este progresso. A mudança para o subúrbio não será afinal tão eficaz e tranquila como aparenta: o avanço definitivo para a criação de comunidades assentes no modelo da cidade-jardim moderna e composta somente por lotes privados provoca a dispersão do tecido urbano e do sobredimensionamento da infraestrutura, entre outros casos. Em 1961, por exemplo, a crítica de arquitetura Jane Jacobs (2002) explora estas consequências no *opus The Death and Life of Great American Cities*. Sem o explicitar, Bradbury parece prever a destruição da natureza plural e, por vezes, ambígua das cidades. A sectorização estanque dos usos e a falta de densidade têm efeitos diretos na perda da diversidade urbana. Bradbury parece denunciar essa falta numa crítica ao urbanismo moderno sempre que este se torne facilitador da passividade humana.

## O Espaço Doméstico

Para Bradbury, humanidade e intimidade afastam-se. Além das intervenções de grande escala urbana, como são as encomendas públicas daqueles anos, há também o apelo à experimentação sobre arquitetura privada. Em 1940, por exemplo, o arquiteto e académico John Entenza começa a sua aventura edito-

rial com a revista *Arts & Architecture Magazine*. A sua hipótese e proposta, de contornos épicos, das *Case Study Houses* (1945-1966) altera profundamente a paisagem urbana e suburbana de Los Angeles, não a partir de grandes edificações mas sim de pequenos objetos arquitetónicos unifamiliares. Com o propósito de responder a uma necessidade de habitação em massa para acolhimento dos soldados no pós-II Guerra, o projeto das *Case Study Houses* é desenvolvido quase totalmente na periferia da cidade<sup>8</sup> e explorado intensamente em Beverly Hills, um bairro contíguo aos percursos de Bradbury. Autores tão diferentes entre si quanto Craig Ellwood, Pierre Koenig, Richard Neutra, Rafael Soriano, ou o casal Ray e Charles Eames são convidados a ensaiar formas e tipos de habitar de raiz modernista e acessível<sup>9</sup>. Perante este cenário, Bradbury torna-se algo cético. A sua projeção do habitar num contexto de censura e Estado autoritário, tal como acontece em *Fahrenheit 451*, vem carregada de uma certa insensibilidade e desconforto. «Era como entrar na câmara de mármore frio de um mausoléu depois de a Lua desaparecer» (Bradbury, 2002, p. 19), descreve Montag ao entrar no seu quarto.

O imaginário doméstico proposto por Bradbury não avança, na verdade, para soluções arquitetónicas complexas. As habitações, tanto de Guy e Mildred Montag como da família McClellan, são exemplos correntes, são *typical american houses*<sup>10</sup> distantes de uma casa como a Eames House (1949). À exceção da «sala televisiva» (Bradbury, 2002, pp. 28-29), localizada em divisões interiores, e dos *gadgets* que ocupam e incorporam o espaço privado, não há qualquer destaque para a exploração ou experiência espaciais privadas que seja digno de referência. A não ser os planos totais que são as paredes televisivas, cada uma das habitações referidas na narrativa organiza-se segundo esquemas tipológicos conservadores: a relação entre o interior e o exterior é reduzida ou nula, «não há alpendres» (Bradbury, 2002, p. 73), e as poucas janelas que existem são os únicos momentos ou filtros de contacto e abertura. Neste ponto é de lembrar que a maior parte dos exemplos do sofisticado modernismo burguês californiano, acima referido, são construções praticamente sem janelas mas que nobilitam o vidro através da sua utilização quase ostensiva. Desaparece o vão clássico sobre parede opaca para surgir o plano transparente ou reflexivo em toda a altura e largura, como se de uma «parede televisiva» (Bradbury, 2002, p. 29) se tratasse.

