



01

INTRODUÇÃO

“ (...) Amo tudo, animo tudo, empresto humanidade a tudo,
Aos homens e às pedras, às almas e às máquinas,
Para aumentar com isso a minha personalidade.

Pertenço a tudo para pertencer cada vez mais a mim
próprio

E a minha ambição era trazer o universo ao colo
Como uma criança a quem a ama beija.
Eu amo todas as coisas, umas mais do que as outras,
Não nenhuma mais do que outra, mas sempre mais as
que estou vendo
Do que as que vi ou verei.
Nada para mim é tão belo como o movimento e as
sensações.
A vida é uma grande feira e tudo são barracas e
saltimbancos.
Penso nisto, entorneço-me mas não sossego nunca. (...)

Álvaro de Campos

"(...) I love all, give live it, lend humanity to all,
Men and stones, to the souls and machines,
To raise my personality with it.
I belong to all so that I belong more to myself
And my ambition was carry the universe on my
lab
As a child that we love and kiss.
I love all things, some more than others,
None of them more than another, but always
more the ones I see.
More that the one I see or ever I'll see.
Nothing to me is so beautiful as the movement
and sensations.
Life is a big fair and all are stoles and
mountebanks.
I think about all this, I feel for it, but it doesn't
bring me peace ever (...)

Wake up - Álvaro de Campos

O mundo está numa constante mudança, havendo adaptações das pessoas com essa variante, acompanhando a transformação das cidades ao longo dos tempos.

As pessoas reinventaram novos valores, hoje habitamos novos lugares de cidades super modernas. Afinal, os valores do pós-modernismo expiraram, estando completamente ultrapassados, exemplo disso, são os casos dos ícones arquitectónicos do apogeu económico (Estados Unidos da América ou o Japão) que certamente sem que possuem o mesmo impacto, que há uns anos atrás.

Os valores vão sendo comutados, dando à sociedade contemporânea uma vivência de uma irrealização do real, em que as distâncias são cada vez mais relativas através das tecnologias mais eficientes e o consumo excessivo. Existe uma inflação e banalização do que é estético em prol de modas, arte, cultura e consumo, referenciando as mais vastas áreas de valores simbólicos. Somos reflexo, do processo de globalização, que se verificam através dos novos meios de comunicação e novas tecnologias, que de uma forma inconsciente, conseguem alterar a nossa noção de tempo e de espaço.

Esta nova forma de estar, surge onde a condição super moderna se define por um número cada vez maior de espaços carentes de significados, uma abundância de signos e por fim, um excesso de individualismo. São simbologias que se transformam em mitos.

O lugar, sítio, contexto, tem ganho muitos nomes com o atravessamento temporal. Conceito romantizado, banalizado, idolatrado, desprezado, quase tudo, quase nada. O lugar pode ser tudo aquilo que não quero ver. Pode ser um factor determinante ou um mero «fait-divers». E talvez não seja nada disso. Fonte interminável de equívocos, havendo quem ainda não perceba que não há fórmulas e que o lugar é menos o que se encontra e mais o que se deixa. O lugar não se dá. Conquista-se. É algo visível, desde o modo de como nos apropriamos do terreno, reestruturando à medida das necessidades e vontades, criando um novo território com novas referências. No fim, é isso que deixam –

um lugar. As possibilidades são muitas. Como quando arquitetura e paisagem se fundem. Topografias que constroem espaços que constroem topografias que se tornam arquitetura. É também urgente que se perceba, numa era de constantes, rápidas e incontroláveis mutações, não existem conceitos cristalizados no tempo. Hoje, o conceito de lugar, independentemente da perspectiva, é mais amplo e indefinível. A modernidade e a globalização trouxeram-nos “não-lugares”¹, espaços quase intangíveis, desprovidos de significado. Aeroportos, portos, estradas, caminhos de ferro, centros comerciais, parques de diversão, estádios. Iguais em todo o mundo, igualmente vazios. Locais de passagem, de fruição passageira. O estádio de futebol vazio simboliza o seu momento de verdade. Não significa que sejam intocáveis. Por vezes, é no vazio aparente que se gera um futuro. A reconversão do vazio para gerar um lugar, pode parecer um mero desperdício à primeira vista. É preciso sonhar mais os espaços.

Na presença de uma qualquer cidade, encontra-se com muita facilidade este tipo de carácter espacial, não só por cada pessoa identificar-se ou não com o local de passagem ou mesmo de permanência, as leituras são distintas de pessoa para pessoa e estes ditos “não-lugares” são encontrados com uma regularidade imensa, visto, não pertencerem a ninguém e em simultâneo serem de uso comum. Esta antítese, provoca um abandono temporário do espaço e desinquietação pela incerteza que constrói.

Os espaços têm de responder a uma diversidade de situações, uma delas passa pelo abraçar várias culturas. Permitindo a um acontecimento de toques e troca de “mundos” num curto período de tempo. Simbioses e ajustes que se fazem, desde o viajante até ao cidadão clandestino, por vezes, possuindo o título de duas nacionalidades.

¹ “Não-Lugares”: Tema desenvolvido pelo antropólogo Marc Augé, em 1992.

Esta troca de culturas, o modo de, como as pessoas se relacionam com espaços de constante mutação, de circulação, de transição. Nas pessoas que fazem deslocamentos constantes, viajando de um lugar para o outro. Faz desta condição, um desejo por uma grande parte de pessoas, sendo na maioria das vezes, vista como uma situação mais perturbadora, para quem tem essa necessidade constante, de que é estar “entre lugares”², preferindo designar por espaços transitórios.

Existindo a escolha entre o limbo do “aqui e o ali” faz com que haja necessidade de vencer a fronteira do ficar “entre”, contudo, existe mais essa posição de existência, que conflui para o reconhecimento de algo familiar. Como diria a Jane Butzner Jacobs³, apesar disto, a maior parte dos planeadores e projectistas urbanísticos “*partem do princípio que os habitantes das cidades preferem contemplar o vazio, a ordem e o sossego palpáveis.*”

No decorrer dos anos, observam-se diferenças entre as malhas antigas e os novos traçados, esta analogia é confrontada com a marcação das estradas, pontes, túneis, novos edifícios com novas escalas, conseqüentemente, ocorre o surgimento de pedaços ou pontos de intersecção, que explicam de certo modo, o facto de serem reflexo do esquecimento, na presença do desenvolvimento veloz nas cidades. Estes lugares esquecidos, possuem também história, relato de um acontecimento esporádico, produto de transição, de histórias efémeras, encontros desprendidos de compromisso. Existem algumas teorias fundamentadas, em que defendem que existem alguns modos de confrontar a existência dos “não-lugares”, como diria Wilhelm Ernest Wenders⁴, realizador cinematográfico :

² Bhahha define o “entre lugar” como recuperação suplementar da tradição europeia, como discurso utópico do “eterno retorno em diferença” (Santiago, 1989, p.109).

³ Jane Butzner Jacobs foi uma escritora e activista política canadense, que nasceu no Estados Unidos da América (1916-2006). Grande crítica sobre as práticas de renovação do espaço público dos anos cinquenta. Escritora do livro “Morte e vida de grandes cidades”. (wikipédia)

⁴ Wilhelm Ernest Wenders, nascido em Dusseldorf (1949), estudou filosofia e medicina na Alemanha. Mas ganha reconhecimento como realizador. Com o filme “Paris-Texas” (1984), ganha o Palma de Ouro em Cannes. (www.webcine.com)

“ (...) duas possibilidades: modificar estruturas urbanas básicas, o que seria uma empreitada a muito longo prazo, ou modificar a percepção a fim de apreciar estes peculiares atalhos na cidade – descobrir beleza onde ela nunca teria sido percebida antes.”

Exercer arquitectura significa obter a simbiose entre a arte e a técnica de projectar, de modo a edificar o ambiente habitado pelo ser humano. Assim, concebe-se ideias em função da realidade na qual se intervém. Projectam-se espaços, lugares, referências. De modo, a responder às necessidades dos habitantes. Contudo, a questão que se levanta é: “Os espaços “transitórios”⁵, o “estar entre” serão projectados ou serão produto do acaso? Ou até mesmo a questão de passagem, de efemeridade conseguir dar potencialidade a um “não – lugar” através da linguagem arquitectónica?

Neste tipo de situação, a principal condicionante para a ocorrência desde acontecimento, está na quarta dimensão que existe na Arquitectura. Esta dimensão é conhecida como sendo o tempo, a velocidade, a junção entre o movimento e a velocidade, nesta dimensão a durabilidade das coisas, não tem relevância, assim, os “não-lugares” são produtos dessa realidade, afinal, ao surgirem vão traçando a cidade e por vezes, apagam-se com a mesma velocidade com que se originaram, modificando a imagem urbana.

Se tentarmos visualizar mentalmente uma cidade, surgem imagens de rapidez, de velocidade, de mudança constante, uma imagem, que vive de uma efemeridade dos objectos com as necessidades de uma determinada sociedade. Esta descrição vai ao encontro de que uma cidade é como se fosse um organismo vivo, o seu corpo vive das vias de circulação, dos meios de transporte, de uma rápida resposta ao condutor e transmissor de energia, contudo, define-se pelo espaço construído, pelo consumismo. Tudo o que é construído pela efemeridade, por norma, é resultado de um fruto de várias circunstâncias momentâneas, onde não reina a organização. Desta forma, o

⁵ Espaços de circulação, estar “entre” espaços, lugares.

caos urbano encontra as variantes necessárias ao seu surgimento, trazendo como consequência, o “não-lugar”.

Está rotulado como um acontecimento recente, encontrado no fim deste século, as metrópoles estão a cada dia que passa, mais manipuladas pelas novas tecnologias. O surgimento da internet, facilitou o processo, dando lugar ao consumo de informação volátil, a informação em doses industriais, onde a dificuldade insere-se na filtragem de informação. Com o surgimento, está implicado o desaparecimento. Assim, as cidades tornam-se instrumentos desses objectos urbanos que estão intermitentes pela rapidez da informática, do consumo, da tecnologia.

Possuir boas referências, bases de enraizamento, boas recordações dos espaços vividos, das relações que se estreitam nesses lugares, ganhar ternura por esse habitar, pelas pessoas, faz com que em determinadas alturas da nossa vida, em que estamos mais distantes da nossa terra, quase conseguimos teletransportar para o bairro, onde fomos criados e aos poucos surgem os cheiros familiares, as imagens mais calorosas, as recordações mais «naives» a preencherem esse «vazio»⁶ temporário.

A abordagem do lugar, é referido pelo importância que esses “não-lugares” jogam em consonância com a arquitectura, porque um depende do outro. Para existir cheios, tem de haver vazios, se há lugares, pela lógica também temos os “não-lugares”, para tudo existe uma antítese.

Este trabalho focaliza primeiramente a questão do lugar, essa abordagem veio a ser necessário com o desenvolvimento do trabalho, visto que para se abordar um tema específico deverá ter-se noções generalistas que influenciam o tema a ser tratado. Por isso, numa primeira instancia houve a confronto entre o

⁶ «São lugares aparentemente esquecidos em que parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos em que apenas certos valores residuais parecem manter-se apesar da completa desactivação da actividade da cidade». Arquitecto e filósofo Ignasi de Solà-Morales, Territorios, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2002

lugar, para se perceber melhor o significado do “não-lugar”. Esta noção veio a ser primordial para existir um entendimento mais consolidado.

O tema principal desta dissertação aborda a analogia do “lugar” e do “não-lugar”, em ambos sabemos que existem espaços transitórios, fazendo parte do resultado de «sobras projectuais», que são apresentadas como sendo um “estado entre” é um deles, passando pela questão do “não-lugar” ser identificado como um «vazio». Este estado, abrange tanto as configurações urbanas como em forma de elementos conceituais que estão patentes na Arquitectura contemporânea. A característica do «vazio» encontra-se no espaço urbano da cidade. Com o debruçar sobre essa característica que a metrópole oferece, meditando, chega-se a depreender que esse fenómeno surge nas mais variadíssimas áreas de conhecimento, da Arte à Biologia, da Filosofia à Matemática, passando mesmo pela Poesia e acabando na Arquitectura.

A ponto focal deste trabalho, para além de encontrar uma nova conotação sobre os “não-lugares”, será também produto de estudo em relação ao contexto urbano, principalmente metropolitano e para além dessa vertente, ser elemento capaz de fazer parte de um vocabulário arquitectónico, enquanto legítimo componente do espaço, ligado à arquitectura contemporânea. A escolha do caso de estudo para análise serão pequenos casos em que se encontra nos capítulos desenvolvidos, localizados em Lisboa, cujo o principal critério é a problemática do “não-lugar”, quer-se evidenciar a relação de interdependência e de mútuo enriquecimento entre o vazio resultante da dinâmica urbana metropolitana e vazio projectado.

Como base deste diagnóstico, lanço uma proposta para alguns desses “não-lugares”, na cidade de Lisboa, sendo mais propriamente, vários exercícios arquitectónicos que tentam responder à minha leitura pessoal, com a possibilidade de potencializar a forma de dar um cunho pessoal à questão lançada. Trabalhando com elementos primários e essenciais da arquitectura, como a luz - sombra, textura, relevos e materiais da zona. Este processo é defendido não só pela crise económica global actual, denotando uma dificuldade

financeira para a execução de novos investimentos, onde existe uma busca de resolução entre os “não–lugares” e a base primária da arquitectura.

O título deste trabalho resulta de um neologismo: “Ternurbano transitório” que surge através da reflexão do surgimento dos novos lugares. Essencialmente, este termo cria uma nova interpretação para espaços transitórios, aplicando os elementos primários da arquitectura e também a ternura, afinal, foi o termo «afecto» que denota que o ser humano ter, de modo a conseguir otimizar esses espaços

Inicialmente o termo estabelecido seria o “Ternusitório”, sendo uma palavra constituída por aglutinação, tendo em conta a ternura e o transitório. Contudo, á medida que o estudo foi avançando, encontrei nesse nome, um termo muito genérico que não aludia o mundo da arquitectura, sendo uma palavra que se aplicaria em qualquer área. Assim, provém o “Ternurbano transitório”, reflectindo as transformações urbanas e mencionando a solução na própria palavra.

Como foi referido acima, sendo o tema a cuidar “o não–lugar”, vai sempre havendo relação com o momento transitório. Este trabalho procura entender os elementos particulares do nosso tempo através da Arquitectura e do Urbanismo entrelaçados com a Literatura, a Filosofia, a Arte, procurando delinear a actual situação selvagem das metrópoles contemporâneas através dos projectos emblemáticos. Quer-se apresentar e analisar uma situação dita caótica, produtora de “não–lugar”, vazio a partir do urbano metropolitano e de intervenções nesse caso de estudo.

As referências teóricas utilizadas foram em função das referências mencionadas pelo orientador e também com o surgimento da investigação, com a recolha bibliográfica ao longo da vida académica.

“Não há verdade científica, apenas representações temporárias, sequências de representação sempre acelerando-se.” Einstein⁷, A., citado por Virilio, P.

Sendo assim, este exercício considera uma diversidade de objectos e questões, interessando-se em contribuir às questões que envolvem, hoje, a arquitectura nas cidades. Desta forma, este enfoque não exclui a pertinência e a validade de outros olhares possíveis sobre os mesmos objectos, na medida em que se afirma, tanto no ponto de partida como no ponto de chegada, a diversidade e a multiplicidade de interpretações diversas.

É preciso sonhar mais os espaços. Como vamos sonhando estas páginas. São o lugar que criámos. Com os nossos instrumentos e referências de verdades. Um lugar que evoluirá no tempo e nas palavras.

⁷ Albert Einstein (1879-1955), foi um físico alemão, radicado nos Estados Unidos da América, mais conhecido por desenvolver a teoria da relatividade, ganhando o Prémio Nobel da Física. (wikipédia)

02 LUGAR



Figura 1: “Lugar” (Fonte: www.freewallpapers2.blogspot.com)

“ Posso sair da minha casa
E sentar-me naquela pedra,
que à noite não tem dono,
debaixo das grandes árvores,
que à noite não têm sombra.”

PLACE

"I can get out of my house
And seat in that stone,
because at night has no owner,
under the big tree,
because at night has no shadow."

João Guimarães Rosa. Regresso.

2.1. O lugar, o sítio e o espaço

A diferenciação entre lugar (do latim *loci*), sítio (do latim *situ*) e espaço (do latim *spatiu*) é ténue, mas tem por trás definições e contextos nos quais vale a pena reflectir. O movimento moderno teve um papel crucial, porque com o surgimento deste movimento, existe a necessidade de diferenciar estes três tipos de conceito.

Também na arte, na década de 60, surgem alguns modos de interagir com estes conceitos, quando os artistas passam a intervir no local com os próprios materiais que o terreno oferecia, como vem a ser conhecida como a “*Land art*”⁸. Na sequência desta ideia, surge também o “*site-specific art*”⁹, em que a arte pode ser observada em espaços públicos exteriores, conseguindo ser observada em ambiente exterior, onde a exposição não está confinada a uma sala de exposição. Havendo, confronto, com o domínio da chamada Arte Pública ou da relação arte/arquitectura, no seu poder de acção.

A questão a colocar é simples, partindo de um dado contexto, será em relação com o «espaço» ou em relação com o «lugar» que a arquitectura se irá desenvolver?

O conceito de espaço, justifica-se pela presença do homem. Transformando este espaço através da sua acção experimentalista e sensorial, contribuindo na metamorfose do «abstracto»¹⁰, em algo mais concreto, com conteúdo real.

⁸ Land Art: “também conhecida como Earth Art ou Earthwork é o tipo de arte em que o terreno natural, em vez de prover o ambiente para uma obra de arte, é ele próprio trabalhado de modo integrar-se à obra, surge nos finais da década 1960, em parte como consequência de uma insatisfação crescente em face deliberada monotonia cultural pelas forms simples do minimalismo, em parte como expressão de um desencanto relativo à sofisticada tecnologia da cultura industrial.” (www.wikiédia.pt)

⁹ Site-specific Art: Prática artística que decorre nos anos 70, em que cria obras de arte pública que são desenvolvidas a partir de características topográficas e traços culturais locais, envolvem um conhecimento anterior sobre o espaço que receberá a intervenção- temporária ou permanente- e devem considerar os diferentes interesses que actuam sobre o mesmo espaço. (www.converseartexpandidade.wordpress.com)

¹⁰ Abstracto: “Em sentido amplo, refere-se às formas de arte não regidas pela figuração e pela imitação do mundo. Em acepção específica, o termo liga-se às vanguardas europeias das décadas de 1910 a 1920, que recusam a representação ilusionista da natureza.” (www.itaucultural.org.br)

Se formos considerar o conceito tradicional de espaço, as primeiras reflexões sobre este tema são realizadas no renascimento¹¹, confundia-se muitas vezes com o conceito do lugar, com o conceito de espaço e na necessidade de diferenciar ambos, chegou-se a uma definição teórica, no final do século XIX, onde o espaço, até às vanguardas era considerado cartesiano, circunscrito, imóvel, descontínuo e aristotélico. Indo mais ao encontro do lugar, que por sua vez, mais tarde ganha outro sentido, com a procura de teóricos e arquitectos na segunda metade do século XX.

Segundo o arquitecto espanhol Montaner¹² (1997), o espaço é indefinido, fluido, livre, contínuo, científico e matemático. É abstracto e infinito mesmo quando delimitado, e por isso platónico.

Enquanto o lugar não é abstracto, mas sim concreto. Sendo por isso, empírico e existencial e portanto relacionado fenomenologicamente com o corpo humano, com a experiência, tal como o espaço. Contudo, a grande diferença passa pela articulação, definido pela qualidade e por valores simbólicos e históricos. Sendo então, o ambiente em que se vive.

As investigações de lugar foram, até recentemente, um género de emblema da antropologia, sendo conhecidos como *lugares antropológicos*¹³, de que fala Marc Augé (1992). Esta designação, surge pelo reconhecimento de uma série de características capazes de conferir uma identidade.

Esta identidade advém também do sítio onde o homem intervém. O sítio é um “(...) *solo descoberto, terreno adequado para qualquer construção: acto ou efeito de situar; envolver com um fim qualquer (...)*”¹⁴ contendo um espaço, uma ordenação prévia, conseguindo ser mais determinado e definido que um lugar, devido ao sítio estabelecer uma relação mais directa com a envolvente, o lugar constitui-se,

¹¹ Renascimento

¹² MONTANER, Josep Maria. *La modernidad superada*. Barcelona: Gustavo Gili, 1997.

¹³ Definição retirada do livro “Não-lugares”, de Marc Augé,

¹⁴ Definição retirada do Grande Dicionário de Língua Portuguesa, de José Pedro Machado, ed. Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa, 1990. Não se confunda com a definição de Lugar (“sítio onde está qualquer coisa”)

enquanto o sítio se ocupa, cobre-se, rodeia-se, sendo então o terreno físico, possuindo limites em relação à totalidade da sua envolvente.



Figura 2: A autoria de Maria Negreiros, intitulada por “Um domingo em Lisboa” do ano 2007, (Fonte:www.olhares.com)

A arquitectura produz sítios mobilizando para isso as suas culturas próprias, as suas histórias próprias, os seus humores próprios. Estas teorias arquitectónicas são configuradas (conformadas) – transformadas em figura e forma, em projecto – pela interpretação que fazem dos acidentes naturais e artificiais que seleccionam para produzir um sítio.

O sítio, é produzido pela arquitectura que, para o fazer, excluí certas coisas, inclui outras, selecciona, edita, corta e cola. O sítio em termos arquitectónicos é tanto uma construção como o é, por exemplo um filme: há uma realidade, há o guião (o projecto) e há o filme.

Quando Rem Koolhaas¹⁵ escreve “*Fuck the context*”, limita-se a seleccionar de outra maneira os dados com que o seu projecto quer trabalhar: elimina a história, a sociologia, as árvores e os automóveis de, suponhamos, a rotunda e a avenida da Boavista no Porto, e destaca as geometrias koolhaasianas, por exemplo. Essas geometrias são contexto, claro, e tão local, tão situado, quanto a avenida da Boavista. Desde logo têm de caber no lote e incorporar o programa.

O sítio jamais deverá ser interpretado como um processo analítico-racional, embora estas invariáveis comuns devam ser detectadas, como a topografia, a orientação solar, geologia, acessos, entre outros. Sendo entendido como o território terrestre, onde será sujeito à intervenção do homem (projecto/obra).

Citando, Steven Holl,¹⁶ numa publicação de *Anchoring*, a conexão que poderá existir entre a poética e o sítio “(...) *A arquitectura está limitada à situação. Ao contrário da música, pintura, cinema e literatura, a sua construção (não imóvel) encontra-se entrelaçada com a experiência do lugar. Mais que um mero ingrediente na respectiva concepção, o sítio de um edifício é a sua fundação física e metafísica (...)*”

Esta relação, entre a aproximação abstracta entre o projecto e o sítio, será defendida pela interpretação, compreendida como um acto operativo de arranque do processo de projectar arquitectura, dando personalidade ao espaço, atribuindo-lhe carácter, de forma a caracteriza-lo enquanto intervenção concreta.

O sítio, o lugar ou o contexto são produtos de uma teoria do sítio. É isso que tanto o Álvaro Joaquim de Melo Siza Vieira¹⁷ como Remmert Lucas Koolhaas fazem teoria do sítio, ou seja, arquitectura.

¹⁵ Remmert Lucas Koolhaas: Arquitecto rétorico, considerado um “desconstrutivista”, desde a exibição em MOMA de Nova Iorque, durante 1987 e 1988, mais conhecido como o Rem Koolhaas. (www.greatbuildings.com)

¹⁶ Steven Holl: Nascido em 1975 em Derbyshire, Reconhecido por ser um produtor de número de peças, de videos, de propostas conceptuais artísticas e de contador de histórias. (www.wikipedia.com)

¹⁷ Álvaro Siza Vieira: Nascido em 1933, passa a ser o arquitecto contemporâneo português de maior prestígio internacional. Realizou obras emblemáticas como o Pavilhão de Portugal da Expo’98, a Igreja de Santa Maria, no Marco de Canavezes ou o Museu Contemporâneo no Porto. (www.greatbuildings.com)

Depois de uma pequena abordagem, sobre cada conceito, conseguimos entender as suas diferenças entre si, sabendo que todos eles estão interligados. De uma forma sucinta: espacialmente, temos um sitio que se transforma num lugar.

2.2. O lugar e a obra (*locus*)

A ideia de lugar e do tempo, consiste na relação singular e no entanto universal, entre uma certa situação local e as construções aí localizadas. Ou seja, a escolha do lugar e o futuro do mesmo, para a concepção de uma certa construção, como para uma cidade; é feita inevitavelmente, segundo princípios e elementos já existentes no espaço, na própria envolvente em que se está a inserir. Dando o exemplo do caso do mundo clássico, o espaço é determinado por relação a um centro único, a divindade local, ou seja, a igreja, que como tipo intermédio presidia a tudo quanto acontecia nesse lugar.

Mas este espaço terrestre não é apenas uma parte do espaço universal, mas sim, uma inter-relação de vários, e no todo é que têm significado, quando é visto em toda a sua plenitude: como uma estrutura complexa. Os lugares são os sinais¹⁸ concretos do espaço; e, enquanto sinais, estão em relação com o arbitrário e a tradição. São também concentrações de valores gerais de memória. A raiz da concepção arquitectónica está na correcta articulação dos elementos da memória, do locus¹⁹ e do desenho.