Ora, em *Fahrenheit 451* a comunicação no interior do espaço privado ou na sua projeção para o exterior é concretizada por mediação tecnológica. «Se tivéssemos uma quarta parede, seria como se esta sala não fosse nossa, mas todos os tipos de salas de pessoas exóticas.» (Bradbury, 2002, p. 29)

Para Bradbury, os aparelhos domésticos substituem as insuficiências espaciais do habitar. A crítica à experiência e ao modo consumista é evidente, numa lucidez ainda rara nos tempos do imediato pós-guerra. Neste sentido, a busca pela ligação humana e cultural em contraste com a desilusão tecnológica surge explícita no romance. Talvez seja esse sentimento que leva o protagonista a arriscar novos passos. «Montag transpôs as janelas envidraçadas e atravessou o relvado [...]. Parou em frente da casa, que falava, nas sombras, pensando que até podia bater à porta e sussurrar: “Deixem-me entrar. Não direi nada. Só quero ouvir. Que estão a dizer?”» (Bradbury, 2002, p. 25). Bradbury, aqui, parece reclamar afetividade numa igual crítica ao moderno sempre que este seja impeditivo de atividade pessoal e íntima.

### O Espaço Selvagem

Para Bradbury, humanidade e barbárie complementam-se. No exemplo claro que é o espetáculo da fuga de Montag, a curiosidade coletiva e televisiva mantém-se. «[A]s portas das casas abriram-se ao longo da rua para assistirem ao Carnaval» (Bradbury, 2002, p. 125). Na terceira e última parte de *Fahrenheit 451*, o outrora bombeiro exemplar não resiste à urbe e procura soltar-se do seu domínio. As âncoras sociais e culturais do sujeito perdem todo o sentido no espaço urbanizado e civilizado. Primeiro pelo rio e depois pela «linha do caminho de ferro» (Bradbury, 2002, p. 158) desativada, Montag segue em direção a um lugar desconhecido e não domesticado. Paradoxalmente, ou talvez não, Bradbury procura a cultura no exterior da cidade e no interior da natureza. Montag segue em busca de leitores, «de vagabundos [como os há] em todo o país, aqui e ali» (Bradbury, 2002, p. 145), que estarão na região em que a cidade terminar.

Também a cidade, neste período, se escapa para o interior da natureza, para um território hostil. O vale em que se encontra Los Angeles já não sustém a urbe. Em 1958, por exemplo, dá-se o início da construção no deserto das cida-

des California City e Salton City, equidistantes de LA a norte e a sul. O refúgio do protagonista na barbárie parece provar esse desígnio de evasão urbana.

Aparentemente, Bradbury reconhece a mesma vontade e razão tanto à personagem quanto ao território: constata o autor que a cidade tem de «sair» do enquadramento em que nasceu e crescerá. O autor, neste ponto, parece procurar a crítica ao moderno sempre que este seja proibitivo de experiência humana e, portanto, cultural.

### A Obra e a (Sub)Versão

*Fahrenheit 451* tem uma versão homónima cinematográfica. Realizada por François Truffaut, em 1966, trata-se de uma versão *avant la lettre*, de uma subversão. O filme não segue nem consegue um acompanhamento espacial (ou visual) do que é exposto e descrito na obra original. Sendo suficientemente fiel à narrativa (com exceções como a substituição técnica do Cão Mecânico por agentes-helicóptero ou a duplicação das protagonistas femininas Mildred Montag<sup>11</sup> e Clarisse McClellan<sup>12</sup>), a versão de Truffaut não o parece ser nos espaços representados. Enquanto o livro se trata de uma obra inevitavelmente norte-americana, o filme identifica-se como uma obra inevitavelmente francesa; se o livro é um clássico no género, o filme ajusta-se entre sucedâneo da *nouvelle vague* e objeto série B. Na obra original, o centro da cidade sem nome é denso em contraposição aos «subúrbios». No caso cinematográfico, a cidade não surge densa nem preenchida, como se suspeita da *downtown* de Bradbury, nem parece ter possibilidade de existência no contexto norte-americano urbano do século XX. Na versão de Truffaut não há avenidas ou *boulevards*, há edifícios elevados sobre pilares na esteira de um modernismo corbusiano tardio (coisa sem expressão em território californiano) e há uma aparente indistinção entre centro e periferia. Nas duas obras parece então existir uma apropriação complementar do moderno arquitetónico: em Bradbury tratando-se de um *estilo internacional* acomodado ao projeto modernista; em Truffaut tratando-se de um modo *brutalista* e na revisão de uma ortodoxia modernista.