O arquitecto Aldo Rossi²⁰, crê que o resultado desta justa articulação de elementos pelo objecto arquitectónico é capaz de evocar a ideia de locus. É

¹⁸ Sinais “dentro da semiótica é a ciência que estuda todos os fenómenos culturais como se fossem sistemas signicos, isto é, sistemas de significação. Ocupa-se do estudo do processo de significação ou representação, da natureza e na cultura, do conceito ou da ideia. Mais abrangente que a linguística, a qual se restringe ao estudo dos signos linguísticos, ou seja, do sistema signico da linguagem verbal, esta ciência tem por objecto qualquer sistema signico.” (www.wikipedia.pt)

¹⁹ Locus significa “lugar” em latim.

²⁰ Aldo Rossi (1931-1997) foi um arquitecto teórico, oriundo de Itália. Era conhecido por usar formas puras: cubos, esferas, cones. Criador do termo “Genious Locci” que de uma forma geral significa o espírito do lugar.(www.wikipedia.pt)

importante que o homem crie o lugar, fixando-lhe individualidade²¹, identidade²². Mas partindo sempre, do conhecimento histórico, baseando-se em qualquer coisa de originário, sobre que antecede ao estilo, para então, formar não tipologias mas antes separar o elemento casual das formas; fazendo surgir os tipos. Segundo isto, todos os projectos tipo, têm uma arquitectura mais intensa e mais pura, pois têm sempre uma identificação com o elemento originário.

Sendo de total opinião da busca de referências na arquitectura da antiguidade, como se a relação estivesse para sempre fixada; mas de cada vez se repropõe com uma diferente individualidade, dando exemplo, dos monumentos da cidade, das construções. E refere que a própria precisão do locus como um facto singular é determinado pelo espaço e pelo tempo e pela sua dimensão topográfica e pela sua forma, por ser sede de vicissitudes antigas e novas, pela sua memória.

Deve-se ter cuidado com a objectividade dos dados que surgem, pois eles podem ter-nos chegado, por meio de experiências de outros arquitectos e obscurecer a criatividade. Esses dados podem vir a influenciar o projecto de forma consciente (plágio consciente) ou inconscientemente. Portanto, parece ser importante tal como Rossi, a investigação de conhecimento e de referências, do já concebido e seleccionado arquitectonicamente, para o entendimento dos princípios essenciais da arquitectura. No entanto, este pensamento obrigatório do autor, pode fazer influenciar e prejudicar a autenticidade do projecto como obra de arte e processo criativo, banalizando-o.

O conceito de *locus* que Rossi menciona, torna-se o contexto urbano. A individualidade começa em cada facto em si, na matéria e nas suas vicissitudes

²¹ Individualidade “pode ser definida como o conjunto de atributos que constituem a originalidade, a unicidade de uma criatura, e que a distinguem de outras tantas; é o somatório das características inerentes à alma humana. Toda criatura que se individualizou tornou-se um ser homogéneo, pois não procura comparar-se com os outros, admite a sua singularidade.” (www.flaviobastos.com)

²² Identidade “é o conjunto de caracteres próprios e exclusivos com os quais se podem diferenciar pessoas, animais, plantas e objectos inanimados uns dos outros, quer diante do conjunto das diversidades, quer ante seus semelhantes. Seu conceito abrange vários campos do conhecimento (história, sociologia, antropologia, direito, etc), e tem portanto, diversas definições, conforme o enfoque que se lhe dê, podendo ainda haver uma identidade individual ou colectiva, falsa ou verdadeira, presumida ou ideal perdida. Para a Sociologia, Identidade é compartilhar de várias ideias e ideais de um determinado grupo.” (www.wikipedia.pt)

e na mente dos elaboradores deste facto; consiste ainda no lugar que determina uma obra, no sentido físico, como também e sobretudo, no sentido da escolha daquele lugar e da unidade indissolúvel que foi estabelecida entre o lugar e a obra.

Acreditando na existência de uma recorrência que garantisse uma identidade, para a linguagem contemporânea. Contrariamente a esta ideia de Rossi, Eisenman defende que o resgate de um significado para a arquitectura, dentro da ideia de história é apenas uma simulação do sentido de eterno, da qualidade de se tornar.

2.3. Memória Urbana - O passado e a sua importância

Ao pensar no passado, entendemos que é a única forma de conseguir um diagnóstico de tudo o que foi feito até hoje, será obtendo exemplos e experiências realizadas para se evoluir. Do passado, temos dados históricos, constatações, enquanto do futuro, haverá uma projecção do que poderá suceder, mas sempre com uma margem de dúvida elevada.

A verdade é que precisamos da referência histórica para avançar para a resolução dos problemas que são actuais, só dessa forma é que há bases para continuar em frente.

A questão que se levanta será de como é que depois do Modernismo implantado, houve uma grande influência em pretender romper com os nossos antepassados, construindo um novo mundo e mostrar que seria de boa compleição, possuir dúvidas em dar uma continuidade ao passado.

Com o desenvolvimento fugaz de toda a tecnologia e com a evolução do mundo, tanto ao nível demográfico, como dos variados acontecimentos sucessivos num curto espaço de tempo, implica inevitavelmente a procura de referências, de experiências bem sucedidas para obter melhores resultados na projecção para o dia do amanhã.



Figura 3: E.F. Schumacher (Fonte: www.google.images.pt)

“O homem não pode viver sem a ciência e a tecnologia, tal como não pode viver sem a natureza. Todavia, o que ele precisa é atentar com o máximo de cuidado na direcção da investigação científica. E não podemos deixar esse cuidado entregue apenas aos cientistas. Conforme disse o próprio Einstein, “quase todos os cientistas que possuem um sentido de responsabilidade social é tão pequeno” que não podem ser eles a determinar a direcção da pesquisa. Esta última asserção aplica-se, sem dúvida, a todos os especialistas, e a tarefa passa, portanto, a caber ao leigo inteligente, a homens como aqueles que constituem a Sociedade Nacional para o Ar Puro e outras sociedades similares, interessadas na conservação” como se expressa o economista Eduard F. Shumacher²³.

Schumacher, quando escreveu o livro *“Small is beautiful”*, tinha consciência de que estávamos a caminhar para a globalização, dizendo: *“ O que é perfeitamente claro é um estilo de vida que se baseia no materialismo, isto é, no expansionismo permanente e ilimitado num ambiente finito, não poderá durar por muito tempo, e que a sua esperança de vida é tanto mais curta quanto maior for o êxito com que busque os seus objectivos expansionistas.”*

²³E. F. Shumacher nasceu na Alemanha,(1911-1977) sendo reconhecido como um grande economista, escrevendo um livro que foi publicado em 1973, sendo intitulado como “Small is beautiful”. O seu sucesso foi tão bem alcançado, que houve a necessidade de o traduzir em 20 línguas diferentes, está classificado, entre os cem livros mais influentes desde a Segunda Grande Guerra. (<http://movv.org/2006/08/21/biografia-de-e-f-schumacher/>)

Perante este quadro, houve uma necessidade de reformar as noções sobre a actualidade com o tradicional, voltar às nossas raízes, cuidarmos do que foi construído, de recuperar uma identidade que acabou por cair em esquecimento, mas de uma forma quase inconsciente.

A globalidade²⁴ veio mostrar que há determinados pontos que jamais conseguimos generalizar, apesar de sermos todos feitos da mesma matéria, carregamos uma história diferente, metas diferentes, somos “todos diferentes, mas todos iguais” (John Locke) ?

Pode-se mesmo dizer que, as pessoas reflectem uma vila, uma cidade, um país. Somos o ADN de um organismo vivo, que se alimenta das nossas intervenções. Segundo a terceira lei de Newton, somos produto da “acção-reacção”.

²⁴ Globalidade dentro da vertente globalização ou mundialização. “ Era sustentada pelas teorias de Marshall MacLuhan sobre a “Aldeia Global” e cuja expansão se limitaria à cultura e a uma unificação do mundo através dos meios de comunicação social de massas assente num desenvolvimento acelerado das novas tecnologias de informação. Curiosamente já Marx no seu Manifesto Comunista tinha previsto a inevitabilidade do surgimento desta tendência como uma consequência da mundialização da produção. Hoje, assumidamente de natureza política, económica e financeira e já com evidentes consequências sociais, a globalização poder-se-á definir como a mundialização do capitalismo na sua actual forma, o neoliberalismo, suportado por um modelo baseado na concentração e centralização multinacional do capital, ou seja, reinvestimentos das próprias empresas e fusões ou incorporações das que não resistem à lei do mais forte, e apoiado por um eficaz processamento e transmissão de dados em tempo real. Com a repentina queda e desintegração da União Soviética e o resultante desmembramento do sistema socialista nos restantes países da Europa do leste, a formação de grandes blocos económicos regionais, tais como a UE, NAFTA, MERCOSUL, etc., o elevado crescimento económico de alguns países asiáticos como o Japão e China, e ainda com o acelerado desenvolvimento científico e tecnológico, o cenário internacional passou a ser influenciado pela hegemonia política e militar dos Estados Unidos da América, assente num controlo estratégico dos principais meios de produção e financeiros internacionais, restringindo acentuadamente o papel dos Estados na garantia do trabalho e das prestações sociais, incentivando a privatização de cada vez mais empresas públicas para favorecer o mercado financeiro, promovendo o consumismo com a utilização desmesurada de alguns dos recursos naturais existentes, com reais e incalculáveis danos ambientais para toda a humanidade, e transformando igualmente os cidadãos em consumidores de uma cultura padronizada e difundida por uma subtil informação imposta pelas classes dominantes que controlam a tão apregoada economia de mercado.” (www.desenhos.com.sapo.pt)

Assim, quando nos encontramos a possuir de um modo geral tudo igual, consideramos importante marcar a diferença. Surge então a necessidade de nos voltarmos para o passado e ir buscar as nossas raízes.

A forma mais directa de o fazer, será de ir ao encontro da nossa essência, da nossa identidade. Mas ao estar a fazer este tipo de exercício, será que perdemos a nossa identidade? Estaremos tão descuidados ao ponto disso?

Será difícil perder memória de onde viemos? Quem somos? Para onde vamos? O nosso passado está para trás, mas está sempre a morder-nos os calcanhares, segue-nos como a nossa sombra. Cada pessoa, carrega com ela, ao longo da vida, as memórias que marcaram um determinado momento importante e que essas lembranças surgem de uma forma muito instintiva. Esses acontecimentos marcantes que nos acompanham são fruto do que pensamos e do que somos, fazem parte da nossa construção de experiências. Portanto, quem não possui memórias relacionadas com a arquitectura? Todos temos. A maneira de como se tem essa relação é que difere. Todos estamos presos ao que nos rodeia.

A memória a um lugar, fica mais consistente, quando existe um maior conhecimento do mesmo, quando a relação da pessoa com o espaço, fica estreita, mais próxima.

“A memória é como um acervo. Um acervo que cresce e onde se acumulam mais e mais informações, exemplos, modelos. É um armazém pouco organizado, em grosso, em bruto, com as coisas embrulhadas para se protegerem do pó, para se não partirem, para os lotes não se misturarem muito, sozinhos. De vez em quando damos a volta à incontável colecção. Quando há alguma coisa exterior a nós, provocamo-la.(...) Trazemos então, desse acervo, exemplos Às vezes esquecidos que, postos lado a lado, nos permitem relações antes impensadas, momentos novos, outras concatenações significantes que nos iluminam o exercício proposto.” Como explica o arquitecto Manuel Graça Dias.²⁵

²⁵Arquitecto Manuel Graça Dias (1953), *Querer ficar um pouco mais lá*, J.A.217, Portugal, Publicação Trimestral do Centro Editor, 2004, p 40.

Desta forma, o que é realmente importante nesta citação, é o facto de o arquitecto através de referências, de directrizes de memória, consegue resolver exercícios arquitectónicos, em que o ajuda, a situar o objecto no local e numa perspectiva histórico social, em conjunto com a resposta dessa nova ideia, tendo um olhar futurista, pretendendo dar continuidade ao passado, realizando o presente e provocando o futuro.

Como será visto no subcapítulo seguinte, quando se fala de lugar, não temos a consciência de como é complexa e completa esta noção, tendo um grande carácter sentimental, de relação.

A existência de lugares, implicou a necessidade de se criarem espaços de permanência que garantissem organização e qualidade de vida. Estes espaços, apesar de ser um conceito abstracto, de outra maneira ganha uma dimensão real, que permite realizar a vida humana, no que é palpável quando é transportado para o concreto por meio do território. Quando as premissas se reúnem, constatamos que as gerações vão fazendo história e ao dominar esse território, também transpõem a sua cultura, a sua identidade, cuidado e paixão.

Não podemos confundir espaço a lugar. Para se possuir um espaço, basta identificá-lo pelas suas coordenadas espaciais. Enquanto, que um lugar reflecte a sua essência, a sua “aura”²⁶. Esta definição surge exactamente pela existência do humano. Conseguimos ter relação com os espaços que nos despertam emoções, quando esta simbiose se revela, identificamos aquele espaço como nosso, mesmo que não seja proprietário dele, essa ligação e identificação são os ingredientes que realçam a parte emotiva e nos transmitem as sensações de deslumbre, conforto, ambiente. Caso, as sensações despertadas sejam pelo lado negativo, marcamos esse lugar, como uma referência negativa, um registo mental para não tornar a lá voltar. Desse modo, jamais teremos uma ligação profunda a lugares que não tenhamos uma boa sensação, simbiose.

²⁶ A primeira referência ao conceito, e porventura a sua definição mais conhecida, surge no ensaio “Pequena História da fotografia” (1931): “aura” designa, nas palavras do filósofo Walter Benjamin, “Uma trama peculiar de espaço e tempo: aparência única de uma distância, por muito perto que se possa estar” p.127

Havendo uma conexão entre a pele e a mente, vai ser a nossa mente que discerne os espaços, a lugares, porque dependendo do espaço, existe a estimulação dos sentidos da pessoa, realçando o lado das sensações e provocando reacção por esse espaço. Desta forma, acontece a mutação, do que seria um simples espaço, num determinado lugar.

O lugar confina a pessoa a um determinado espaço e tempo, conseguindo localizar a pessoa através de coordenadas, como a altitude e a latitude. Desse modo, pode-se dizer que um lugar poderá ter uma vertente abstracta, exactamente por essa lógica, contudo, o arquitecto Manuel Tainha²⁷ define o lugar da seguinte forma: *“onde o construído se assume como uma estrutura que se desenvolve no espaço para além de qualquer lei de composição tradicional, onde o espaço é luz e atmosfera sem solução de continuidade entre o interior e o exterior.”*

O lugar vai ganhando as suas características com a sua construção, vai-se fazendo, onde a arquitectura é apenas um dos seus intervenientes. A luz, a ambiência, que não são apenas constatações, mas também são produto de vivências, emoções, sentimentos que particularizam o lugar, sendo dessa maneira que o intitulamos. Assim, a simbiose entre o tempo e a construção possibilitam as vivências no lugar. Afinal, um Lugar só se afirma com a vida.

Pode-se fazer a analogia de quando queremos a atenção de alguém, chamamos pelo nome da pessoa, contudo ela responde pelo nome que lhe é atribuído à nascença. No entanto, esse nome não define a pessoa, porque para se ter um grau de conhecimento sobre ela, terá de haver uma análise, tendo em conta o geral e todos os pequenos pormenores, tanto físicos como psicológicos. O que a identifica, são as suas particularidades e será isso que a distingue de os restantes habitantes. O mesmo se passa, nos lugares. Para se ter uma leitura do

²⁷ Manuel Tainha(1953),” arquitecto português, autor de diversas obras conhecidas, algumas das quais premiadas com importantes galardões da Arquitectura nacional e internacional, das quais se destacam o Prémio Valmor e Municipal de Arquitectura de 1991, pelo edifício da Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, de sua autoria.” (www.wikipedia.pt)

lugar, teremos que ter uma análise idêntica. Que têm este lugar que o identifica? Que faz dele ser único?

O lugar tem de ser organizado e planeado, projectado e controlado, de modo a que seja habitável para viver. O que tem acontecido com alguma frequência, é o facto, desses lugares perderem a sua escala²⁸, por existir a introdução de novas infra-estruturas, que desregula todo o seu equilíbrio urbano. Este tipo de acontecimento, surge por se achar que ainda temos espaços infinitos por invadir.

Como diria Wolf von Eckardt²⁹, *“Começamos a compreender que a base da ordem urbana está na preservação e criação de um sentido de lugar. Sua actual destruição e omissão não é apenas uma perda estética. Acredito que ela tenha muita coisa a ver com o estado inseguro da nossa saúde mental e do nosso padrão de vida.”*

Os lugares são produto do que somos, das gerações que cuidaram daquele «retalho» de traçado urbano, de como o construíram e intrinsecamente de como injectaram identidade. De certo modo, é um ciclo vicioso. Tendo um espaço com identidade, certamente, que essa identidade será reflectida para as pessoas que nele habitam e isso será recíproco, as famílias que por ali passaram irão participar na identidade do mesmo. Esta lógica, faz todo o sentido assim ser, afinal a arquitectura é feita para as pessoas e são elas que fazem as necessidades, para que essa ciência responda a esse exercício, da melhor forma possível.

“Portanto, o que o indivíduo precisa”, diz Heckscher³⁰, “não é de um pedaço de chão, mas de um lugar” – um contexto no qual se possa expandir-se e vir a ser ele próprio.”

²⁸ Escala: “Desenvolvimento que se concentra e sustenta na satisfação das necessidades humanas fundamentais, na geração de níveis crescentes de auto dependência e na articulação orgânica dos seres humanos com a natureza e a tecnologia, dos processos globais com os comportamentos locais, do indivíduo com o social, da planificação com a autonomia e a sociedade civil com o Estado.”

²⁹ Wolf von Eckardt (1918-1995) sendo um crítico de arte e arquitectura em Washington.

³⁰ Heckscher (1879-1952) foi economista e político sueco, conhecido por utilizar a política monetária para combater a inflação. As suas opiniões foram aplicadas pelo Banco da Suécia em 1920, sendo a sua obra mais conhecida Mercantilismo (1931), sendo a primeira síntese moderna do pensamento e da prática mercantil. (www.biografiasyvidas.com)

Pondo como a hipótese de que uma pessoa que percorra um bairro histórico ou vilas, entende que está na presença de uma escala mais humana em que as funcionalidades ainda decorrem de um modo fluido e rítmico, conseguindo ficar presa pela sua curiosidade, mostrando interesse de permanecer e interagir naquele espaço. Enquanto se estiver numa cidade, onde a agitação é permanente, a irregularidade das cérceas dos edifícios e as semelhanças que os franchising trazem, a pessoa facilmente sente a necessidade de se abstrair de onde está e tenta encontrar um sitio onde consiga ter mais controle, mais segurança. De modo, que também se identifique com ele, mas acima de tudo, onde se sinta mais protegida.

Já dizia Aristóteles³¹ de que *“uma cidade, para ser um bom lugar para viver, deve ser suficientemente grande para abranger todas as suas funções, porém não grande demais para interferir nelas.”*

Com o crescimento desmesurado das cidades, depois da Revolução Industrial³², havendo o descontrolo quando se sucede a sua extensão, existe então a necessidade de se propor meios de resolução para tais problemas. Passando pelas proposta das cidades jardim³³, cidades satélites³⁴, construindo na periferia das grandes cidades, na tentativa de dar mais salubridade às cidades que estavam caóticas e dissolver a concentração das pessoas para lugares próximos da centralidade e que conseguissem fazer uma rápida deslocação ao núcleo da cidade.

³¹ Aristóteles(384-322^a.C) foi um filósofo grego, discípulo de Platão. (www.consciencia.org)

³² Revolução Industrial “consistiu num conjunto de mudanças tecnológicas com profundo impacto no processo produtivo em nível económico e social. Iniciada na Inglaterra em meados do século XVIII, expandiu-se pelo mundo a partir do século XIX. Ao longo do processo, a era agrícola foi superada, a máquina foi suplantando o trabalho humano, uma nova relação entre capital e trabalho se impôs, novas relações entre nações se estabeleceram e surgiu o fenómeno da cultura em massa, entre outros eventos. Essa transformação foi possível devido a uma combinação de factores, como o liberalismo económico, a acumulação de capital e uma série de invenções, tais como o motor a vapor. O capitalismo tornou-se o sistema económico vigente.” (www.wikipedia.pt)

³³ Cidades jardim “é um modelo de cidade concebido por Ebenezer Howard, no final do século XIX, consistindo numa comunidade autónoma cercada por um cinturão verde num meio-termo entre campo e cidade. A ideia era aproveitar as vantagens do campo eliminando as desvantagens da grande cidade, mas nem sempre pode ser sinónimo de ecocidade.” (www.wikipedia.pt)

³⁴ Cidades Satélites “é uma designação usada para se referir a centros urbanos surgidos nos subúrbios de uma grande cidade, tipicamente para servir de moradia aos trabalhadores. Assim, o centro da grande cidade ficará destinado ao comércio, onde os terrenos são mais caros, e a periferia para habitação. Com a expansão, estes núcleos urbanos periféricos vão constituindo autênticas cidades, pouquíssimas industrializadas e com comércio muito básico e surge daí esta destinação.” (www.wikipedia.pt)

Faço um pequeno apontamento de que nesta altura, o automóvel já tinha algum destaque na intervenção nas cidades, ainda assim, o que proporcionou a que essas cidades suburbanas funcionassem foi também o factor das infra-estruturas que se fizeram.

Quando este fenómeno acontece, as auto-estradas desenvolvem-se para que haja uma ligação rápida com os vários pontos do país, principalmente das cidades com a periferia e também com cidades secundárias.

A necessidade de se expandir a cidade para novos espaços abertos aumenta, contudo, os nossos urbanistas e os nossos arquitectos estão expandi-la em excesso. De certa maneira, traz-me à memória o movimento do expressionismo abstracto na Pintura e na Escultura. Colocando em termos práticos, poderá ser visto como uma moda³⁵ no urbanismo tornando a cidade também abstracta. O que pretendo dizer com esta frase, é que quando se expande em demasia as infra-estruturas, na tentativa de responder ao crescimento da cidade, pretende-se soluções viáveis e rápidas, conseqüentemente, acaba-se por de uma forma deliberada substituir, as imagens familiares por formas intencionais, desenhadas por um sexto sentido, embora não deixando de ser muito racionalizadas. Ou seja, a criação da confusão emerge.

De tal maneira que as cidades possuem uma “face” aparentemente igual em todo o lado, se pensarmos na cidade, depressa associamos à confusão ordenada, ao trânsito congestionado, aos prédios altos, ao estar rodeada de tanta gente e ao mesmo tempo estar sozinha, de sentir falta de apropriação do espaço, de existir a transposição de distâncias desnecessárias para ir de um lugar para o outro.

³⁵ Moda “é a tendência de consumo da actualidade.” (www.wikipwdia.pt)

Creio que o problema, está na presença do desenvolvimento desenfreado das cidades, talvez pelo factor da uniformidade das cidades não ser o resultado da monotonia, mas do excesso de uma variedade desarmoniosa.

Todo este processo, foi um motor de arranque para os conceitos da arquitectura contemporânea, porque se formos críticos em relação às novidades que este movimento trouxe, pode-se concluir que se desenvolveram linhas puras ao nível formal, contudo rompeu-se muito com a privacidade que uma habitação pode fornecer. Desde vãos rasgados com vistas panorâmicas, habitações com planta aberta, quintais sem muro, tudo transformações que vieram mostrar, que com o passar do tempo, que estamos perante uma vigente moda de construção. As pessoas preferem a estar na moda, a terem de que entender o que realmente gostam e de como gostariam de viver.

Dizendo desta forma, até dá a entender que as pessoas preferem a não pensar, mas o facto é que a nossa natureza é de adaptação nas sucessivas mudanças e dentro desta índole, verificamos que a moda facilita muito as nossas escolhas. Num trabalho que realizei em campo, na vertente da disciplina de requalificação, em que houve uma recolha de informação “in locu”, desde levantamentos fotográficos e registos de medição na zona histórica da Covilhã. Onde o lugar permitia a um «acolhimento» da parte dos moradores, por ser um levantamento em que despertava a curiosidade. Quando os residentes vinham ao encontro da equipa que estava no terreno de acção, para esclarecem a sua curiosidade, (pensando que era um trabalho realizado pelas autoridades locais), as suas queixas iam quase na sua totalidade, em direcção ao facto de se sentirem abandonadas, de não haver quase moradores naquela zona. E quando se perguntava como gostariam de viver, ficavam muito relutantes devido a não saberem ao certo o que desejariam para melhorar aquele local. A verdade é que de certo modo, não tiveram tempo para pensar muito sobre o caso, mas responderam a uma das questões essenciais, se não existe renovação de pessoas, o abandono das ruas é notório, dando lugar à insegurança. O que realmente lhe interessava era terem na sua rua o convívio que sempre houve, porque quando as questões iam numa direcção mais pormenorizada, possuem

uma casa de banho com ventilação natural ou umas escadas menos íngremes, diziam ser um mal menor. Contudo, não era a maior prioridade. Diziam que não terem espaços verdes para passearem os netos e não haver quase habitantes naquela rua seria a carência maior.