No filme, a imagem da cidade é quase indistinta nas suas funções e usos. No trajeto entre o quartel dos bombeiros em betão aparente e as unidades de habitação não consta densidade urbana; não há ruas, só há estradas e vias. O conjunto urbano e arquitetónico de Alton East Estate (1958) e Alton West Estate (1959), uma paisagem de *unités d'habitation* e moradias multiplicadas sobre um relvado britânico ondulante na periferia de Londres, tanto serve de representação ao espaço viário quanto ao espaço doméstico, tanto surge como espaço público quanto espaço privado.

De resto, além de um levantamento dos espaços londrinos, há a reter e analisar o transporte e o movimento coletivos, especificamente a partir de dois veículos especiais propostos por Bradbury; a saber: o «metropolitano» (Bradbury, 2002, p. 88) ou «comboio silencioso, movido a ar» (Bradbury, 2002, p. 12) e a «salamandra» (Bradbury, 2002, p. 123), o camião dos bombeiros. O primeiro tem a forma cinematográfica com base num projeto francês designado por SAFEGE<sup>13</sup> (1959), um protótipo de transporte coletivo sob monocarril desenvolvido na área de Orleães e sob desenho do engenheiro Lucien Chadenson. Com aspecto e mecanismo algo inusitados, o comboio surge elevado e aparentemente contraditório na sua ideia de veículo urbano e periurbano. Ao longo do filme, nas suas aparições, o território marcado pelo seu traçado mantém-se rural. Mesmo as previsíveis estações parecem não existir para além da própria circunstância narrativa. Por hipótese, o SAFEGE parece ter sido mais uma ficção construída do que uma realidade concretizada; sem sustentabilidade financeira, a viatura e a linha elevada viraram rapidamente obsoletas, entrando em ruína e sido desmanteladas pouco depois da rodagem de Truffaut. O segundo veículo tem a forma cinematográfica num equívoco entre uma automotora ferroviária e um automóvel descapotável. O «Dragão» (Bradbury, 2002, p. 125), tal como é designado no texto original, é um veículo vermelho ocupado por homens de negro e com uma aparência anacrónica.

Há no entanto um último caso que é escrito (Bradbury) e filmado (Truffaut) segundo uma semelhante caracterização espacial: a casa e o sótão da velha leitora. «Era uma casa [...] na parte antiga da cidade, quase com um século de idade» (Bradbury, 2002, p. 44). Neste episódio de nostalgia, presente nas duas ficções, a imagem cinematográfica parece surgir colada à descrição literária.

## As Causas e os Efeitos

A ligação entre os espaços que Bradbury percorre e conhece e os seus significados parecem ter eco nas palavras e nos conteúdos da narrativa em *Fahrenheit 451*. Talvez se trate afinal de uma quase «indistinção»<sup>14</sup> entre a ficção e o espaço que a origina ou dela resulta. Não é que interesse avaliar os graus de intenção ou consequência propostos por Bradbury, mas porventura encontrar no texto ressonâncias entre a obra literária e a arquitetura (ou a construção dos espaços) daquela época. Com o distanciamento permitido por cerca de 60 anos, quase o mesmo tempo que levou Bradbury a reencontrar as origens da obra, faltará, agora, submeter as três categorias de espaços possíveis em *Fahrenheit 451* a uma interpretação ou análise literária.

A saber e como curiosidade: Bradbury nunca soube conduzir. No fim talvez tenha sido essa a estranheza do agente policial perante um angelino «pedestre».

## Notas

<sup>1</sup> O título deste ensaio é homónimo de uma Unidade Curricular em atividade, desde 2009, na Escola de Arquitetura da Universidade do Minho, Guimarães. Na origem e programa da U.C. está a vontade de exploração e diálogo permanente entre os imaginários da ficção científica e da arquitetura enquanto processos necessariamente ligados a uma ideia de projeto e, por isso, de projeção e futuro.

Importa ainda referir que a U.C. se enquadra na área científica de «Cultura Arquitetónica», do Mestrado Integrado em Arquitetura daquela Escola, funcionando no semestre dedicado aos «Manifestos e Utopias».