Assim, o homem começa a ter dificuldade em relacionar-se com o mundo, devido aos vários papéis que desenvolve ao nível social, não sabe, ao certo o papel que deverá realmente assumir perante uma sociedade que cada vez mais exige do indivíduo.

Como diria E. F. Schumacher " *Todas as mudanças que se façam num mecanismo complexo envolvem um certo risco e só devem efectuar-se após cuidadoso exame de todos os factos à nossa disposição. As mudanças devem fazer-se primeiro em pequena escala, a fim de se obter um teste, antes de serem largamente aplicadas. Quando só temos informações incompletas, as mudanças não devem afastar-se muito dos processos naturais que têm a seu favor o testemunho indiscutível de haverem sustentado a vida durante um período extremamente longo.*"

Como se sabe, em tudo deve haver um equilíbrio. Mas para existir esse equilíbrio, não nos basta as teses e os doutoramentos de arquitectura, nem as revistas de arquitectura que abordam diagnósticos e não oferecem uma cura da condição urbana.

Creio, que seja acessível reunir premissas verdadeiras e se faça um estudo de como tudo se desenrolou e de como tudo irá seguir um processo lógico, creio até que seja mais fácil viver com o problema, do que ter de o resolver.

Existe uma expressão popular que vincula essa ideia: “Há males necessários”. Contudo, temos que tentar ir mais longe, obviamente que não vivemos num sistema perfeito, as gafes existem e tudo o que nos rodeia nos influencia, mesmo os maus exemplos. Mas ainda assim, a nossa raça procura ir sempre mais longe, tentar encontrar o meio da balança e fazer com que as pessoas consigam ter uma melhor condição de vida e que mantenham alguns hábitos, torna-se complicado. Existem especialistas, que aconselham como ser

um bom amante, um bom vizinho, um bom cidadão, no entanto, no que se diz respeito a criar bons lugares, deixam esse árduo papel para os arquitectos e nem procuram expor em mesa de debate o que se deveria fazer, mas sim “Como é que foram capazes de o fazer?”

Analisando esse ponto, consegue-se até entender muitas das vezes esse tipo de discurso, porque na realidade, quando os arquitectos escolhem onde morar, não preferem residir num arranha-céus, nem em zonas menos acolhedoras, seleccionam lugares onde oferecem ligação, união, ternura, aconchego, semelhanças vividas e acima de tudo segurança. Mesmo os que preferem viver em casas modernas e fazer dela um género de extensão do seu corpo, decorando e transformando aquele espaço, o mais próximo do que considera confortável e habitável, usando mobiliário com peças familiares, tendo sempre referências ao que esteve em contacto com a pessoa, desde que se conhece como pessoa. Contudo, quando surge uma oportunidade de mudar de ambiência, a escolha passa por ir para casas antigas.

O facto de isso acontecer, será possivelmente devido às casas modernas possuírem um rótulo de “aparentemente todas iguais”. Uma casa moderna irá ser sempre moderna, esteja em que sitio estiver. A vantagem que as pessoas encontram neste tipo de casa, poderá ser muito bem, o facto de possuírem a fusão entre as pequenas tecnologias e a habitação. “Less is more” como diria o famoso arquitecto Ludwing Mies van der Rohe³⁶. Fazendo esta expressão ganhar percussões em todo o mundo e esse conceito ainda hoje ser praticado, sendo uma grande influência para grande parte dos arquitectos. Contudo, se formos avaliar zonas históricas de cada cidade, constata-se que na maioria das vezes ficam devolutas e sem dinamismo, mas se o interesse por essas zonas aumentar, irá facilitar a requalificação e preservação das mesmas.

³⁶ Ludwing Mies van der Rohe (1886-1969) “foi um arquitecto alemão, considerado um dos principais nomes da arquitectura do século XX(...) Foi professor da Bauhaus e um dos formadores que ficou conhecido pelo Estilo Internacional, onde deixou a marca de uma arquitectura que prima pela clareza e aparente simplicidade. Os edifícios da sua maturidade criativa fazem uso de materiais representativos da era industrial, como o aço e o vidro, definindo espaços austeros mas que transmitem uma determinada concepção de elegância e cosmopolitismo.” (www.wikipedia.pt)

Esta realidade pretende-se manter, facilitando a conservação das nossas cidades, o que denota a necessidade de vincar a identidade das metrópoles. O problema patente está na dificuldade monetária para a apropriação de uma casa inserida nesse contexto, para além disso, o proprietário deveria ter a sensibilidade de requalificar dentro das propriedades originais do edificado e estar em alerta para as condições genuínas desse lugar, através da relação.

“*Relação*”, diz o crítico inglês Ian Nairn, “significa fazer com que as partes de ambiente se ajustem. Identidade é o reconhecimento e o realce das necessidades e qualidades específicas que tornam um lugar diferente do outro.” Palavras ditas pelo W.v.Eckardt.

Por sua vez, também o economista E.F. Schumacher realça essa ideia, dizendo: “*É uma obcecção da mente a ideia de que não podemos fazer nada, se não tivermos o que há de mais moderno, e é essa ideia que tem de ser ultrapassada.*”

2.4. O lugar e a cidade

A grande diferença entre o lugar e a cidade, é certamente a escala humana em relação ao espaço. A cidade sendo constituída por uma série de acontecimentos urbanos, os lugares serão encontrados com muita facilidade.

Analisando com mais pormenor, constatamos que o número populacional poderá ter influência, contudo, não é a questão primordial. Apesar de possuir um grande peso, na parte social, existindo um estabelecimento de relações sociais num lugar. Por outras palavras o que pretendo dizer, existindo um conjunto populacional, poderá pretender manter uma memória social, constituindo uma relação com aquele determinado lugar. Muitas das vezes, este tipo de posse, tem demonstrado início para algumas desordens de grupos diferentes, variando no tempo e no espaço.

Assim, pode-se fazer uma subdivisão no termo geral lugar, distinguindo os lugares individuais e lugares colectivos. Esta subdivisão parece-me ter a sua lógica, porque sendo a cidade composta por sucessivos lugares e “não-lugares”

e vazios, nunca existe uma fronteira tão patente, que se consiga compreender de imediato as suas distinções.

Dessa forma, faço diferenciação entre o lugar individual, dando como exemplo, uma habitação e o colectivo, um bairro. Entende-se, portanto, que uma cidade está repleta de lugares colectivos, onde muito deles acabam por se extinguir, pelo facto de as pessoas não conseguirem manter tais características, uma delas podendo ser o envelhecimento da população nesse determinado local, constatando falta de manutenção, poder financeiro e também de subsistência.

Observando de perto, esta subdivisão, será que existe a possibilidade de manter a identidade de uma cidade?

Certamente que seria muito complexo afirmar tal questão, mas não é impossível de todo. A impossibilidade, gira à volta do desenvolvimento da cidade, de como cresce, de como existe reciclagem urbana, de como as pessoas reagem aos lugares. Afinal, está tudo em constante mutação e o complicado será acompanhar as diferentes fases que um “organismo vivo”, como a cidade é, consegue fazer esse tipo de manutenção. Contudo, caso houvesse uma preocupação educativa para direccionar as pessoas nesse sentido, creio que a resposta seria mais positiva que negativa, não se pode esquecer que se ainda existem palácios, muralhas, castelos, bairros históricos conservados e com a sua identidade preservada.

2.5. O caso de estudo: Bairro de Alfama

Nas cidades, onde a produção do espaço adoptou a forma capitalista, ainda se consegue destacar diferentes modos de vivências, dentro delas.



Figura 4: “Alfama”, autoria de Teresa Teixeira (Fonte: www.google.images.pt)

Recorro então, a um exemplar bairro, Alfama. Localiza-se na franja ribeira da capital portuguesa, em que desce do Castelo de São Jorge até à orla do rio Tejo. Ao longo dos anos, Alfama é caracterizada por um conjunto de actividades marítimas e portuárias que vieram a extinguir-se. Sendo constituída pelas seguintes freguesias: São Miguel, Santo Estevão e São Vicente de Fora.



Figura 5: Vista aérea do Bairro de Alfama (Fonte: www.google.earth.com)

A morfologia física deste bairro, a sua composição de classe, as actividades económicas ali praticadas, a densidade das redes sociais locais, a frequência, a intensidade e repetição das interações quotidianas, a importância do modo como as acções das pessoas, se intersectam no espaço e nas instituições locais, a lógica das rivalidades bairristas com os outros lugares da cidade, tudo isto converte, para se entender a força que ganha um lugar.

Tal como em muitas outras cidades, a formação da cidade de Lisboa iniciou-se nas encostas onde se situa castelo, rodeado de muralhas, não fosse Portugal um país de conquistas e fortes características defensivas. Alfama constitui um dos primeiros povoamentos aqui existentes.

A extensão da fé muçulmana e a sua subsequente influência na arquitectura e urbanismo tem origem em Meca, espalhando-se posteriormente a diversos outros países. Os princípios religiosos influenciavam de uma forma determinante todos os assuntos, tanto religiosos quanto profanos, o comportamento do povo e até mesmo as suas construções e maneira de vivenciar o espaço (interior e exterior). O facto da Lei de Maomet pregar a tolerância às religiões cristã e judaica, impediu a destruição total das suas construções religiosas já existentes, anteriormente à ocupação islâmica.



Figura 6: “As ruas de Alfama e o debruçar sobre o rio Tejo”; autoria de Telma Faritas

O bairro de Alfama localiza-se numa área de elevada ocupação humana, já desde épocas anteriores à ocupação islâmica. Esta zona caracteriza-se pelo seu traçado urbano de origem árabe, formando uma planta de forma orgânica.

A estrutura formal do bairro não tem a ver directamente com as edificações, mas sim com o espaço urbano que as articula. As ruas estreitas, seguindo várias direcções e a constante frequência de diferentes possibilidades de percurso, constituem uma desarticulação do espaço transitório/canal: ao percorrermos as ruas somos “impossibilitados” de observar mais que 50/60 metros em determinada direcção. No entanto, pode-se afirmar que há como que uma apropriação empírica do espaço.

Esta multiplicidade de ruas e caminhos vai-se sucedendo em direcção ao rio Tejo, cuja importância revela-se sempre essencial para o crescimento da cidade de Lisboa ao longo dos tempos. Na cidade islâmica várias formas arquitectónicas eram com regularidade usadas. Nelas incluíam-se arcadas, salas com cúpulas, pátios e grandiosos caminhos de acesso, que tanto caracterizavam o traçado urbano e conferiam um carácter dinâmico à cidade.

O pátio era um elemento importante na arquitectura muçulmana, não limitado pela mesquita - continha esculturas, árvores e arbustos. Outrora com finalidades defensivas e, simultaneamente, com o objectivo de refrescar as casas nas fases mais quentes do ano, os pátios assumem-se hoje como espaço de vivência diário dos habitantes que lá se encontram, interligando os vários caminhos percorridos pelos que estão “de passagem”.

O conjunto de pátios, mercados e ruas estreitas, misturando-se para criar pequenos ambientes, produziu uma “forma arquitectónica” notável, gerando uma múltiplas possibilidades de percorrer e vivenciar o espaço.

Pórticos em arco, portões de entrada e salas para várias finalidades, eram também, outras características típicas, desta forma de fazer cidade.



Figura 7: Alfama e algumas características típicas; autoria de Telma Faritas

Como já foi referido, o edifício em si pouca importância tinha na organização do espaço urbano da cidade islâmica, dando-se uma importância primordial ao percurso formado pelo próprio espaço. Embora possamos identificar um elemento frequente na fachada islâmica – a fachada de resalto – pode-se verificar que a construção islâmica não possui qualquer elemento caracterizador. Os espaços interiores não possuem qualquer preocupação arquitectónica, já que é o espaço público que assume um protagonismo caracterizador da cidade islâmica.

Na actual Sé de Lisboa (igreja românica), que outrora protagonizara uma basílica romana, instalava-se, nesta altura, uma mesquita islâmica.



Figura 8 : Muralhas do Castelo em Alfama, autoria de Telma Faritas

Consequentemente, instalava-se o minarete, torre delgada usada para chamar à oração que se realizava na mesquita.

A ocupação muçulmana tem mais de 12 séculos de história, tendo sido os muçulmanos a reconstruir as muralhas do Castelo e a Cerca Moura ou fernandina), derivado ao surgimento dos núcleos habitacionais ultrapassando as “fronteiras” amuralhadas.

Ao percorrer o bairro de Alfama deparamo-nos com algumas das primeiras construções realizadas pouco depois da conquista de D. Afonso Henriques: a Igreja de S. Miguel e Santo Estevão (final do século XII). Junto às Portas do Sol localiza-se também a Igreja de Santa Luzia, edificada entre o século XII e XIII, junto à muralha. Estas edificações originaram o desenvolvimento desta zona da cidade, tal como a instalação da corte, que acentuou ainda mais o carácter urbano de capital do reino de Portugal.

Já na zona ribeirinha, a Sul da encosta, surgem elementos caracterizadores da intrínseca ligação desta zona ao rio Tejo – constrói-se o Chafariz dos Cavalos, derivado aos cavalos de bronze lá instalados; tal como o Chafariz de Dentro, que constituía um espaço urbano de grande afluência devido ao cruzamento de duas importantes ruas – Rua de S. Pedro e a Rua dos Remédios - onde se localizava o mercado de rua onde era vendido o peixe.

A actividade piscatória foi sempre de uma importância crucial na vivência da cidade de Lisboa, especialmente nesta zona ribeirinha. Os pescadores que então lá habitavam em grande número, foram os responsáveis pela construção de edifícios como a Ermida dos Remédios (Ermida do Espírito Santo) e um hospital em anexo. A Casa dos Bicos é também um edifício que demonstra a forte ligação à prática mercantil e marítima, reflexo de uma sociedade em desenvolvimento, envolta nos Descobrimentos e na expansão comercial.

Após o terramoto de 1755, o Bairro de Alfama é quase totalmente destruído. O método pombalino de reconstrução da cidade não foi aqui praticado, verificando-se actualmente uma continuidade do traçado urbano que

existira antes do terramoto. Os pátios, ruas estreitas, becos e escadinhas ainda hoje fazem parte desta zona da cidade, de forte carácter islâmico. Verifica-se uma vontade de reconstruir este bairro segundo o traçado pré-existente, com pequenas alterações pontuais realizadas ao longo dos tempos, pelos habitantes da zona.

Hoje em dia, o bairro de Alfama constitui-se como um elemento caracterizador daquela encosta da cidade de Lisboa. Lá, respira-se tradição e costumes, uma forte componente histórica, social e urbanística, que se propaga ao longo dos tempos.

Alfama aparece também, muito frequentemente, na literatura, na pintura, no desenho, na música e no cinema. Tudo isto, para não falar nas múltiplas e diversas maneiras como se faz referência e é evocada numa quantidade simpática de guias urbanas, álbuns fotográficos, documentários televisivos, folhetos turísticos, mapas, itinerários e postais.



Figura 9: “Postal ilustrado do Bairro de Alfama”, (Fonte:www.google.images.pt)

Além de tudo isto, Alfama ganha vida também pelos turistas, esta simpatia por ver de perto e interagir, neste tipo de ambiente com raízes profundas, com

história bairrista, em que tanto durante o dia, como pela noite, existem uma série de atractivos.



Figura 10: “Santos Populares em Alfama”, (Fonte: www.catavino.net)

A selecção deste modelo, passa por ser um dos mais típicos bairros da cidade e por tudo o que já foi dito anteriormente, encontrando nele um excelente exemplar de lugar, possuindo uma das referências identitárias dos bairros. *“Assim, os bairros surgem-nos como lugares reais e imaginados, intrinsecamente articulados com outras unidades sociais: desde os pequenos nós de interacção vicinal, informais, por vezes, estruturados em redes discretas, ou polarizados em torno de uma rua, de uma associação ou de uma loja; passando pela freguesia, unidade administrativa e política mais ampla, com um conjunto de funções atribuídas na participação da vida social local, ou pela paróquia, unidade territorial eclesíática não coincidente, muitas vezes, com a freguesia; até um conjunto de instituições de nível municipal, regional ou nacional, com as quais os habitantes interagem.”*³⁷

Esta identidade, deixa marcas na ocupação do espaço urbano, na configuração do ambiente construído e nos “encontros” comunitários que daí provêm. Abordando o tema do lugar que é Alfama, de uma forma genérica, será das construções sociais que dão identidade cultural a Alfama, que numa leitura

³⁷ (Cordeiro e Costa, 1999:60)

global são predominantemente patriota. Isto acontece, através dos mecanismos sócio-simbólicos precisos, contudo seria demasiado ambicioso tentar caracterizar aqui o seu conjunto.

Alfama tem uma identidade notável porque é antiga, porque se encontra historicamente vinculada ao nascimento da cidade, em que o seu desenvolvimento decorre em diferentes épocas, conservando importantes vestígios visíveis de tudo isto, enriquecendo o nosso património.

Este bairro, sendo ele um objecto com forte revestimento simbólico externo, com diferentes orientações, desde as historiográficas e pedagógicas até as turísticas e urbanísticas, passando pelas periódicas, artistas e políticas, Alfama é o exemplo do que se sucede quando a elaboração de certas formas de identidade cultural referidas a um lugar concreto – neste caso um espaço urbano com notáveis vestígios físicos, conotadas de antiguidade – não influencia, no fundamental, nos grupos sociais locais, em que os seus modos de vida ou seus padrões de conduta, numa óptica, capaz de impor simbolicamente modos de visibilidade e critérios de valorização.



Figura 11: “Alfama em aguarela”, (Fonte: www.google.images.pt)

De uma forma conclusiva, sabe-se que nos dias que correm, é realmente difícil manter este tipo de ambientes, de uma forma genuína, havendo então, vários programas de requalificação locais, tentando garantir a preservação

destas identidades tão fortes, que fazem deste bairro um lugar de eleição para muitos.

03 NÃO – LUGARES



Figura 12: "Não-lugar" (Fonte: www.freewallpapers2.blogspot.com)

Cimêncio

São traçados a tédio, sincopados,
Os encontros e as ilusões,
Pequenos mundos devorados a cinzento
Que as breves horas apressadas nos deixam.

De ip's e ic's forma-se a anatomia do que já fizémos,
Os itinerários que se complementam, as certezas do fim
Afundam-se no cimêncio dos beijos,
A um ritmo pendular,
Frios e mudos,
Roubados às canções pálidas que ofereci,
Perdidas,
Nas peregrinações encenadas de todos os dias.

Tudo é um grande momento único,
Na contigência geométrica da calma suburbana,
No sono profundo dos arredores,
Entorpecendo lábios que se tocam Escondidos."
Daniel Lourenço

"It traces the tedium, syncope,
The meetings and illusions,
Small worlds devoured the gray
That the brief hours in hasty leave.

Of ip's and ic's way is the anatomy of
what we have done,
The routes that complement the
certainty of the end
Sink in the cimêncio of kisses,
A pendulum rhythm,
Cold and silent,
Stolen the songs that offered pale,
Missing,
In the pilgrimage staged every day.

It is a great moment only,
In the quiet suburban contingency
geometric,
In deep sleep the vicinity,
Numb lips osculant
Hidden. "

Daniel Lourenço

3.1. A arquitectura actual (contemporânea)

Com o surgimento e com a condição super moderna surge uma grande abundância de espaços carentes de significados, uma abundância de signos e, finalmente, tudo devido a uma abundância de individualismo. Assistimos, então a uma alteração do uso dos espaços públicos e semi-públicos, são cada vez menos, vistos como espaços sociais. Estes dados têm duas consequências: por um lado, estes excessos são o veículo para uma arquitectura sem estilo (caracterizada por ser indefinida, ilimitada, resultam em lugares (des)conhecidos, os “não-lugares”.

(...) a sobremodernidade define não-lugares, ou seja, espaços em si mesmo não constituem lugares antropológicos e (...) não integram os lugares antigos: inventariados, classificados e promovidos a lugares de memória...Tratam-se, segundo Marc Augé, de lugares que se opõem aos lugares tradicionais por não simbolizarem identidade, relações ou lugares com história. Os “não-lugares” assumem-se como sinais de globalização e signos da contemporaneidade por estarem ligados ao conceito de homogeneização mundial. Na prática, estes espaços que se assemelham em qualquer parte do planeta, uniformizam a paisagem urbana e simulam numa hiper-realidade, onde se concentra um excesso de imagens e referências supostamente representativas de um lugar.

“(...) Acrescentamos que o não-lugar é, evidentemente, como o lugar – não existe nunca sob uma forma pura; no não-lugar recompõem-se alguns lugares, reconstituem-se relações e os ‘estratagemas milenares’ da ‘invenção do quotidiano’ e ‘das artes de fazer’ (...)” Estes novos valores alteram as referências arquitectónicas e são geradores de novas tipologias – os “não-lugares” são as auto-estradas, os aeroportos, os centros comerciais, entre outros.

As auto-estradas impõem-se a uma paisagem, descaracterizam a envolvente e caracterizam-se pelo movimento, só têm um objectivo: um destino específico, um ponto de chegada.

Os aeroportos estabelecem também pontos de partida/chegada, desempenham a primeira e/ou a última imagem de uma cidade. Para muitos passageiros, que já fizeram muitas escalas entre voos diferentes em várias cidades, a única imagem que têm das cidades é a do aeroporto, pelo que estes podem ser um dos logótipos, uma das imagens de marca de cada cidade.



Figura 13: “Aeroporto de Lisboa”, autoria de Bruno Malveira (Fonte: www.olhares.com)

Os centros comerciais alteraram a dinâmica das cidades. De espaços de adoração ao consumo transformaram-se em pequenas cidades temporárias onde se realizam eventos de rua, culturais, musicais, sessões de autógrafos das novas estrelas. “ (...) A essência do centro comercial não é o consumo – é a capacidade de nos alinhar da malha urbana...”



Figura 14: “Centro Comercial Dolce Vita Tejo”, na Amadora, o maior do país.(Fonte:www.google.images.pt)

Os parques de entretenimento, feiras populares, parques temáticos, (Disneyland/aquáticos) proliferam, parecendo que a velha máxima de se entreter o povo, de modo a que não se preocupe com o estado da nação, retornou sentido e significado e significado. São “não-lugares” que recriam espaços do imaginário colectivo, que nos remetem para uma realidade virtual.



Figura 15: “Roda” na Feira Popular em Lisboa, de autoria James Stuart (Fonte:www.images.google.pt)

Os interfaces de caminhos de ferro, metro, autocarros, espalhados pelos países, transformaram cidades e lugares em pontos dum mapa, transforma(ram) lugares em objectos de consumo e, ao fazê-lo, priva(m)-(n)os em “não-lugares”, porque se impõe(m) a ele(s) próprio(s) como um novo limite, ainda que um limite fluído. As estações de caminho de ferro já não são portas das cidades. Pelo contrário, fazem desaparecer a noção de fronteira, são espaços que apenas reconhecem pontos e direcções.

Por outro lado, e pela procura de individualismo, há um curioso anonimato patente nestes espaços, apenas quebrando pelo cartão de crédito ou outros documentos afins. Existem espaços nos quais o indivíduo se sente espectador sem, verdadeiramente, se importar com a natureza do espectáculo. Como se a posição de espectador constituísse o essencial do espectáculo ou, em definitivo, como se a posição do espectador em si mesmo fosse, para o espectador em si mesmo fosse, para o espectador, o seu próprio espectáculo.

Os “não-lugares” constituem, afinal, contentores urbanos vazios de sentido, significado, referências e memórias. São espaços que não produzem sentido ou produtos e com os quais não se identifica uma cultura própria de um lugar mas uma cultura internacional. Os “não-lugares” não deixam de ser pontos focais de atracção ou navegação mas o seu cariz socializador afigura-se fraco, lidam com indivíduos mas estes não são identificados, socializados e localizados. É à maneira de um imenso parêntese que os “não-lugares” acolhem um número cada vez maior de indivíduos. O “não-lugar” é o contrário de utopia: existe e não alberga nenhuma sociedade orgânica. Neles circulam cidadãos, ainda que adormecidos, públicos virtuais a serem conquistados.

Sem dúvida alguma que nos dias de hoje, estamos numa sociedade de consumismo extremo, devido a isso somos inundados de imagens permanentes. Nada é passível de ser entendido ou apreciado sem uma imagem, sem um registo gráfico. Veneram-se formas, procuram-se significados, razões e maneiras de traduzir uma forma em palavras. Daí o célebre ditado “Uma imagem vale por mil palavras”.

Fazendo uma crítica à arquitectura actual, quase que é entendida como um jogo de formas (muito mais que o jogo de volumes proposto pelo movimento moderno). Formas essas que a todo o custo procuram ser justificadas, que procuram ser ideias quando na realidade as formas deveriam traduzir ideias (e não o inverso). Procura-se uma arquitectura forte, intensa, formal, quase pictórica, esquecendo para isso a ideia, o fio condutor, a razão, o propósito e a função da arquitectura. Enquadramo-nos cada vez mais numa era barroca em que tudo é visual, excessivo e desproporcionado. Procura-se uma arquitectura virtuosa.