<sup>2</sup> Cf. Ray Bradbury, «A New Introduction — March, 2003». In *Fahrenheit 451*, 2003, p. 5. «I have written three or four introductions in the past thirty years trying to explain where the novel came from and how it finally arrived.»

<sup>3</sup> Cf. Tim Hamilton, *Ray Bradbury's Fahrenheit 451*, p. vii. «Seven days later, the first draft of "The Fireman" was finished, which was the novella that turned into *Fahrenheit 451* not long after.»

<sup>4</sup> É de notar que estes textos foram publicados, respetivamente, em *The Illustrated Man* (1951) e *The Martian Chronicles* (1950), dois volumes anteriores ao lançamento de *Fahrenheit 451*.

<sup>5</sup> Cf. Tim Hamilton, *op. cit.*, p. vii. «Later in the evening we were walking along Wilshire Boulevard when a police car stopped and an officer got out and asked us what we were doing. [...] The policeman kept questioning us as to why we were being pedestrians, as if by taking a late-night stroll we were coming perilously close to breaking the law.»

<sup>6</sup> O grande projeto infraestrutural rodoviário norte-americano, o Interstate Highway System, arrancaria em 1955.

<sup>7</sup> Integrou o grupo californiano de investigação em arquitetura e planeamento urbano chamado Telesis.

<sup>8</sup> Dos cerca de trinta *casos de estudo* há ainda um número reduzido nas cidades e margens envolventes de San Diego e São Francisco.

<sup>9</sup> No polo oposto desta arquitetura *internacional* e institucional, mas também publicado no mesmo periódico, está John Lautner; um autor cuja obra é única e específica de Los Angeles.

<sup>10</sup> Embora mais tardias, as *Leisurama Homes* poderiam bem servir e seguir este modelo de habitar. Desenhadas por Andrew Geller, entre 1963 e 1965, e projetadas originalmente para a *American National Exhibition* de Moscovo, em 1959 (num processo coordenado por Raymond Loewy), estas unidades habitacionais foram exibidas mais tarde na *World's Fair* de Nova Iorque, em 1964, evento no qual Bradbury fora consultor para o Pavilhão dos EUA.

<sup>11</sup> Corresponde à personagem Linda Montag, no filme.

<sup>12</sup> A atriz Julie Christie interpreta ambas as personagens.

<sup>13</sup> Acrónimo de *Société Anonyme Française d'Etude de Gestion et d'Entreprises*.

<sup>14</sup> Esta proposta vem de uma sugestão de análise avançada pelo professor Fernando Clara, na sua intervenção sobre o tema «Espaços da Ficção» (no âmbito do Colóquio "Ficção e Cibercultura", 2 de março de 2012).



## Bibliografia

- BRADBURY, R. (2001). «The Pedestrian». In *A Medicine for Melancholy and Other Stories*. Avon: Books/Perennial, pp. 215-219.
- (1951). «The Fireman». *Galaxy Science Fiction Magazine*, vol. 1, n.º 5, pp. 4-61.
- (2002). *Fahrenheit 451*. Mem Martins: Publicações Europa-América.
- (2003). *Fahrenheit 451*. Nova Iorque: James Bennett Pty Ltd/Simon & Schuster.
- HAMILTON, T. (2009). *Ray Bradbury's Fahrenheit 451*. Nova Iorque: Hill and Wang.
- JACOBS, J. (2002). *The Death and Life of Great American Cities*. Nova Iorque: Random House.
- MUMFORD, L. (2007). *História das Utopias*. Lisboa: Antígona.
- NICHOLS, P. e CLUTE, J. (orgs.) (1999). *The Encyclopedia of Science Fiction*. Londres: Orbit Books.
- SILVERBERG, R. (org.) (2003). *The Science Fiction Hall of Fame: Volume One, 1929-1964*. Nova Iorque: Tom Doherty Associates Book.
- TRUFFAUT, F. (1966). *Fahrenheit 451*. Universal/Vineyard Films, 112 min.
- VENTURI, R., BROWN, D. SCOTT e IZENOUR, S. (1977). *Learning From Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. Cambridge: The MIT Press.
- WHEATLEY, D. (1980). *Omnibus/Ray Bradbury: The Illustrated Man*. Londres: BBC Television, 6 min.