Defende-se uma arquitectura formal e complexa, de imagens compostas, de um excessivo debruçar que remete para o supérfluo, para o decorativo, escondendo racionalmente o seu propósito, a sua razão, alegando que a sua justificação é expressa pela forma, muito mais que pela ideia. Consomem-se formas e as imagens permanecem, ninguém está para reflectir, ninguém tem tempo para ler, ninguém estuda e a arquitectura esgota-se, aprende-se nas formas, da maneira mais acessível e útil para qualquer um de nós.

Mas raros são os que reflectem, os que tomam o tempo para o estudo e análise de um problema. Os que muito antes de uma forma buscam a satisfação das necessidades do homem, a contextualização, a racionalidade e a economia da criação arquitectónica. Os que não esgotam a arquitectura em si mesma mas que a desenvolvem desde os seus pressupostos racionais até à poética inerente a uma verdadeira obra de arquitectura, tornando cada vez mais simples algo tão complexo.

A Arquitectura sempre acompanhou os avanços da Tecnologia. A evolução da história da arquitectura corresponde à evolução tecnológica mundial. Uma não vive sem a outra, no entanto uma é mais importante que a outra. E porque nos rendemos nós à tecnologia? Porque deixamos que seja a tecnologia a protagonista em vez da Arquitectura? Procura-se uma arquitectura sempre original, vanguardista, suportada nos mais avançados processos tecnológicos e no entanto esquecemo-nos da distância que separa a Arquitectura da Tecnologia. Que a Tecnologia não é um fim mas um meio. Como diria E.

Schumacher quando menciona palavras de Gandhi: “(...) *“A tecnologia em massa é essencialmente violenta, ecologicamente nociva, frustrante em termos de recursos não renováveis e imbecilizante para a pessoa humana. A tecnologia da produção pelas massas, fazendo uso do que há de melhor no conhecimento e na experiência modernos, conduz à descentralização, é compatível com as leis da ecologia. Moderada na utilização de recursos escassos e planeada para servir a pessoa humana, em vez de fazer dela uma serva das máquinas.”*

A Arquitectura está e sempre estará sempre na frente do processo e do resultado. Quando a Tecnologia surge como protagonista, o seu resultado será apenas na forma, um esqueleto que por mais belo que seja não consegue respirar por si próprio.

Vivemos uma época de constantes revoluções tecnológicas, onde a cada dia surgem novos processos, novos materiais e as possibilidades são infinitas. Perante isto sentimo-nos cada vez mais livres, mais originais. Sentimos que cada vez menos nos impõem limites, que podemos expressar livremente a nossa arte, afirmando-nos como uma nova geração. Mas a Arquitectura vive das suas limitações, das suas relações, do seu propósito. Os verdadeiros materiais que compõem a Arquitectura continuam a ser os mesmos desde sempre: a Gravidade que define o espaço e a Luz que o temporaliza. De que nos serve a tecnologia se não conseguimos trabalhar com os materiais mais básicos da arquitectura? Se muito antes de pensar no “pacote”, interessa pensar e desenvolver o “sumo”, porque insistimos nós na ornamentação, no supérfluo?

A Arquitectura é uma das artes do desenho. Mas é única através das suas condicionantes, da sua funcionalidade, do seu propósito. Não é só forma como também não é só função. Será certamente difícil para todos nós encontrar-lhe uma definição (talvez por isso muitos de nós não saibamos ao certo aquilo que fazemos). No entanto a Arquitectura é visível, é palpável, tem odor e existe no tempo. Ela existe e não é apenas através da forma. É tudo aquilo que não se vê mas que se sente.

Partindo do pressuposto que a arquitectura é um produto humano e para humanos, jamais deveríamos deixar de nos preocupar com o que nos distingue dos animais. Para além de sermos animais racionais, também possuímos a

capacidade de exprimir e representar os nossos sentimentos, relações. Se deixarmos os conceitos de perfeccionismo, de tentar alcançar o controle de tudo e todos, estaremos a dar margem para o que a adaptação do ser, consiga superar tudo o que algum dia julgaríamos ser controlado.

3.2. A definição de Marc Augé

O entendimento deste subcapítulo, virá mostrar a chave de todo o estudo realizado. O interesse sobre este tema surge no início da minha formação académica. Na primeira vez que ouvi o termo, lembro-me de ficar confusa sobre o significado deste termo. Jamais teria consciência da existência dos “não-lugares”.

A confusão surge quando as pessoas acreditam que os arquitectos conseguem responder às necessidades dos utilizadores e em simultâneo às necessidades de uma sociedade e também de uma comunidade, vila ou cidade. Na verdade, como em todas as áreas, existem sempre fenómenos que surgem com o avançar dos anos, mostrando o reflexo de decisões do passado que só ocorrem com o decorrer do tempo.



Figura 16: Marc Augé (Fonte www.images.google.pt)

Marc Augé, nascido em 1935, é um famoso etnólogo francês. Director de estudos no EHESS (Escola de Altos Estudos em Ciências Sociais), participou em diversas missões em África, nomeadamente no Togo e na Costa do Marfim, e também na América Latina, e é autor de vários títulos. Neste caso em concreto, os “não-lugares” surgem pela primeira vez com o livro, intitulado como “Não-lugares”, datado em 1992. Este tema começa a ganhar uma repercussão diferente, pelo seu constante aumento, sendo mencionado como um problema

urbano actualíssimo. Sendo uma construção, que dá sinais da sua evidência na década de 90.

Assim, dá lugar a uma trienal de Arquitectura em Lisboa, onde foram abordados alguns projectos de intervenção para este tipo de acontecimento. Gradualmente, vim dar a devida importância para este fenómeno urbano.

Com a minha vinda para a cidade da Covilhã, surge uma nova reflexão para este tema. Afinal, sendo nascida e criada na capital, ocorre em mim uma maior atenção quando entro num ambiente mais acolhedor, onde os padrões de violência são baixos, denotando a confiança existente entre as pessoas. Onde ainda existe o conforto de deixar as portas entre abertas para que o ar fresco circule, onde as ruas se revestem de simpatia com a chegada do final de tarde, para uma conversa à janela ou até mesmo na soleira da porta. Ambiente cheio de carisma e magia que os centros históricos ainda deixam respirar, tal como ainda em algumas pequenas cidades portuguesas.

Enquanto na parte nova da cidade da Covilhã, o sublime jogo entre o novo e a modernidade acrescentam o antagónico. Nada do carisma que mencionei em cima existe, apenas as relações sociais partem para outro patamar, onde os interesses se resumem ao consumismo e à moda.

Este assunto, mostra que será tempo de encontrar conceitos que nos defendam de espaços que não potencializam a nossa existência por o que somos e não, por o que temos.

Os espaços ‘não–lugares’ nascem com o antropólogo Marc Augé, onde define os não – lugares como sendo espaço de anonimato no quotidiano, espaços descaracterizados e impessoais, espaços aos quais não possui qualquer tipo de característica pessoal (...) “*Os não-lugares são a medida da época: a medida quantificável e que se pode tomar adicionando, ao preço de algumas conversões entre superfície, volume e distância, as vias aéreas, ferroviárias, das auto-estradas e os habitáculos móveis ditos ‘meios de transporte’ (aviões, comboios, autocarros), os aeroportos, as gares, as*

grandes cadeias de hotéis, os parques de recreio, as grandes superfícies comerciais”, etc (...) “a distinção entre lugares e não – lugares passa pela oposição do lugar ao espaço”. (...) “O não – lugar é o contrário da utopia: existe e não alberga sociedade orgânica alguma. E que de dia para dia, acolhe cada vez mais pessoas” sobretudo nos grandes centros urbanos actuais, como é o caso da cidade de Lisboa.

Augé encontra relevância no entendimento de se saber onde estamos e não existir controlo para onde vamos, onde o lugar passa a ser utópico na sua existência, transformando o espaço em algo inconvicto, não tendo a noção do passado, do presente e do futuro. Havendo uma confusão e mistura, que a única certeza seria a existência do ‘estar aqui’. Nestes “não-lugares” a regularidade de confluência de caminhos ou destinos irrequietos e perdidos numa espécie de experiência que se uma forma imediata, parece acontecer do acaso, estando patente uma experiência fria, distante, solitária, disfarçada pela aparência de uma superabundância de comunicações, afinal apenas fingidas. “*O espaço do ‘não-lugar’ não cria nem identidade singular, nem relação, mas solidão e semelhança.*” Marc Augé queria dizer com esta frase, que de numa visão antropológica, que estes espaços são definidos por uma relação anónima.

Assim, direcciona este facto, para um acontecimento que tem proveniência nos dias de hoje, situando numa super modernidade, achando que irá ter frutos no futuro, mas sempre numa espécie de etnologia da solidão. De uma forma muito esclarecedora, afirma serem os “*lugares antropológicos criam social orgânico, os não - lugares criam uma espécie contratualidade solitária*”.

Esta analogia dos lugares com os “não–lugares”, é sem dúvida, uma consideração que se tem de ter, devido à actualidade, ao produto de um estado efémero, numa sociedade que se envolve tanto nos lugares, como nos “não-lugares”. Ambos «brincam de mão dada», fundem-se, apoiam-se, interpenetram-se, mas sobretudo complementam-se pela sua contradição. E neste sentido, Augé define estes não – lugares, sendo uma referência da super modernidade definindo-a através de três fases importantes do excesso da mesma. Na primeira definição, salienta a super abundância de acontecimentos

(o tempo), na segunda salienta, a superabundância espacial (o espaço) e por fim, aborda a individualização de referências (o ego). Augé encontra uma realidade nestes espaços descomprometidos, neste exemplo isolado, num ponto de tensão urbano, onde as pessoas apenas passam e na sua recolha existencial dão lugar a mais um acontecimento de passagem.

3.3. A fragmentação urbana

Com a extensão das cidades, o seu perímetro aumenta, salientando um acréscimo de infra-estruturas, trazendo como consequência, novos centros nos subúrbios, mas com uma adesão populacional diminuta em relação ao núcleo das cidades.

Para compreender as alterações que originaram o nascimento da periferia nas cidades contemporâneas, é fundamental situá-las num âmbito mais genérico das profundas alterações do sistema mundial nas últimas décadas. Acontece após a Segunda Grande Guerra, por meados dos anos 60, surge o processo de internacionalização do capital e a um modelo de circulação de bens, pessoas e riqueza distinto do modelo de ordem mundial que vai até aos anos 50, modelo este que se baseia numa distinção entre produção e capital financeiro. Sendo assim, o capital autonomizou-se da produção e a lógica puramente espacial acabou. As economias periféricas estão ligadas às economias centrais e estas são destino de economias subdesenvolvidas. As ligações entre o primeiro e o terceiro mundo romperam-se. As economias transnacionalizaram-se e são simultaneamente centro e periferia. É esta a lógica global que a cidade começa a defender.

A acompanhar estas alterações no sistema capitalista está o fluxo de pessoas das margens para o centro. Este modelo de deslocação da população já não puramente internacional entre comunidades, tal como era identificado na modernidade, mas corresponde à instauração de um espaço transnacional.

Desta forma, surgem novas estradas para garantirem a mobilidade e os novos serviços que são transferidos, conseguindo que a estrutura metropolitana evolua para uma nova organização, representando novas centralidades. Devido a esta extensão, emerge a fragmentação estrutural urbana, não só pelo factor territorial como sócio económico.

Quando se menciona que houve uma fragmentação urbana, o que se pretende referir, não é apenas uma mudança na estrutura urbana, mas acima de tudo, da descontinuidade sócio económica que ela carrega. Ou seja, de um modo genérico, entende-se que não existe uma relação profunda com as áreas envolventes, destituídas de continuidade social e funcional. Deste modo, ainda é considerado nos dias de hoje, um modelo de referência para a explicação da localização e centralidade. Contudo, constata-se que o comércio sofre alterações na sua localização e escala, complementando-se com diferentes tipos de centros, modelos de estabelecimento e formas de comércio.

De uma forma geral, creio que este desenvolvimento das cidades para a periferia teve bastante interferência, nos novos modos de vida nos centros das cidades. Com o aumento da especulação imobiliária em relação ao metro quadrado, nos centros das cidades, as pessoas optaram por se distanciarem dos núcleos centrais, optando pelos arredores da cidade, conseguindo residir em zonas menos atraentes, mas com alguma qualidade de vida. Contudo, o problema canaliza-se quando as zonas mais antigas da cidade, deixam de funcionar, através do abandono dos residentes e também dos comerciantes. Tudo o que antes funcionava de um modo natural, começa a ganhar lacunas graves. Os centros históricos que eram sustentáveis pela articulação das funções com a sua estrutura, hoje pertencem à zona velha da cidade, onde os proprietários das habitações preferem não investir na sua requalificação, por receio de não conseguirem receber pelo menos o que investiram. Assim, começa a existir a degradação dos edifícios e também de quarteirões.

Esta falta de relação do centro com toda a periferia e vice-versa, provoca o aparecimento de “não-lugares”, por ser uma resposta de sustentabilidade para

estes subúrbios, com a criação de grandes superfícies comerciais, parques industriais, habitações sociais que não passam de autênticos dormitórios, estradas que percorrem todas as áreas possíveis a garantirem que este ciclo consiga perdurar.

Por um lado, acredita-se que as cidades tinham de aumentar o seu perímetro para conseguirem responder às necessidades fundamentais do cidadão. Mas quando olhamos para o exemplo da cidade de Évora, sabe-se que apenas 2% da população é que teve necessidade de sair do raio de limitação da cidade, enquanto na capital de Portugal e mesmo no Porto, essa necessidade chega quase aos 15%. Temos de começar a reflectir, nas medidas que esta cidade de Évora tomou, para que tudo parece funcionar de outro tipo de maneira. O Presidente Municipal da Cidade de Évora, afirma que uma das medidas que se tenta implantar será de reduzir ao máximo o perímetro da cidade, tentando centrar e garantir a qualidade de vida que esta cidade sempre teve. Existe um programa “Cidade Viva” que procura reabilitar edifícios devolutos e mesmo requalificar tecido urbano, de modo, a albergarem novos moradores, com diferentes faixas etárias e níveis de vida, para que haja uma “reciclagem” natural de um todo.

Foi verificado que quando existe a intenção de melhorar uma determinada área urbana, não será muito viável fazê-lo por retalhos, porque a sua leitura global poderá perder-se e os resultados poderão não ser os melhores. Tal como sucede, na maior parte dos casos de crescimento das cidades, que acaba por resultar na fragmentação, tal como a carta do ICOMOS já define.

Com a questão do reabilitar, vem a necessidade de actualizar a sua definição, em que o Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do desenvolvimento Regional (Decreto Regulamentar n.º9/2009 de 29 de Maio), dizendo: *“A reabilitação urbana entende-se uma forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infra-estruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de*

utilização colectiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alternância, conservação ou demolição dos edifícios”. Em caso de dúvidas, o artigo está em anexo, neste trabalho.

3.4. Vazios urbanos

Com o estudo sobre o tema escolhido, vim entender que poderá existir alguma ligação sobre um vazio urbano e um “não-lugar”. Mas quando confrontamos estes dois «ingredientes» urbanos, denotamos algumas diferenças.



Figura 17: “Vazio” por Sandra de Sousa (Fonte: www.images.google.pt)

Assim, quando o Modernismo³⁸ surge, a existência da relação de cheios e de vazios no entendimento da cidade. Foi com o projecto arquitectónico que este termo (vazio) ganha vinculo e força como conceito. Portanto, esta acontecimento está associado ao surgimento da fragmentação urbana, onde a necessidade das pessoas faz com que tenham que colocar a hipótese de se afastarem dos grandes centros das cidades, criando a constatação do escasso envolvimento dos habitantes com os espaços urbanos da cidade. As pessoas isolam-se,

³⁸ Modernismo: “O início do século XX foi um momento de crise aguda, de dissolução de muitos valores. Os artistas reagiram ao cepticismo social, marcado por um laxismo próximo do *«laissez-faire, laissez-passer»* através da agressão cultural, pelo sarcasmo, pelo exercício gratuito das energias individuais, pela sondagem, a um tempo lúcida e inquieta, das regiões virgens e indefinidas do inconsciente, ou então pela entrega à vertigem das sensações, à grandeza inumana das máquinas, das técnicas, da vida gregária nas cidades.” (www.citi.pt)

complementam esse distanciamento e relacionamento com o consumo, vivem em torno delas próprias. E os lugares que ficam abandonados por essa deslocação para os subúrbios, começam a ficar descuidados e passam de lugares a ruínas, tendo uma incidência fugaz nos centros antigos das cidades, intitulados como centros históricos.

Sendo nos centros históricos que se denota uma maior constatação e existência efectiva de lugares que estão ao abandono, não só porque estas zonas por estarem localizadas no centro da cidade, serem demasiado dispendiosas, proporcionando a deslocação dos moradores para a periferia das cidades vizinhas. Os espaços que ficam desprovidos de utentes, transformam-se então em “Vazios Urbanos”.

Os vazios urbanos são essencialmente espaços que multiplicam-se no coração da cidade tradicional ou então situam-se de uma forma mais pontual pelas periferias. Por norma são identificados pelo seu grau de abandono, sendo então espaços que desapareceram, censurados ou então caídos em desuso, onde a sua sobrevivência está conservada por toda a estrutura urbana que a rodeia. Com todo este processo, existem uma série de programas camarários que tentam proteger estes lugares que estão desprovidos de cuidado e manutenção, tentando protegê-los de nós próprios, através de cartas, modelos de sustentabilidade e gestão que se foram desenvolvendo para garantirem que a reabilitação se faria de uma forma humana, funcional e acima de tudo tradicional.

No exemplo específico de Lisboa, encontramos uma série de Vazios Urbanos, na maioria dos casos, de ordem pública. Daí provém uma das preocupações urbanas actuais, colocando inúmeras interrogações em relação ao Parque Mayer, a antiga Feira Popular, ao Vale de Alcântara, Vale de Chelas, entre outros.

Quando se pensa no valor do metro quadrado destes vazios urbanos, pensa-se em rentabilizar ao máximo estes espaços com propostas para grandes projectos imobiliários que tenderão a mudar de um modo drástico a paisagem e território dos alfacinhas. Com isto, não quer dizer que será uma mudança

negativa, mas terá de haver um grande cuidado para que as tecnologias que serão administradas e com o elevado consumo que existe na sociedade, não existir um descuido do que realmente é importante, para que as nossas cidades não realcem as fragilidades que até aqui foram denunciadas.

Quando se tem um boa área de um Vazio Urbano, de uma maneira abrangente, verifica-se que as propostas para esses lugares “occos”, existe uma grande tendência para preenchê-los com “não-lugares”, principalmente quando são projectos de carácter público.

A confusão que surge passa mesmo por aqui, se estou na presença de um quarteirão onde existem uma série de edifícios devolutos, estarei na presença de um vazio urbano ou num “não-lugar”?

Obviamente, que a resposta a esta questão é que serão vazios, porque os “não-lugares”, que o Marc Augé defende teriam que estar relacionados com uma parte de consumismo e ausente de afectividade e identidade. Sendo assim, jamais este exemplo poderia estar inserido nessa leitura. A única semelhança que possuem é que ambos possuem pontos de tensão, tendo a possibilidade de um gerar o outro.

Estaremos a passar apenas uma crise económica global ou estaremos também a passar uma crise de valores éticos, morais e de identidade? Será que estes vazios urbanos e os “não-lugares” apenas reflectem uma má gestão do território ou será também um reflexo da imensa informação que nos chega e que não conseguimos saber filtrar a essência dos problemas, de forma a não asseguramos uma boa interpretação do que a cidade nos apresenta? Estaremos a pegar bem no problema?

Estas questões levantam-se porque sabe-se que a cidade é um organismo vivo, que sofre transformações muito rápidas e a resposta aos problemas, demoram sempre mais tempo a surgirem, principalmente quando se tenta combater um problema que aparenta ser mutável, a dificuldade de controlá-la será de uma grande complexidade. Portanto, a probabilidade dessa solução ser totalmente eficaz, poderá suscitar algumas dúvidas. Onde, apenas o

tempo irá demonstrar em definitivo se as respostas apresentadas foram adequadas.

3.5. Outras leituras sobre o “não-lugar”

Convém de certo modo, mostrar interpretações diferentes sobre os “não-lugares”, senão o vínculo ao conceito definido pelo Augé, poderia ser considerado como uma verdade absoluta. Assim, fazendo referência a outros olhares, essa realidade fica mais bem consolidada.

Assim, será mencionado o arquitecto Rem Koolhaas, que faz dos seus projectos uma arte que reflecte um entusiasmo e fervor sobre o caos urbano, tirando partido dos “não-lugares”.

Rem Koolhaas, que escreveu profusamente sobre as periferias – nomeadamente num ensaio intitulado “The Generic City” [A cidade genérica] – onde as mesmas são avaliadas à luz de uma espécie de fascínio mórbido enquanto lugares sem história, sem identidade e sem um domínio público para além das estradas e dos aeroportos. Na realidade, Koolhaas interroga-se sobre se a cidade genérica não será sinónimo do aeroporto contemporâneo; avança que “*a sua principal atracção é a sua anomia*”. Sendo o espaço dos desenraizados.

Quando discute o projecto da cidade moderna de um ponto de vista tanto fisionómico como técnico, acrescenta a proposta de uma cidade ideal. Não é por acaso que as suas imagens possuem uma enorme repercussão no mundo do cinema.

Outra teoria que defende seria na adaptação aos arranha-céus e não os arranha-céus adaptarem-se a uma teoria. Os arranha-céus são inevitáveis mas devem ser pensados de forma saudável e esteticamente apelativa.

Desde então, os arranha-céus têm tomado a imaginação das cidades, conselhos e corporações no mundo inteiro. Contudo, segundo o crítico de arquitectura e planeamento, Roberto Segre, que com a queda das torres do

World Trade Center como um começo para a fragmentação desmesurada e pós-moderna que se tornou a condição mundial actual, onde a ambiguidade entre o real e o virtual prevalece.

De repente parece que os estilos históricos estão esgotados, dando lugar às novas tendências modernistas. Ao construírem os edifícios compulsivamente competitivos, onde a população passa a ser “crítico” sobre a sua construção, sendo esse o segredo de um contínuo suspense arquitectural.

Koolhaas vê os espaços como um centro tecnológico, analisa os edifícios e encontra neles artificialidade. Os seus projectos incorporam a complexidade urbana, a fragmentação e o caos urbano das grandes metrópoles. Para ele a continuidade é a essência.

A metrópole esforça-se por alcançar o ponto mítico em que o mundo se transforma em algo completamente construído pelo homem. A existência da cidade passou a ser como a da natureza que antes existia no seu lugar, dada como certa, quase invisível e impossível de descrever.

Para quem visita a cidade é possível sentir o *delirio* de que Koolhaas fala, é possível ver a anarquia das alturas e como a vida flui entre os edifícios agulha. A grelha é um labirinto organizado para *matemáticos*. O Central Park é um conjunto de blocos de natureza artificial.

Assim, acredita que as cidades sejam um gigante parque de diversões em que as atracções são os edifícios, a paisagem urbana e as pessoas. Encontra nos não – lugares um interesse maior, dando ênfase à sua condição e faz dessa propriedade particular, algo de maior, gigantesco, cheio de energia e dinamismo, dizendo: “... *It was said that someone standing alone enough on Fifth Avenue and 23th Street might meet everyone in the world...*”

Identificando mesmo os “não-lugares” como «o grande potencial metropolitano da Europa», sobre os quais pode recair a intervenção do

planeamento actual uma vez que «são mais fáceis de controlar do que o edificado» já existente.

Este processo fez com que a teórica cultural Jane Butzner Jacobs³⁹ fizesse uma crítica pós-colonial aos edifícios altos (Jacobs, 1961). Serão esses prédios residenciais altos apropriados para aquelas sociedades, contrariamente à sociedade americana? Sua tipologia permitirá a criação de cidades mais habitáveis naquelas regiões? São ambientalmente sustentáveis?

Alguns arquitectos e planeadores urbanos têm dito que as pessoas desses países reivindicam conjuntos residenciais verticalizados e, portanto, estão a “colher o que plantaram”.

3.6. Evocações artísticas do “não-lugar”

Com esta investigação, veio-se a constatar que depois do conceito lançado pelo Marc Augé, que houve vários artistas a pegarem neste tema e deram seguimento ao seu trabalho nas variadas vertentes. A mais patente é a via da fotografia, criando perspectivas ao espectador, de modo a obter um olhar crítico aos “não–lugares”.

3.6.1 Arquitectura

Dentro da área da arquitectura, existe um livro lançado pelos arquitectos Diogo Lopes e Nuno Cera, que se intitula o “*Cimêncio*” que é lançado em 2003. Mencionando os vários “não–lugares” na cidade de Lisboa e também dando uma nova leitura aos mesmos. Este livro é realizado por dois arquitectos, Diogo Lopes e Nuno Cera, onde descrevem a sua obra como sendo uma “ (...) *tensão entre texto e fotografia, linguagens com técnicas e recursos específicos, unidas contudo pela vontade de olhar para os mesmos sítios a partir de um universo de afectos e referências que se tocam.*”

³⁹ Jane Jacobs (1916-2006) “foi uma escritora e activista política canadense nascida nos estados Unidos da América. Sua obra mais conhecida foi *A vida e morte nas cidades* (1961), na qual crítica duramente as práticas de renovação do espaço público dos anos cinquenta nos Estados Unidos.” (www.wikipedia.pt)



Figura 18: Capa do Livro do “Cimêncio” e à dta uma entrada de uma bomba de serviço, autoria de Nuno Cera (Fonte: Livro “Cimêncio”)

Ao nível arquitectónico torna-se mais complexo, mesmo que a teoria seja a base para a parte prática. Tudo o que a arquitectura abraça, não poderá ser assim tão simples. A dificuldade de encontrar boas soluções para determinados problemas, mesmo que sejam experimentais, terá de haver uma delicadeza e em simultâneo um manejo quase cirúrgico. Porque trata de encontrar um equilíbrio com o existente, fazendo uma projecção futura e ainda obter a resposta para o problema em causa.

Contudo, na Trienal de Arquitectura 2007, todos os projectos foram realizados a um nível académico, existindo alguns projectos que foram ao encontro de uma resolução para os “não-lugares”.

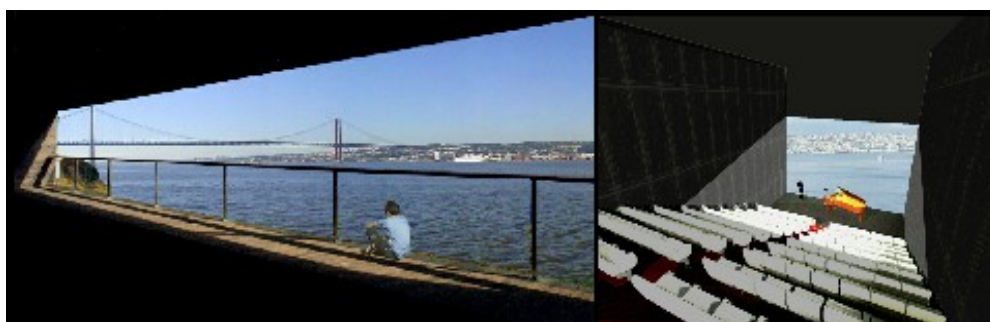


Figura 19: Projecto vencedor da Trienal de arquitectura de 2007 – “Jangada de Pedra” (Fonte: www.images.google.pt)

Sendo os vencedores da Universidade Lusíada do Porto, os autores são: Carolina Carvalho, João Martins, Licínio Oliveira e Pedro Januário, com o projecto “*Jangada de Pedra*” relativo ao tema da Fábrica Desactivada no

Ginjal/Almada. Intervindo na ruína da Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau, com uma proposta de renovação no programa do edifício, onde mantém as relações com a envolvente e a projecção de um equipamento que faça parte de um pólo e em simultâneo que faça também de fronteira entre as cidade de Almada e Lisboa, revitalizando a zona ribeirinha do Ginjal.

Nessa bienal houve mais propostas, dentro e na periferia da cidade de Lisboa. Não irei mencioná-los devido a serem um bom número de intenções, assim, fica registado o primeiro prémio desta exposição.

Como se poderá verificar em anexos, existem entrevistas a vários arquitectos no decorrer da Trienal de Arquitectura de 2007, onde existem opiniões sobre os vazios urbanos.

3.6.2.Fotografia

Uma das referências actualíssimas que também encontra base de trabalho nos “não-lugares” é o trabalho do fotografo Edgar Martins, que foi recentemente nomeado com o prémio Bes Photo 2008. Trabalhando com imagens de aeroportos, mas essencialmente com imagens contemporâneas, encontrando neste tema, uma leitura mais familiar, achando que: *“as paisagens não se caracterizam já pela polaridade cidade/campo; já não são os centros e as periferias que caracterizam as próprias cidades, antes o desenvolvimento é cada vez mais disperso, multicentrado e banal”*. Tendo como base de reflexão, livros da autoria de Frederic Jameson, Henri Lefebvre, Guy Debord, Martha Rosler, Marc Augé e Christine Boyer, entre muitos outros. No entanto, a maior influência que retirou foi a do arquitecto Rem Koolhaas e do crítico da cultura Jean Baudrillard. Tal como esses autores, tenta encontrar um sentido nesta paisagem de *“aeroportos auto-similares, auto-estradas e desenvolvimento comercial insípido – aquilo a que “com relutância” designa como “espaço não - local”*.

“Até certo ponto, estou a examiná-lo no contexto de um quadro familiar de opostos, ou daquilo a que chamo “polaridades de espaço natural e construído”. Esta estratégia é evidente sobretudo nas minhas imagens diurnas de pistas de descolagem com o oceano por fundo. Mas estarei realmente nestas imagens advogar polaridades? Ou a natureza e o espaço construído estão a colidir, a sobrepor-se e a esbater-se? Há subtis mas inequívocas comparações tonais e texturais entre a pista de descolagem e o oceano numa imagem em que o asfalto parece apoiado sobre a água e projectado acima dela. “



Figura 20: Fotografias de Edgar Martins, à esqª da exposição “Photo district news”, à dtª “Tipologies” (Fonte: www.images.google.pt)

Temos também outro fotógrafo que também explora este campo. Sendo ele conhecido como Paul Graham. Sendo associado a um projecto realizado no Porto, associado a este enredo dos “não-lugares”. Onde se manifesta com a sua obra fotográfica, marcando diferença nos resultados obtidos, rompendo com a tradição clássica, no registo que compõe.



Figura 21: “Shimer” de 2004 e “Burning Fields” de 1981, autoria de Paul Graham (Fonte: www.guardian.co.uk/artlanddesign/2009)

Reflectindo sobre a ‘sombra invisível’ e relatando a história que o local nos presenteia. O seu trabalho possui uma grande carga simbólica e chega a ser mesmo poética, transpondo na via visual. Consegue transpor a solidão que estes espaços possuem, reflectindo sobre a banalidade e o consumo actual e por consequência o materialismo.

Dentro do mesmo projecto, temos o fotografo Vitor de Andrade, que defende que somos fruto da consequência urbana, conforme agimos, alteramos ou acompanhamos os padrões estipulados pela sociedade. Afirmando, que a *“cidade é feita de nós, e da arquitectura difícil das nossas emoções”*, estabelecendo uma relação entre o percurso que fazemos diariamente, com os hábitos que construímos, dando realce à identidade de um povo.

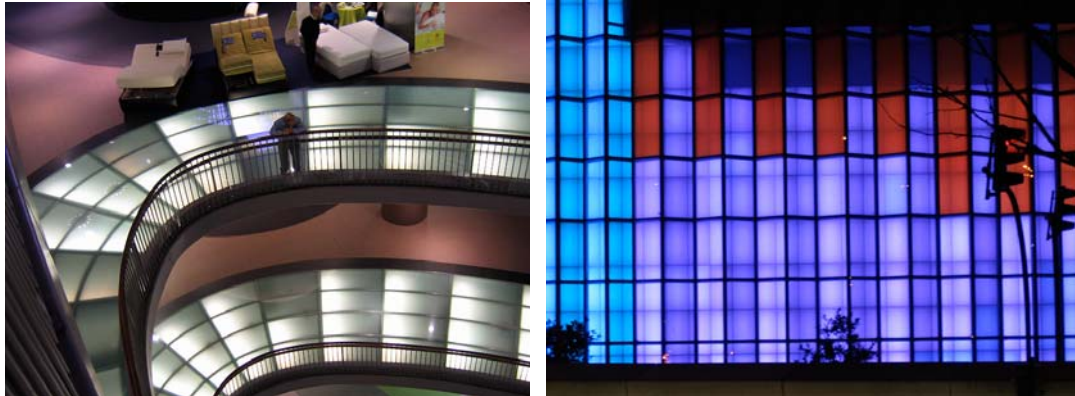


Figura 22: “Shopping DolceVita” no Porto, autoria de Vitor Andrade
 (Fonte: www.naolugaresnoporto.blogspot.com)

Correia Fernandes possui uma perspectiva realmente interessante, também ligada à cidade do Porto. Aplicando a sua dedicação aos «vazios» e «verdes urbanos», transpondo a vontade de transformar um espaço vazio num espaço não construído. Defendendo que nos «vazios urbanos» são espaços potenciais para lhes aplicar uma determinada função útil.



Figura 23: “The end is the beginning is the end”, autoria de Carlos Correia Fernandes
 (Fonte: www.khiasma.blogspot.com)

Paulo Castro Seixas, licenciado em antropologia, encontra nas cidades, uma “ *definição de cidade feita da homogeneidade de não-lugares coexiste e onde cada portuense assume naturalmente a sua própria história*”. Define o conceito das ilhas do Porto em prole deste trabalho de equipa.

Carlos Lobo, também fotógrafo, tem um extenso trabalho sobre os “não-lugares”, possui registos sobre as cidades, onde o resultado reflecte um cuidado destas não como lugares próprios, mas como uma realidade actual e urbana. As suas fotografias retratam a resistência aos aspectos físicos e psicológicos, evocando paisagens desertas e edifícios devolutos, não encontrando nenhum modo de habitabilidade.



Figura 24: “Unknown landscapes” autoria de Carlos Lobo, (Fonte: www.images.google.pt)

O fotógrafo André Cepeda, desenvolve o seu trabalho tendo como base o conceito de «moving», justificando a sua «teoria» fazendo uma analogia entre a imagem fixa e a imagem em movimento. Tendo em conta, que este conceito de movimento é a única relação com os “não-lugares”, trazendo ao espectador, algo intemporal. Achando que se “*deixarmos de habitar por esses não-lugares, de nos determos neles e de os transformarmos em sítios*”.



Figura 25: “Moving” de André Cepeda (Fonte: www.images.google.pt).

Certamente, que existirão mais criadores e pensadores que abordam este tema, mas sem dúvida alguma que a vertente mais plástica consegue captar bons resultados experimentais. Este tema, pressupõe ser um tema filosófico, onde aborda as várias experiências com o mundo actual, de como nos chega, de como o sentimos ou não.

Tende a encontrar devaneios plásticos, onde a crítica de uma objectiva captura registos de ausência, de permanência, de algo que tenha o carácter efémero, movimento, transitório.

).

3.6.3 Cinema

Com a pesquisa que foi feita, encontrei vários registos cinematográficos. Sendo o mais antigo, o do realizador francês, Alain Resnais em que retrata a vivência de um hotel que procura obter um lugar no mundo. Este filme chama-se “L’Année dernière À Marienbad de 1961. De um modo sucinto, este filme associa ao hotel um espaço labiríntico, mostrando a desorientação que nos leva a lugares que aparentemente são todos iguais, representando um espaço fora do tempo e espaço, deixando o espectador sem grandes referências cronológicas, contudo este filme possui um grande carácter simbólico reforçando o conceito do “não-lugar”.

Um filme mais actual que acolhe este conceito é o da realizadora Sofia Coppola, intitula-se como “*Lost in Translation*”, realizado no ano 2003. O desenrolar da história passa-se na cidade de Tóquio, onde os protagonistas são oriundos da América, sentindo que têm algo em comum (país onde vivem) unem-se para explorarem diversos acontecimentos em Tóquio. Grande parte das cenas passam-se em lugares de transição, como o hotel, lavandaria, bar, entre outros. De uma maneira geral, a realizadora consegue subtilmente mostrar esses “não-lugares”, de modo a que a história não se centralize nesses espaços.

Por último, na vertente da audio-visuais, ainda destaco o filme “Ensaio sobre a Cegueira” direccionado pelo Fernando Meirelles, lançado no ano passado, 2008. Destacando de um modo rude, a representação da cidade num estado de caótico, onde a desorientação e a desvinculação que se mostra pelo facto do ser humano estar a tentar sobreviver a uma doença rara. Fazendo uma analogia entre este registo e os “não-lugares”, poderei dizer que este filme para além de conseguir representar esses vazios, também critica o olhar sobre as coisas quotidianas. Há que estar em alerta ao que nos rodeia e ao que se pretende.



Figura 26: Capas dos filmes que reflectem os “não-lugares”.(Fonte: www.images.google.com)

Dentro da parte cinematográfica, existe um documentário que faz uma viagem épica directamente do berço da civilização ocidental até a França do final

do século XX. Sendo ausente de legendas, porque existe apenas a imagem e a música evocativa incomum. É baptizado com o nome do deus grego do tempo, Cronos, mas numa adaptação actual, ficou intitulado por “Chronos”, mostra a história de uma região do mundo. Filmado com técnicas de Tempo e Slow Motion, este documentário mostra cenários e paisagens incríveis, humanas e naturais, mas acima de tudo, mostra a evolução dos tempos. As últimas filmagens retratam verdadeiramente o movimento nas cidades.

Este documentário, por enfatizar o tema de estudo, coloquei-o em anexo, devido à dificuldade de o obter.

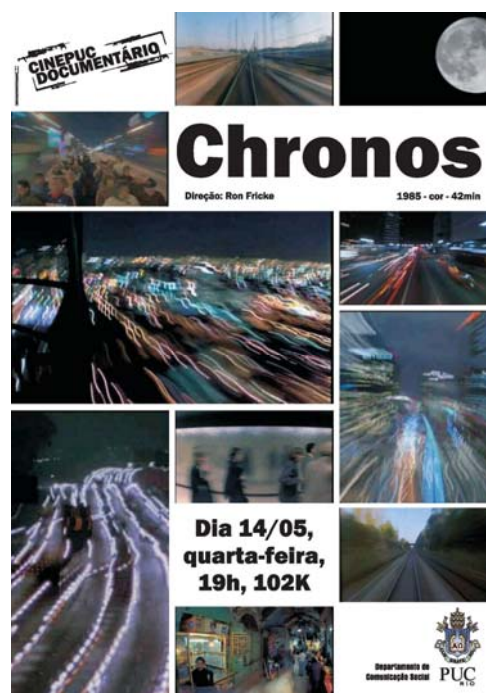


Figura 27 – Capa do documentário “Chronos” (Fonte:<http://mercadolivre.com.br>)

3.6. *Eventos da actualidade*

No Experimenta Design 2009 – Bienal de Lisboa, irá decorrer a exposição “Quick, Quick, Slow – World and Image in Time”, tendo como referência as primeiras manifestações do cinema experimental moderno e o seu progresso através do cinema e da televisão até meados/finais do século XX. O design gráfico materializa o tempo.

Esta exposição irá ser realizada entre os dias 10 de Setembro até dia 29 de Novembro, no Museu Colecção Berardo, em Lisboa. Ficando a referência de como o tempo reflecte nos “não-lugares”, sejam eles na arquitectura, fotografia, design e até mesmo nas novas tecnologias (internet

3.7. Caso de estudo: Estação do oriente em Lisboa

A organização da Exposição Internacional de 1998, em Lisboa, combateu uma séria de necessidades urbanas, de serviços e transportes, às quais o projecto vem dar resposta com a intervenção para a Estação do Oriente. Em simultâneo, provoca a transmissão da imagem de Portugal para o estrangeiro, procurando contrapor o presente e o passado do país, enfatizando a modernização ilustrada pela concretização da Exposição Mundial de Lisboa. Tendo como carácter único e efémero de um acontecimento como foi a Expo’98, conseguiu um encontro de proveitos e modos de estar transitórios num mesmo cenário de mobilização e de convívio.

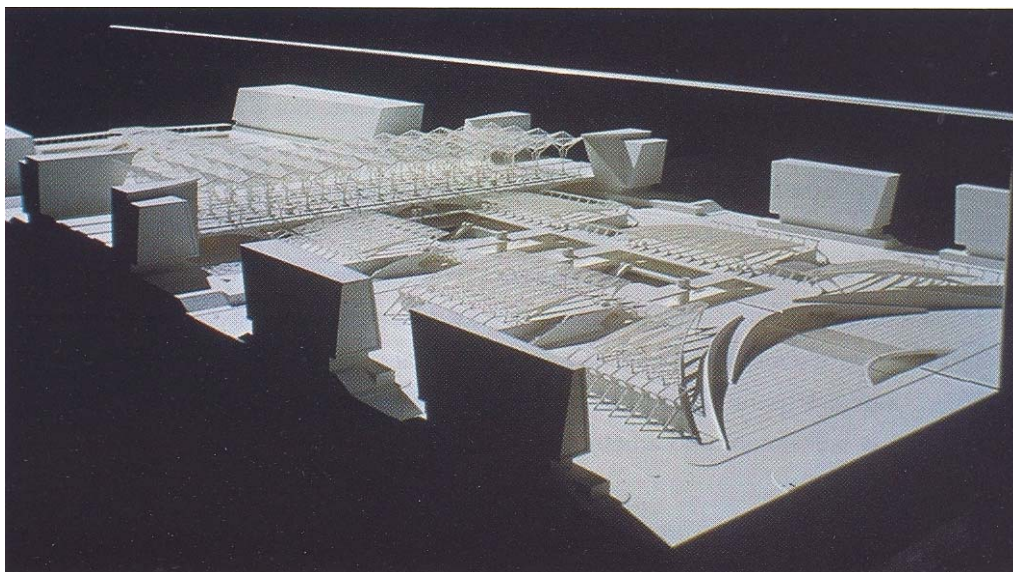


Figura 28: Maqueta da Gare do Oriente, (Fonte: Architéci, nº 3)

Este intermodal, vem a ser desenvolvido pelo arquitecto Santiago Calatrava, aproveitando a rede ferroviária já existente (conforme concepção inicial constituída por uma barreira física entre a cidade e o rio), inserindo a rede rodoviária (rede urbana, suburbana e internacional de autocarros) e a do metro, possuindo praça de táxis e estacionamento. A gare vem a ter um papel

fundamental para o escoamento de pessoas, que tanto se esperava para a visita à Expo’98, como também se justifica com o desenvolvimento posterior à obra, havendo um desenvolvimento de construção, tanto de habitação, mas principalmente de escritórios e serviços. Portanto, este espaço está cheio de “não-lugar”, possuindo uma extensa área de chegadas e partidas, onde a vontade de permanência se esvazia com a pressa e o movimento.

Este movimento será reforçado com a chegada do TGV a Portugal, fazendo desta estação, um ponto de ligação com a infra-estrutura desde Espanha, existindo então um projecto para expandir a Gare do Oriente, preparando-se para abraçar a linha de alta velocidade, prevista para o ano 2015.

Quando o arquitecto se submeteu a tal compromisso, entendeu que esta estação seria um encontro de várias redes de transporte e não um terminal, onde tudo finalizaria naquele ponto, mas sim uma passagem importante de Lisboa.



Figura 29: “Gare do Oriente”, (Fonte: www.images.google.pt)

Resumidamente, o arquitecto descreve a sua obra da seguinte maneira: “ *O complexo estende-se de leste para oeste na seguinte configuração: Terminal rodoviário e estacionamento: Duas palas de vidro e aço, aludindo às vizinhas ondas do mar, protegem as duas plataformas com 112 metros de comprimento e 11 metros de largura. As palas encontram-se ligadas por uma galeria longitudinal, no nível +14.00, que termina na estação. A área de serviço rodoviário encontra-se na extremidade das plataformas. O estacionamento com dois pisos, e com uma capacidade para 2000 carros, situa-se ao nível inferior à estação.*

Estação de metro: Localiza-se no piso inferior, ao nível -5.20, e atravessa transversalmente o projecto. Um piso intermédio, ligado à galeria longitudinal, funciona como vestíbulo principal.

Estação de comboios: As oito linhas de caminho-de-ferro atravessam o projecto numa ponte coberta por uma estrutura semelhante a uma árvore em metal e vidro. Com 78 metros de largura e 238 metros de comprimento, concentra as principais funções de caminho-de-ferro no seu eixo central, distribuído por vários níveis. O acesso às plataformas e a venda de bilhetes encontra-se ao nível +14.00, as áreas comerciais e a galeria principal ao nível +9.00, os espaços técnicos e as restantes áreas comerciais ao nível +3.60.

Galeria Longitudinal: Situada ao nível +3.6, funciona como corredor e atravessa todo o projecto, interligando as diversas áreas. Está coberta de espaços comerciais, alguns dos quais se estendem por dois níveis. Atravessando a estação de caminho-de-ferro, desemboca numa grande área de comércio e lazer, situada sob a praça da Estação.”

Considerando o presente caso de estudo, como um espaço transitório, iremos compreender a articulação da circulação pedonal central da Gare do Oriente com a entrada central do Centro Comercial Vasco da Gama, que resulta num sistema pedonal de 450m que origina os principais fluxos pedonais da zona central do Parque das Nações. Pela complexidade espacial da passagem em estudo, iremos dividir em três partes distintas: o espaço de passagem Poente, caracterizado pelo espaço de distribuição para o terminal dos autocarros, táxis e estacionamento automóvel; o espaço de passagem Central de maior complexidade que permite a articulação com as plataformas do comboio, metropolitano e praça exterior; o espaço de passagem Nascente, composto pela entrada do centro comercial.

Esta infra-estrutura responde em adaptar o recinto Expo'98 dos meios de transporte pesado de passageiros que permitiriam escoar os visitantes no decorrer da exposição, como também o seu funcionamento seria uma garantia para o futuro da área de intervenção, respondendo à mobilidade e ao funcionamento permanente dos transportes públicos.

Em simultâneo, existe em conjunto, a necessidade de desenhar a “nova” cidade de uma superfície comercial que correspondesse às necessidades futuras daquela área, acrescentando no plano de desenvolvimento um Centro Comercial Tradicional de vasta dimensão, que viria a ser projectado pelo arquitecto José Quintela da Fonseca.

Assim sendo, a Gare do Oriente é administrada por uma empresa pública. O Centro Comercial Vasco da Gama, por sua vez, pertence a um grupo privado. O regime de propriedade dos espaços comerciais associados aos ambos é em arrendamento.

Não possuindo qualquer tipo de regulamento específico para a utilização do espaço na Gare do Oriente. Na sua maioria, o espaço é de utilização livre e pública existindo apenas algumas áreas, cuja utilização está limitada ao pagamento de uma tarifa, como é o caso do acesso à plataforma da estação de metro.

No que diz respeito ao Centro Comercial, o seu horário de funcionamento e a sua utilização rege-se por um código de conduta, elaborado pelos seus titulares, onde existe a interdição para alguns comportamentos (por exemplo: fotografar).

Este estudo abrange a zona oriental da cidade de Lisboa, num ponto de proximidade entre a cidade consolidada existente – o Bairro dos Olivais, o Bairro da Encarnação e a ligação ao aeroporto (através da Avenida de Berlim) – e a cidade “nova” do Parque das Nações, que se desenvolve através da Expo'98.

A adaptação urbana destes espaços é valorizado pelo sistema de transportes de Lisboa, por entrar em contacto directo com várias outras zonas da cidade por intermédio do metropolitano, do comboio e dos autocarros, como foi dito anteriormente.

Relevando os elementos marcantes do local, salientando a frente de rio do Parque das Nações, como um espaço de carácter lúdico e a crescente importância de toda a zona na cidade de Lisboa assumindo-se como uma nova centralidade. O objecto de estudo revela-se também como um marco urbano específico da zona uma vez que a viabiliza em termo de acessibilidade e oferta comercial.

Este conjunto Gare do Oriente/C.C.Vasco da Gama permite a ligação pedonal ininterrupta entre o meio de transporte individual ou colectivo e a frente de rio do Parque das Nações a duas cotas distintas: ao nível do piso -1, abaixo da cota do espaço público exterior, sem qualquer nó entre fluxos pedonais e de veículos motores; ao nível do piso térreo, relacionando-se com a praça pedonal coberta e atravessando a Avenida D. João II. Em ambos os percursos existem diversas ligações com a estrutura urbana envolvente à cota do piso térreo, sendo a principal (praça pedonal). A ligação com a frente de rio faz-se através da entrada Nascente do centro comercial, ao nível dos pisos -1 e térreo, na continuidade do corredor pedonal do Rossio dos Olivais.

Este espaço de transição funciona, assim, como uma porta de entrada nesta zona da cidade, originando e distribuindo os fluxos pedonais dos diferentes locais e meios de transporte.

A Poente, por outro lado, a relação com o espaço transitório, com o exterior é clara, sendo uma passagem claramente interior, por intermédio das circulações verticais em escada e elevador, o espaço de passagem Central apresenta um carácter mais ambíguo no que à sua interioridade se refere, uma vez que a continuidade com os espaços exteriores é bastante fluida não existindo um limite físico no contacto com a praça coberta ou o terminal dos autocarros. Este

espaço apresenta-se mais como um espaço coberto do que como um espaço interior.

A entrada do centro comercial, a separação entre o espaço exterior e o espaço da passagem está claramente definida pelas portas de entrada do centro comercial que coincidem com os seus limites físicos. Enquanto, que na passagem Poente e Central os pontos de contacto com o exterior são múltiplos, na zona do centro comercial eles são reduzidos apenas aos essenciais, os que permitem rentabilizar os fluxos originários dos meios de transporte quase destinam à frente de rio, sendo o restante quarteirão bastante inerte na comunicação com o exterior (entradas de estacionamento e de serviços).

No que diz respeito aos usos, existe uma gradação na diversidade de oferta das actividades no espaço da passagem. Enquanto, que no espaço de passagem a Poente a utilização se restringe apenas à articulação dos fluxos dos vários transportes, no espaço Central da gare são integrados outros usos que promovem a diversidade dos acontecimentos nesse mesmo espaço: lateralmente à circulação principal existem pequenos estabelecimentos comerciais que geram uma oferta bastante diversificada, enquanto, que na sua zona central é comum a realização de actividades como feiras do livro, feiras gastronómicas, etc. Esta variedade permite fomentar uma utilização mais alargada do espaço que vai além da sua utilização enquanto espaço de circulação. Por último, o espaço de passagem afecta ao centro comercial assume claramente a oferta comercial como objectivo primeiro da sua existência.

Aqui, pequenas e grandes lojas laterais ao espaço de passagem coexistem com uma grande superfície e com pequenos quiosques, tirando partido do fluxo pedonal de acesso à frente do rio. Estes espaços estão organizados segundo os produtos que oferecem, sendo o piso inferior dedicado a uma oferta mais diversificada e de carácter utilitário (lojas de telemóveis, papelarias, florista) e os pisos superiores dedicados a uma oferta mais especializada (piso intermédio dedicado maioritariamente ao pronto a vestir e o piso superior aos cinemas e restauração).

Perante esta sucinta explicação do projecto e tendo em conta o que é um “não-lugar”, justifica a escolha deste exemplo, porque desde ter feito parte do evento Expo’98, também ganhou um papel de ícone local.

Contudo, quando lemos a explicação do autor mesmo sabendo que é resumida, deparamo-nos com o facto de não encontrar nenhuma referência ao lugar em que está a intervir. Resumindo apenas ao projecto, explicando-o autonomamente, como se não existisse referências locais, portanto, a relação com o passado, com a memória e identidade, não mostra vontade de o realçar, acreditando na prosperidade no presente e no futuro.

Assim sendo, esta estação ganha simpatia pelo seu lado estético, por toda a carga simbólica e modernista que tem, conseguindo cativar o olhar de quem por ali passa pela primeira vez, contudo, pelo lado do utilizador assíduo, esta obra apenas respira a sua função, porque de conforto, pouco o evoca. Em dias de sol, as pessoas ficam sem qualquer tipo de sombreamento enquanto esperam pela chegada do seu transporte, e em dias de chuva, ficam igualmente desprotegidos dos arrufos da natureza.

Se estas infra-estruturas, por si só são reflexo de movimento constante, de passagem, seja qual for a função do projecto, jamais podemos descuidar das necessidades das pessoas, são elas que mudam a arquitectura.

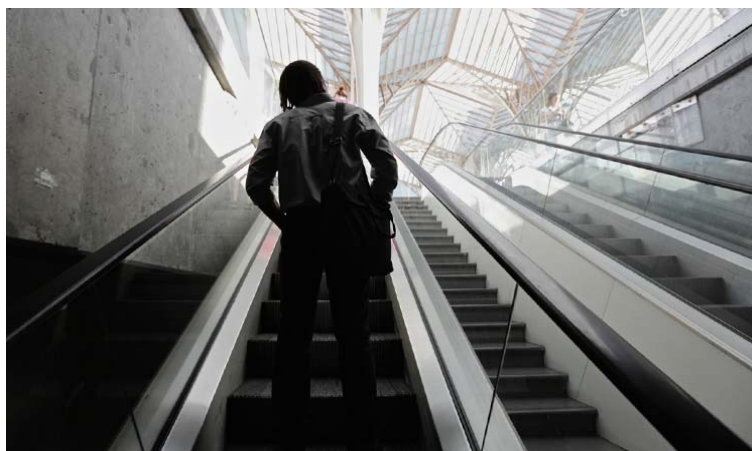


Figura 30: Espaço de transição entre o metro e a Gare de Oriente. (Fonte: www.images.google.pt)



Figura 31: Feira do livro no espaço central da Gare do Oriente, (Fonte: <http://4bp.blogspot.com>)

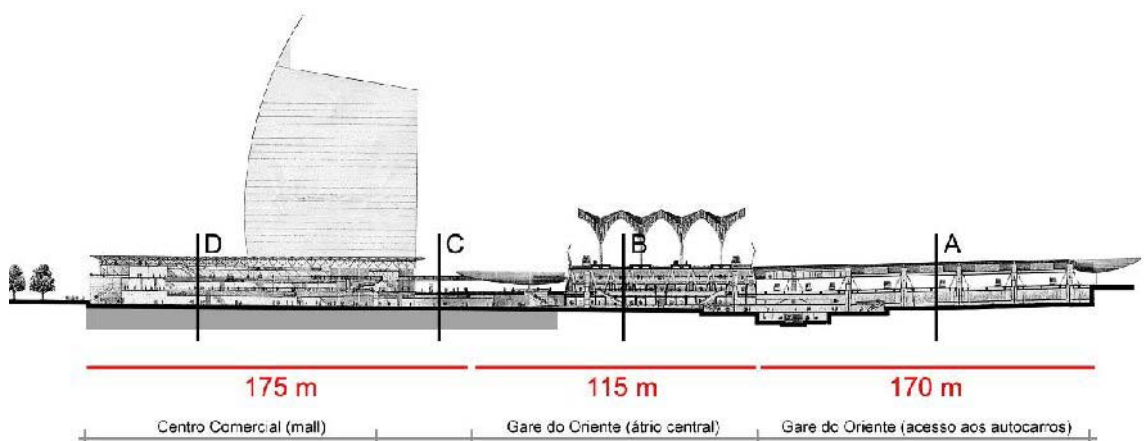


Figura 32: Espaço de transição, com corte do interior.(Fonte: Architécti, nº 3)

O espaço de passagem da Gare do Oriente revela-se bastante sucinto nos materiais que o revestem e essa simplicidade também está patente no seu

desenho. A estrutura em betão assume a definição do próprio espaço de transição, definindo a sua cobertura e as suas fachadas laterais. Os restantes



Figura 33: Acesso ao metro na Gare do Oriente (Fonte:www.portaldasnações.pt)

materiais existem em complemento do material estrutural, sendo eles, o vidro, as caixilharias em aço e alumínio (nas pequenas lojas laterais ao espaço de passagem e nas guardas), o tijolo de vidro entre os elementos estruturais da cobertura que permite alguma iluminação zenital e, por último, os que compõem os meios mecânicos de circulação vertical. Os pavimentos constituem-se por pedra natural no piso abaixo da cota do espaço exterior e calçada à portuguesa ao nível do piso térreo.

Enquanto ao *mall* do centro comercial, os materiais e o seu desenho são muito mais cuidados, verificando-se essa preocupação nos pormenores. A cobertura envidraçada é suportada por uma estrutura metálica e arrefecida por intermédio de um fluxo contínuo de água, que permite uma iluminação natural do interior bastante generosa, fazendo de lupa. As fachadas laterais do espaço de transição são feitas pelas próprias montras das lojas, que se materializam em diferentes representações gráficas (desenho) e nos materiais, através de elementos neutros das lajes, que são realçadas em alçado. Os pavimentos são em material auto-nivelante e evocam motivos aquáticos no seu desenho.

Na zona de transição, onde se encontra o maior público do sistema pedonal, está relacionado com os utentes do transporte público de curta e longa distância, bem como com o carácter lúdico da frente de rio do Parque das Nações e com a zona comercial do Centro Comercial Vasco da Gama. No caso dos espaços de passagem da Gare do Oriente, o público é claramente diverso, em relação ao Centro Comercial, por albergar os vários tipos de transporte, e pela sua continuidade com o espaço público exterior com a inexistência de limites físicos entre o espaço de passagem e o exterior. A zona central coberta da gare é amplamente utilizada não só pelos que mudam de transporte mas também, por quem usa a gare como porta de chegada e de entrada no Parque das Nações.

Por ser um espaço exclusivo do comércio e de grande variedade de oferta, existe um grande número de utilizadores que permanecem bastante tempo no interior do centro ao invés de percorrerem o espaço de passagem. O Centro Comercial apresenta-se também como um ambiente mais restrito, onde o público aparenta uma maior capacidade económica. A presença notória de segurança e meios de videovigilância, garantem uma certa restrição, no tipo de público que utiliza o espaço. No entanto, pela continuidade espacial que detém em relação à Gare, existe, ao nível do piso inferior um fluxo de atravessamento de público mais diverso que tem origem na estação de metro da Gare do Oriente e que utiliza o centro comercial como espaço de passagem para a frente de rio.

A Gare do Oriente apresenta-se como um elemento fulcral da nova centralidade proposta com o desenvolvimento do Parque das Nações. O seu desenho pretende claramente que o próprio edifício seja a imagem de marca da nova cidade, concordante com a sua função estruturante do tecido urbano. O sistema pedonal em estudo retoma essa condição, adquirindo, pela sua centralidade e intensa utilização, a função de porta de chegada e de entrada no recinto, o que contribui para a criação de uma identidade e valor simbólico que se relaciona com uma nova etapa do desenvolvimento da cidade de Lisboa.

Obviamente, que este tipo de arquitectura (“não-lugares”) está a ganhar notabilidade, afinal encontramos cada vez mais este tipo de arquitectura em todo o mundo. Mas sendo um número que tendencialmente aumenta, há que ter em conta a sua escala em relação ao homem e o seu modo de intervenção, parece que ainda assim, há algo que nos anda a escapar.

04 ESPAÇOS “TERNURBANOS” TRANSITÓRIOS



Figura 34: “Espaço transitório”, (www.images.google.pt)

4. 1. “Espaços transitórios”

Hoje, somos temos uma necessidade premente de transição, de desafiar o tempo, de estarmos no coração da multidão, rodeados de fluxos e refluxos em movimento. Para quem deslumbra, o cidadão, aparentemente, é submisso e rende-se passivamente ao fluxo aleatório e surpreendente das ruas. Fazemos parte da densidade massiva de gente, onde a memória do passado não tem espaço, nesta agitação constante. Somos o produto duma realidade cheia de densidade efémera, onde o «nosso olhar» está educado para ser bombardeado com as mais variadas «imagens», onde a leitura é fácil, mesmo quando estamos na “correria rotineira”. De certo modo, em menos de 50 anos, a rua que tinha um carácter de convívio, hoje, permite os encontros casuais com estranhos, facilita a solidão e incita a uma criminalidade que sempre acaba por surgir.

O que se constata nos nossos dias e que Walter Benjamin já antevia , quando criticava o movimento moderno, era: *“ no ambiente citadino o desejo colectivo de se suprimir e transfigurar a imperfeição do produto social, bem como as deficiências do sistema social de produção”*. As galerias de comércio, as exposições universais, o deambular pelas ruas e o novo urbanismo são, *“representações culturais, expressões fragmentares da nova dialéctica do olhar urbano. Esse olhar é um meio e um método de aceder e reconhecer a cidade-labirinto que é a expressão cultural da cidade moderna”*. Este «estar» veio para ficar, a cidade está associada à ideia de labirinto, onde a imaginação possibilita a existência de uma arquitectura que promove a individualidade e mapas alternativos.

Portanto, para entender o espaço urbano, convém entender os percursos que fazem parte integrante do todo. Se o ingrediente «tempo», não fosse parte da equação, a percepção do espaço seria algo estático, que ficaria estagnado pela visão fixa, como encontramos numa pintura ou numa fotografia. Será então fundamental ter a experiência de usar o tempo para sentir cada parte do percurso e pisar o passeio, percorrê-lo, desvendar o que faz dele uma direcção, e sentir as suas características evidentes. Sentir a cidade que se percorre e entender as diferentes formas de luz ao longo do dia, as memórias que evocam e que muitas vezes reflectem o nosso estado de espírito.

Portanto, a noção de que a experiência urbana e arquitectónica, implica não só uma presença física, como de movimento está directamente relacionada com o viajante e por quem por ela deambula, sendo o *“(...) Produto híbrido, resultado do cruzamento das modernas multidões urbanas com a lógica do consumo de massas, (...)retira uma capacidade muito particular para «ver» a modernidade e devolver dela e das suas múltiplas representações e redes de significação, uma imagem fiel porque, paradoxalmente, translúcida, e consciente, porque volátil e transitória.”*

Facilmente entendemos que nos dias de hoje nos sentimos desorientados em determinados espaços, perdermo-nos na multidão urbana, mas a nossa identidade permanece. Quando Benjamin, explica a lógica do consumo das massas, essa realidade atinge o seu pico com as grandes superfícies comerciais, que funcionam como referências à cidade, onde a organização do espaço está cingida ao consumismo, fazendo parte da nova cidade. conjuntamente criam-se eixos exclusivamente viários directamente relacionados com este acto consumista *“sucessivamente mais largos, a invadirem a cidade, a esquizofrenia dos túneis, dos viadutos e das passagens desniveladas, dos cruzamentos apartados, a mono funcionalidade gerada pela suposta inevitabilidade de uma utilização exclusivamente privada do automóvel.”*



Figura 35: “Auto-estrada”, autoria Telma Faritas

De uma forma sucinta, o individuo esbate-se na multidão e passa a fazer parte do fluxo dela, que diariamente vai da periferia para o centro e do centro para a periferia, utilizando grandes eixos rodoviários que estabelecem ligação entre as velhas e as novas centralidades. Estamos numa era, em que passamos muito tempo em percursos, fazendo deles um hábito, e não nos damos conta desse tempo precioso gasto em sinais de trânsito, engarrafamentos ou filas de supermercados.

Como foi explicado no capítulo anterior, estas alterações surgem com a necessidade do crescimento do perímetro das cidades, com a origem das periferias. Mas tudo isto existe a uma escala muito maior, estamos a falar de uma escala global onde o homem importa e exporta valores e ideias, conceitos e formas de viver, que se fundem e transformam em sociedades ambíguas ou pouco personalizadas. A falta de identidade das cidades e locais de passagem são disso um bom exemplo. As imagens sociais e espaciais desvanecem-se, tornam-se opostas a elas mesmas, conseguido no final, que a imagem se imponha à realidade.

Assim, o lugar espalha-se por territórios fracturados, locais de circulação de capital, trabalho e comunicação numa combinação de imagens constantes, em que o difícil é delimitar uma identidade.

Deste modo, o centro da cidade propaga-se para a periferia, fazendo deste «remendo» uma margem (exemplo: Margem Sul), onde as pessoas se fixam, não deixando de recorrer ao centro da grande cidade, comprometendo esta ténue separação da cidade em espaços centrais e marginais.

Numa espécie de antevisão das mudanças que se aproximam ou, se entendermos ir mais longe, propondo algumas propostas e alterações na sociedade, contudo, projectar a cidade nesta era, levanta novas questões que dizem directamente respeito ao desenho da cidade, depressa entendemos que existem grandes enredos em lógicas demagógicas e manipulações políticas.

O individuo que percorre e sente a cidade é cada vez mais exigente, mas ao mesmo tempo, de um modo quase inconsciente, deseja uma certa

provincialidade lendária, tornando-se num paradigma, idealizando uma “casa da aldeia”, em simultâneo com as exigências de viver numa cidade actual. Esta imagem é apenas um desejo idealizado e perfeito, contudo impossível.

Sabemos, que este conceito de idealização, é recorrente, vai-se repetindo ao longo da história, desde as “cidade-jardim” que reconhecem uma transformação radical da natureza e das funções da cidade.

Portanto, a vontade de ir ao encontro desse sonho, foi sempre de um modo geral, tentado. Tentou-se sempre abraçar esta dicotomia entre o rural e o citadino, contudo, a questão que se levanta neste capítulo é de que forma, o intervalo, entre a periferia e o centro da cidade, consegue ser um benefício à cidade. Será que analisando e aceitando esta “linha de separação virtual” como uma aliança entre estes dois pontos, que a solução para a fragmentação, não será encontrada?

4.2. Definição de transitório

Foi no século XVIII, que o termo «passagem/transitório» foi associado à arquitectura, através da tipologia, atribuindo “(...) *as estreitas ruas privadas que atravessam o interior dos grandes lotes de habitação*”⁴⁰

O termo «passagem», na Língua Portuguesa, advém pelo “*acto ou efeito de passar ou lugar por onde se passa*”⁴¹, possuindo como origem etimológica do latim *passus*, que se refere a passo, relativo ao movimento, à acção de percorrer um espaço. Numa forma mais genérica, o termo é aplicado em diferentes situações: rua, estrada, ruela, trajecto, trecho de um livro ou trecho de uma peça musical. O termo «passagem», está associado a uma transição, a um movimento ou espaço no tempo. Concluindo e referindo Gueist, “*o movimento torna-se um evento*”⁴²

⁴⁰ J.F.Geist – op.cit.,p.11

⁴¹ Dicionário da Língua Portuguesa, 5ª Edição. Porto Editora,p.1064.

⁴² J.F.Geist – op.cit.,p.11

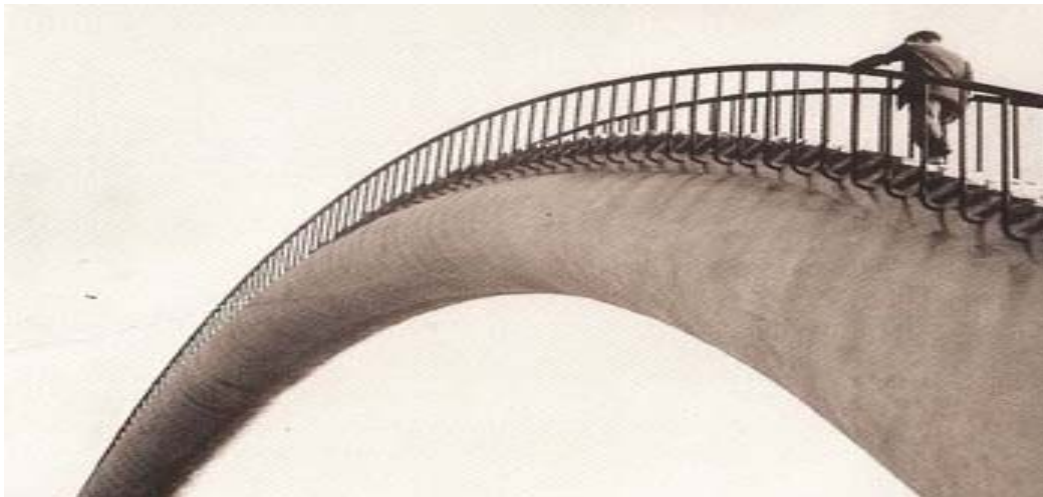


Figura 36: “Estrada da vida” (1954), autoria Fernando Taborda,
(Fonte: www.images.google.pt)

Aplicando esta definição à arquitectura, o que está perceptível na origem dos espaços de passagem é o carácter de movimento – um espaço de percorrer – e por isso transitório – um espaço público, de ligação entre duas realidades distintas – situações que implicam um princípio e um fim, sendo espaços colectivos da cidade sempre afectos ao movimento.

A rua tradicional foi até há uns anos atrás fundamental para a estrutura urbana da cidade, os espaços transitórios faziam parte das funções de mobilidade e das relações interpessoais, actualmente ainda fazem parte dessa mobilidade mas de forma mais complexa porque a construção da cidade contemporânea foi alterando os espaços e a forma como as pessoas se apropriam deles. As ruas passaram a ser dominadas não pelas pessoas, mas pelos automóveis e as relações sociais que existiram perderam-se. Com elas perdeu-se também muita das características intrínsecas há cidade. A proposta possível para estes espaços passa pelo seu carácter pedonal, recuperar a sobreposição do espaço, do movimento e da liberdade de sociabilização da rua tradicional, que havia sido destruída, pela presença de outros meios de locomoção mais rápidos e intrusivos.

Assim, tal como Gueist sugeriu, o movimento pedonal torna-se num evento, esse movimento terá um ponto de partida e um ponto de chegada, recolhendo e gerando fluxos em locais distintos da cidade. Esta relação dos fluxos pedonais

das passagens com a cidade faz com que a sua integração urbana se revista de particular interesse, existem casos em que as propostas são de cobrir os espaços exteriores de forma a encontrar abrigo nas passagens, onde se chega mesmo a propor uma nova classificação tipológica para estes espaços. Assim, caracterizam-se de maneiras diferentes na integração urbana na cidade, desde espaços transitórios subterrâneos (metro, estacionamento) a espaços transitórios ao nível da superfície (rua, praça, escadas, caminhos-de-ferro).

Podemos então concluir, que o espaço público transitório corresponde a uma forma operativa, em que se reúnem as seguintes características e condições principais:

- Ao nível do estatuto (jurídico):
 Um espaço de tutela pública ou privada, afecto ao uso colectivo da população, onde o carácter público do mesmo é influenciado pela intensidade de utilização, importância na rede de espaços colectivos da cidade afectos à circulação pedonal e da “qualidade” das regras de utilização impostas
- Ao nível social (do uso):
 Um espaço dotado de uma função transitória entre espaços, de utilização intensa pela sua integração urbana, pela sua importância e integração nos sistemas de transportes.
- Ao nível espacial:
 Um espaço que procura permitir o seu acesso, de forma simples e eficiente, ao nível da circulação pedonal, da integração urbana, dos materiais, da iluminação, e protegendo os utilizadores de condições adversas.
- Ao nível cultural

Um espaço representativo dos modos de viver a cidade, nas diferentes épocas e civilizações, associado à mobilidade na cidade contemporânea.

4. 3. “A Imagem da cidade” de Kevin Lynch e o “Ternurbano”

Este subcapítulo tem o objectivo de analisar a forma como a cidade actualmente se representa em oposição (ou não) aos primeiros conceitos que a cidade foi tomando, depois de se ter formado o conceito de globalização e os seus efeitos mais imediatos na forma da cidade.

“A *imagem da cidade*” do arquitecto Kevin Lynch, é uma referência e um marco na forma mais científica do termo, para analisar qualquer cidade, embora a escala aqui faça diferença, os seus termos e orientações podem ser adaptados a escalas mais pequenas, embora os exemplos dessas escalas sejam menos esclarecedores.

Daí que todo este capítulo seja baseado na própria estrutura do livro como forma de contrapor (ou confluir) para diversas formas de análise da cidade, para que consigamos avaliar os seus problemas e propor novas soluções.

O livro é um trabalho levado a cabo por o Professor Gyorgy Kepes e Kevin Lynch no Centro de Estudos Urbanos e Regionais do Instituto Tecnológico de Massachusetts, nos finais dos anos 50, princípios dos anos 60, e surge como reacção aos impactos destrutivos do modernismo nas cidades americanas e na vida urbana, restaurando a função social e simbólica da rua e de outros espaços públicos. Ambos criticaram a perda de escala humana nas cidades modernas e os seus estudos derivaram da opinião dos moradores das cidades.

Já na década de 60 estes autores se preocupavam com o sentimento que uma cidade despertava nos seus moradores e nas pessoas que visitavam essas cidades. As características de uma cidade urbana com um rápido crescimento em oposição a cidades com história, que foram crescendo lentamente eram óbvias, mas de difícil análise, por se tratar de um tema que envolve emoções.~

É assim que nasce o termo “ternurbano”, um misto de ternura com urbano de forma a evidenciar ambos, sem que para isso sejam separados.

É a tentativa de incorporar um sentimento a um lugar, para que seja um lugar humanizado, que possa imprimir reacção nas pessoas e oferecer uma relação com o lugar.

No livro, os autores debruçaram-se sobre três cidades Americanas, Boston, Jersey City e Los Angeles, de características urbanas distintas, com comparações com Florença e Veneza, e sugerem um método, através do qual poderemos começar a ocupar-nos da forma visual à escala humana, e refere alguns princípios de design urbano. Explica como o desenho dos arruamentos, a arrumação dos bairros e a manutenção das suas características são importantes para a humanização da paisagem urbana. Um apêndice bem ilustrado, com planos das cidades referidas e que servem de exemplo às teorias expostas pelo autor.

Lynch concentra-se principalmente na “imagem do meio ambiente”, onde o habitante da cidade cria associações com partes da cidade através da memória e de significados. Desenvolvendo os conceitos principais que sugere: a Legibilidade, Construindo a Imagem, Estrutura e Identidade e Imaginabilidade, chamando a atenção para a natureza especial da percepção urbana e que a arte do design urbano deve ser diferente das outras artes.

4.3.1. Legibilidade

Estruturar e identificar o meio ambiente, é uma actividade vital de todo o ser humano, através das orientações usadas como: a sensação visual da cor, da forma, do movimento da luz, assim como outros sentidos como o cheiro, o ouvido, o tacto, a cinestesia, a noção de gravidade, entre outros.

Legibilidade é o termo usado por Lynch para descrever a facilidade com que as pessoas podem compreender a disposição de um lugar, e este conceito depende dos mapas “mentais” das pessoas. Os mapas mentais de uma cidade são representações mentais de elementos que a cidade contém e a sua disposição de acordo com o indivíduo, ou seja, a imaginabilidade da forma urbana.

As partes de uma cidade podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente: Isto é uma verdade, tanto para Lynch como para nós actualmente.

Numa cidade somos apoiados por outros planos especiais de orientação, mapas, nomes de ruas, sinais de rota, cartazes de autocarros, mas Lynch, encontra pela Legibilidade uma forma de estruturar e identificar o meio ambiente, através dos sentidos (audição, visão, tacto e olfacto), que se revela muito mais eficaz e pessoal, porque depende da sensibilidade de cada pessoa quando se orienta pelos elementos que lhe dizem alguma coisa, que lhe trazem memórias ou recordações ou tem uma relação com a pessoa que percorre a cidade.

Continuamos actualmente a utilizar este método, mais do que os nomes de ruas ou outros, porque é um método personalizado que se altera de pessoa para pessoa e vai sendo actualizado pela própria pessoa à medida que a pessoa vai criando novas relações com a cidade.

Esta continua actualização da relação entre lugar e cada um de nós é a resposta ao problema dos espaços sem identidade, transitórios ou remanescentes dos pedaços da cidade criados sem intenção e que são cada vez maiores, em maior número e em escalas cada vez mais significativas (consoante a escala da cidade em questão).

O comportamento do “Ternurbano”, é mais uma atitude que um processo porque pretende estimular os sentidos, de forma, que seja possível, provocar

sensações e evocar a memória de cada um do lugar em questão, de forma, que carreguem uma identidade.

Esta relação mostra as potencialidades, que a arquitectura consegue provocar no indivíduo, demonstrando que a permanência de uma pessoa num determinado espaço, pode mantê-la ou não, conforme estes elementos forem bem estimulados. Dessa forma, o cérebro regista as sensações e associa ao espaço. Em elo estratégico no processo de orientação é imagem mental do meio ambiente que o indivíduo retém, esta imagem é o produto da percepção imediata e da memória da experiência passada. Uma imagem clara da cidade, permite ao indivíduo deslocar-se facilmente e depressa dentro da cidade, e que até nas situações mais caóticas o cérebro humano é adaptável e consegue-se guiar com alguma experiência.

Como diria Lynch, a legibilidade de uma cidade é um factor importante para o cenário urbano, a cidade imaginável é legível e visível, bem formada, distinta e digna de apreciação, baseado num método de análise de cinco elementos: trajectos, limites, bairros, nós e marcos, que serão igualmente analisados mais à frente, e da mesma forma, para que possamos ver que embora se tenham passado mais de 40 anos, os temas e as análises continuam pertinentes embora tenham evoluído noutras direcções, diferentes das que o autor previa. Dois desse temas foram seleccionados, os limites e os nós, como pontos de tensão urbanos, que pertencerá ao conceito do “Ternurbano”.

4.3.2. “Construindo a imagem”

As imagens do meio ambiente, são o resultado de um processo bilateral, entre o observador e o meio, o meio, sugerem diferenças e relações e o observador á sua maneira selecciona e organiza aquilo que vê. A imagem de uma dada realidade pode variar consoante o observador, ou seja cada indivíduo cria e sustenta a sua própria imagem. As imagens “públicas”, como Lynch lhes chama, são as figuras mentais comuns que um grande número de habitantes da cidade possui, locais que contém, uma cultura comum e uma natureza psicológica básica. Outros elementos da paisagem que ficam na memória dos

habitantes da cidade, são as vias, delimitações de terras, cruzamentos, bairros e pontos marcantes.

Esta construção mental da cidade, foi sempre uma verdade incontestável desde o início da história das cidades, o que mudou e continua em constante mutação é o caos em que todos os intervenientes se ligam actualmente, sem que nada ou ninguém, consiga ter total controlo sobre o seu desenvolvimento ou a sua orientação, não sendo por isso possível uma estratégia de planeamento coordenada eficazmente, dando lugar a espaços «mortos», «vazios», «expectantes» ou de transição que também fazem parte da ideia da cidade, mas negativamente por não existir formas de os tratar ou de intervir neles.

A imagem da cidade também é marcada por estes espaços, que ficaram por humanizar e actualmente a sua escala é tão marcante que passaram a ser uma referência da imagem da cidade, e o que antes eram pequenos apontamentos dos quais não se tinha memória, quando nos relacionávamos com a cidade, actualmente eles passaram de excepção para marco de um lugar.

É esta situação que é aqui avaliada, o que antes eram espaços apenas de transição que não tinham lugar na memória de quem os visitava, actualmente são longos espaços de transição que são tão longos, como horas de permanência em auto estradas, em horas de voo, em horas de check-in e outras formas de transição que tomaram enormes proporções, incontroláveis por serem tratadas.

4.3.3 “ Estrutura e a cidade”

Uma imagem de um meio ambiente pode ser analisada em três componentes segundo Lynch: identidade, estrutura e significado.

A identidade é a diferenciação do objecto, enquanto uma entidade separável ou seja a individualidade. A estrutura de um ambiente é a relação espacial do objecto com o observador e outros objectos. O terceiro elemento refere-se ao significado que o objecto deve possuir para o observador seja ele

prático ou emocional. Lynch observa que as imagens construídas pelos grupos tendem a ser menos consistentes do que as percepções de identidade e de estrutura. O significado individual de uma cidade, é tão variável que não seria possível separar o seu significado de sua forma. Assim, Kevin Lynch concentra-se na análise da identidade e da estrutura das imagens da cidade.

Embora o significado de uma cidade seja importante, ele é importante para cada pessoa em particular e difere tanto que não ajuda a uma análise sistemática. É a identidade que pode ajudar a tratar os espaços transitórios porque se eles forem identificados e relacionados com o lugar em questão, eles passarão a ser parte de uma memória e a passagem de um lugar para o outro, poderá voltar a ser importante, não só pelo seu destino, mas também pela sua viagem em si.

4.3.4 “Imaginabilidade”

Este conceito deriva dos atributos da identidade e estrutura de uma cidade através da imagem mental. A imaginabilidade é a qualidade do objecto físico que transmite uma imagem forte num dado observador. E é a forma, a cor, a disposição que possibilita a este objecto ser facilmente identificável e que são extremamente úteis na orientação de um indivíduo na cidade, como também defender o “Ternurbano”. Este estudo, baseia-se no facto, de que podemos desenvolver a nossa imagem do meio ambiente, operando sobre a forma física externa através de um processo de aprendizagem interno.

Para se perceber estes conceitos mentais do meio ambiente, o autor foi analisar áreas centrais de três cidades americanas e falar com seus habitantes. As cidades escolhidas foram: Boston em Massachusetts, Jersey City em New Jersey e Los Angeles na Califórnia, por terem características urbanas distintas. Boston com características de cidade mais antiga, Jersey City pela ausência de forma, e Los Angeles por ser uma cidade nova.



. Figura 37: Fotografias da direita para a esquerda Boston, Jersey City e Los Angeles

Primeiro, um reconhecimento sistemático do terreno de cada área, foi feito a pé por um observador que anotava num mapa a presença de variados elementos. As opiniões eram subjectivas e baseadas na aparência imediata de elementos no terreno. Em segundo, a uma parte dos habitantes destas áreas da cidade foi feita uma entrevista com o fim de evocar as suas próprias imagens do ambiente físico. E concluiu-se que a forma do meio ambiente tem um papel importante na criação da imagem, sendo nesta relação entre a imagem e a forma física que Lynch vai centrar o seu interesse, com referências às vias, alguns troços, espaços abertos, vegetação, todos de uma importância particular na paisagem citadina para os habitantes da cidade.

Depois da descrição das cidades americanas, por parte dos habitantes e a respectiva análise do autor dos mapas mentais, compostos por elementos mentais que a cidade contém e sua disposição consoante o indivíduo, ele sugere um método de analisar a legibilidade baseado em cinco elementos: vias ou troços, limites ou bordas, distritos ou bairros, nós ou cruzamentos, e marcos ou pontos marcantes, e define estes elementos.

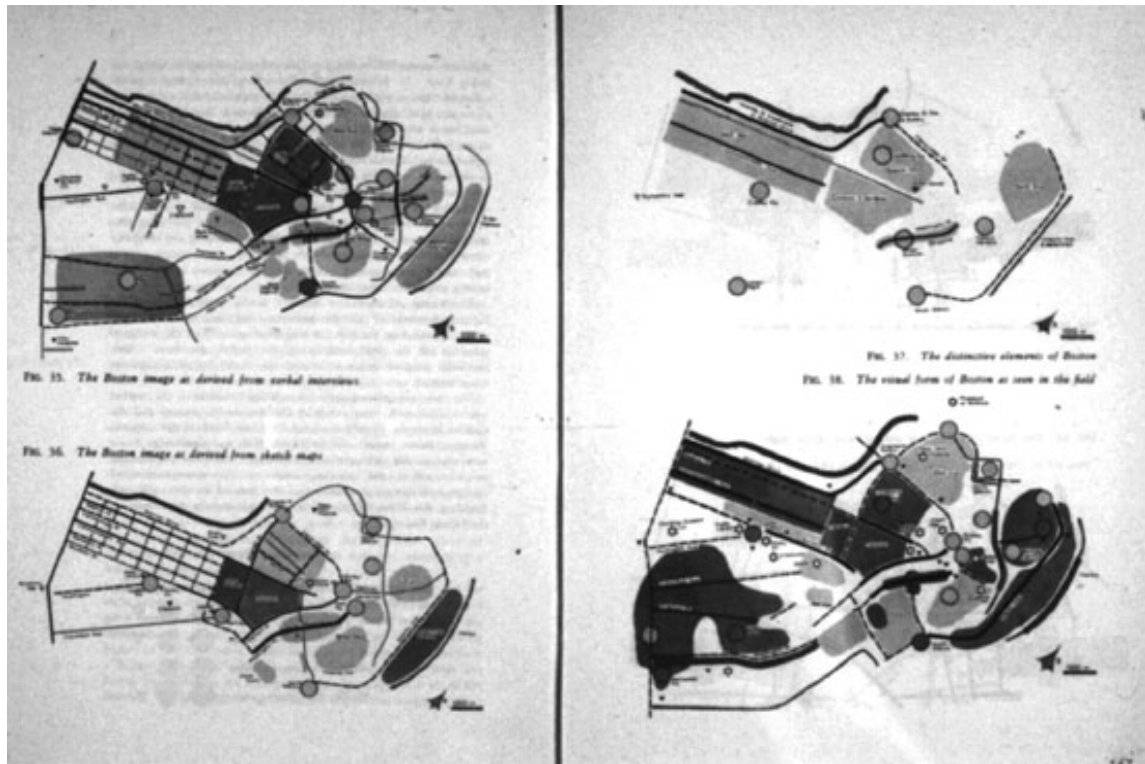


Figura 38: Esboços tipo da análise de Lynch

4.4. Espaços “Ternurbanos”

Com a análise do lugar e do “não-lugar”, verificamos que a transformação da cidade veio criar novos espaços, quando caminhamos e fazemos a sua transição física. Serão apenas espaços porosos que nos permitem estar “entre lugares” sem ter qualquer vínculo a eles? Onde a passagem justifica o meio?

Quando se fala, nos vazios urbanos e há quem acredite, que seja nesse vazio que o interesse e a potencialidade exista. Quando se fala, na fragmentação urbana, há quem defenda que essa fragmentação é cada vez menor. Quando existe a questão de percorrer um espaço, uma rua, uma praça, um espaço comum, como indica a palavra, a acção é de “prolongar uma corrida”, onde o tempo é escasso, onde a pressa nos cega e temos até pressa na própria forma de passarmos o tempo. Contudo, creio que se pegar nalgumas questões, que Kevin Lynch desvenda numa cidade, consigo apreender que a atenção do individuo para um determinado lugar depende dos ingredientes que neles são

utilizados, em especial nos espaços de passagem de forma a que, a distinção do «estar aqui» para o «estar ali», consigam perceber o «estar entre».

Afinal, de certo modo, quando fisicamente, «estamos entre», significa que num determinado «universo», continuamos nesse «mundo», contudo existem diferenças ténues, onde as referências locais poderão fazer a diferença com a sua identidade.

Por outras palavras, se no percurso entre o ponto A e o ponto B, se houver uma linha contínua de acontecimentos que fortaleçam a relação entre a origem do destino e a chegada, fará sentido de que esse intervalo de transição seja também construído.

Esta intervenção teria que ter em conta o modo de deslocação mais recorrente para a zona específica, em caso de aceder por automóvel, haveria de se estabelecer regras para que o utente não desviasse a sua atenção na condução. Se for pedonal, esta relação pode ser mais explorada, a aérea seria sem dúvida a mais complexa de intervir. Mas esta ideia, ganha sentido, no aspecto de se as pessoas continuarem a serem apenas observadoras e serem exclusivamente anónimas, as nossas cidades vão desfalecendo, se não criarmos vínculos cénicos, que causem impacto e vontade de interagirem com os espaços, a verdade, é que de um modo visionário, iremos estar todos a passear/deambular em grandes centros comerciais, como se tivéssemos fechados numa redoma de vidro, observando espaços recriados, que gostaríamos de estar, mas que a insegurança faz-nos recuar e sermos precavidos.

Sendo assim, esta teoria de vencer a invencível força da separação do centro com a periferia, também dá lugar, aos percursos que se fazem nas vias públicas, em qualquer cidade.

Fazendo desta ideia, uma busca de vários exemplos que evoquem a solução para esta dicotomia, recorrendo alguns conceitos do Kevin Lynch e também às artes, para se ter uma ideia do que poderia alimentar a esta

«semente urbana», para que ela possa crescer com todo o seu vigor e naturalismo.

4.5. Origem da palavra “Ternurbano”

A palavra “Ternurbano”, nasce para reforçar uma ideia positiva sobre os não-lugares e por sua vez os lugares transitórios, conforme as interpretações, haverá sentidos e direcções diferentes, por isso, não tem de possuir necessariamente essa conotação negativa.

Assim, com a investigação que foi havendo e com toda a ideia esboçada na cabeça, sobre as directrizes do conteúdo do mesmo, viria, consolidar não só o meu conceito sobre este assunto, como também dar-lhe um cunho pessoal sobre o título.

Dessa forma, tem de existir uma atitude humana, um sentimento ou uma reflexão sobre o lugar, como se a «ternura», o cuidado, conseguisse acrescentar a mudança e intervenção destes novos (não) lugares. Assim, a sua conotação negativa de “não-lugar” será transformada. Para além de estar a mudar a conotação desses espaços, há a vontade de relacionar o Homem estabelecendo uma boa índole com estes vácuos urbanos transitórios. Considerando estes parâmetros, o «transitório» possui uma grande relevância na matéria.

As pessoas nem sempre, sentem esse movimento constante, nas ruas, nos escritórios, nos centros comerciais. Estão demasiadas centradas, nos seus problemas, quase se apresentam como “robots”, por serem movimentos poucos reflectidos, o deambular entre espaços. Quantas pessoas, depois de um dia de trabalho e no seu regresso a casa, perguntam-se como chegaram até lá, não se lembrando do seu percurso, devido a ser um caminho feito diariamente, não havendo necessidade de existir um esforço de concentração, porque é algo quase mecânico. Da mesma forma, que em espaços que as pessoas estão durante um curto período de tempo, não necessitam de estarem atentas, porque sabem à partida que estarão ali efemeramente.

Assim, nasce a palavra “Ternusitório”, que seria a aglutinação de “ternura” com o “transitório”, a questão que vem posterior a esta decisão, provém da abrangência que reflectia. Afinal, não era capaz de reflectir o aspecto arquitectónico que deveria, sendo um problema urbano e que deverá ser a arquitectura a conseguir resolvê-lo.

Desta forma, surge então a palavra “Ternurbano” que concilia a forma de intervenção através da «ternura» e o «urbano», sendo onde o problema se constata com maior afluência. Mas o «transitório» teve de ainda complementar o termo, para que na sua verbalização, seja um termo que as pessoas consigam identificar de uma forma mais directa, identificando a área laboral, o problema e a solução.

Ternurbano, s.m (do lat. tierno por aglutinação com do lat. urbanus); espaços transitórios, confinados ao movimento do ponto A ao ponto B; espaços de tensão que estimulam as sensações do indivíduo.



Figura 39: “Atravessamento” autoria desconhecida (Fonte: www.gettyimages.com)

4.6. “Ternurbano transitório” e seu conceito

A minha interpretação sobre esta temática, reflecte a necessidade de explorar os espaços que fazem a transição de um espaço a outro. Afinal, os lugares, os “não-lugares” conseguiram ter base para reflexões. E o «estar entre»? Que se faz a este modo de estar? Apenas se percorre? Fazendo deles um «veio» de movimento e isento de responsabilidade?

Como foi visto no decurso deste trabalho, a presença física do Homem é indispensável para justificar qualquer intervenção arquitectónica, como artística, isso implica, que nesta teoria também seja necessária a presença dele, mesmo que de passagem.

O movimento e o tempo evocam pressa, pouca atenção, ritmos acelerados que confundem e iludem a reflexão sobre as coisas. Ofuscam a verdadeira causa das acções/reacções. Criando o individualismo e a solidão, voltando as pessoas para elas próprias. Obrigando a relativizar as relações, a direccionar o indivíduo para o mecanismo de consumo, sem que coloquem em causa, toda a publicidade e concorrência dos produtos, em torno da moda.

Com tanto por absorver, com tantos e consecutivos acontecimentos momentâneos, o olhar selecciona as situações de perigo, como uma urgência prioritária, tudo o resto, provém com o facilitismo do consumo visual mediático.

Com isto, pretendo desmistificar, que com toda a dificuldade financeira que está tão saliente na nossa economia, verifica-se que há muita gente que estende mais que as 8 horas de trabalho, para não mencionar que existem muitos factores que forçam as pessoas possuírem mais que um trabalho, para assegurarem as despesas mensais. Este factor, transporta consigo uma grande responsabilidade sobre o conceito do “não-lugar” que o Marc Augé menciona. Numa maneira abrangente, estes espaços, constituídos por uma série de pessoas, fazem este fenómeno, ter cada vez mais impacto na nossa vida. E pelo facto, de elas, estarem muito mais tempo no seu local de trabalho do que na sua

própria casa, provoca a necessidade da existência de encontrar uma relação e um cuidado com os mesmos. Neste tipo de actividade, consegue-se criar amigos, relações amorosas, conciliam horários de almoço, facilitam turnos, porque estreitar laços com o ambiente onde estamos inseridos é uma necessidade, não só pessoal, como espacial, como diria o antropólogo Eduard T. Hall⁴³, com a teoria da proxêmica.

Desta forma, creio que a teoria do Marc Augé, possui essa falta de informação, pela data em que foi escrito. Obviamente, que ainda não poderia haver este tipo de “feedback” pelo tempo de existência destes não – lugares.

Assim, cheguei à conclusão que os “não–lugares” assumem a sua autonomia, por fazerem parte da consequência da fragmentação urbana, contudo se existir uma ligação mais ténue entre os lugares e os “não-lugares”, certamente que a sua leitura será diferente.

Quando se passa para os espaços transitórios, então estarei na presença de transição de pessoas, no movimento por elas criado, que resulta na dissolução desses espaços de tensão. Como por exemplo, nas rotundas, nos acessos verticais de distribuição, logradouros, ruas, espaços vazios, galerias, entre outros.

Desta forma, quando estamos a vencer distâncias, seja de transporte ou a pé, a vontade de participar no percurso que fazemos, consegue ser diminuto, em relação ao destino que se espera alcançar.

São raros os casos em que encontramos uma interacção do percurso com o indivíduo, de modo, a deixar a sua marca nesse espaço de transição. E quando ela existe está na maioria das vezes é entendida como uma manifestação de violência, por exemplo quando os espaços são danificados porque não pensamos que nos pertencem. Mas nem sempre essa interacção é negativa, resultado disso é uma arte, que deixou ser vista como um crime e

⁴³ Antropólogo que faz o estudo da relação do espaço com o homem, através do livro *Dimensão Oculta*.

passou a ser considerada uma reacção artística, a que designamos «graffiti», observando essa representação nos mais variadíssimos espaços transitórios, desde muros, barreiras acústicas das auto-estradas (geralmente associados a localidades por perto, regulamente nas traseiras das mesmas) e inclusive nos transportes públicos.

Se as pessoas tiverem estímulos para interagirem nos percursos que fazem, com eventos a decorrerem e garantirem «vida» cultural e comunitária, certamente, a estima por estes espaços começa a emergir.

No caso das vias rápidas, seria interessante o utente verificar nas barreiras acústicas, a tentativa de manter a visualização dos lugares que circundam a via. Essa vontade existe quando se verifica o PVC translúcido, contudo, o material é mais resistente se for em metal, portanto, a recorrência a esse tipo de matéria é maior, intervindo de um modo rítmico como se tratasse de um objecto lúdico. Mas será que a harmonia paisagística não será ferida o suficiente ao ser alvo de uma intervenção de uma auto-estrada? Será que o atravessamento terá de ser sempre um acto inóspito? Portanto, estas barreiras ao desempenhar a sua função principal, deverão também ser provedoras dos locais pelos quais passamos.

Encontro alguma explicação pelo facto de serem percursos longos, quando me desloco numa via rápida ou numa auto-estrada, mas quando se sabe de casos em que se encontram verdadeiras hortas nos nós das mesmas, creio que são as pessoas que fazem a necessidade da arquitectura, afinal, o facto de existir uma apropriação «ilegal» de terrenos sentidos desapropriados. Há algo iminente que quer emergir, estes casos pouco frequentes a construção densa, a necessidade de construir verdadeiras selvas de betão, faz com que estes espaços que fazem a ligação entre lugares, consigam ter alguma necessidade de cuidado, de ternura, são verdadeiros espaços de transição mas que não descara disponibilizar uma atenção sobre elas.

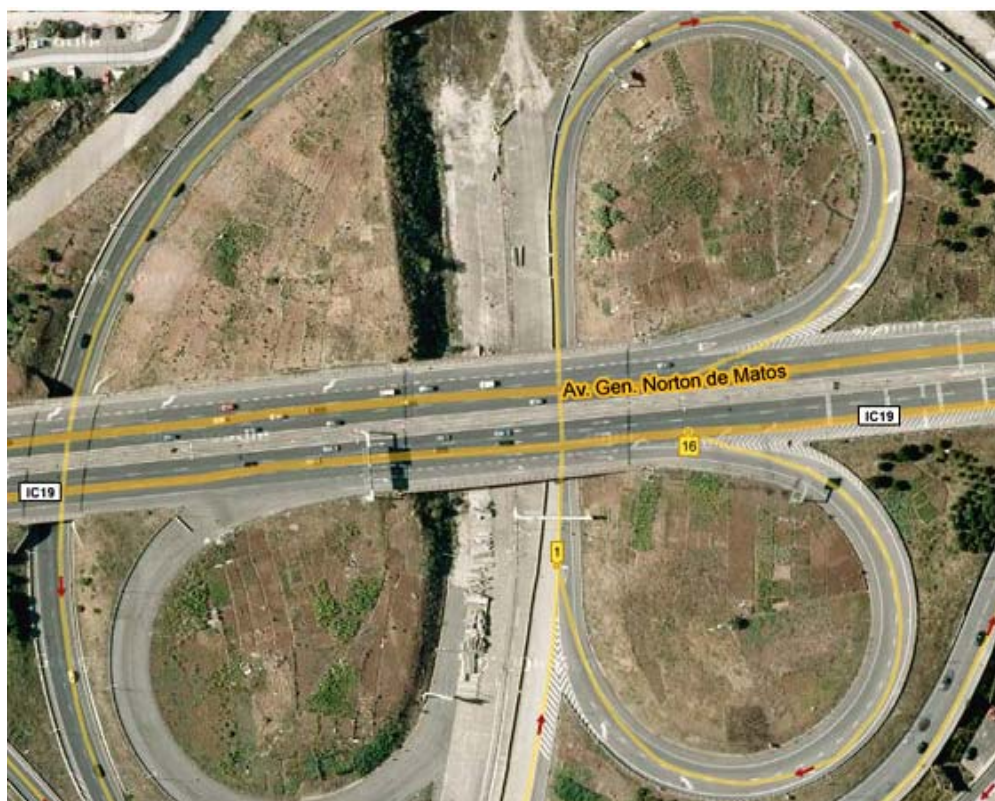


Figura 40:Hortas de lata (Fonte: www.abarrigadearquitecto.blogspot.pt)

Portanto, quase que verificamos uma nova «Land art», mas desta vez, a necessidade exige apropriação de espaços que estão vazios de construção, mostrando a verdadeira potencialidade quando as pessoas intervêm de um modo tradicional, como se retomassem actividades perdidas no tempo. Este tipo de acontecimento verifica-se há pouco tempo. A crise económica abranda o consumismo e a carência de obter produtos alimentícios fazem com que os mais necessitados se comportem deste modo.

Assim, o termo “espaços ternurbanos” aparece para repor expressões como as dos vazios urbanos e/ou das hortas de lata, nomes que só descaracterizam espaços cheios de uma ternura escondida, sendo possível com um cuidado clínico, oferecer soluções.

Contudo, esta expressão aplica-se a estes fenómenos, mas sobretudo será o modo de ampliar as potencialidades dos espaços transitórios, encontrando através de vários modos a importância de aplicar cuidado, no que deduzimos, não haver razão aparente para o fazer.

Dando outro caso de exemplificação, os tapumes que cobrem edifícios magoados pelo tempo, são brindados com véus de vaidade, através dos estampados que prevêm a sua metamorfose futura. Indicando de como vale o esforço de cuidar do nosso património, das nossas casas, do nosso bem-estar, tratando não apenas da obra em causa, mas também acarinhar o olhar de por quem passa.



Figura 41: Tapumes na Biblioteca Pública de Cardiff (Fonte: <http://2.bp.blogspot.com>)

Sendo em gestos simples, aliada à imaginação e conceitos como os do Kevin Lynch que creio numa nova abordagem e leitura destes espaços que nos permitem fluir na utopia de reunir estes elementos. Estará sempre acessível a tudo e a todos. Sendo quase ternurento, depende apenas da criatividade e do cuidado, evocando algumas matrizes do Vitrúvio⁴⁴.

Kevin Lynch no seu capítulo sobre a legítimidade das cidades refere que no seu estudo, encontrou cinco elementos que influenciam esse mesmo conceito. Depois da descrição das cidades por parte dos habitantes e a respectiva análise

⁴⁴ “Vitrúvio, (séc. I-IV d.C.?) a ciência do arquitecto nasce da prática e da teoria. O arquitecto romano da Antiguidade deveria ser instruído até à perícia do desenho, à erudição da geometria, história, como também se munir de conhecimentos de filosofia, música, medicina, legislação, astrologia e clima. No que se refere à forma de criação, o desenho, mais particularmente, “(...) ter a ciência do desenho, com ajuda do qual disporá de reproduções figuradas mais facilmente do que se quisesse esboçar o contorno da obra” O desenho, Vitrúvio denomina, auxilia mais objetivamente a criação enquanto efetivação de uma ordem já dada; a conservação de uma essência apriori, que é imperfeita, deformada. Não é a toa, que Vitrúvio considera o desenho deformatio.

Nos seus *Dez Livros de Arquitectura*, a reflexão sobre o desenho no mundo clássico, dá a entender que se estabelece autonomamente em relação à obra, efectivamente construída, sendo um dispositivo-técnico científico unido ao ímpeto de vontade de saber, de um desejo de conhecimento, ou melhor, no que se refere à criação e à conservação, de um desejo de (re) conhecimento de uma realidade desde já dada.” (www.uniblog.com.br)

do autor dos mapas mentais, compostos por elementos mentais que a cidade contém e a sua disposição consoante o indivíduo, ele sugere um método de analisar a legibilidade em cinco fases: vias ou troços, limites ou bordas, distritos ou bairros, nós ou cruzamentos e marcos ou pontos marcantes, definindo esses elementos.

Estes elementos continuam a ter um papel preponderante na legibilidade da cidade, actualmente podem ser referidos e analisados da mesma forma.

O conceito “ternurbano” tem um particular interesse nestes elementos, porque de uma forma ou outra, eles simbolizam a relação entre o lugar e o Homem, ou seja, a relação que se estabelece entre o lugar é dada pelo sentimento que se tem.

Assim, utiliza-se uma estrutura de análise para o “ternurbano” de modo a entender o seu cariz simbólico na actualidade.

Como também, se defende no conceito de “ternurbano”, estes elementos, permitem desenvolver a nossa imagem do meio ambiente, operando sobre a forma física externa através de um processo de aprendizagem interno.

4.6.1. “Vias ou troços”

São os trajectos ao longo dos quais o habitante se move na cidade e outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo destas vias, e que podem ser: os passeios, as ruas, linhas de trânsito, canais e caminhos-de-ferro. Para muitos, estes são os elementos predominantes na imagem da cidade, que são reforçados com a presença de outros elementos que ajudam a identificar as vias, como: as fachadas de um edifício ou a vegetação numa avenida, as dimensões de largura, a concentração de costumes ou actividades especiais, a presença do automóvel ou dos peões, tudo tende reforçar a sua diferenciação que é reconhecida pela imagem do observador da cidade e ajuda a orientação do mesmo. Desde sempre na história das cidades, que as ruas com origens e fins

claros e bem definidos tinham identidades bastante fortes uma vez que as pessoas têm tendência para pensar em termos de rua onde ela começa e acaba.

Nos “Ternurbanos” o tema das “vias ou troços” são orientados para uma mobilidade através de meios mecânicos, já que estes implicam uma redução substancial do tempo, como o automóvel, os caminhos-de-ferro, o metro ou o avião, por sua vez, os percursos pedonais têm, por natureza, uma interacção com o lugar, e embora também possam conter pontos de tensão, a escala dos percursos pedonais permite resolve-los de uma forma mais simples.

As vias tornaram-se linhas de tensão urbana, porque o que era antes uma rua, com o tempo transformou-se hoje, numa avenida tão longa e larga que os seus utilizadores perderam noção de onde começa e onde acaba, fazem-se trajectos diários durante anos sem ter de percorrer toda a avenida, onde as fachadas são uniformizadas e a standarização dos sinais de trânsito, dos passeios ou da iluminação dificultam a orientação dos seus utilizadores.

O uso de sensações ou sentimentos, para cortar essas linhas, pode actuar como factor determinante na orientação e identificação de trajectos, mas o conceito “ternurbano”, não pode ser utilizado indiscriminadamente, deve ser visto como resultado de uma necessidade premente, onde seja, é necessário criar uma relação para obter um sentimento de pertença ou de cuidado. Um bom exemplo disto, é a política artística do Metropolitano de Lisboa, que tem um particular cuidado em cada estação, de forma a prevenir a vandalização das mesmas. Este método de intervenção é considerado uma forma de “ternurbano”.



Figura 42: Estação de metro da Baixa-Chiado, (Fonte: www.images.google.pt)

4.6.2. “Limites ou Bordas”

São os elementos lineares não usados nem considerados como vias. São as fronteiras entre duas partes, como as ruas, interrupções lineares na continuidade, costas marítimas ou fluviais, corte de caminhos-de-ferro, paredes e muros, limites de território que podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que impõem limites físicos, mas que estabelecem linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram, com uma função organizadora mantendo unidas as diversas partes da cidade, *“muitos limites são mais uma costura de união do que propriamente uma barreira isoladora”*, como descreveu Lynch e como se irá encontrar no “Ternurbano” e na procura de não prejudicar a paisagem mais do que ela realmente precisa. Se por um lado, precisamos de vias rápidas, por outro, o limite dessa via deve ser o menos agressivo possível. Tratar os limites, com o conceito do “Ternurbano” pode também ser uma atitude passiva, ou não activa, conferindo-lhes uma imagem desprovida de «poluição visual». Um exemplo disso, verificou-se na manutenção da Torre de Belém, em que os tapumes tinham a imagem estampada da fachada em tratamento.

4.6.3. “ Bairros ou Distritos”

Os bairros que Lynch analisou são zonas da cidade relativamente grandes, para que o observador possa penetrar mentalmente e possa organizar-se do ponto de vista interno e ocasionalmente podem servir de ponto de referência externo, quando alguém por eles passa ou os atravessa. Uma das qualidades destes bairros é a vivacidade dos mesmos, e, as características físicas que determinam estes bairros são continuidades temáticas como: textura, espaço, forma, detalhe, símbolo, tipo de edifícios, costumes, actividades, habitantes, estado de conservação e topografia, tudo elementos identificados através das entrevistas realizadas. Os ruídos também eram identificáveis, sentimentos e sensações que por vezes são menosprezadas, o nome dos bairros também ajudava a identificá-los, tal como ainda hoje acontece.

Na perspectiva “ternurbana”, os limites dos bairros e dos distritos, são cada vez mais difíceis de entender e as suas fronteiras cada vez mais ténues, dessa

forma os bairros periféricos tendem a tocar-se e a fundir-se, como exemplifica a imagem seguinte. Um bairro de fracas qualidades arquitectónicas e de espaços exteriores expectantes são a outra face da moeda de uma cidade nova, cheia de ícones e de novas arquitecturas. Desta forma, o “ternurbano” encontra-se na capacidade de verificar quais as características mais significativas do local e tirar partido do melhor, acentuando ou esbatendo essa diferenças conforme cada caso. No caso exemplificado, os bairros periféricos podem deixar estes pontos de fuga como um quadro de um pintor famoso emoldurado numa parede.

Mostrando nos capítulos anteriores, a fragmentação urbana passa pelo «constrangimento», de reunir um grande número de habitantes na periferia, não oferecendo muitos locais de áreas verdes, espaços lúdicos cheios de luz natural, de árvores.



Figura 43: “Casa da Música”, (Fonte: in *Content*, Rem koolhas)

4.6.4 “ Cruzamentos ou Nós”

Os cruzamentos são pontos e locais estratégicos de uma cidade, através dos quais ele é impelido. Podem ser: junções, locais de interrupção de um transporte, um entrecruzar ou convergir de vias, momentos de mudança de uma estrutura para outra, como uma esquina de uma rua, ou um largo ou uma praça

ou outros elementos pontuais que façam convergir movimento. O conceito de cruzamento está relacionado com o da via, pois os cruzamentos são típicas convergências de vias, factos do percurso, estando também ligados ao conceito de bairro devido ao seu carácter de núcleo, que por sua vez, é o foco intensivo, o centro polarizador do bairro.

Na óptica “ternurbana”, estes cruzamentos e nós, são a concentração e a distribuição de maior movimento, de velocidade e de uma gestão de transição, contudo, também é um ponto de reunião, passam-se horas nesses pontos de tensão, quando a hora de ponta é uma realidade dos nossos dias. Por ser um problema de cedência de trânsito, muitos dos cruzamentos e nós de maior fluxo de circulação foram transformados em rotundas, algumas delas com mais de duas faixas de circulação. Por outro lado, dentro das localidades, essa distribuição resulta de um modo mais homogêneo, conseguindo manter o ritmo de passagem constante.

Deste modo, encontrando uma vivência muito efémera, neste tipo de elementos, o “ternurbano”, provoca o utilizador, de forma a criar nesses cruzamentos e rotundas, formas de introduzir pequenas “sementes” de acontecimentos, provocando sensações de bem estar, como se constata em algumas delas, por exemplo, na rotunda de Oeiras, perto do Oeiras Parque foi construída uma fonte luminosa que ocupa toda a área da rotunda. O uso dos elementos naturais como a água e elementos artísticos, provocam uma sensação de calma nas pessoas que lá circulam, não se apercebendo da tensão do fluxo existente.



Figura 44: Rotunda/Fonte luminosa em Oeiras (Fonte:www.images.google.pt)

4.6.5. “Marcos ou Pontos Marcantes”

São outro tipo de referência, normalmente representados por um objecto físico, definido de um modo simples: edifício, sinal, loja ou montanha. Servem de referências de um lugar ou espaço, e o seu uso implica o seu isolamento ou contraste nas suas formas.

Uma série sequencial de elementos marcantes, na qual um pormenor incita a antecipação do próximo e onde, detalhes/elementos chave desencadeiam movimentos específicos da parte do observador, são uma forma/modelo de como as pessoas se deslocam através da cidade.

Nem sempre é possível ou obvio este tipo de análise, especialmente quando se trata de locais transitórios, isto porque, a velocidade do movimento que hoje se gera, e a sua extensão, não permitem que pontos singulares sejam alcançados e compreendidos por quem se desloca a alta velocidade. Assim, um marco ou um ponto marcante, num local transitório, como por exemplo uma auto estrada pode ser definido por uma área de serviço. Mesmo dentro das localidades, conseguem ser pontos de encontro devido á sua fácil localização e reconhecimento.

Muitas destas áreas de serviço já têm espaços que correspondem à mesma imagem que a localidade mais próxima tem, como é o caso da estação de serviço em Almodôvar, em que verificam-se características típicas da região (Alentejo)no edifício de restauração.

Em relação a outro tipo de marcos, o conceito também se estende às praças, actualmente considerados, espaços de transição em que o deambular, sobrepõe-se ao do sociabilizar. Em que a sua forma se mantém, mas o seu uso foi alterado. Este espaço passa a ser “ternurbano” quando as pessoas sentirem a vontade de permanecer e não apenas de usufruírem dos variados percursos que ela oferece.

O aspecto e a forma da cidade são importantes para quem nela habita e trabalha. O espaço urbano deve ter uma imagem humana, viva e memorável.

05 Considerações Finais

No presente trabalho estudámos os *lugares/não-lugares* e os *espaços transitórios*, relacionando-os todos e na presença de percursos, garante-se a presença do espaço público da cidade.

Avançando com os objectivos inicialmente estipulados, podemos concluir que, durante o período dos anos 60 até aos dias de hoje, os espaços que foram aqui tratados conheceram várias aplicações distintas na importância para o espaço social da cidade. Dessa abordagem, percebe-se que os temas analisados são representativos dos modos de vida das diferentes épocas, desde a estreita relação entre a vida nos bairros históricos evocando a identidade dos lugares, passando pelo aparecimento de novos lugares (não-lugares) em meados da década de 90, até à sua importância nos espaços de consumo e de mobilidade do século XX.

Depois desta análise, sobre os “não-lugares”, sabemos que são produto, que surgem com maior densidade nos anos 90 e que vêm ganhando cada vez mais destaque ao longo dos tempos.

Pronunciam-se essencialmente em infra-estruturas para transportes e em grandes extensões comerciais. Contudo, quanto mais se vê “não-lugares”, mais eles existem. O coração da cidade já não consegue pulsar com tanta rapidez, fazendo deste fenómeno, um elemento que se vincula às periferias, não só pelo facto das periferias serem o acréscimo das cidades, mas essencialmente pelo espaço que ainda deixam respirar.

A dualidade centro/periferia é considerada o resultado do que foi tratado até agora. Nestes novos espaços, encontramos diversos modos de vida e diferentes

noções de espaço é uma das características da cidade, chamando-a de genérica. Aliás, havendo este fascínio do distante, quando se fala de periferia, sabemos que essa linha de separação é cada vez mais ténue.

O centro envelhece e desertifica-se de noite, os arrabaldes densificam-se e florescem. As notícias, de que as escolas do centro começam a fechar por falta de estudantes, as das periferias atingem o seu limite de capacidade. O coração da cidade começa a palpitar por dias melhores, por voltar aos seus tempos vindouros.

Com terreno para trabalhar e com a tecnologia a facilitar distâncias, tanto ao nível nacional, como internacional. A internet facilita todo o género de negócios, conversações, inclusive reunião a longas distâncias em tempo real. Tudo o que levava um certo tempo a conceder a uma velocidade enorme, as pessoas também tendem acompanhar estas mudanças, alterando modos de vida, onde o consumo é obrigatório para estar dentro do que é dito viável e estar dentro do contexto social actual. A individualidade começa a ser difícil de manter, porque desde a informação que é vendida, através de publicidade, comunicação social, consegue monopolizar milhões de pessoas, em prol de um benefício próprio e também social.

Portanto, quase que se pode dizer que não existem várias cidades, pelos simples factor, o modo de como estão ligadas. Entre infra-estruturas, redes aéreas, redes virtuais, fibra óptica, por tantos meios, que num sentido lato, esta ligação não abrange apenas a diversidade cultural, que cada país pratica. Contudo, as cidades estão cada vez mais, receptivas às diferentes culturas.

Com a lógica e o facilitismo de deslocação que o transporte privado trouxe, consegue desfigurar o centro da cidade, com os silos de automóveis em construção vertical e os parques de estacionamento ao baixo, com relvados em cima. As avenidas são transformadas em auto-estradas e os túneis cortam subterraneamente praças, com estátuas de ídolos nacionais confusos, sem saber para onde olhar. A mesma lógica do automóvel solidifica o acesso à

periferia, através das grandes infra-estruturas rodoviárias, por onde rompemos localidades sem tocar.

Todas estas inovações, promovem espaços comuns, deambulatórios confinados pela arquitectura, de modo, a que sejam de todos, que se sintam seguros e acima de tudo que se tire algum prazer ou conforto, como o caso dos centros comerciais.

Mas quando decidi recorrer a este tema, seria exactamente, na condição de alertar para esta necessidade desmedida de construir espaços devolutos de identidade, onde um dos maiores problemas das grandes cidades será de garantir que os centros das cidades continuem a vivência, adesão e a sua sustentabilidade, mas as grandes obras que vemos a serem feitas, (sabendo que estamos perto das eleições ao Primeiro Ministro), baseiam-se na maioria em alargamentos de vias, a entrada do TGV, a terceira ponte sobre o Tejo, o novo aeroporto, todas elas sem vinculo residencial.

Com a crise global que estamos atravessar, como podemos visionar um bom futuro, sem investir nas localidades? Nos seus centros? De promover novamente habitabilidade? Os centros das cidades deveriam ser melhorados, na tentativa de conseguir uma reciclagem, porque se tivermos os centros a funcionarem, conseguindo ter um equilíbrio dos serviços com a habitação, os lugares continuam a inovar e a cativar as pessoas para este tipo de local.

Mas com toda a certeza, que o mais adequado seria de conseguir otimizar as zonas que são providas de “não-lugares”, dando um melhor desenvolvimento à área local, como aconteceu com o nosso caso de estudo (Gare do Oriente/C.C.Vasco da Gama), com o seu surgimento. Toda aquela zona desenvolveu uma série de infra-estruturas para que garantisse o seu funcionamento, o seu sucesso foi notável, tanto que houve a necessidade de expandir as áreas de transporte, com a entrada do TGV.

Antes da Expo’98, os terrenos que receberam a Exposição Internacional, seriam um composto entre “não-lugares” e vazios urbanos, existindo um pequeno espaço para imaginar um lugar melhor, contudo a especulação sobre o valor do metro quadrado, exige projectos inovadores e com a condição de aproveitar ao máximo esse espaço, tanto em altura como em superfície. Portanto, muitas vezes, esse vazio urbano transforma-se, não como uma continuidade de cidade, mas sim um marco de referência, como sucedeu na Expo’98.

São estes fenómenos, que associamos aos “não-lugares”, que estão para o bem ou para o mal, a revitalizar a cidade. Contudo, o papel do arquitecto, como sempre fez, deverá responder aos desejos da sociedade para que projecta, como iremos verificar com o capítulo seguinte.

Concluiu-se ainda que, na cidade contemporânea, a procura da identidade é uma tendência que se tem vindo a observar no decorrer do século XX, catalisada pela deterioração do espaço público da cidade pelo automóvel e pela globalização, promovendo o desenvolvimento de novos espaços mais complexos, como o centro comercial, alienados da cidade exterior, funcionando segundo as suas próprias regras de controlo e admissão, muitas vezes discriminatórias em vez de inclusivas.

Transversalmente a todos estes períodos, percebe-se que a procura de espaços com identidade, permitem uma maior comodidade das actividades normalmente características do espaço transitório, é uma das razões para introdução deste tipo de espaços na cidade. Eles permitem a associação do movimento pedonal da rua exterior à protecção contra os elementos adversos, maximizando a possibilidade de interacção entre os indivíduos e contribuindo para uma utilização alargada do espaço.

06 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AAVV – *Cimêncio*: Fenda Edições, 2003

ARANTES, Otilia; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos – *A cidade do pensamento único*: Desmanchando consensos, Brasil: Editora Vozes, 2000.

ARANTES, A – *A guerra dos Lugares*: RJ: Revista do património histórico e artístico nacional, nº 23, 1994.

AUGÈ, Marc – *Não Lugares*: Venda-nova: Bertrand Editora, 1995.

AYMONINO, Carlo – *O significado das cidades*, Lisboa: Editorial Presença, 1984.

BENEVOLO, Leonardo – *As origens da Urbanística Moderna*, Lisboa: Editorial Presença, 1983

BENJAMIN, Walter – *A obra de Arte na Era da sua Reprodutividade Técnica, in Sobre Arte Técnica, Linguagem e Política*, introdução de T.W. Adorno, Relógio D’água, Lisboa, 1992.

BENJAMIN, Walter – *Pequena História da Fotografia, in Sobre Arte Técnica, Linguagem e Política*, introdução de T.W. Adorno, Relógio D’água, Lisboa, 1992.

BOADA, Luis - *Espaço recriado*, São Paulo: Nobel, 1991.

CARLO, Aymonino - *Significado das Cidades*, Lisboa: Presença, 1984.

CARLOS, Ana Fari - *O Lugar no /do Mundo*, São Paulo: Hucitec, 1996.

DELFANTE, Charles; PELLETIER, Jean – *Cidades e urbanismo no mundo*, Lisboa: Instituto Piaget, 1997.

ECKARDT, Wolf Von - *Crise das cidades: Um lugar para viver*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

GEIST, J.F. – *Le Passage: Un Type Architectural du XIXe Siècle*. Bruxelas: Pierre Mardaga, 1989.

KOOLHAAS, Rem – *Nova York Delirante*, Lisboa: Gustavo Gil, 2008.

LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993

LYNCH, Kevin - *A imagem da cidade*, Lisboa: Edições 70, 2008.

MELLO, Duarte Cabral – *Expo’ 98 Arquitectura’*, Lisboa, 1998.

MONTANER, Josep Maria – *La Modernidad Superada. Arquitectura, Arte e Piensamento del Siglo XX*, Barcelona, 1997.

MORALES, Ignasi de Solá – *Territórios*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2002.

JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*, [traducción de Angel Abad], Barcelona : Península, 1973, [2ª ed.].

PORTAS, Nuno – *A cidade como arquitectura*, 2007.

ROSSI, Aldo – *Arquitectura da cidade*, Lisboa: Cosmos, 2001.

SALGUEIRO, Teresa Barata – *A cidade em Portugal*, Porto: Edições Afrontamento, 1992.

SANTAMERA, Juan A. - *La ciudad, realidad, pensamiento y acción*: meditaciones, ideas y creencias, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2006.

SCHUMACHER, Ernest.F.. – *Small is beautifull – Um estudo de economia em que as pessoas também contam*. Lisboa: Dom Quixote, 1985.[5ª edição]

VEGARA, Alfonso; RIVAS, Juan Luis de Las – *Territórios Inteligentes*, Madrid: Monterreina, 2004.

Os Artigos:

- “A cidade como essência viva” da revista Arq/a, “*Realidades Metropolitanas*” nº 40 de Novembro/ Dezembro de 2006 de Batista.

- Anchoring, “*Steven Holl*” (1996) de Princeton Architectural Pr.

- Architécti, nº 10, “*O carácter do lugar*” (Ano III) de Manuel Tainha.

- Architécti, nº 3, “*Estação do Oriente, Lisboa 1993*” (1996) de Santiago Calatrava Valls.

- Arq/a, nº56, *Linguagens Alusivas*” (2008) de Steven Holl e Bernardo Rofrigues.

- Arquitectura e Construção, nº 82, “*Manuel Graça Dias o independente*” (2003) de João Correia Rebelo.

- Arquitectura e Construção, nº 42, “*Construir sim, Planear... Talvez...*” (2007) de Pires Keil do Amaral.

-Arquitectura e Vida, nº16, “*A importância dos ‘mapas mentais’*”(2001) de Cecília Duarte

-Arquitectura e Vida, nº18, “*Expo a hora do Balanço*”(2001) de Vitor Matos

- Jornal dos Arquitectos, nº205, “*Expo’98-Cidade ou Ilha?*” (2002_) de Duarte Cabral de Mello.
- Jornal dos Arquitectos, nº206, “*Vazio*” (2002) de Sofia Morgado.
- Jornal dos Arquitectos, nº 211, “*Da crítica, do gosto e da confiança*” de Jean-Louis Cohen.
- Jornal dos Arquitectos, nº217, “*Querer ficar um pouco mais lá*” (2004) de Manuel Graça Dias.
- What is architectura - anthology, vol.2, “*Touch and Caress* (2008) de Jacek Dominczak

Teses de mestrado:

- Cavaco, Cristina. *Os espaçamentos Ilegítimos ou a condição suburbana do vazio*, Lisboa, 2004
- [Arqueologia e recuperação dos espaços](#). **Compilação das comunicações apresentadas no coloquio sobre arqueologia e re/ arqueologia e recuperação dos espaços** te publicação lisboa: imprensa nacional-casa da moeda, 1992
- [Moreira, Jacinta Raquel Miguel](#) - **Marketing das cidades : a identidade das cidades : o caso da cidade da Covilhã**, Covilhã : Universidade da Beira Interior, 2007

E os artigos publicados na internet em:

- <http://www.oprurb.org/noticias.php?id=10&lg=pt> (2009/08/21) “*A Utopia de hoje é reencontrar o sentido do lugar*” de Françoise Choay.
- <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n41/furoli.html> (2004) “*Reflexões sobre os Novos Modelos Comunicacionais de Mobilidade Urbana*”Gonçalo Furtado y Miguel Oliveira

- <http://forum.jokerartgallery.com/index.php?topic=154.0>; (2008); “*A cidade do século XIX*” de Vanessa Almeida
- <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/zainak/24/07630785.pdf>; (2002); “*Lugar, identidad y sociedades de barrio en Lisboa*” de Graça Índias Cordeiro e António Firmino.
- <http://generica.blogspot.com/2006/04/urbicidio-revisited-not-another.html> (de Fevereiro de 2008) de René Peralta.
- <http://www.arqa.com/?p=5730> (18-08-2004) “ *Reconstruir el rascacielos*” de Fred Massad e Alicia Guerrero Yeste
- <http://literaturas.blogs.sapo.pt/38365.html> (5 de Novembro de 2006) “ *Urbicídio*” de Manuel Anastácio,
- <http://www.e-barcelona.org/index.php?name=News&file=article&sid=4756>, El País, Cataluña (1º de Agosto de 2004) “*Las ciudades responden de manera distinta a las catástrofes*” de Clara de Comingues
- http://www.aps.pt/cms/docs_prv/docs/DPR462dfb80a1261_1.PDF, “*A Expo 98 como destino de peregrinações contemporâneas*” de Vanda Lourenço.
- http://www.nao-lugares.com/pdf/nao-lugares_SLIDESHOW_final.pdf, “*Não-lugares na cidade do Porto*” da Universidade do Porto e Faculdade de Belas Artes.
- <http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha121.asp> (Maio de 2005) “*Olhando as cidades, percebendo as trevas*” de Lilian Fessler Vaz.

Outras Fontes:

Dicionário da Língua Portuguesa, 5ª Edição. Porto Editora, p. 1064.

07 ANEXOS